



Doc 9379-AN/916

**Руководство по созданию
государственной системы выдачи
свидетельств
личному составу
и управлению этой системой**

ПЕРВОЕ ИЗДАНИЕ — 1983 ГОД

*Утверждено Генеральным секретарем
и опубликовано с его санкции*

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Опубликовано Международной организацией гражданской авиации отдельными изданиями на русском, английском, испанском и французском языках. Всю корреспонденцию следует направлять в адрес Генерального секретаря ИКАО

Заказы на данное издание направлять по одному из следующих нижеприведенных адресов, вместе с соответствующим денежным переводом (тратта, чек или банковское поручение) в долл. США или в валюте страны, в которой размещается заказ

Document Sales Unit
International Civil Aviation Organization
999 University Street
Montreal, Quebec
Canada H3C 5H7
Tel (514) 954-8022
Telex 05-24513
Fax (514) 954-6769
Sitatex YULCAYA
Internet Sales_unit@icao.org

Заказы с оплатой кредитными карточками ("Виза", "Мастеркард" или "Америкэн экспресс") направлять по вышеуказанному адресу

Egypt ICAO Representative, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11361

France Représentant de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat, 92522 Neuilly sur Seine (Cedex)

India Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001 or 17 Park Street, Calcutta 700016

Japan Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo

Kenya ICAO Representative, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P O Box 46294, Nairobi

Mexico Representante de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Masaryk No 29-3er piso, Col Chapultepec Morales, México, DF, 11570

Peru Representante de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100

Senegal Représentant de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar

Spain AENA Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3 11, 28027 Madrid

Thailand ICAO Representative, Asia and Pacific Office, P O Box 11, Samyae Ladprao, Bangkok 10901

United Kingdom The Printing and Publications Services Limited, Greville House, 37 Gratton Road, Cheltenham, Glos, GL50 2BN

11/96

Каталог изданий и аудиовизуальных учебных средств ИКАО

Ежегодное издание с перечнем всех имеющихся в настоящее время публикаций и аудиовизуальных учебных средств

В ежемесячных дополнениях сообщается о новых публикациях, аудиовизуальных учебных средствах, поправках, дополнениях, повторных изданиях и т. п.

Рассылаются бесплатно по запросу, который следует направлять в Сектор продажи документов ИКАО.

**Руководство по созданию
государственной системы выдачи
свидетельств
личному составу
и управлению этой системой**

(Doc 9379-AN/916)

ПЕРВОЕ ИЗДАНИЕ — 1983 ГОД



ПОПРАВКИ

Об издании поправок регулярно сообщается в *Журнале ИКАО* и в ежемесячном *дополнении к Каталогу изданий и аудиовизуальных учебных средств ИКАО*, которыми рекомендуется пользоваться для справок. Тексты этих поправок можно получить бесплатно по запросу.

№	Дата	Кем внесено

№	Дата	Кем внесено

ВВЕДЕНИЕ

Цель настоящего руководства заключается в предоставлении подробных рекомендаций тем государствам, которые хотят создать систему выдачи свидетельств личному составу, а также в оказании помощи при организации повседневной деятельности органа по выдаче свидетельств. Оно может представлять также определенный интерес для государств, в которых уже создана система выдачи свидетельств. Руководство будет способствовать принятию надлежащих действий при выдаче свидетельств в соответствии с действующими в государстве основными правилами гражданской авиации и обеспечению соблюдения положений Конвенции о международной гражданской авиации и соответствующих приложений.

В Приложении 1 к Конвенции содержатся международные Стандарты и Рекомендуемая практика (САРПС) по выдаче свидетельств личному составу. Цель Приложения 1 заключается в стандартизации практики и методики для того, чтобы государство могло выдавать свидетельства по единому стандарту. Принимая положения Приложения 1, каждое Договаривающееся государство будет содействовать соблюдению принципов Статьи 37 Конвенции, в которой среди прочего говорится, что "каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее".

Необходимость в наличии должного разрешения для выполнения определенных функций в авиации всегда признавалась всеми. Такое разрешение, как правило, выдается в виде свидетельства. Выдача свидетельств в том смысле, в котором она используется в настоящем Руководстве, представляет собой процесс предоставления официального разрешения какому-либо лицу на выполнение конкретной деятельности, осуществление которой без такового запрещается либо законом, либо обычаем и при отсутствии должного исполнения может поставить под угрозу безопасность международной авиации. Свидетельство является подтверждением того, что выдающее его государство убедилось в том, что данный владелец свидетельства продемонстрировал приемлемый в международном плане уровень квалификации. В связи с этим процесс выдачи свидетельств заключается в предоставлении прав кандидатам, которые отвечают установленным требованиям. Термин "свидетельство" повсеместно используется для обозначения разрешения, которое выдается по завершении процесса выдачи свидетельств. Привилегии, которыми пользуется владелец свидетельства и которых лишены не имеющие такового, названы в Приложении 1 "правами". В зависимости от типа выдаваемого свидетельства срок их действия может ограничиваться. Они могут ограничиваться с точки зрения подлежащих выполнению функций и могут зависеть от определенных условий, которые должны быть соблюдены прежде, чем пользоваться определенными правами. Если такие условия существуют, их можно назвать "обязательствами обладателя свидетельства". Далее в Руководстве будет показано, в какой форме такие обязательства обычно фиксируются в законах и правилах государств.

Прежде чем выдать свидетельство, государство должно убедиться в том, что кандидат во всех отношениях отвечает установленным требованиям к опыту, знаниям и навыкам для того, чтобы квалифицированно осуществлять разрешенную деятельность или пользоваться предоставляемыми данным свидетельством правами. Кроме того, многие свидетельства предусматривают, что кандидат или обладатель отвечает определенным требованиям в отношении годности по состоянию здоровья. Для того, чтобы оно могло выполнить

свою обязанность по обеспечению соответствия кандидата всем этим разнообразным условиям, государство должно либо создать свою собственную систему выдачи свидетельств, либо заключить соглашение с другим государством о предоставлении услуг, которые позволят удовлетворить потребности в выдаче свидетельств. Такой порядок ни в коей мере не освобождает государство, которое выдает свидетельство, от всей ответственности.

На полномочный орган по выдаче свидетельств может оказываться значительное давление, чтобы оно предоставляло незаслуженные права в обход надлежащих требований. Если организация гражданской авиации уступит такому давлению со стороны клиентов, то снизится ее авторитет и это в определенной степени отрицательно скажется на безопасности полетов. Важно, чтобы государство внимательно формулировало свои правила выдачи свидетельств с тем, чтобы можно было обеспечить их строгое соблюдение, не налагая в то же время излишних ограничений.

Государство, впервые создающее систему выдачи свидетельств и использующее в качестве примера правила другого государства, может обнаружить, что правила выдачи свидетельств крупных стран являются очень сложными. Это вызвано тем, что они развивались на протяжении многих лет, в них вносились дополнения и уточнения, но значительных изменений они почти не претерпевали. Однако стремление к усложнению национальных авиационных правил вполне понятно, поскольку отдельные лица или даже компании могут использовать слабые места в правилах выдачи свидетельств себе на пользу. Возникновения такого положения следует избегать всеми средствами. В связи с этим целесообразно иметь систему нормативных положений, в которую сравнительно легко можно внести необходимые изменения. С другой стороны, излишнее сосредоточение власти в руках одного полномочного органа, который может изменять правила, не соблюдая установленного законодательного процесса, может поставить в невыгодное положение отдельные лица или компании.

Поскольку наиболее важным предварительным шагом до создания системы выдачи свидетельств является обнародование соответствующих правил, регламентирующих выдачу свидетельств, государствам следует использовать лучший опыт не только государств, имеющих хорошо развитую систему, но также и стран, имеющих аналогичный уровень авиационной деятельности, в которых администрации гражданской авиации уже функционируют

Ясно, что в определенных случаях некоторые государства, находящиеся на начальных этапах создания собственной организации гражданской авиации, могут считать нецелесообразным или неэкономичным создание полностью укомплектованного подразделения по выдаче свидетельств. В небольших государствах многие функции и обязанности по выдаче свидетельств, о которых говорится в настоящем руководстве, зачастую значительно сокращены и объединены. Например, должностное лицо по выдаче свидетельств может выполнять обязанности проверяющего летную и наземную подготовку, подготавливать рекомендации относительно компетентности кандидата для выдачи свидетельства и т.д. Другими словами, одно должностное лицо может выполнять одновременно несколько функций. В таких случаях предполагается, что может потребоваться помощь (если она уже не предоставляется) другого Договаривающегося государства по обеспечению некоторых или всех функций, связанных с выдачей свидетельств. Государствам, оказывающим такую помощь, следует, однако, стремиться к совместному выполнению одних и тех же функций по выдаче свидетельств, которые предусматриваются положениями Приложения 1.

Содержащийся в настоящем Руководстве материал основан на используемых в некоторых государствах правилах и включает выдержки из правил и других положений по выдаче свидетельств. Эти выдержки может использовать любое государство при подготовке своих собственных правил. Однако эти выдержки следует рассматривать только в качестве иллюстрации к тому, как можно организовать систему выдачи свидетельств, и они не предлагаются в качестве "лучшего метода" или материала, обязательного для соблюдения государствами. Любое государство, которое решит использовать эти выдержки при разработке своих собственных правил или распоряжений, должно учитывать, что приведенный материал не является полным, и должно быть готово к тому, чтобы заполнить различные имеющиеся в тексте пробелы. Следует также отметить, что в связи с тем, что выдержки приводятся из разных источников, в них используются различная терминология и названия. Принятие любого из приведенных примеров обеспечит соблюдение минимальных условий, содержащихся в Приложении 1.

Просьба ко всем государствам и подразделениям технической помощи ИКАО на местах представлять свои замечания по настоящему Руководству. Эти замечания будут учтены при подготовке последующих изданий. Замечания по настоящему Руководству следует направлять по адресу:

The Secretary General
International Civil Aviation Organization
1000 Sherbrooke Street West, Suite 400
Montreal, Quebec
Canada H3A 2R2

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Страница</u>
ОПРЕДЕЛЕНИЯ	(x1)
ГЛАВА 1. ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН ПО ВЫДАЧЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ	1-1
1.1 Общие положения	1-1
1.2 Организационная структура отдела выдачи свидетельств	1-3
1.3 Технический персонал	1-3 ✓
1.4 Персонал, обеспечивающий ведение делопроизводства	1-4 ✓
1.5 Вспомогательный административный персонал и оборудование	1-5 ✓
1.6 Перспективы продвижения по службе персонала полномочного органа гражданской авиации	1-5
Добавление А. Организационная структура отдела РЕЛ	А-1
Добавление В. Круг полномочий главных специалистов отдела РЕЛ	В-1 ✓
Добавление С. Обязанности сотрудников, занимающихся ведением делопроизводства в отделе РЕЛ	С-1
ГЛАВА 2. ПРАВИЛА И ПОСТАНОВЛЕНИЯ, РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ВЫДАЧУ СВИДЕТЕЛЬСТВ	2-1
2.1 Общие положения	2-1
2.2 Международные требования Приложения 1	2-1
2.3 Правила и постановления государств	2-1
2.4 Национальные правила	2-2
2.5 Информационные циркуляры	2-3
2.6 Поясняющие брошюры	2-3
2.7 Правила других государств	2-3
Добавление D. Образец правил, действующих в гражданской авиации	D-1
Добавление E. Выдержки из распоряжений по гражданской авиации	E-1
ГЛАВА 3. ПОДГОТОВКА	3-1
3.1 Общие положения	3-1
3.2 Официально утвержденная подготовка	3-2
3.3 Критерий предоставления официально утвержденного статуса	3-2
3.4 Требования к первоначальному набору членов летных экипажей, специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов и диспетчеров воздушного движения	3-3
Добавление F. Системный подход к подготовке кадров	F-1
Добавление G. Требования к созданию официально утвержденного центра подготовки	G-1

	<u>Страница</u>
ГЛАВА 4. ПРОДЛЕНИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ, ПРЕДШЕСТВУЮЩИЙ ЛЕТНЫЙ ОПЫТ И ПОДДЕРЖАНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ	4-1
4.1 Продление свидетельства	4-1
4.2 Требования к предшествующему летному опыту	4-1
4.3 Поддержание квалификации	4-2
4.4 Возобновление свидетельства или квалификационной отметки, утративших силу	4-3
Добавление Н. Требования к продлению свидетельств	Н-1
Добавление I. Требования к предшествующему летному опыту.....	I-1
Добавление J. Возобновление действия свидетельств, утративших силу	J-1
ГЛАВА 5. ПРОВЕДЕНИЕ ЭКЗАМЕНОВ И ПРОВЕРОК С ЦЕЛЮ ВЫДАЧИ СВИДЕТЕЛЬСТВ	5-1
5.1 Общие положения	5-1
5.2 Практические проверки	5-2
5.3 Проведение и организация письменных экзаменов	5-3
Добавление К. Требования к летным экзаменам	K-1
ГЛАВА 6. ЭКЗАМЕНАТОРЫ	6-1
6.1 Общие положения	6-1
6.2 Квалификация	6-1
6.3 Другие обязанности экзаменаторов	6-2
Добавление L. Выдержки из образца соглашения между государствами о проведении общих экзаменов	L-1
Добавление M. Персонал секции по приему экзаменов	M-1
ГЛАВА 7. ДЕЙСТВИЯ, ПРЕДПРИНИМАЕМЫЕ В СВЯЗИ С ВЫДАЧЕЙ СВИДЕТЕЛЬСТВ	7-1
7.1 Рассмотрение заявлений	7-1
7.2 Годность по состоянию здоровья	7-1
7.3 Подтверждение действительности свидетельств, выданных другими государствами	7-2
7.4 Освобождение от сдачи экзаменов и(или) проверки летной подготовки лиц, прошедших военную подготовку.....	7-3
7.5 Формы, досье и архивы	7-3
Добавление N. Рассмотрение заявлений о выдаче свидетельств	N-1
Добавление O. Подтверждение действительности свидетельств, выданных другими государствами	O-1
Добавление P. Квалификация военнослужащих	P-1
Добавление Q. Образцы форм заявлений	Q-1
Добавление R. Буквенная подправка дел по выдаче свидетельств личному составу	R-1

	<u>Страница</u>
ГЛАВА 8. ЭЛЕМЕНТЫ СВИДЕТЕЛЬСТВА	8-1
8.1 Форма свидетельства	8-1
8.2 Квалификационные и прочие отметки	8-1
8.3 Срок действия свидетельств	8-2
Добавление S. Примеры свидетельств	S-1
ГЛАВА 9. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ АСПЕКТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ВЫДАЧЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ	9-1
9.1 Общие положения	9-1
9.2 Изменения правил	9-1
9.3 Сборы	9-1
9.4 Расписания	9-2
Добавление Т. Проблемы, наиболее часто возникающие при выдаче свидетельств	T-1

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

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

Аэродром. Определенный участок земной или водной поверхности (включая здания, сооружения и оборудование), предназначенный полностью или частично для прибытия, отправления и передвижения воздушных судов.

Вертолет. Летательный аппарат тяжелее воздуха, который поддерживается в полете главным образом за счет реакции воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми силовой установкой вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении.

Вид летательных аппаратов (воздушных судов). Классификация летательных аппаратов на основе установленных основных характеристик, например: самолет, планер, винтокрыл, свободный аэростат.

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

Воздушное судно; летательный аппарат. Любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет реакции воздуха, отличный от реакции воздуха с земной поверхностью.

Время наземной тренировки по приборам. Период времени, в течение которого пилот отрабатывает на земле имитируемый полет по приборам на комплексном пилотажном тренажере, утвержденном директором.

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.

Время полета (налет) по приборам. Время, в течение которого летчик пилотирует воздушное судно исключительно по приборам без использования внешних ориентиров.

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.

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

Командир воздушного судна. Пилот, ответственный за управление воздушным судном и его безопасность во время полета.

Комплексный пилотажный тренажер. Любой из следующих видов устройств, с помощью которых на земле имитируются условия полета:

Тренажер для отработки техники пилотирования. Обеспечивает реальное воспроизведение обстановки в кабине экипажа и имитирует показания приборов, простые функции механической, электрической, электронной и других бортовых систем, а также летно-технические характеристики воздушных судов определенного класса.

Тренажер для подготовки полетов по приборам. Воспроизводит кабину типичного простого воздушного судна, оборудованного соответствующими органами управления, а также те пилотажные приборы, которые необходимы для имитации условий полета при обучении основным навыкам полета по приборам, правилам аэронавигации и полетов по ППП.

Тренажер, имитирующий условия полета. Обеспечивает точное воспроизведение кабины экипажа определенного типа воздушного судна, позволяющее имитировать реальные летно-технические характеристики, характеристики управляемости и нагрузки на органы управления, а также реальные функции всех систем и приборов данного воздушного судна.

Летный опыт. Опыт, накопленный в качестве члена летного экипажа воздушного судна.

Налет с инструктором. Полетное время, в течение которого какое-либо лицо проходит летную подготовку на борту воздушного судна с пилотом-инструктором, имеющим соответствующее разрешение.

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.

Официально утвержденный. Принятый Договаривающимся государством в качестве подходящего для конкретных целей.

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

Планер. Летательный аппарат тяжелее воздуха, не приводимый в движение силовой установкой, подъемная сила которого создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.

Подготовка по утвержденной программе. Подготовка, осуществляемая по специальной программе и под контролем органа, утвержденного Договаривающимся государством.

Полетное время. Общее время с момента начала движения воздушного судна за счет собственной тяги при взлете до момента его остановки по окончании полета.

Примечание. Термин "полетное время" является синонимом общепринятых терминов "полное полетное время" или "время от уборки до установки колодок".

Приборное время. Время полета по приборам или время наземной тренировки по приборам.

Самолет. Летательный аппарат тяжелее воздуха, приводимый в движение силовой установкой, подъемная сила которого в полете создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.

Тип летательных аппаратов (воздушных судов). Все летательные аппараты одной и той же принципиальной конструкции, в том числе все их модификации, за исключением тех, которые приводят к изменению пилотажных или летных характеристик.

Член летного экипажа. Имеющий свидетельство член экипажа, на которого возложены обязанности, связанные с управлением воздушным судном во время полета.

ГЛАВА 1

ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН ПО ВЫДАЧЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ

1.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1.1 В зависимости от объема деятельности, выполняемой государством в области авиации, и его административной структуры функции администрации гражданской авиации в различных государствах осуществляются на различных уровнях. Например, в некоторых государствах существуют отдельные министерства гражданской авиации; в других руководство гражданской авиацией может осуществляться департаментом или директоратом, входящим в министерство связи или министерство транспорта, или в другие министерства. Независимо от структуры ведомство гражданской авиации является составной частью административной деятельности государства, и для руководства им назначаются должностные лица на уровне министра, директора или других высоких уровнях. За исключением текста добавлений к каждой главе, содержащих выдержки из действующих нормативных положений и руководящих документов, ведомство гражданской авиации в настоящем документе названо полномочным органом гражданской авиации (САА), являющимся полномочным органом по выдаче свидетельств, о котором говорится в Приложении 1. Старшее должностное лицо, назначаемое правительством, является руководителем САА и упоминается в тексте как директор. В круг полномочий директора всегда входит ответственность за выдачу свидетельств личному составу гражданской авиации, работа которого связана с эксплуатацией воздушных судов, зарегистрированных в данном государстве. Как правило, часть этой ответственности в большей или меньшей степени возлагается на начальника отдела выдачи свидетельств, работающего под руководством директора.

1.1.2 Отдел выдачи свидетельств входит в состав САА. Он создается с целью выполнения функций и проведения административной деятельности, связанных с выдачей свидетельства, квалификационной отметки или другого удостоверения. В различных организациях отделам выдачи свидетельств присваиваются различные наименования, такие, как: группа, отдел, управление или подразделение по подготовке кадров и выдаче свидетельств; отдел выдачи свидетельств личному составу; группа по организации проведения экзаменов и выдаче свидетельств. В настоящем Руководстве термин "отдел выдачи свидетельств личному составу" (PEL) будет использоваться в тех случаях, когда имеется в виду подразделение, ответственное за выдачу свидетельств и осуществление деятельности, о которой подробно говорится ниже.

1.1.3 Аналогично полномочному органу гражданской авиации, который может создаваться на различных уровнях и занимать разное место в общей административной структуре государства, отдел PEL может функционировать на различных уровнях. В каждом государстве следует установить наиболее целесообразную для него структуру. Независимо от выбранной организационной структуры предполагается, что отдел PEL будет выполнять некоторые или все из нижеперечисленных функций:

ОСНОВНЫЕ ФУНКЦИИ ОТДЕЛА PEL

- a) рассмотрение и утверждение заявлений на выдачу свидетельств и квалификационных отметок;
- b) рассмотрение заключений о годности по состоянию здоровья в связи с требованиями к выдаче свидетельств;
- c) выдача свидетельств и квалификационных отметок; и
- d) подтверждение свидетельств, выданных другими государствами.

ВЫПОЛНЕНИЕ ВОЗМОЖНЫХ ТЕКУЩИХ ЗАДАЧ

- a) организация письменных экзаменов и выставление оценок;
- b) по мере необходимости, организация летных испытаний членов летного экипажа и(или) практических испытаний с целью выдачи свидетельств или квалификационных отметок персоналу, не относящемуся к летному экипажу;
- c) составление и предоставление правил выдачи свидетельств, разъяснительных брошюр или информационных циркуляров, в которых подробно излагаются требования к выдаче свидетельства, учебным программам и указывается рекомендуемый для изучения материал;
- d) распространение информации о расписаниях экзаменов, датах, времени и месте проведения экзаменов; и
- e) распространение информации о размере платы, взимаемой за письменные экзамены, летные или практические испытания, а также выдачу свидетельств или квалификационных отметок.

ВОЗМОЖНЫЕ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ИЛИ АДМИНИСТРАТИВНЫЕ
ФУНКЦИИ ОТДЕЛА PЕL

- a) формулировка правил, относящихся к подготовке личного состава гражданской авиации и выдаче свидетельств, и внесение в них изменений;
- b) утверждение организаций и лиц для выполнения конкретных задач, связанных с проведением подготовки или испытаний;
- c) оценка квалификации лиц, прошедших подготовку в военно-воздушных силах, с целью освобождения их от сдачи экзаменов или летных испытаний; и
- d) контроль за соблюдением законов и нормативных положений, регулирующих выдачу свидетельств.

1.1.4 На отдел PЕL могут возлагаться другие административные функции. Например, в некоторых странах отделом PЕL производится регистрация воздушных судов. Деятельность других отделов по выдаче свидетельств ограничивается только выдачей свидетельств членам летного экипажа, а подготовка и испытание персонала технического обслуживания возлагается на отдел летной годности. В этом отделе для выполнения административных функций, касающихся выдачи свидетельств, могут использоваться сотрудники отдела PЕL, занимающиеся ведением делопроизводства. Аналогичным образом подготовка и испытание диспетчеров управления воздушным движением часто возлагается на отдел управления воздушным движением. Летные испытания членов экипажа не обязательно проводятся персоналом отдела PЕL, иногда более целесообразно поручить их производство учебному подразделению авиакомпании или инспекционному подразделению авиации общего назначения. Эти аспекты будут рассмотрены в п. 1.2, где показано, каким образом применительно к структуре отдела выдачи свидетельств можно достичь определенной организационной гибкости.

1.1.5 Если же ресурсы государств ограничены и административная структура продолжает развиваться, то создание отдела PЕL, наделенного всеми функциями, может оказаться нецелесообразным или неэкономичным для САА. Там, где отдел выдачи свидетельств отсутствует и организация его не предполагается, государство, имеющее зарегистрированные воздушные суда, эксплуатируемые в пределах его юрисдикции, как правило, принимает технический персонал, прошедший подготовку за границей. Свидетельство, выданное другим государством, либо подтверждается, и выдается определенный тип удостоверения, либо обладателю свидетельства разрешается работать с сохранением срока действия и действительности его свидетельства на основе предварительной договоренности с полномочным органом по выдаче свидетельств другого государства.

1.1.6 Поэтому с практической точки зрения полномочный орган гражданской авиации, организующий отдел PЕL, разрабатывает требования, предъявляемые к выполнению любых функций, требуемых в соответствии с п. 1.1.3, назначает начальника отдела и, по мере необходимости, подбирает персонал.

1.2 ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА ОТДЕЛА ВЫДАЧИ СВИДЕТЕЛЬСТВ

1.2.1 С целью эффективного выполнения всех функций, о которых упоминается в п. 1.1.3, отдел PЕL должен быть соответствующим образом организован и укомплектован квалифицированным персоналом. Штаты отдела будут зависеть от объема осуществляемой в государстве деятельности в области гражданской авиации и количества выдаваемых свидетельств. Если в государстве выдается только незначительное количество свидетельств, то некоторые из функций, упомянутых в п. 1.1.3, могут выполняться одним лицом, но такому маленькому отделу не обойтись без помощи при выполнении всей работы, связанной с выдачей свидетельств. Это государство, например, не может обеспечить проведение экзаменов на получение всех типов свидетельств и, поэтому оно может иметь договоренность с другим государством относительно предоставления отдельных экзаменационных работ и выставления оценок. На лицо, отвечающее за выдачу свидетельств в рамках небольшой административной единицы, могут быть возложены другие оперативные или административные обязанности, и таким образом деятельность в связи с выдачей свидетельств может быть сведена к минимуму. По мере возрастания объема работы, связанной с выдачей свидетельств, организация будет выходить из положения за счет найма большего количества персонала. Каждодневная работа отдела PЕL может проводиться в отдельных районах в зависимости от размеров страны и расстояния между этими районами. В таких случаях на центральный отдел PЕL может возлагаться ответственность только за подготовку экзаменационных работ и разработку политики в области выдачи свидетельств, а летные испытания и прием самих экзаменов организуются региональными бюро. Такая децентрализация деятельности PЕL необходима и целесообразна в странах, в которых линии связи достаточно протяженные, а объем работы, связанной с выдачей свидетельств, значителен.

1.2.2 Таким образом создание отдела PЕL можно рассматривать в развитии, начиная с зародыша авиационного ведомства, первоначальные предварительные функции которого будут заключаться в обеспечении определенного оперативного контроля за деятельностью в области авиации в стране. Это может привести к развитию некоторых форм подготовки национальных летных кадров, составлению нормативных положений в области авиации и, в конечном итоге, к разработке системы выдачи свидетельств. По мере разрастания административных штатов и возникновения необходимости в осуществлении независимого контроля за разработкой требований к выдаче свидетельств, директору придется рассмотреть вопрос о назначении сотрудника, ответственного за PЕL. Предполагается, что этот сотрудник разработает систему, позволяющую осуществлять необходимые функции по выдаче свидетельств. Для достижения этой цели ему потребуется создать организацию и укомплектовать ее персоналом. Примеры организационной структуры отдела PЕL приводятся в добавлении А. Необходимо подчеркнуть, что основным критерием при определении штатов отдела PЕL служит объем работы и количество решаемых в связи с выдачей свидетельств задач. Небольшое государство может увязать свою деятельность с теми задачами по выдаче свидетельств, которые оно может решить, используя имеющиеся ресурсы, и прибегать к помощи других государств с целью выполнения тех требований, которые пока еще не могут удовлетворительно выполняться, и таким образом обеспечивать соблюдение положений Приложения 1.

1.3 ТЕХНИЧЕСКИЙ ПЕРСОНАЛ

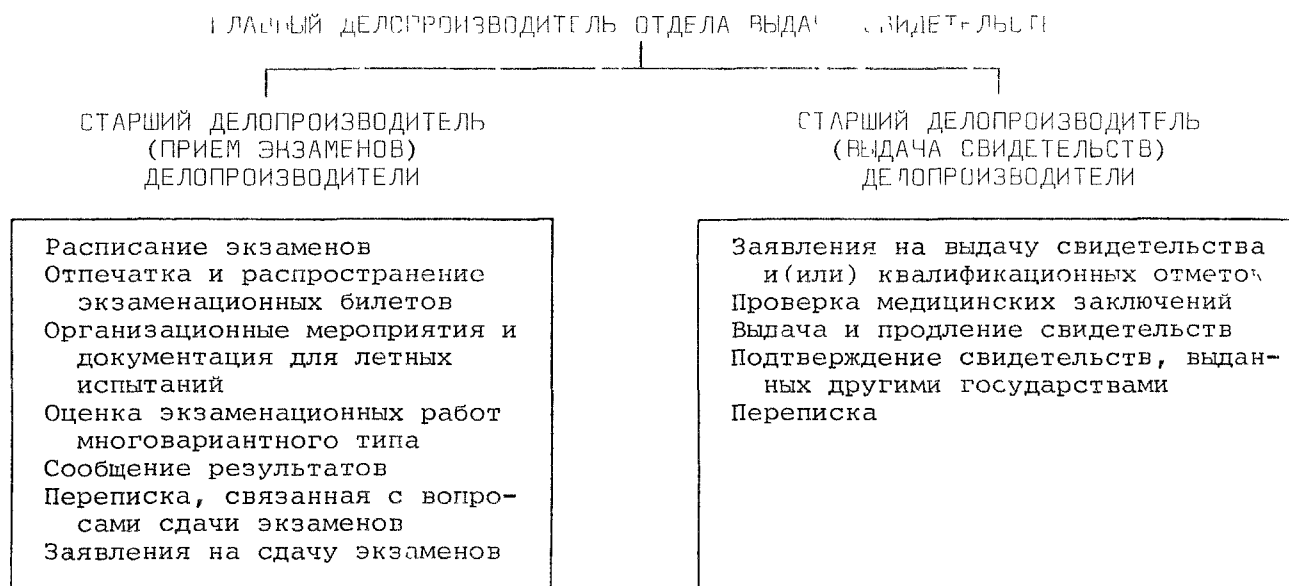
1.3.1 Организационная структура в добавлении А включает ряд ведущих сотрудников, соответствующие обязанности которых требуют некоторого разъяснения. В приведенных примерах названия должностей, занимаемых лицами, точно соответствуют характеру выполняемых ими обязанностей. Начальник отдела PЕL должен быть лицом, имеющим соответствующую техническую подготовку пилота, штурмана, инженера по летной годности или диспетчера УВД. В настоящем документе этот сотрудник называется начальником отдела выдачи свидетельств личному составу. Глубокое знание нормативных положений, касающихся выдачи сви-

детельств, практики и процедуры выдачи свидетельств в сочетании с административными способностями и качествами руководителя позволят ему выполнять обязанности в рамках отдела PEL, возложенные на него директором. Старшие экзаменаторы и старший проверяющий летную подготовку будут находиться в непосредственном подчинении у начальника отдела, а самый старший из них по служебному положению будет его замещать. Каждый из старших экзаменаторов и старший проверяющий летную подготовку будут претендовать на должность начальника, если она становится вакантной. В рассматриваемой в настоящем тексте организации на экзаменаторов возлагается только ответственность за подготовку и оценку результатов письменных экзаменов, хотя в некоторых администрациях экзаменаторы могут также выполнять обязанности проверяющих летную подготовку. Конечно же, в этом случае им необходимо иметь свидетельство пилота. В круге полномочий, приведенном в добавлении В, более четко определяются соответствующие обязанности и ответственность каждого сотрудника. В других государствах могут встречаться другие названия должностей и различные сочетания выполняемых обязанностей. Ведущие специалисты отдела PEL должны подбираться в соответствии с их опытом и на основании этого перед экзаменатором, администратором или сотрудником, проверяющим летную подготовку, могут ставиться конкретные задачи. При выдаче свидетельств, предоставляющих определенные права членам летного экипажа, инженерам по техническому обслуживанию или диспетчерам УВД требуется принятие решений. Такие решения не могут быть объективными или авторитетными, если квалификация лица, выносящего решение, не соответствует или ниже квалификации кандидата на получение свидетельства.

1.3.2 На данном этапе необходимо упомянуть об особой ситуации, касающейся подготовки и выдачи свидетельств работникам УВД, так как очевидно, что в круг полномочий в добавлении В не включена какая-либо ссылка на персонал УВД. В большинстве случаев сотрудники органов УВД являются государственными служащими, подготовка которых осуществляется администрацией УВД, которая и выдает им разрешение на работу. Органы УВД сами осуществляют подготовку кадров, издают свои руководства, куда включаются подробно разработанные процедуры, и во всех отношениях выполняют свои функции независимо от отдела PEL.

1.4 ПЕРСОНАЛ ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЙ ВЕДЕНИЕ ДЕЛОПРОИЗВОДСТВА

1.4.1 Секция ведения делопроизводства, входящая в отдел PEL в соответствии с ее наименованием, выполняет всю текущую работу, связанную с функциями по выдаче свидетельств, перечисленными в п. 1.1.3. Структура секции построена таким образом, что можно разделить функции приема экзаменов, рассмотрения заявлений, выдачи свидетельств и т.д. Ниже приводится типичная структура крупной секции:



Распределение обязанностей способствует лучшей организации работы и позволяет отдельным сотрудникам, занимающимся делопроизводством, накопить большой опыт в своей области. Такая постановка вопроса наиболее важна при выполнении работы по выдаче свидетельств с целью избежания серьезных ошибок или упущений, которые отразятся на клиентуре. Без сомнения, некоторые неточности, такие как внесение в расписание экзаменов ошибочных дат или времени, неверная запись, касающаяся срока действия свидетельства или квалификационной отметки, или выдача свидетельства другого класса, могут создать серьезные неудобства для клиентуры или скомпрометировать администрацию, особенно в тех случаях, когда назначенные уполномоченные лица других государств используют свое право производить проверку по их требованию свидетельств, выданных другими государствами. Информация о распределении обязанностей среди персонала, занимающегося делопроизводством, приводится в добавлении С.

1.5 ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ АДМИНИСТРАТИВНЫЙ ПЕРСОНАЛ И ОБОРУДОВАНИЕ

1.5.1 Для обеспечения необходимой административной помощи отделу PCL необходимо иметь оборудование, позволяющее осуществлять печатание на машинке, снятие копий и печатание типографским способом. Что касается экзаменационных материалов, то на всех этапах, начиная от их подготовки до отпечатывания, подборки и хранения с целью дальнейшей рассылки, необходимо максимально ограничивать доступ к ним.

1.5.2 Следует предоставлять экзаменаторам и проверяющим летную подготовку нормативные документы государства и обеспечивать им доступ в небольшую библиотеку, где хранится соответствующая техническая литература. В распоряжение начальника отдела и старшего экзаменатора необходимо предоставлять подборку документов ИКАО и, при необходимости, нормативный материал других государств. Среди технических сотрудников необходимо распространять авиационные журналы. Какой бы ни была структура расположения помещений в отделе (общие помещения или отдельные кабинеты) необходимо в достаточной степени обеспечивать спокойные условия для работы по подготовке экзаменационных вопросов.

1.5.3 В зависимости от штатов ведомства гражданской авиации и с учетом того, является ли оно самостоятельным или входит в крупное министерство, на отдел PCL возлагаются некоторые административные функции, касающиеся выплаты заработной платы, размещения сотрудников в помещении, уборки помещения, установки телефонов, подбора кадров и других вопросов, которые не входят в функцию по выдаче свидетельств.

1.6 ПЕРСПЕКТИВЫ ПРОДВИЖЕНИЯ ПО СЛУЖБЕ ПЕРСОНАЛА ПОЛНОМОЧНОГО ОРГАНА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

1.6.1 В связи с особым характером выполнения обязанностей экзаменатором и в определенной степени проверяющими летную подготовку продвижение по службе сотрудников отдела PCL, как правило, происходит медленно и имеет ограниченные возможности. Шансы сотрудников на продвижение по службе на стороне зависят от степени их подготовки в других областях. В некоторых организациях наряду с выплатой ежегодных надбавок к заработной плате имеется промежуточная должность старшего экзаменатора между экзаменатором и главным экзаменатором и главным проверяющим летную подготовку. Какие бы стимулы не применялись, следует понимать, что весь процесс приема экзаменов носит повторяющийся характер и может вызывать скуку. Пилотирование воздушных судов в случае, если сотрудник имеет действующее свидетельство, полеты на воздушных судах национальной авиакомпания с разрешением находиться в кабине летного экипажа, а также организуемые на взаимной основе зарубежные командировки, инспекция небольших взлетно-посадочных полос - все это может оказать помощь в деле стимулирования и развития активности сотрудников секции приема экзаменов.

1.6.2 Как правило, сотрудники, занимающиеся ведением делопроизводства, работают под контролем со стороны более крупного ведомства, обслуживающего население, и таким образом могут переводиться на другие административные или канцелярские посты.

ГЛАВА 1

ДОБАВЛЕНИЕ А

Организационная структура отдела PEL

Примечания. В различных государствах отдел PEL в структуре полномочного органа гражданской авиации занимает разное место. На схемах, приведенных в настоящем добавлении, показаны два возможных варианта структуры.

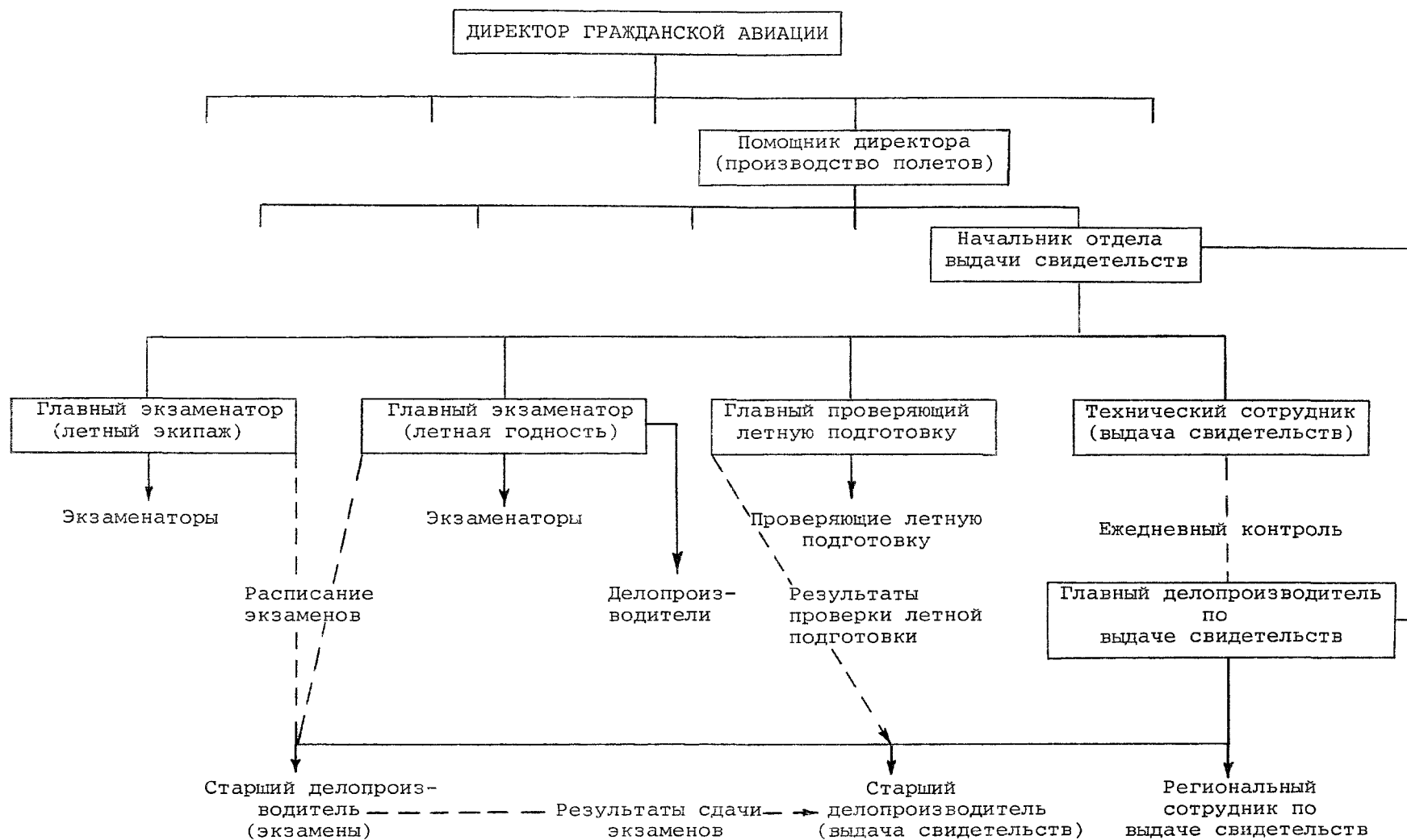
Первый вариант является характерным для полностью укомплектованного ведомства гражданской авиации, когда отдел PEL выполняет все функции, которые на него могут быть возложены.

Второй вариант представляет собой простейшую форму, в соответствии с которой на отдел возлагается выполнение основных функций, касающихся выдачи свидетельств, и государство в значительной степени полагается на подтверждение свидетельств, выданных другими государствами, с тем, чтобы расширить свои собственные ограниченные возможности обучения и подготовки кадров.

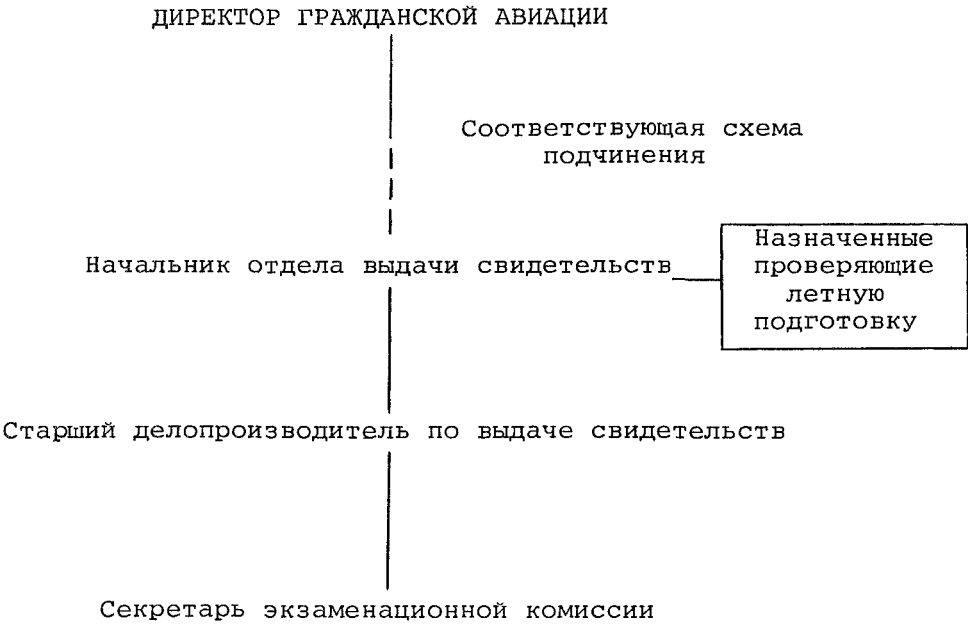
Пример 1. Полностью укомплектованный отдел PEL

Пример 2. Минимально укомплектованный отдел PEL

Пример 1. Полностью укомплектованный отдел РЛ



Пример 2. Минимально укомплектованный отдел PEL



ГЛАВА 1

ДОБАВЛЕНИЕ В

Круг полномочий главных специалистов отдела РЕЛ

- Пример 1. Начальник отдела выдачи свидетельств
- Пример 2. Старший экзаменатор (летный экипаж)
- Пример 3. Проверяющий подготовку членов летного экипажа
- Пример 4. Главный проверяющий летную подготовку
- Пример 5. Главный экзаменатор (летная годность)
- Пример 6. Технический сотрудник по выдаче свидетельств

Пример 1. Начальник отдела выдачи свидетельствПодчиняется:

заместителю директора (производство полетов) (или в зависимости от местных условий)

Обязанности:

1. Разрабатывает и осуществляет соблюдение норм, рекомендуемой практики и правил, касающихся выдачи свидетельств летному составу и специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов. Обеспечивает соответствие этих норм, рекомендуемой практики и правил требованиям ИКАО и, при необходимости, их совместимость с практикой выдачи свидетельств в других государствах.
2. Публикует в нормативных положениях, руководящих документах и требованиях к летной годности в гражданской авиации официально утвержденные нормы в отношении выдачи свидетельств, в которые время от времени вносятся изменения, и обеспечивает публикацию инструктивного материала в авиационных информационных циркулярах.
3. Обеспечивает соответствие официально утвержденных норм принятой практике и правилам, которые используются сотрудниками в ходе регулярного инспектирования официально утвержденных учебных заведений (не связанных с выполнением полетов авиакомпаниями).
4. Обеспечивает соблюдение нормативных положений, руководящих документов и требований к летной годности в гражданской авиации, касающихся выдачи свидетельств и проверки квалификации летного состава и специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов, и предоставляет рекомендации в отношении приостановки действия, аннулирования или изменения свидетельств, если в этом возникает необходимость.
5. Обеспечивает стандартизацию и координацию действий между региональными бюро и другими подразделениями центрального бюро путем обеспечения соответствующих инструкций, предоставления инструктивного материала, организации коммюникэков и проведения совещаний, а также инспектирования, по крайней мере один раз в год, центрального бюро и составления отчета о результатах деятельности региональных бюро.
6. Обеспечивает надлежащие методы подбора кадров, средств и подготовку, а также осуществляет прогнозирование с целью обеспечения ритмичного и должного функционирования отдела выдачи свидетельств личному составу.
7. Предоставляет помощнику директора (по производству полетов) рекомендации в отношении состояния дел, основных направлений и результатов работы в отделе выдачи свидетельств личному составу.
8. Поддерживает взаимодействие с помощником директора (по летной годности) по вопросу норм выдачи свидетельств специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и упрощения инспекторских функций сотрудников группы летной годности, на которых возлагается выполнение этих обязанностей.
9. Обеспечивает координацию деятельности по выдаче свидетельств членам летного экипажа с деятельностью других подразделений ведомства гражданской авиации и, в частности, координацию действий представителей инспекторской группы авиации общего назначения и летной инспекции авиакомпаний.

10. Обеспечивает контроль за тем, чтобы сотрудники управления и другие лица, утвержденные приказом директора для проведения летных испытаний, были должным образом назначены, проинструктированы и снабжены необходимыми для работы соответствующим инструктивным материалом и документацией, а также за ведением должного учета этих назначенных лиц.
11. Обеспечивает выдачу свидетельств эксплуатантам воздушных судов, разработку эксплуатационных требований, подготовку списков официально утвержденных лиц, выдачу аэродромных лицензий и внесение в указанные документы соответствующих изменений, а также периодическую выдачу других свидетельств и лицензий и ведение учета этих свидетельств, лицензий и списков.
12. Поддерживает связь с зарубежными полномочными авиационными органами и Международной организацией гражданской авиации по вопросам норм выдачи свидетельств и квалификационных отметок членам летного экипажа и специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов, а также по вопросам, касающимся требований к методике экзаменов и летных испытаний.
13. При необходимости замещает помощника директора (по производству полетов).
14. Организует изучение и исследования вопросов, связанных с выдачей свидетельств членам летного экипажа и специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и руководит ими.
15. Выполняет другие возлагаемые на него обязанности.
16. Соответствующим образом использует все предоставленные ему полномочия.

Пример 2. Главный экзаменатор (Летные экипажи)Подчиняется:

начальнику отдела выдачи свидетельств

Обязанности:

1. При необходимости направляет, проводит и совершенствует работу по организации приема экзаменов у кандидатов на получение различных типов свидетельств и квалификационных отметок членов летного экипажа, предусматриваемых нормативными положениями и руководящими документами гражданской авиации.
2. Руководит подготовкой и пересмотром подробных планов, методикой проведения экзаменов на получение различных типов свидетельств и квалификационных отметок членов летного экипажа, предусмотренных руководящими документами гражданской авиации на основе предоставляемых этими документами прав, а также требований, предъявляемых Международной организацией гражданской авиации.
3. Получает, рассматривает предложения от изготовителей воздушных судов и предпринимает по ним соответствующие действия с целью внесения изменений в план проведения экзаменов на получение свидетельств и квалификационных отметок для членов летного экипажа.
4. Руководит разработкой, пересмотром и подготовкой к изданию информационных циркуляров, брошюр и учебных материалов, связанных с экзаменами на получение свидетельств и квалификационных отметок членов летного экипажа, предусматриваемых руководящими документами гражданской авиации.
5. Руководит работой экзаменационной комиссии по подготовке экзаменационных билетов для членов летных экипажей и выставлением оценок за письменные работы кандидатов для обеспечения того, чтобы уровень знаний кандидатов соответствовал последней авиационной практике и чтобы предусматриваемые соответствующими свидетельствами и квалификационными отметками права были определены и соблюдались.
6. Разрабатывает и внедряет систему, позволяющую использовать эффективную и совместимую с современной авиационной практикой методику приема экзаменов.
7. Разрабатывает и внедряет систему ведения делопроизводства в ходе приема экзаменов у кандидатов на получение свидетельств и квалификационных отметок членов летного экипажа и дает указания по техническим вопросам членам экзаменационной комиссии, занимающимся ведением делопроизводства.
8. Руководит работой экзаменаторов по определению объема экзамена, сдаваемого кандидатами с целью подтверждения военной квалификации или свидетельств и квалификационных отметок, выданных другими государствами. Обеспечивают контроль за тем, чтобы результаты этой оценки представлялись на утверждение в ведомство гражданской авиации в качестве основных принципов.
9. В отношении летных училищ и курсов подготовки летного состава, не связанных с полетами воздушных судов авиакомпаний:
 - a) разработка и обеспечение соблюдения требований, их публикация и внесение в них изменений в соответствии с руководящими документами гражданской авиации;
 - b) руководство рассмотрением заявок организаций на утверждение;

- с) разработка и обеспечение соблюдения требований к уровню знаний и лекторского мастерства преподавателей, утвержденных для чтения лекций в этих учебных заведениях, в соответствии с нормами и кругом требований, предъявляемых к тому или иному свидетельству или квалификационной отметке;
- д) руководство приемом экзаменов и проверкой знаний инструкторов по наземной подготовке, претендующих на работу в качестве преподавателей в этих учебных заведениях; и
- е) руководство проведением регулярных проверок работы и ведения учета в официально утвержденных училищах на соответствие стандартным требованиям и внесение рекомендаций в отношении предприятия таких действий, которые считаются необходимыми в случае несоблюдения этих требований.

10. При необходимости устанавливает и поддерживает взаимодействие с зарубежными авиационными полномочными органами в целях обмена информацией, касающейся содержания экзаменационных планов, методики и норм проведения экзаменов, для обеспечения эффективного соблюдения требований, предъявляемых к выдаче свидетельств членам летного экипажа и соответствия принципам Международной организации гражданской авиации.

11. Обеспечивает тесное взаимодействие с главным проверяющим летную подготовку по всем вопросам, затрагивающим как организацию сдачи экзаменов, так и проведение летных испытаний кандидатов с целью выдачи или продления действия свидетельств или квалификационных отметок.

12. Обеспечивает тесное взаимодействие с главным экзаменатором (техническое обслуживание воздушных судов) по всем вопросам, затрагивающим экзамены, сдаваемые для получения как свидетельств члена летного экипажа, так и свидетельств специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов, и, в частности, обеспечивает соответствие между методикой проведения экзаменов и организационными аспектами.

13. Обеспечивает тесное взаимодействие с лицами, осуществляющими контроль за приемом экзаменов с тем, чтобы убедиться, что этот контроль осуществляется правильно и на соответствующем уровне и что система отчетности о проведении экзаменов действует слаженно.

14. Организует обучение проверяющих летную подготовку с тем, чтобы обеспечить эффективное выполнение ими своих обязанностей.

15. Выполняет летную работу и другие функции, позволяющие ему поддерживать связь с производством полетов и иметь должное представление об эксплуатационных стандартах.

16. Замещает начальника отдела выдачи свидетельств.

Пример 3. Проверяющий подготовку членов летного экипажаПодчиняется:

главному экзаменатору

Обязанности:

1. Подготавливает и периодически пересматривает планы проведения экзаменов на выдачу летных свидетельств и квалификационных отметок пилотов и бортинженеров, определяя при этом квалификационные условия и требования.
2. Организует издание и выпуск брошюр и информационных циркуляров с целью предоставления инструктивного материала кандидатам на получение свидетельств и квалификационных отметок членов летного экипажа.
3. Готовит экзаменационные билеты для экзаменов на получение свидетельств и квалификационных отметок и выставляет оценки за экзаменационные работы кандидатов.
4. Проводит статистический обзор результатов с целью определения эффективности экзаменов на получение свидетельств и квалификационных отметок членов летного экипажа.
5. Оценивает техническую подготовку лиц, подавших заявление об освобождении от экзаменов на получение свидетельств и квалификационных отметок членов летного экипажа.
6. Оценивает уровень технических знаний, предусматриваемый свидетельствами и квалификационными отметками, выданными другими государствами.
7. Определяет объем экзаменов по техническим дисциплинам, сдаваемых кандидатами на подтверждение свидетельств и квалификационных отметок, выданных другими государствами.
8. В отношении летных училищ (не относящихся к авиакомпаниям):
 - a) производит оценку планов наземной подготовки и учебного материала, предоставляемых летными учебными заведениями в связи с заявками на разрешение проводить утвержденные курсы обучения;
 - b) проводит устный экзамен по специальности и собеседование в классе для инструкторов по наземной подготовке, претендующих на должность преподавателей в официально утвержденных летных училищах;
 - c) инспектирует учебные средства и методику преподавания в официально утвержденных летных училищах; и
 - d) выявляет сильные и слабые стороны программы по наземной подготовке в официально утвержденных летных училищах и предоставляет рекомендации, касающиеся предприятия соответствующих действий с целью обеспечения соблюдения установленных требований и повышения эффективности курсов.
9. Инструктирует лиц, осуществляющих контроль за проведением экзаменов, и при необходимости сам контролирует ход экзаменов.

10. Выполняет другие обязанности, которые могут иногда на него возлагаться.
11. Выполняет летную работу, позволяющую ему поддерживать связь с производством полетов и иметь должное представление об эксплуатационных стандартах.

Пример 4. Главный проверяющий летную подготовкуПодчиняется:

1. Начальнику отдела выдачи свидетельств

Обязанности:

1. Разрабатывает и осуществляет соответствующую программу летных испытаний в связи с выдачей и продлением срока действия свидетельств и квалификационных отметок пилотов.
2. Разрабатывает и обеспечивает соблюдение требований к летным испытаниям на получение всех свидетельств и квалификационных отметок пилотов.
3. Утверждает программы летной подготовки и контролирует их выполнение в официально утвержденных училищах и учебных заведениях.
4. Разрабатывает нормативные положения и требования в отношении свидетельств и квалификационных отметок пилотов.
5. Подготавливает брошюры по гражданской авиации и информационные материалы, относящиеся к нормам летной подготовки.
6. Подготавливает экзамены на получение квалификационных отметок по типам вертолетов и выставляет оценки.
7. Проверяет летную подготовку инструкторов по вертолетам.
8. При необходимости выполняет другие обязанности, связанные с проверкой летной подготовки.

Пример 5. Главный экзаменатор (Летная годность)Подчиняется:

Начальнику отдела выдачи свидетельств

Обязанности:

1. При необходимости направляет, проводит и совершенствует работу по организации приема экзаменов у кандидатов на получение различных категорий свидетельств и квалификационных отметок специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов в соответствии с нормативными положениями и руководящими документами гражданской авиации.
2. Руководит подготовкой к экзаменам и пересматривает подробные рекомендации и условия проведения экзаменов на получение различных категорий свидетельств и квалификационных отметок специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов в соответствии с руководящими документами гражданской авиации согласно предусматриваемым ими правами.
3. Руководит разработкой, рассмотрением и подготовкой к изданию информационных циркуляров и требований, относящихся к выдаче свидетельств и квалификационных отметок специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов; разрешений на техническое обслуживание и преподавание инструкторов, а также выдачей удостоверений, подтверждающих квалификацию, в соответствии с руководящими документами гражданской авиации.
4. Руководит работой экзаменаторов по подготовке экзаменационных билетов и выставлению оценок за письменные работы кандидатов, обеспечивая при этом соблюдение установленных стандартов, соответствующих действующей практике технического обслуживания и правам, предусматриваемым свидетельствами и квалификационными отметками.
5. Поддерживает тесную связь с региональными авиационными инспекторами при проведении устных экзаменов для кандидатов на получение свидетельств и удостоверений, подтверждающих квалификацию, квалификационных отметок специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов, разрешений на техническое обслуживание, преподавание.
6. Разрабатывает и внедряет эффективную и совместимую с современной авиационной практикой методику проведения устных и письменных экзаменов.
7. Разрабатывает и внедряет систему ведения делопроизводства с целью подготовки и выдачи свидетельств, разрешений и удостоверений кандидатам, успешно сдавшим экзамены.
8. Руководит работой экзаменаторов по определению объема экзамена, сдаваемого кандидатами на подтверждение свидетельств/разрешений, выданных другими государствами.
9. При необходимости устанавливает и поддерживает связь с зарубежными авиационными полномочными органами в целях обмена информацией, касающейся методики проведения экзаменов и обеспечения эффективной практики выдачи свидетельств.
10. В отношении официально утвержденных учебных заведений и курсов подготовки:
 - а) разработка и обеспечение соблюдения требований, предъявляемых к процедуре утверждения, в соответствии с руководящими документами гражданской авиации;
 - б) руководство рассмотрением заявок на утверждение;

- с) разработка и обеспечение соблюдения требований к уровню знаний и лекторского мастерства преподавателей, утвержденных для чтения лекций в этих учебных заведениях, в соответствии с нормами и кругом требований, предъявляемыми к квалификационной отметке;
- д) руководство приемом экзаменов и проверкой знаний инструкторов, претендующих на утверждение; и
- е) руководство проведением регулярных проверок работы и ведения учета в официально утвержденных учебных заведениях на соответствие стандартным требованиям и внесение рекомендаций в отношении таких действий, которые считаются необходимыми в случае несоблюдения этих требований.

11. Руководит оценкой результатов экзаменов по курсу подготовки в области технического обслуживания, организуемой изготовителями воздушных судов, и изучает курсы подготовки, утвержденные или требуемые зарубежными полномочными органами летной годности, с точки зрения выдачи освобождения от экзамена кандидатов на получение квалификационных отметок.

12. Руководит рассмотрением заявлений об освобождении от экзамена кандидатов, закончивших утвержденный курс подготовки.

13. Руководит оценкой курсов подготовки и методики экзаменов для кандидатов на получение удостоверений специалистов по сварочным работам и неразрушающим испытаниям.

14. Разрабатывает требования к утверждению инспекторов построенных любителями воздушных судов и обеспечивает соблюдение этих требований.

15. Совершенствует и поддерживает эффективную связь с другими организациями, осуществляющими подготовку специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов и прием у них экзаменов.

16. Обеспечивает выполнение программы посещений официально утвержденных учебных заведений с целью непосредственного ознакомления с действующей практикой обучения и технического обслуживания, налаживания контактов с инструкторами и персоналом по техническому обслуживанию.

Пример 6. Технический сотрудник по выдаче свидетельств

Подчиняется:

Начальнику отдела выдачи свидетельств

Обязанности:

1. Рассматривает и утверждает заявления о выдаче или продлении профессиональных свидетельств и(или) квалификационных отметок членов летного экипажа.
2. Рассматривает заявления о подтверждении свидетельств или квалификационных отметок, выданных другими государствами, с целью определения требований к сдаче экзаменов и проверке летной подготовки.
3. Производит оценку военной квалификации членов летного экипажа с целью определения требований к сдаче экзаменов и проверке летной подготовки в связи с выдачей гражданских свидетельств и(или) квалификационных отметок.
4. Ведет переписку и отвечает на все запросы относительно требований к выдаче свидетельств членов летного экипажа.
5. Ведет учет лиц, имеющих допуск авиакомпаний и авиаклубов.
6. Поддерживает связь с региональными бюро по всем вопросам правил выдачи свидетельств членов летного экипажа.
7. Осуществляет каждодневный контроль за деятельностью главного делопроизводителя по выдаче свидетельств.

ГЛАВА 1

ДОБАВЛЕНИЕ С

Обязанности сотрудников, занимающихся ведением делопроизводства в отделе РЕЛ

Пример 1. Главный делопроизводитель по выдаче свидетельств

Пример 2. Старший делопроизводитель (Экзамены)

Пример 3. Старший делопроизводитель (Выдача свидетельств)

Пример 1. Обязанности главного делопроизводителя
по выдаче свидетельств отдела РЕЛ

Главный делопроизводитель по выдаче свидетельств отдела РЕЛ подчиняется начальнику отдела выдачи свидетельств и осуществляет руководство и контроль за деятельностью секции делопроизводства отдела РЕЛ и, в частности:

- a) координирует и ведет текущую работу по делопроизводству, в соответствии с потребностями главного экзаменатора (летный экипаж), главного экзаменатора (летная годность) и главного проверяющего летную подготовку;
- b) разрабатывает подробные правила работы делопроизводителей по выдаче свидетельств как в центральном, так и региональных бюро;
- c) проводит собеседования и подбирает кадры для заполнения штатных должностей в секции делопроизводства отдела РЕЛ;
- d) обеспечивает своевременное внесение изменений в весь нормативный материал и документацию РЕЛ, хранящиеся у начальника отдела выдачи свидетельств;
- e) осуществляет контроль за работой старшего делопроизводителя, занимающегося подготовкой экзаменов, и старшего делопроизводителя, занимающегося выдачей свидетельств;
- f) ведет учет имеющегося оборудования и мебели в помещениях, занимаемых сотрудниками отдела РЕЛ; и
- g) обеспечивает контроль за распределением корреспонденции внутри секции.

Пример 2. Обязанности старшего делопроизводителя (экзамены)

Старший делопроизводитель (экзамены) подчиняется главному делопроизводителю по выдаче свидетельств и отвечает за руководство деятельностью делопроизводителей (экзамены) и, в частности:

- а) подготавливает и публикует расписания экзаменов в сотрудничестве с главными экзаменаторами по летной подготовке экипажа и летной годности;
- б) следит за печатанием и проверкой экзаменационных билетов и распространением их среди лиц, осуществляющих контроль за ходом сдачи экзаменов, в соответствии с запланированными сроками;
- в) обрабатывает текущую корреспонденцию в связи с просьбами о предоставлении инструктивного материала, дат проведения экзаменов, форм заявлений и информации о размере платы за экзамены;
- г) при необходимости, обсуждает с посетителями вопросы, касающиеся расписания экзаменов, предоставления информационных материалов и других аспектов, связанных с проведением экзаменов; и
- е) хранит необходимый главным экзаменаторам архив.

Пример 3. Обязанности старшего делопроизводителя
(выдача свидетельств)

Старший делопроизводитель (выдача свидетельств) подчиняется главному делопроизводителю по выдаче свидетельств и отвечает за руководство деятельностью делопроизводителей (выдача свидетельств) и, в частности:

- a) обеспечивает необходимый запас бланков заявлений на выдачу свидетельств, квалификационных отметок всех типов и сдачу экзаменов;
- b) ведет переговоры с посетителями по всем вопросам, связанным с заявлениями о выдаче свидетельств или квалификационных отметок и сдаче экзаменов;
- c) ведет текущую переписку в связи с заявлениями о выдаче свидетельств или квалификационных отметок, прохождении экзамена по летной подготовке или с другими текущими вопросами ведения делопроизводства, требующими соответствующих действий;
- d) рассматривает все заявления о выдаче свидетельств и подготавливает материал для технического сотрудника по выдаче свидетельств;
- e) заполняет бланки свидетельств и подготавливает свидетельства для подписания официальным лицом; и
- f) ведет учет выданных свидетельств.

ГЛАВА 2

ПРАВИЛА И ПОСТАНОВЛЕНИЯ, РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ВЫДАЧУ СВИДЕТЕЛЬСТВ

2.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1.1 В соответствии со Статьей 37 Конвенции о международной гражданской авиации каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала и т.д., и по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать безопасности аэронавигации и совершенствовать ее. В Приложении 1 к Конвенции, в котором содержатся международные Стандарты и Рекомендуемая практика (САРПС), относящиеся к выдаче свидетельств личному составу, приводятся Стандарты и Рекомендуемая практика, призванные содействовать достижению единообразия и включению их в национальное законодательство без значительных изменений текстов. Выдача свидетельств регулируется собственными законами и правилами государства. Наиболее важные аспекты постановлений Договаривающихся государств ИКАО в настоящее время отражают международные требования, содержащиеся в Приложении 1, а многие разработаны с учетом их. В том случае, если в Приложение 1 вносится поправка, то с целью обеспечения соответствия может возникнуть необходимость внести коррективы и в правила и постановления. Государствам, которые считают, что соблюдение положений Приложения затруднено или невозможно, предлагается на основании Конвенции уведомить о любых различиях, которые могут возникнуть между их постановлениями и стандартами Приложения 1.

2.2 МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ПРИЛОЖЕНИЯ 1

2.2.1 В Приложении 1 дается ясное представление о широких международных требованиях к выдаче свидетельств, согласованных Договаривающимися государствами, но читатель быстро убеждается, что многие из этих требований представлены недостаточно подробно с тем, чтобы их постоянно применять в ходе повседневной работы по выдаче свидетельств личному составу. В некоторых частях Приложения за государствами оставляется право определять элементы требований или некоторые действия, связанные с выдачей свидетельств. В связи с этим государства соблюдают требования Приложения 1 по-разному, но в целом исходят из одних и тех же конечных целей.

2.3 ПРАВИЛА И ПОСТАНОВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВ

2.3.1 Естественно, что законодательные системы бывают разными и поправки к существующим правилам и постановлениям в одних государствах могут вноситься быстрее и легче, чем в других. Было бы, конечно, удобно, если бы авиационное законодательство государства можно было составить в такой форме, которая позволяла бы легко и быстро вносить изменения в технические детали, содержащиеся в таком законодательстве. Как правило, требуемая гибкость достигается за счет введения основного авиационного правила, относящегося к широким аспектам выдачи свидетельств и включенного либо в отдельное, либо всеобъемлющее авиационное законодательство, с оставлением за директором права в соответствии с переданными ему полномочиями издавать, исправлять или аннулировать технические элементы, необходимые для применения соответствующего постановления. Такой порядок имеет следующие преимущества:

- а) основные нормативные положения в области авиации, принимающиеся на том же уровне, что и другие законы государства, имеют одинаковый с ними статус и определенные законодательные и исполнительные органы государства могут привлекаться для оказания помощи в плане соблюдения этих положений и преследования в судебном порядке правонарушителей; и
- б) постановления, принимаемые на уровне директоров, не требуют длительной процедуры прохождения через законодательный орган. Они могут отражать изменения, вносимые в требования к безопасности полета. Контроль за их соблюдением или судебное преследование правонарушителей может выполняться существующими законодательными или исполнительными органами государства в рамках основных нормативных положений о выдаче свидетельств.

2.3.2 В некоторых государствах законодательная система не позволяет осуществлять такие процедуры, но преимущества от их применения настолько значительны, что многие директора считают целесообразным обращаться к высшим юридическим органам государства с целью получения права на опубликование постановлений, о которых говорилось выше, на основе соответствующей правовой инфраструктуры. В свою очередь это может привести к необходимости изменения авиационного законодательства с целью предоставления такого права. В добавлении D указывается перечень характерных элементов системы выдачи свидетельств личному составу, которые необходимо учитывать, и приводятся образцы типовых административных положений, которые встречаются в национальных правилах. В нем показано, как директор гражданской авиации наделяется полномочиями выпускать и издавать такие постановления и инструкции, которые требуются для регламентации выдачи свидетельств личному составу гражданской авиации.

2.3.3 Различия в законодательных системах других государств могут запутать небольшое государство, в котором рассматривается текст собственных правил и нормативных положений. Поэтому рекомендуется, чтобы по мере возможности текст Приложения 1 использовался в качестве основы для разработки национальных правил выдачи свидетельств. Там, где это было возможно, положения Приложения специально сформулированы в такой форме, которая облегчает их включение в национальное законодательство без значительного изменения текста. В постановления, которые публикуются директором ведомства гражданской авиации (САА) в соответствии с переданными ему полномочиями, будут включены необходимые подробности, касающиеся порядка соблюдения правил выдачи свидетельств. Эти постановления составляются в такой форме, которая позволяет использовать их персоналу полномочного органа по выдаче свидетельств в ходе его повседневной деятельности, а также общественности, которой необходимо знать, что требуется для получения того или иного свидетельства. Во всех случаях контроль за выполнением постановлений регламентируется правилами.

2.4 НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА

2.4.1 Независимо от ясности законов и правил государства, они должны быть сформулированы юридическим языком, и из практики видно, что их следует подкреплять дополнительным материалом, а именно постановлениями, для того, чтобы широкая авиационная общественность знала методы выдачи свидетельств.

2.4.2 Некоторые государства также находят целесообразным дополнять указанные постановления информационными циркулярами и брошюрами. Однако упомянутый метод опубликования информации о выдаче свидетельств имеет свои ограничения. Как правило, брошюры или циркуляры не имеют юридической силы, и, если не существует конкретного постановления, касающегося спорных моментов, они могут оспариваться в суде. Выяснение необходимости издания постановлений о порядке выдачи свидетельств и последующая публикация брошюр,

объясняющих эти постановления, отнимают много средств и времени. Образцы выдержек из постановлений, касающихся гражданской авиации, приведенные в добавлении Е, предназначены для их раздельного использования применительно к каждому свидетельству или квалификационной отметке. Каждую часть можно получить отдельно в зависимости от того, что требуется заявителю. Они являются нормативными документами, имеющими юридическую силу, но сформулированы менее официальным языком, чем национальные правила, которые регламентируют их выпуск. В определенной степени указанный метод составления постановлений, касающихся выдачи свидетельств, делает ненужным предоставление дополнительного пояснительного материала и в то же время позволяет кандидату получить всю необходимую информацию о конкретном свидетельстве (требования к его получению, т.е. требования к последней наработке; требования для продления свидетельств; программа приемных экзаменов и требования к летной подготовке).

2.5 ИНФОРМАЦИОННЫЕ ЦИРКУЛЯРЫ

2.5.1 Время от времени необходимо опубликовывать некоторую подробную информацию административного характера, например, расписания экзаменов, предлагаемые изменения к постановлениям и другие сведения, касающиеся выдачи свидетельств. Это может быть сделано путем опубликования циркуляра аэронавигационной информации (AIC) или, если эта информация имеет достаточно важный и срочный характер, путем опубликования сообщения NOTAM. Информационные циркуляры по вопросам выдачи свидетельств могут быть изданы в виде отдельных публикаций или в рамках AIC. В последнем случае целесообразно присваивать каждому из них соответствующий номер или придавать им другой легко различимый вид, например, использовать цветные страницы, с тем чтобы можно было легко найти циркуляры, касающиеся вопросов выдачи свидетельств личному составу. Иногда информационные циркуляры могут публиковаться в Сборнике аэронавигационной информации (AIP) государства, и некоторые государства считают, что в AIP полезно включать информацию о постановлениях, касающихся владельцев свидетельств, выданных другими государствами.

2.6 ПОЯСНЯЮЩИЕ БРОШЮРЫ

2.6.1 Удобно, если кандидат на получение свидетельства может приобрести брошюру, в которой он получит всю информацию о требованиях к получению определенного свидетельства. Вся эта информация должна содержаться в одном документе, чтобы не возникала необходимость обращаться к другим. В связи с тем, что вышеназванная брошюра будет небольшой и содержать только материал, относящийся к определенному свидетельству, то этот материал будет легко доступен всем желающим и удобен для опубликования и внесения изменений полномочным органом, выдающим свидетельства. Однако, как указано в п. 2.4.2, важно отметить, что такая информационная брошюра, хотя и содержит подробности, касающиеся выдачи свидетельств, и информацию административного характера, но не имеет юридической силы и может иногда приводить к правовым коллизиям.

2.7 ПРАВИЛА ДРУГИХ ГОСУДАРСТВ

2.7.1 Правила выдачи свидетельств и постановлений других государств должны подбираться в следующих случаях:

- а) в случае сходства между системами выдачи свидетельств;
- б) в качестве справочного материала; и
- с) с целью оказания помощи при определении квалификации персонала, прибывшего из другого государства, если кандидаты обращаются за подтверждением.

От такого материала мало пользы, если он своевременно не обновляется, а с этим возникают трудности, когда отдел PEL имеет ограниченный штат сотрудников. Более крупные администрации могут иметь "сотрудника, занимающегося руководствами", и соответствующие руководства, по мере необходимости, могут выдаваться во временное пользование отдельным лицам. Те государства, в которых отдел PEL только создается, должны иметь доступ к руководствам более крупных государств. В большинстве государств, в которых имеются отдельные администрации гражданской авиации, издаются каталоги или перечни имеющихся изданий и отдел PEL может заказать любые необходимые ему публикации.

ГЛАВА 2

ДОБАВЛЕНИЕ D

Образец правил, действующих в гражданской авиации

В настоящем добавлении приводится перечень характерных вопросов, относящихся к выдаче свидетельств личному составу, которые необходимо учитывать, и представлен образец административных положений, которые встречаются в национальных правилах.

Пример 1. Правила выдачи свидетельств личному составу

Пример 2. Образец административных правил

Пример 1. Правила выдачи свидетельств личному составуСвидетельства и квалификационные отметки летного экипажа

1. Член летного экипажа, которому выдается свидетельство.
2. Классификация свидетельств и квалификационных отметок.
3. Права и ограничения в соответствии с категорией имеющегося свидетельства.
4. Срок действия свидетельств и квалификационных отметок.
5. Возраст кандидатов на получение свидетельств.
6. Удостоверение личности.
7. Нормы медицинского освидетельствования.
8. Временная негодность обладателей свидетельств по состоянию здоровья.
9. Срок действия медицинских заключений.
10. Знания в области аэронавигации, опыт и профессиональная подготовка.
11. Свидетельство пилота, выдаваемое для определенных типов или классов воздушных судов.
12. Продление квалификационных отметок.
13. Требования к приобретенному за последнее время опыту.
14. Зачет военной квалификации.
15. Подтверждение свидетельств и квалификационных отметок, выданных другими государствами.

Летные училища и учебные заведения

1. Летные училища
2. Пилоты-инструкторы
3. Наземный инструкторский состав.

Личные летные книжки (и навигационные журналы)

1. Личные летные книжки
2. Навигационные журналы
3. Форма летных книжек и журналов
4. Хранение летных книжек и журналов.

Свидетельства и квалификационные отметки диспетчеров воздушного движения

1. Диспетчер воздушного движения, которому выдается специальное разрешение или свидетельство.
2. Классификация квалификационных отметок.
3. Уровень подготовки, необходимый для получения свидетельства диспетчера воздушного движения.
4. Временная негодность обладателей свидетельств по состоянию здоровья.
5. Срок действия квалификационных отметок.
6. Переекзаменовка обладателей свидетельств и квалификационных отметок.
7. Признание свидетельств, выданных другими государствами.

Свидетельства и квалификационные отметки специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов

1. Свидетельства и квалификационные отметки специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов.
2. Срок действия квалификационных отметок.
3. Проверка квалификации обладателей свидетельств.

Отказ в выдаче, приостановление действия и аннулирование свидетельств и квалификационных отметок

1. Толкование
2. Отказ в выдаче свидетельства или квалификационной отметки
3. Приостановление действия с целью переекзаменовки.
4. Аннулирование по просьбе обладателя свидетельства.
5. Приостановление действия свидетельства или квалификационной отметки в ожидании расследования.
6. Изменение, приостановление действия или аннулирование свидетельства или квалификационной отметки.
7. Квалификационные комиссии.
8. Обеспечение защиты свидетелей.
9. Влияние срока давности в связи с приостановкой действия или аннулированием свидетельства или квалификационной отметки.
10. Регистрация приостановки действия или аннулирования.

Прочие вопросы

1. Заявление о выдаче свидетельств.
2. Изменение адреса.
3. Ограничения в отношении выдачи свидетельств и т.д.
4. Сдача документов.
5. Издание свидетельств и т.д.
6. Условия выдачи свидетельств или квалификационных отметок.

Пример 2. Образец административных правил

Соблюдение и организация

1. Генеральному директору на основании указаний министра поручается контроль за соблюдением настоящих правил и генеральный директор осуществляет полномочия и функции, предусмотренные этими правилами.

1.1 Генеральный директор поддерживает тесное взаимодействие с департаментом авиации по вопросам, представляющим взаимный интерес.

2. В том случае, когда настоящие правила уполномачивают генерального директора или предписывают ему выпускать любую директиву или уведомление, либо давать разрешение, согласие или санкцию на что-либо, он может, если это не противоречит положению, которое предоставляет ему конкретные полномочия и функцию, либо возлагает на него конкретное обязательство или обязанность, выпускать такую директиву или уведомление, либо давать соответствующее разрешение, согласие или санкцию в "Аэронавигационных постановлениях", либо в отдельном документе за своей подписью.

2.1 Формулировки, используемые в "Аэронавигационных постановлениях", должны соответствовать формулировкам в настоящих правилах, если речь в них идет об одном и том же.

3. Письменным документом генеральный директор может:

- a) назначить какое-либо лицо в качестве уполномоченного лица для целей, предусматриваемых положением настоящих правил, в которое включено выражение "уполномоченное лицо"; или
- b) назначать лиц, относящихся к категории уполномоченных лиц, для целей, предусматриваемых положением настоящих правил, в которое включено выражение "уполномоченное лицо".

3.1 Назначение, о котором говорится в последнем пункте, может сопровождаться условиями, указываемыми в документе о назначении.

4. Министр может документом за своей подписью передавать любые свои полномочия и функции, предусматриваемые настоящими правилами (за исключением самого права передачи полномочий), в части любого вопроса или круга вопросов, с тем, чтобы лицо, которому передаются эти полномочия или функции, могло осуществлять их в части данного вопроса или круга вопросов, оговариваемых в документе о передаче полномочий, в том же объеме и так же эффективно, как министр.

4.1 Генеральный директор может документом за своей подписью передавать любые свои полномочия и функции, предусматриваемые настоящими правилами (за исключением самого права передачи полномочий), в части любого вопроса или круга вопросов, с тем чтобы лицо, которому передаются эти полномочия или функции, могло осуществлять их в части данного вопроса или круга вопросов, оговариваемых в документе о передаче полномочий, в том же объеме и так же эффективно, как генеральный директор.

4.2 В соответствии с настоящими правилами передача полномочий может быть в любое время отменена письменным документом и в любом случае никакая передача полномочий не лишает возможности осуществлять какое-либо право или функцию министра или генерального директора.

4.3 Если осуществление любого права или функции министра или генерального директора в рамках настоящих правил или действие любого их положения зависит от мнения, суждения или точки зрения министра или генерального директора по любому вопросу, а это право или функция переданы министром или генеральным директором в соответствии с настоящим положением, то это право или функция могут осуществляться или положение может действовать в соответствии с мнением, суждением или точкой зрения лица, которому передаются полномочия.

ГЛАВА 2

ДОБАВЛЕНИЕ Е

Выдержки из распоряжений по гражданской авиации

Ниже приводятся выдержки из образцов издаваемых в гражданской авиации постановлений, указывающие на порядок оформления постановлений с тем, чтобы представить подробную информацию кандидатам на получение свидетельств, и в то же время по мере необходимости обеспечить основу для предпринятия законодательных действий.

Постановления издаются с санкции директора полномочного органа гражданской авиации и выпускаются в соответствии с правилами, действующими в гражданской авиации.

В разных приведенных выдержках может использоваться терминология, не совпадающая с той, которую хотело бы принять каждое из государств. Необходимо отметить, что в этих выдержках просто указывается способ, который использовался определенными государствами для издания постановлений с тем, чтобы были соблюдены основные положения Чикагской конвенции и Приложения 1.

Пример 1. Свидетельство пилота-курсанта (самолет)

Пример 2. Свидетельство пилота-любителя (самолет)

Пример 3. Свидетельство пилота коммерческой авиации (самолет)

Пример 1. Свидетельство пилота-курсанта (самолет)

1. Цель. Цель данного раздела заключается в определении:

- а) требований к выдаче свидетельств;
- б) требований к приобретенному за последнее время опыту;
- с) требований к продлению свидетельства пилота-курсанта (самолет).

2. Требования к выдаче свидетельств. Кандидат на получение свидетельства пилота-курсанта (самолет) должен быть не моложе 16 лет и иметь действующее медицинское заключение второго класса.

3. Требования к приобретенному за последнее время опыту. Обладатель свидетельства пилота-курсанта (самолет) не должен пользоваться предоставляемым этим свидетельством правом:

- а) выполнять самостоятельный полет пока перед его первым самостоятельным полетом инструктор не убедится в том, что пилот-курсант прошел соответствующую подготовку и продемонстрировал знание следующих вопросов:
 - 1) подготовка к полету;
 - 2) порядок запуска и гонки двигателя;
 - 3) руление;
 - 4) полет по прямой и горизонтальный полет;
 - 5) набор высоты и снижение;
 - 6) развороты на эшелоне, при наборе высоты и снижении;
 - 7) признаки сваливания и выхода из этого режима;
 - 8) взлет, аэродромный круг и посадка с использованием различных схем воздушного движения;
 - 9) уход на второй круг; и
- 10) действия в аварийной обстановке в случае отказа двигателя при взлете.
- б) выполнять обязанности командира воздушного судна на самолете типа, отличного от того, в отношении которого он получил соответствующую подготовку и продемонстрировал знание следующих вопросов:
 - 1) взлет, полет по кругу и посадка; и
 - 2) признаки режима сваливания и выход из этого режима;

данное положение, однако, не относится к сверхлегким самолетам, для которых установлены отдельные требования;

- с) выполнять самостоятельный полет, если он не имеет налета с инструктором в течение последних 5 часов, за исключением тех случаев, когда получено разрешение от пилота-инструктора, или если он выполняет полет с целью получения свидетельства более высокого класса той же категории; и
- d) выполнять самостоятельный полет, если в летной подготовке имелся перерыв более тридцати дней.

4. Требования к продлению свидетельств. Директор должен убедиться в том, что кандидат на возобновление свидетельства пилота-курсанта (самолет) по состоянию здоровья отвечает установленным медицинским нормам.

Пример 2. Свидетельство пилота-любителя (самолет)

1. Цель. Цель данного раздела состоит в определении:
 - a) требований к выдаче свидетельств;
 - b) требований к приобретенному за последнее время опыту;
 - c) требований к продлению свидетельств;
 - d) деталей программы подготовки:
 - расписание экзаменов по наземной подготовке;
 - летная подготовка по перелету из одного пункта в другой;
 - обучение полетам по приборам;
 - подготовка повышенного типа с инструктором.
2. Требования к выдаче свидетельств
 - 2.1 Необходимо, чтобы кандидат на получение свидетельства пилота-любителя (самолет):
 - a) имел действительное свидетельство пилота-курсанта (самолет);
 - b) имел действительное медицинское заключение второго класса;
 - c) имел действительную квалификационную отметку оператора радиотелефонной связи;
 - d) прошел проверку летной подготовки, по результатам которой уполномоченное лицо или лицо, назначенное для этого директором, судит о его:
 - 1) общих знаниях и умении квалифицированно выполнять обычные и аварийные процедуры маневрирования в полете применительно к типу самолета, на котором проверяется летная подготовка этого кандидата;
 - 2) умении действовать согласно правилам и практике, принятыми при обслуживании воздушного движения.
 - 2.1.1 Для получения допуска к прохождению проверки летной подготовки необходимо, чтобы кандидат на получение свидетельства пилота-любителя (самолет):
 - a) был не моложе 17 лет;
 - b) сдал письменные экзамены по следующим предметам:
 - 1) авиационное право и публикации;
 - 2) аэронавигация и планирование полетов;
 - 3) метеорология;
 - 4) технические данные воздушных судов (самолеты).

2.1.1.1 Подробное расписание экзаменов по вышеуказанным предметам приводится в п.5.

2.1.1.2 Если кандидат на получение свидетельства пилота-любителя (самолет) имеет действительное свидетельство пилота-любителя (вертолет), то от него требуется сдать письменный экзамен только по техническим данным воздушных судов (самолеты).

2.1.2 До прохождения проверки летной подготовки на получение свидетельства пилота-любителя (самолет) кандидат должен иметь не менее 50 часов налета на самолетах, который включает по крайней мере:

- а) 20 часов налета с инструктором и 20 часов самостоятельного налета на самолетах, отличающихся от тех типов, на которых разрешен полет;
- б) 10 часов налета при обучении полету от одного пункта к другому, в том числе не менее 4 часов налета с инструктором. Программа обучения полету от одного пункта к другому приводится в п.6;
- в) 5 часов налета с инструктором при обучении полетам по приборам, из которых 2 часа могут отводиться на наземное обучение по приборам; программа этого обучения представлена в п.7;
- г) 5 часов повышенной подготовки с инструктором, программа которой представлена в п.8; и
- е) 5 часов налета в ночное время, включая не менее 2 часов налета с инструктором и 2 часа самостоятельного налета.

2.1.2.1 Кандидату, который не удовлетворяет требованиям, указанным в подпунктах а), б) и в) данного пункта, но имеет не менее 35 часов налета, включая не менее 15 часов налета с инструктором и 15 часов самостоятельного налета, может выдаваться свидетельство пилота - любителя со следующими отметками: "недействительно для перевозки пассажиров, за исключением выполнения местных полетов в пределах 25 м.миль от аэродрома вылета с разрешения пилота-инструктора" и "недействительно для полетов из одного пункта в другой без контроля со стороны пилота-инструктора."

2.1.2.2 Также, если кандидат не удовлетворяет требованиям, указанным в подпункте е) данного пункта, ему может быть выдано свидетельство с отметкой "недействительно для полетов в ночное время". Указанная отметка не исключает того, что обладатель удостоверения может выполнять полеты в ночное время с инструктором и летать самостоятельно под контролем со стороны пилота - инструктора для приобретения соответствующего опыта с целью аннулирования этой отметки в более поздние сроки.

2.1.3 Если кандидат на получение свидетельства пилота-любителя (самолет) предъявляет соответствующие доказательства тому, что он имеет налет на воздушных судах других типов, то ему могут засчитать:

- а) для вертолетов - половину времени налета в качестве командира воздушного судна за последние 12 месяцев, но не более 10 часов;

- б) для планеров - половину времени налета в качестве командира воздушного судна за последние 12 месяцев, но не более 10 часов; и
- с) для разрешения на полеты на самолетах - половину времени налета в качестве командира воздушного судна за последние 12 месяцев, но не более 10 часов;

в счет общего налета в 50 часов, необходимого в соответствии с п. 2.1.2 данного раздела, но не в счет налета, который необходим в соответствии с п. 2.1.2 а), б), с), d) и е).

3. Требования к приобретенному за последнее время опыту

3.1 Владелец свидетельства пилота-любителя (самолет) не должен выполнять обязанности командира воздушного судна (самолета), осуществляющего перевозку пассажиров в дневное время, если за последние 90 дней он либо не выполнил в качестве командира воздушного судна (самолета) того же типа не менее 3 взлетов и 3 посадок, либо успешно не продемонстрирует пилоту-инструктору свое умение выполнять полеты на самолете того же типа.

3.2 Владелец свидетельства пилота-любителя (самолет) не должен выполнять обязанности командира воздушного судна (самолета), осуществляющего перевозку пассажиров в ночное время, если за последние 90 дней он не выполнил в качестве командира воздушного судна (самолета) менее 3 взлетов или 3 посадок. Если может быть подтверждено соответствие требованиям п. 3.1, то нет необходимости в налете в ночное время на самолете того же типа.

4. Требования к продлению свидетельств. Необходимо, чтобы кандидат на продление свидетельства пилота-любителя (самолет):

- а) имел квалификационную отметку оператора радиотелефонной связи;
- б) представил директору доказательство того, что по состоянию здоровья он удовлетворяет установленным медицинским нормам; и
- с) представил документ, удостоверяющий, что не более, чем за 90 дней до даты подачи заявления он прошел проверку летной подготовки, проведенную пилотом-инструктором или уполномоченным лицом.

5. Программа для сдачи экзаменов по наземной подготовке

5.1 Авиационное право и публикации. Практическое знание на рабочем уровне правил 1953 года, действующих в гражданской авиации и изданных в соответствии с ними документов, относящихся к выполнению полетов на частных воздушных судах в визуальных метеорологических условиях; эти документы перечислены ниже:

а) Правила 1953 года, действующие в гражданской авиации

Правило	Название
4	Толкование
8А	Опубликование постановлений
19	Общие условия выполнения полетов
25	Документы, которые должны быть на борту
28	Загрузочные ведомости
32	Сброс грузов с борта воздушного судна в полете
33	Запретные зоны, зоны ограничения полетов и опасные зоны
34	Использование аэродромов
36	Опасные полеты и техническое обслуживание воздушных судов
37	Разрешения органа управления воздушным движением
38	Минимальные безопасные высоты
39	Выполнение фигур высшего пилотажа
46	Лица, допускаемые к полетам по приборам
48	Пассажиры, доступ которым запрещен на борт воздушного судна при выполнении определенных полетов
50	Курение на борту воздушного судна
56	Спиртные напитки и наркотики
58	Командир воздушного судна
59	Сфера ответственности командира воздушного судна
60	Сфера ответственности командира воздушного судна до начала полета
62	Планирование полетов
65	Использование ВПП
66	Пользование органами управления воздушного судна
68	Условия обледенения
70	Лица, нахождение которых на борту или в определенных частях воздушного судна запрещено
73	Пользование ремнями безопасности
84	Метеорологические условия
86	Требования к топливу и маслам
88	Правила преимущественного движения
90А	Полеты в аэродромной зоне воздушного движения

а) Правила, действующие в гражданской авиации (продолжение)

91	Правила воздушного движения в районе аэродрома
92-92А	Оперативные планы полета
95	Правила визуального полета
96	Требования к полетам по ПВП
10	Обеспечение кислородом и его использование
19-129	Нормативные положения, относящиеся к сигналам
131(1)(а)	Классификация полетов
131А	Использование воздушных судов
134	Требования к летно-эксплуатационным характеристикам
135	Воздушные суда, отвечающие требованиям летно-эксплуатационных характеристик
165	Аннулирование удостоверения летной годности или разрешения на полеты
137	Свидетельство пилота-любителя (самолеты)-права и ограничения
258	Бортовой журнал летного экипажа

б) Требования к летной годности в гражданской авиации. Том 1

Бюллетень	Раздел	Название
А.1	А	Классификация воздушных судов в удостоверениях летной годности
В.8	В	Удостоверение летной годности
С.1.1	Г	Техническое обслуживание воздушных судов
Г.12	Г	Выдача и срок действия технического допуска

с) Распоряжение по гражданской авиации - общие правила полетов

Раздел 2	Правила визуального полета
Раздел 4	Крейсерские эшелоны и установка высотомера (только для полетов по ПВП)
Раздел 5	Планы полетов
Раздел 7	Аэродромные метеорологические минимумы (только для полетов по ПВП)
Добавление I	Аэродромные метеорологические минимумы - полеты по ПВП.

- d) Распоряжение по гражданской авиации - свидетельства и квалификационные отметки летного экипажа, часть 2 - Свидетельство пилота-любителя (самолет), требования к налету в последнее время.
- e) Распоряжение по гражданской авиации - медицинские требования при выдаче свидетельств членам летного экипажа - раздел 4, переекзаменовка в случае потери трудоспособности.
- f) Сборник аэронавигационной информации - Руководство по планированию и справочник по визуальным полетам.

Примечание. В данной публикации в удобной форме представлены многие вопросы, включенные в другие части настоящей программы, вместе со справочной информацией, которая может быть полезна пилотам при выполнении полетов. Необходимо знать содержание этой публикации и уметь ее использовать при выполнении пилотами-любителями полетов по ПВП, и в связи с этим уместно рассмотрение следующих вопросов:

Руководство по планированию

Раздел

GEN	Служба аэронавигационной информации Аэродромный телефонный справочник Гражданские таблицы восхода и захода солнца Сокращения
AGA	Справочник по аэродрому - классификация аэродромов
COM	Аэродромная телефонная служба
MET	Обеспечение авиации
RAC	Заявление о намерении выполнять полет Планирование полетов Планы полетов Порядок установки высотомера Требования к абсолютной высоте на магнитном курсе Правила визуального полета Аэродромные наземные сигналы и маркировочные знаки в дневное время Аэродромные визуальные и наземные сигналы Организация обслуживания воздушного движения Процедуры полетов по ПВП Участки воздушного пространства, полеты в которых ограничены или опасны.

Справочник по визуальным полетам

Раздел

- 2 Средства радиосвязи
- 3 Общая информация
- 4 Аварийный код для использования в связи "земля-воздух"
- 5 Схемы полетов по ПВП
- 6 Таблицы и зоны дневного времени
- 7 Действия в случае отказа радиосвязи
- 8 Полный раздел.

- g) Сообщения NOTAM серии А и информационные циркуляры в гражданской авиации.
- h) Правила, действующие в гражданской авиации (Расследование авиационных происшествий) 1978 года.

Правило 9. Уведомление об авиационных происшествиях.

Правила 11-13. Задержание, доступ на борт и освобождение воздушных судов.

5.2 Аэронавигация и планирование полетов

5.2.1 Форма земли: земля как шар, географические полюса и экватор; большой и малый круг; широта и долгота, параллели и меридианы; локсодромия

5.2.2 Направления на земной поверхности: направление по 360° системе; истинный север; магнитное поле земли, магнитные полюса, магнитный север, склонение; отклонение магнитной стрелки компаса; использование склонения и данных об отклонении магнитной стрелки для перевода истинных направлений в магнитные направления и направления по компасу и наоборот; курсовой, истинный и магнитный азимуты.

5.2.3 Навигационный треугольник скоростей: взаимосвязь между векторными величинами - курс и истинная воздушная скорость, направление и скорость ветра, линия пути и путевая скорость; угол сноса.

5.2.4 Аэронавигационные карты: практическое использование аэронавигационных карт мира ИКАО, чтение основных условных обозначений на карте и методы отображения рельефа местности, определение местоположения по широте и долготе, определение линий пути, расстояний и пеленгов и подготовка карт для полета из одного пункта в другой.

5.2.5 Самолетовождение: использование навигационного вычислителя для определения навигационного треугольника скоростей, времени/расстояния/скорости; для перевода галлонов США в английские галлоны или литры и наоборот; для перевода морских миль в статутные мили и наоборот; для решения вопросов, связанных с потреблением топлива; для определения истинной воздушной скорости на основании земной индикаторной скорости.

5.2.6 Чтение карт: методы определения бокового отклонения и внесения поправок в курс и расчетное время прибытия; расчет курса с целью выхода на обратную линию пути; определение местоположения воздушного судна по пеленгу и расстоянию от известной точки на земле.

5.2.7 Планирование полетов: начальное планирование полетов, включая подготовку навигационного плана и расчет запаса топлива для полета из одного пункта в другой по правилам визуального полета и обеспечение достаточного запаса топлива.

5.3 Метеорология

5.3.1 Состав атмосферы

5.3.2 Атмосферное давление: единицы измерения, изменение с изменением высоты; изменение времени и места; градиент давления.

5.3.3 Температура окружающей атмосферы: единицы измерения, перевод единиц; изменение с изменением высоты; вертикальный градиент; стабильность и неустойчивость, инверсия.

5.3.4 Барические системы и фронты: циклоны или область низкого давления; ложбина низкого давления; второстепенная депрессия; антициклон или область высокого давления; гребень высокого давления; холодные или теплые фронты; общее движение и характерные погодные условия, связанные с барическими системами и фронтами.

5.3.5 Ветер: скорость ветра; изменение скорости ветра с изменением высоты; вращение против часовой стрелки и по часовой стрелке; влияние местных ветров - морского бриза, фёна, эффекта воронки, порывов и шквальных ветров.

5.3.6 Облачность, видимость и туман: классификация облачности и соответствующих условий полета; влияние дымки, дыма и тумана на видимость; туман.

5.3.7 Грозы: условия полета, связанные с грозовыми явлениями.

5.3.8 Влияние рельефа местности: влияние характерных особенностей рельефа местности на ветер и погодные условия; турбулентность; горные волны.

5.3.9 Организация авиационного метеорологического органа; термины и сокращения, используемые в метеорологических прогнозах и сводках; различие между "прогнозом" и "сводкой"; порядок получения предполетной метеорологической информации.

5.4 Технические данные самолетов

5.4.1 Принципы полета: аэродинамические поверхности; обтекание воздушным потоком аэродинамической поверхности; угол атаки; подъемная сила; лобовое сопротивление; центр давления и его перемещение; силы, действующие на воздушное судно; нагрузки при маневрировании в полете; режим сваливания; штопор; поверхности управления и балансировочные устройства; балансировка органов управления; влияние нагрузки на стабильность и управление; влияние и использование закрылков.

5.4.2 Винты: угол установки лопасти; влияние установки малого и большого шага винта на работу двигателя и летно-технические характеристики самолета.

5.4.3 Двигатели: топливо и октановые числа; влияние использования бедных и богатых смесей; системы смазки; системы зажигания; топливные системы; органы управления двигателем; управление на высоте; определение состояния обледенения карбюратора и борьба с ним; ограничения в работе двигателей; проверки и осмотры, производимые пилотом.

5.4.4 Компасы: проверка пилотом; отклонение стрелки компаса; поворотные ошибки и ошибки, вызванные ускорением; важность хранения магнитных материалов вдали от компаса.

5.4.5 Приборы: общие понятия о принципах работы; пользование барометрическим высотомером, указателем воздушной скорости, указателем вертикальной скорости и указателем поворота и скольжения; источники динамического и статического давления.

5.4.6 Вес и балансировка: понимание терминов "центр тяжести" и "предельная центровка" и принципов загрузки; вес топлива и масел.

5.4.7 Летно-эксплуатационные характеристики: влияние изменения высоты, состояния поверхности аэродрома и уклона, атмосферного давления, температуры и ветра на длину разбега и пробега; барометрическая высота и использование чувствительного высотомера для определения барометрической высоты.

5.4.8 Самолетовождение: общие принципы самолетовождения, относящиеся к эксплуатации самолетов.

6. Летная подготовка применительно к полетам из одного пункта в другой

6.1 Общие положения. Кандидат на получение свидетельства пилота-любителя (самолет) предъявляет проверяющему запись в летной книжке, сделанную инспектирующим пилотом-инструктором, о том, что кандидат удовлетворительно закончил курс летной подготовки по перелету из одного пункта в другой. Ниже приводятся основные элементы летной подготовки по полетам из одного пункта в другой, которые необходимо соблюдать.

6.2 Этап 1. Основы навигации. Данным курсом предусматривается не менее двух часов налета с инструктором и подготовка по следующим дисциплинам:

- а) подготовка плана полета;
- б) оценка погодных условий;
- в) потребности в топливе и регулировании его расхода; и
- г) выдерживание курса и чтение карт.

6.3 Этап 2. Основная подготовка в области навигации. Данным курсом предусматривается два часа налета с инструктором и не менее двух часов самостоятельной практики по основам навигации при полетах из одного пункта в другой, включая следующее:

- а) Предполетная подготовка:
 - 1) оценка погодных условий;
 - 2) выбор маршрутов, крейсерских эшелонов, минимальных безопасных высот и контрольных точек;
 - 3) подготовка и представление плана полета;
 - 4) потребности в топливе и его резервы;

- 5) соответствующие правила и схемы воздушного движения, включая маршруты входа в контролируемое воздушное пространство, выхода и пролет через него;
- 6) правила радиосвязи;
- 7) действия в аварийной обстановке и уход на запасной аэродром;
- 8) действия в условиях потери ориентировки.

б) Действия в полете

- 1) ведение бортового журнала;
- 2) считывание карт;
- 3) выдерживание курса по компасу;
- 4) устранение бокового отклонения и пересмотр расчетного времени прибытия;
- 5) донесения о местоположении и строгое соблюдение указаний органа обслуживания воздушного движения.

6.3.1 Курс летной подготовки с инструктором предусматривает выполнение одной посадки на контролируемом аэродроме или аэродроме, имеющем диспетчерскую службу и одной посадки на неконтролируемом аэродроме, находящемся по крайней мере в 25 милях от пункта вылета.

6.3.2 Самостоятельные навигационные полеты выполняются только в том случае, если прогнозируемые метеорологические условия характеризуются следующими показателями: высота нижней границы облаков – не менее 600 м (2000 фут) и видимость – не менее 16 км.

6.4 Этап 3. Повышенная навигационная подготовка. На этом этапе подготовки предусматриваются полеты с инструктором и самостоятельная практика. Общий налет должен составлять не менее 6 часов. Подготовка с инструктором должна включать полеты на верхних и нижних эшелонах, а также выполнение посадки на аэродроме, находящемся в стороне от учебного центра. Подготовка должна включать следующие вопросы:

- а) предполетная подготовка, как для этапа 2;
- б) действия в полете;
 - 1) как для этапа 2, но большее внимание уделяется чтению высотных карт, определению расстояния и коррекции расчетного времени прибытия;
 - 2) имитация аварийной обстановки такой, например, как ухудшение погодных условий, в результате чего приходится выполнять незапланированную посадку или возвращаться назад на базу на малой высоте в имитируемых метеорологических условиях, когда высота нижней границы облаков составляет 150 м (500 фут) и видимость в полете менее 5000 м.

6.4.1 После подготовки с инструктором самостоятельная навигационная подготовка повышенного типа должна включать практику только на больших высотах (по крайней мере 1800 м (6000 футов)), но не обязательно на том же маршруте и желательно с промежуточной посадкой в пути следования. Разрешение на это упражнение не выдается до тех пор, пока инспектирующий инструктор не убедится в способности курсанта выполнить такой полет.

6.4.2 В ходе повышенной навигационной подготовки по крайней мере один полет выполняется с заходом в контролируемое воздушное пространство на самолете, оборудованном для ведения двусторонней связи.

7. Обучение полетам по приборам

7.1 Кандидат на получение свидетельства пилота-любителя (самолет) должен иметь по крайней мере 5 часов налета по приборам с инструктором. В ходе такой подготовки с инструктором выполняются следующие упражнения и достигается соответствующий уровень квалификации:

а) при использовании всей приборной доски:

- полет по прямой и горизонтальный полет с выдерживанием курса по компасу с требуемой точностью до $\pm 10^{\circ}$;
- обычные развороты по крайней мере на 180° влево и вправо в пределах $\pm 20^{\circ}$ от заданного курса с максимальным изменением высоты ± 250 футов;
- набор высоты и снижение до заданной высоты. Переход в горизонтальный полет на заданной абсолютной высоте с отклонением не более ± 250 футов;
- выход из штопора на первоначальной стадии с работающим двигателем;
- выход из положения, близкого к режиму сваливания (начало сваливания) при развороте с набором высоты.

б) При ограниченном использовании приборной доски:

- полет по прямой и горизонтальный полет, а также развороты на 180° за одну минуту на компасный курс с использованием только основных приборов (т.е. указателя воздушной скорости, датчика отсчета, указателя поворота и скольжения и магнитного компаса);

8. Повышенная подготовка с инструктором

8.1 В ходе повышенной подготовки с инструктором, которая должна проводиться до проверки летной подготовки на получение свидетельства пилота-любителя (самолет), выполняются следующие упражнения:

- а) крутые развороты;
- б) компасный курс - развороты на компасный курс и его выдерживание;
- в) режим сваливания - с выключенным двигателем, с включенным двигателем, с выключенным двигателем и выпущенными закрылками, с включенным двигателем и выпущенными закрылками;

- *d) штопор;
- e) вынужденная посадка - с выключенным двигателем;
- f) взлет - использование минимальной длины разбега;
- g) техника посадки с коротким пробегом;
- h) полет на малых высотах при неблагоприятных условиях погоды; и
- i) взлет и посадка с боковым ветром;

*Выполнение не обязательно

Пример 3. Свидетельство линейного пилота авиакомпании (самолет)

1. Цель. Цель данного раздела заключается в определении:
 - a) требований к выдаче свидетельств;
 - b) требований к приобретенному за последнее время опыту;
 - c) требований к продлению свидетельств;
2. Требования к выдаче свидетельств
 - 2.1 Необходимо, чтобы кандидат на получение свидетельства линейного пилота авиакомпании (самолет):
 - a) имел действительное свидетельство пилота или старшего пилота коммерческой авиации (самолет);
 - b) имел действительное медицинское заключение первого класса;
 - c) имел действительную квалификационную отметку оператора радиотелефонной связи; и
 - d) продемонстрировал лицу, назначенному для этой цели директором:
 - 1) свои общие знания и умение квалифицированно выполнять маневры применительно к самолету типа, на котором он проходит проверку;
 - 2) свое умение действовать согласно правилам и практике, принятыми при обслуживании воздушного движения.
 - 2.1.1 До прохождения проверки летной подготовки на получение свидетельства линейного пилота авиакомпании (самолет) кандидат сдает письменный экзамен по следующим дисциплинам:
 - a) авиационное право и публикации;
 - b) самолетовождение – общие положения;
 - c) планирование полетов;
 - d) компасы и приборы;
 - e) метеорология;
 - f) правила полетов по приборам;
 - g) самолетовождение – ППП; и
 - h) приборы и навигационные средства;

2.1.1.1 Подробное расписание экзаменов по предметам, указанным в п. 2.1.1, приводится в п. 4.

2.1.1.2 Если кандидат имеет по крайней мере свидетельство коммерческого пилота (самолет) и квалификационную отметку о праве на полеты по приборам, то от него только требуется сдать экзамен по тем предметам, которые указаны в п. 2.1.1 а)-е) включительно.

2.1.1.3 Полученные оценки имеют силу максимум в течение четырех лет, если они получены по тем предметам, которые указаны в п. 2.1.1 а)-е) включительно, и одного года, если они получены по предметам, указанным в п. 2.1.1 f)-h) включительно.

2.1.2 До прохождения проверки летной подготовки на получение свидетельства линейного пилота авиакомпании (самолет) кандидат должен иметь не менее 1500 часов общего налета на самолетах, которые включают не менее:

- а) 250 часов налета в качестве командира воздушного судна или не менее 150 часов в качестве командира воздушного судна плюс необходимое дополнительное количество часов с тем, чтобы общий налет составлял 250 часов, т.е. 50 процентов от общего налета, приобретенного при выполнении полетов в качестве второго пилота под контролем со стороны командира воздушного судна в соответствии с разделом 2 части 1 настоящего распоряжения. Эти 250 часов должны включать 100 часов налета от пункта до пункта, из которых 25 часов выполнены в ночное время;
- б) 200 часов налета при полетах от пункта до пункта в качестве второго пилота на самолете, для эксплуатации которого требуется второй пилот, либо, вместо этого 100 дополнительных часов налета при полетах от пункта до пункта в качестве командира воздушного судна, которые могут быть частью 250 часов, указанных в пункте 2.1.2 а);
- с) 100 часов налета в ночное время в качестве командира воздушного судна или второго пилота; и
- д) 75 часов налета по приборам, из которых не более 25 часов могут быть налетом по приборам на земле.

2.1.3 Если кандидат на получение свидетельства линейного пилота авиакомпании (самолет) предъявляет соответствующие доказательства тому, что он имеет налет на воздушных судах других типов, кроме самолетов, то ему могут засчитать:

- а) для вертолетов – половину времени налета в качестве командира воздушного судна за последние 12 месяцев, но не более 60 часов;
- б) для планеров – половину времени налета в качестве командира воздушного судна за последние 12 месяцев, но не более 25 часов;

в счет общего налета в 1500 часов, необходимого в соответствии с пунктом 2.1.2 данного раздела, но не в счет налета, который необходим в соответствии с пунктом 2.1.2 а), б), с) или д).

3. Требования к приобретенному за последнее время опыту

3.1 Обладатель свидетельства линейного пилота авиакомпании (самолет) не должен использовать предоставляемое этим свидетельством право действовать в качестве командира воздушного судна или второго пилота самолета при выполнении полетов по приборам, если он не удовлетворяет требованиям к приобретенному за последнее время опыту, представленным в разделе 2 части 19 настоящего документа.

Редакционное примечание. В данный пример не включено.

3.2 Обладатель свидетельства линейного пилота авиакомпании (самолет) не должен пользоваться предоставляемым его свидетельством правом действовать в качестве командира воздушного судна (самолета) при осуществлении авиатранспортных перевозок, если за последние 90 дней он не:

- а) произвел в качестве командира воздушного судна (самолета) того же типа не менее 3 вылетов; или
- б) продемонстрировал лицу, назначенному для этой цели, что он сохранил профессиональные навыки, на самолете того же типа.

3.3 Продление свидетельства. Необходимо, чтобы кандидат на продление свидетельства линейного пилота авиакомпании (самолет) имел действительное медицинское заключение первого класса и:

- а) в течение 6 месяцев, предшествующих подаче заявления на продление свидетельства, имел 10 часов налета в качестве командира воздушного судна (самолета) и в течение последних 90 дней имел 6 часов налета по приборам, из которых не менее 2 часов наземной подготовки по приборам; или
- б) продемонстрировал лицу, назначенному для оценки квалификации в связи с выдачей свидетельства, свою профессиональную авиационную подготовку в соответствии с требованиями, изложенными в добавлении II к данной части.

Редакционное примечание. В данный пример не включено.

4. Программа экзаменов

4.1 Авиационное право и публикации. Кандидатам необходимо хорошо знать характер, сферу действия и содержание нормативных положений правил и процедур, относящихся к требованиям к повседневным полетам, и, в частности, к ответственности, правам и обязанностям профессионального пилота, которые предусматриваются в последующих документах:

Правила 1953 года, действующие в гражданской авиации
Правила 1978 года, действующие в гражданской авиации (расследование происшествий)
Распоряжения по обеспечению безопасности гражданской авиации
НОТАМ
Информационные циркуляры гражданской авиации
Сборник аэронавигационной информации - Руководство по планированию, VFG и IFG
Таможенные правила 1968 года
Карантинные правила (авиационные) 1952 года
Правила карантинного надзора 1957 года в отношении растений

4.2 Самолетовождение - общие положения

ПРИМЕЧАНИЕ. В предмет "Самолетовождение. Общие положения" включены элементы программы по следующим темам: "Форма Земли и аэронавигационные карты", "Самолетовождение", а также аспекты "Планирования полетов", не относящиеся к фактической подготовке планов полета.

4.2.1 Форма Земли и аэронавигационные карты

- a) знание и умение показать соответственно сфероид, ось, полюса, большой круг, малый круг, локсодромию, географическую систему координат, экватор, нулевой меридиан, линию смены дат, разность долгот, конвергенцию, угол схождения перевода, проекцию, масштаб, масштаб изображения и равноугольность;
- b) визуальное определение дальности видимости с борта воздушного судна в полете;
- c) зависимость между временем и долготой, включая термины "Среднее время по Гринвичу", "Среднее местное время" и "Стандартное время";
- d) общее представление о: движении солнца, земли и луны, фазах луны, времени восхода и захода луны на различных фазах и влияние высоты, широты и долготы на время восхода, захода, утренних и вечерних сумерек;
- e) практическое знание серии карт ИКАО, включая условные обозначения и системы обозначения масштаба и рельефа; и
- f) общие характеристики карт, составленных на основе конических равноугольных проекций Меркатора и Ламберта, их использование перед полетом и в ходе полета и решение несложных задач на масштаб, относящихся к указанным проекциям.

4.2.2 Самолетовождение

- a) определение и применение следующих терминов: скорость (speed), скорость (velocity), воздушная скорость (ПР, ИЗ, ИС), путевая скорость, курс (компасный, магнитный, истинный), линия пути (магнитная, истинная), угол сноса, счислимая точка, штилевая точка, отметка места, визуально определенное место и контрольная точка;
- b) практические навыки самолетовождения, включая метод счисления пути и расчет в уме, используя, например, правило "1 из 60";
- c) решение навигационного треугольника скоростей, включая несложные задачи на относительную скорость;
- d) использование навигационного вычислителя;
- e) методы определения скорости ветра;

- f) использование и корректировка данных визуальных, радио-и радиолокационных наблюдений для определения местоположения, скорости, линии пути, угла сноса, курса, путевой скорости и расчетного времени прибытия;
- g) перевод единиц: морская миля, статутная миля; и
- h) общее понятие и практические методы навигации по эпюре давления.

4.3 Планирование полетов. Изучение вопроса "Планирование полета" будет носить практический характер, включая подготовку планов полета. Преподаватель исходит из того, что испытуемый знает основы аэродинамики и характеристики газотурбинных двигателей в объеме, достаточном для понимания изменения летно-эксплуатационных характеристик воздушного судна с изменением высоты и веса и связи между этими факторами и мощностью, скоростью и потреблением топлива.

4.3.1 Летно-эксплуатационные характеристики воздушного судна и методы управления на крейсерском режиме

- a) методы представления данных о летно-эксплуатационных характеристиках воздушных судов, например, данных о мощности, скорости, высоте, температурных показателях и т.д. Графические данные и данные, сведенные в таблицы; и
- b) методы управления газотурбинными воздушными судами на крейсерском режиме, их преимущества и недостатки и их выборочное использование. Использование данных о летно-эксплуатационных характеристиках воздушных судов и метеорологических данных для определения оптимальных условий для набора высоты, крейсерского режима и снижения.

4.3.2 План полета

- a) назначение, использование, польза и ограничения плана полета;
- b) факторы, влияющие на выбор оптимального маршрута, высоты полета и требуемого запаса топлива;
- c) составление планов полета на дальние расстояния, включая определение требуемого количества топлива и коммерческой загрузки;
- d) использование данных о летно-технических характеристиках и метеорологических данных для определения мертвой точки и критической точки для нормального полета, полета с отказавшим двигателем и полета в условиях разгерметизации;
- e) относительная зависимость мертвой точки и критической точки от изменения скорости, составляющих ветра и расхода топлива; и
- f) изменение планов полета, вызываемое соответствующими условиями полета.

4.3.3 Подготовка и использование полетных карт

4.3.4 Методы навигации по давлению. Теоретические основы и практическое использование методов навигации по давлению с особым упором на планирование полетов.

4.3.5 Вес и объем топлива

- а) изменение объема топлива с изменением температуры;
- б) удельный вес топлива;
- с) перевод единиц: английские галлоны, галлоны США, литры, фунты, килограммы;

4.4 Компасы и приборы4.4.1 Магнетизма) Основы магнетизма

Свойства магнита.

Методы намагничивания и размагничивания, магнитные свойства твердого или мягкого железа, проницаемость и остаточная намагниченность.

Плотность потока, магнитная индукция, экранирование, закон обратных кубов, магнитный момент.

Магнитное поле, связанное с электрическим током.

б) Земной магнетизм

Земля как магнит, северный и южный магнитные полюса, магнитный меридиан.

Магнитное склонение, изогона и агона.

Магнитное поле земли, его напряженность и направление.

Угол склонения магнитной стрелки, изоклины.

Разложение общей магнитной силы земли на горизонтальные и вертикальные составляющие Н и Z и влияние изменения широты на значения этих составляющих.

Магнитный экватор.

Регулярные и нерегулярные изменения в магнитном поле земли, нерегулярные изменения в магнитном поле земли местного характера.

4.4.2 Магнитные компасыа) Совмещенные магнитные компасы

Основные детали компаса и их назначение.

Апериодичность, трение при вращении и маятниковая подвеска.

Считывание показаний компаса. Параллактическая ошибка.

Географические и физические ограничения, влияющие на нормальную работу компаса.

Проверка работы.

Причины и последствия динамических ошибок, которым совмещенные магнитные компасы подвержены в полете.

b) Дистанционный магнитный компас

Общие принципы работы.

Чувствительные элементы, принципы работы систем трансмиссии и бортового приборного оборудования. Функционирование основных элементов, работа до и в течении полета и ограничения, присущие одному из типов используемых в настоящее время гиромагнитных компасов.

4.4.3 Магнетизм воздушного судна

- a) наличие твердого железа на борту воздушного судна и возникающее в связи с этим постоянное магнитное поле;
- b) наличие мягкого железа на борту воздушного судна и его временное намагничивание за счет магнитного поля земли;
- c) характерное влияние таких полей на магнитный компас в ходе горизонтального полета и при наборе высоты и снижении;

4.4.4 Изменение девиации

- a) важность проверки девиации в полете;
- b) влияние изменения географического местоположения;
- c) характеристики и влияние субстатических магнитных полей на борту воздушного судна;
- d) влияние гроз и магнитных материалов, имеющих на борту воздушного судна; и
- e) методы определения девиации компаса в полете и факторы, влияющие на точность этих методов.

4.4.5 Гироскоп. Свойства гироскопа. Прецессия, влияние вращения земли и изменения географического местоположения.4.4.6 Гироскопические приборы (кроме компасов)a) Гиropолукомпас:

Описание, общие принципы работы, эксплуатация и использование. Погрешности и ограничения.

b) Авиагоризонт:

Описание, общие принципы работы, эксплуатация и использование. Погрешности и ограничения.

4.4.7 Манометрические приборыа) Указатель воздушной скорости:

Описание и общие принципы работы.
Ограничения на высокой скорости.
Погрешности и их коррекция.

б) Барометрический высотомер:

Описание, общие принципы работы и эксплуатация.
Калибровка и погрешности.
Перевод приборной абсолютной высоты в примерную истинную абсолютную высоту и высоту по плотности.

с) Махметр:

Описание, общие принципы работы.
Погрешности.
Перевод значения числа М в значение воздушной скорости.

д) Указатель истинной воздушной скорости:

Описание и общие принципы работы.
Погрешности и их коррекция.

е) Указатель вертикальной скорости:

Описание, общие принципы работы, эксплуатация и использование.
Погрешности и ограничения.

4.4.8 Прочие приборыа) Указатель температуры воздуха:

Общие принципы работы.
Погрешности и их коррекция.

б) Приборы контроля работы двигателя.с) Топливомеры.4.4.9 Комплексные бортовые системы

Командный авиагоризонт; указатель отклонения от курса следования; дистанционная гировертикаль. Общее представление о входных данных командного авиагоризонта и указателя отклонения от курса следования. Основные принципы работы дистанционной гировертикали. Источники питания, устройства выравнивания, ручная коррекция гироскопа и ограниченность его действия.
Преимущества дистанционной гировертикали.

4.5 Метеорология4.5.1 Физические основы метеорологииа) Атмосфера:

Краткое описание составных частей, протяженность и структура температурных изменений земной атмосферы по вертикали. Возникновение и важность элементов следа и водяного пара. Понимание терминов и их значение в метеорологии, удельная влажность, коэффициент смещения, точка росы и относительная влажность.

б) Температура:

Измерение, единицы, шкалы и коэффициенты перевода. Коротковолновое и длинноволновое излучение в атмосфере. Факторы, влияющие на температуру над земной поверхностью и у земной поверхности. Контрастные термические свойства суши и моря. Адиабатические и неадиабатические процессы. Вертикальные градиенты, изотермы, инверсии. Стабильность и неустойчивость. Скрытая теплота и влияние водяных паров на стабильность. Конвекция. Теплопередача за счет конвекции. Факторы, влияющие на температуру в верхних слоях атмосферы.

в) Атмосферное давление и плотность:

Определение и единицы. Изменение давления и плотности с изменением высоты. Взаимосвязь давления, температуры, плотности в атмосфере. Влияние водяных паров на плотность воздуха. Измерение высоты и установка высотомера. Стандартная атмосфера и значения D. Барометрическая высота и высота по плотности. Использование QFE, QNH.

4.5.2 Общие метеорологические явленияа) Приземный ветер:

Связь между градиентом горизонтального давления и воздушным потоком. Влияние поверхностного трения. Влияние вращения Земли. Геоострофический ветер. Ветер в фрикционном слое и его изменение с изменением высоты. Порывы и шквалы. Суточные изменения ветра. Береговой и морской бризы. Нисходящие ветры. Орографическое влияние на ветры. Другие влияния местного ветра.

b) Атмосферная турбулентность:

Шкалы турбулентности, влияющей на воздушные суда.
Типы турбулентности – термальная, фрикционная, орографическая, высотная.
Характеристики турбулентности и методы ее избегания.
Связь между турбулентностью и синоптическими характеристиками.

c) Облачность:

Общее описание.
Обычная высота нижней и верхней границ.
Международная классификация облачности.
Физические процессы и общие причины формирования и рассеивания облачности.
Облака, образующиеся за счет турбулентности, орографии, конвекции и медленного фронтального восходящего движения воздуха.
Искусственные облака (следы инверсии).
Условия полета в облачности различного типа.

d) Осадки:

Краткое описание физических процессов, происходящих при формировании осадков.
Конвективные, фронтальные и орографические осадки.
Виды осадков: роса, иней, дождь, град, снег.
Влияние различных видов осадков на авиацию.

e) Обледенение воздушного судна:

Общее представление об основных видах обледенения планера и двигателей.
Связь обледенения с облачностью и осадками.
Влияние на летно-эксплуатационные характеристики воздушных судов.
Рекомендуемые приемы пилотирования.
Обледенение винта и трубки Пито.

f) Метеорологические системы на малых высотах:

Ветры на малых высотах в тропических широтах.
Системы пассатов.
Муссоны.
Внутритропические зоны конвергенции.
Конвергенция и дивергенция на малых высотах.
Синоптические системы, обнаруживаемые на низких широтах.
Высотные барические ложбины на умеренных широтах и их влияние на погоду на низких широтах.
Тропические циклоны – типичные направления движения и сезонные изменения.

- g) Влияние гор на условия погоды, связанные с движением воздушных масс, фронтами и депрессиями:

Особое внимание уделяется всем элементам погодных условий в горах, которые могут оказать влияние на безопасность полета, включая действие стоячей волны, и их влияние на полеты.

- h) Синоптические карты:

Знание основ чтения синоптических и высотных карт в том объеме, который необходим для понимания и квалифицированного рассмотрения метеорологических условий.

4.5.3

Атмосферные потоки в верхних слоях

- a) Контуры изобарической поверхности.
Аналогия с топографическими картами.
Различие между контурами и изобарами.
Сравнение изобарических карт среднего уровня моря и контурных карт на 1000 мбар.
Знание основ составления высотных карт.
Карта линий тока и изотак.
- b) Геострофический ветер, связанный с наклоном изобарической поверхности.
Негеострофические эффекты и физические условия их возникновения.
Определение условий, в которых может сказаться действие негеострофических эффектов.
Использование таблиц для расчета геострофического ветра.
Использование значений D для определения параметров ветра и для навигации.
- c) Взаимодействие ветров на разных высотах.
Значение карт относительной топографии.
Изменение величины D с изменением высоты.
Знание принципа изменения расположения горизонталей с изменением высоты в зависимости от температурного поля.
Нормальные изменения тропосферического поля ветров с изменением высоты.
Уровень максимального ветра и его связь с тропопаузой.
- d) Струйные течения:
Общая структура.
Условия, благоприятствующие их возникновению.
Сопутствующие наблюдаемые явления.
Связь с относительной топографией, тропопаузой и структурой фронтов.
Турбулентность и виды облачности, сопутствующие струйным течениям.
Климатология струйного течения.

4.5.4 Климатология

- a) Основные принципы общей атмосферной циркуляции и ее связь с климатическими зонами.
Общее распределение приземного давления, температуры, ветра, облачности и осадков на земном шаре и их сезонные изменения.
Более подробное знание распределения и сезонных изменений указанных элементов в районах Австралии – Новой Зеландии – южной части Тихого океана.
- b) Знание основ глобального распределения температуры, давления и ветра на высотах и их сезонные изменения. Общие принципы глобального изменения высоты тропопаузы.

4.5.5 Организация метеорологического обеспечения международной аэронавигации

- a) Основные принципы организации международной метеорологической системы, предназначенной для подготовки синоптических карт, включая общие принципы сбора и распространения сводок, стандартное время наблюдения и стандартное время, для которого составляются синоптические карты;
 - b) более подробное знание организации метеорологического обслуживания и правил, включая метеорологические коды и формы, используемые для полета по типичному авиационному маршруту;
 - c) применение вышеупомянутых знаний с целью определения по справочникам (которые по мере необходимости будут предоставляться в ходе экзамена) деталей организации метеорологического обслуживания на авиатрассе, выбранной экзаменатором;
 - d) общее знание метеорологических групп кода Q с особым упором на те группы, которые относятся к установке высотомера, определению видимости и обледенению.
-

ГЛАВА 3

ПОДГОТОВКА

3.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

3.1.1 Хотя считается, что квалификация лиц, работающих в авиации, является наиболее важным фактором в деле обеспечения безопасности полетов, это, как правило, не беспокоит молодого человека, который должен пройти определенную подготовку с тем, чтобы преодолеть различные теоретические и практические испытания, предписываемые полномочным органом по выдаче свидетельств. Некоторые кандидаты на получение свидетельств проходят подготовку в аэроклубе, оплачивая летное обучение и изучая теоретические дисциплины самостоятельно или посещая время от времени несколько подготовительных курсов. Некоторые получают подготовку в военно-воздушных силах, а другие являются стипендиатами или курсантами учебных заведений авиакомпаний. В некоторых странах потребности в пилотах коммерческой авиации настолько высоки, что частные учебные заведения считают выгодным проводить полные комплексные курсы подготовки. Если в государстве нет ни одного частного учебного заведения, а потребность в подготовке авиационного персонала существует, правительству с помощью администрации гражданской авиации необходимо либо организовать обучение отобранных кандидатов в соседнем государстве, где имеются учебные заведения, либо создать свои собственные училища.

3.1.2. Уровень заинтересованности полномочного органа по выдаче свидетельств в авиационной подготовке зависит до некоторой степени от того, как готовятся национальные авиационные кадры. В тех странах, где имеется большое количество аэроклубов и других частных учебных заведений, администрация гражданской авиации в значительной степени не вмешивается в методы обучения, но осуществляет контроль за степенью подготовки курсантов и практикантов, устанавливая стандартные требования к письменным и практическим экзаменам. Для обеспечения тщательного контроля за деятельностью частных организаций требуется много времени и средств. Поэтому администрации концентрируют свое внимание на проведении экзаменов и проверок, утверждая, что их функция заключается в том, чтобы проверять подготовку, а не осуществлять ее. Однако имеется заметная тенденция к выражению озабоченности в отношении методов обучения, так как статистические данные, полученные на основе отчетов об авиационных происшествиях, участниками которых являются пилоты-любители или пилоты-курсанты, явно свидетельствуют о том, что летные навыки и способность принятия верного решения не могут выявляться только путем проведения письменного экзамена. Указанный факт до некоторой степени стимулирует деятельность, направленную на усовершенствование методов обучения. В частности, сокращается объем теоретической подготовки по предметам, знание которых пилот не может применить на практике, и во многих государствах наблюдается очевидный переход к концепции "необходимо знать".

3.1.3 Обучение, проверка подготовки персонала органов управления воздушным движением и выдача ему свидетельств не всегда производятся отделом P.E.L. Как правило, государство организует свои собственные учебные центры для персонала УВД, где проводится основная подготовка и проверка знаний, после чего обучающийся переходит к практической подготовке и обучению на рабочем месте. В связи с тем, что подготовка носит специальный характер и, как правило, сочетается с проведением теоретической и практической деятельности, администрации органов УВД организуют и контролируют свои собственные учебные заведения. Как правило, полномочный орган гражданской авиации санкционирует выдачу необходимых свидетельств и других удостоверений организацией, занимающейся подготовкой кадров УВД, независимо от отдела P.E.L. Некоторые государства проводят ту же самую политику в отношении выдачи свидетельства специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов, хотя методы проведения экзаменов и проверок для специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов аналогичны тем методам, которые используются в отношении летного состава и легче поддаются действиям и контролю со стороны отдела P.E.L.

3.1.4 В Приложении 1 определяются требования к опыту, знаниям и навыкам, необходимым для получения свидетельств. Доказательством того, что эти требования удовлетворяются, как правило, служит успешное прохождение кандидатом определенных письменных экзаменов и проверки практических навыков. Метод приема письменных экзаменов во всех его многочисленных и разнообразных формах, в ходе которых обеспечивается возможность проверить уровень знаний кандидата на получение свидетельства, является общепринятой практикой во многих странах. Этот метод продолжает существовать, несмотря на незначительные изменения характера подготовки за последние 30 лет, и продолжает служить в качестве метода выявления теоретических знаний. В соответствии с этим методом некоторые из предлагаемых вопросов часто слабо связаны с реальной жизненной ситуацией, и по этой причине некоторые администрации предпринимают предварительные шаги в направлении разработки методов, обеспечивающих более систематическую подготовку и проверку знаний. Такие методы в большей степени увязываются с целью обучения и с так называемой проверкой "по критерию". В настоящем руководстве не преследуется цель подробно объяснить использование этих относительно новых методов. В некоторых государствах в данной области достигнут значительный прогресс и в государствах, рассматривающих вопрос об организации своих собственных авиационных училищ, рекомендуется использовать такие методы. Предлагаемая библиография приводится в добавлении F.

3.2 ОФИЦИАЛЬНО УТВЕРЖДЕННАЯ ПОДГОТОВКА

3.2.1 Термин "официально утвержденная подготовка" соответствует обучению, проводимому на основании специальных учебных планов, утвержденных полномочным органом гражданской авиации и под его контролем. В случае государственных или частных летных училищ ожидается, что прежде, чем дать "официальное разрешение", полномочный орган гражданской авиации рассматривает представленный учебный план курса, инспектирует учебные центры и осуществляет контроль за результатами обучения курсантов. В соответствии с положениями Приложения 1 разрешается ослаблять требования к опыту для выпускников "официально утвержденных" курсов и поэтому предоставление курсам подготовки статуса "официально утвержденных" является важной контрольной мерой. Такой статус должен предоставляться только с разрешения директора, который определяет точные критерии для предоставления и лишения статуса "официально утвержденного", как по отношению к определенному курсу подготовки в училище, так и ко всему училищу в целом. Другие организации также могут "официально утверждаться" для любых конкретных целей. Учебные заведения авиакомпаний могут получать "официальное разрешение" и даже полное право рекомендовать выдачу квалификационных отметок в отношении воздушных судов более сложного типа. Система подготовки специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов, сотрудников, связанных с производством полетов, диспетчеров, бортпроводников и т.д., может быть "официально утверждена" полномочным органом и, если необходимо иметь свидетельство или квалификационную отметку, то с целью определения квалификации лица и предоставления разрешения на выдачу соответствующего свидетельства может использоваться успешное окончание такого "официально утвержденного курса". От руководителя отдела PPL могут потребовать представить на рассмотрение требования к предоставлению "официально утвержденного" статуса. В качестве справочного материала можно использовать п.1.2.7 главы 1 Приложения 1 и любой конкретный учебный план, опубликованный в Руководстве по подготовке личного состава (Doc 7192-AN/857).

3.3 КРИТЕРИЙ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ОФИЦИАЛЬНО УТВЕРЖДЕННОГО СТАТУСА

3.3.1 Полномочный орган гражданской авиации может одобрить назначение отдельных лиц или утвердить организации для выполнения конкретных функций. В области подготовки и выдачи свидетельств под термином "официально утвержденное лицо" обычно подразумевают лицо, имеющее соответствующую квалификацию, которому разрешается проводить проверки или принимать экзамены от имени полномочного органа гражданской авиации. Термин "официально утвержденная организация" может означать отдел технического обеспечения авиакомпании, которому может разрешаться проводить практическую подготовку специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов. Может "утверждаться" частная компания, имеющая летное училище. Пилот-инструктор, не обязательно работающий в полномочном органе гражданской авиации, может быть "утвержден" для выполнения проверок летной подготовки от имени полномочного органа.

3.3.2 "Официально утвержденному лицу" выдается карточка или удостоверение, подписанные директором гражданской авиации, где указываются конкретные права их обладателя и удостоверяется, что он является лицом, назначенным директором для выполнения конкретных задач. Об этом необходимо уведомлять отдел P.E.L., если вопрос касается подтверждения квалификации других кандидатов и в этом случае необходимо, чтобы подпись утвержденного лица была известна персоналу отдела P.E.L. "Официально утвержденной организации" выдается свидетельство, подписанное директором. В крупных администрациях ведется журнал учета "официально утвержденных лиц", который должен постоянно обновляться. Этот журнал широко используется персоналом органа, занимающегося выдачей свидетельств личному составу, при выявлении квалификации проверяющего, который может подписать документ, удостоверяющий компетентность кандидата на получение свидетельства.

3.3.3 Полномочный орган гражданской авиации должен подробно разработать требования, которые должны выдерживаться при назначении любого официально утвержденного лица или организации. В случае проверяющего летную подготовку, уполномоченного проводить проверку летной подготовки кандидатов на получение свидетельства пилота-любителя, эти требования могут быть следующими:*

"Официально утвержденное лицо, проверяющее летную подготовку, должно:

- a) иметь действительное свидетельство пилота-инструктора;
- b) иметь как минимум:
 - 1) 1000 часов налета в качестве командира воздушного судна;
 - 2) 750 часов налета в качестве инструктора;
 - 3) 50 часов налета в ночное время, включая не менее 40 часов в качестве командира воздушного судна;
 - 4) 30 часов налета в качестве инструктора в ночное время;
 - 5) 40 часов налета по приборам;
 - 6) 100 часов налета в качестве инструктора при полетах из одного пункта в другой".

*Следует принять к сведению, что данное требование является произвольным и не имеет целью оказать влияние на государства при определении собственных требований.

Требования к официально утвержденной организации являются более сложными, поэтому в добавлении G приводится пример создания официально утвержденного училища, где с целью выдачи свидетельства пилота коммерческой авиации проводится комплексная летная и наземная подготовка.

Необходимо производить периодическое инспектирование учебных заведений и оценивать качество подготовки с тем, чтобы не допустить отклонения от установленных норм. На полномочный орган гражданской авиации возлагается ответственность за обеспечение требуемого уровня наземной подготовки в официально утвержденном училище. Инструкторам по наземной подготовке в авиационных училищах, как правило, не обязательно иметь свидетельство, но они должны обладать соответствующими знаниями по тем предметам, преподавание которых они ведут. Уровень подготовки периодически проверяется соответствующим контролирующим органом. С целью достижения единообразия полномочному органу гражданской авиации следует выпустить отчетную форму, в которой содержатся все необходимые вопросы, подобранные для составления отчета о квалификации любого конкретного инструктора.

3.4 ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРВОНАЧАЛЬНОМУ НАБОРУ ЧЛЕНОВ ЛЕТНЫХ ЭКИПАЖЕЙ, СПЕЦИАЛИСТОВ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ДИСПЕТЧЕРОВ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

3.4.1 Государства, которые уже организовали национальную авиакомпанию за счет привлечения персонала из других стран, могут пойти по пути подбора и подготовки собственных кадров на должности, занятые иностранцами. Такие авиационные кадры необходимо подготовить, и независимо от того, осуществляется эта подготовка в авиационных учебных заведениях данного государства или в другой стране, при отборе соответствующих кандидатов, обладающих нужными качествами и потенциальными возможностями, требуется принятие правильных решений. В качестве основного требования к квалификации при найме на работу следует учитывать общеобразовательный уровень и знание языка, на котором ведется преподавание авиационных дисциплин в данном государстве или за рубежом. Вторым критерием, который следует учитывать, является годность по состоянию здоровья вплоть до требований, предъявляемых к обладателям свидетельства линейного пилота авиакомпании для кандидатов в члены летных экипажей и, наконец, оценка соответствия этих

кандидатов. Оценка потенциальных способностей кандидата является трудной задачей и ее целесообразнее всего поручить отборочной комиссии, в состав которой входит, по крайней мере, один старший сотрудник организации, в которой данный кандидат будет работать.

3.4.2 В тех государствах, в которых действуют аэроклубы или используются другие средства для частичной подготовки авиационных специалистов, решение вопроса о найме членов летных экипажей может возлагаться на соответствующую авиакомпанию. В таких случаях кандидаты могут наниматься на работу с учетом их летной квалификации, т.е. они уже могут обладать некоторыми общими навыками, полученными в частном порядке. Такие лица подтверждают свою квалификацию в ходе обычных экзаменов и проверок летной подготовки. Однако авиакомпания может предъявлять свои основные требования к членам летных экипажей в отношении теоретической подготовки, количества часов налета, имеющихся свидетельств, квалификационных отметок и т.д.

ГЛАВА 3
ДОБАВЛЕНИЕ F

Системный подход к подготовке кадров

Примечание. Перечисленные в настоящем добавлении издания касаются только введения в данный предмет.

Методы системного подхода к усовершенствованию процессов
обучения и проверки знаний

Ниже перечислены издания, в которых содержится некоторый инструктивный материал по данному предмету.

Систематическое обучение

У.Джеймс Пофам и Ева А.Бейкер, опубликовано издательством "Прентис-Холл, Инк.", Инглвуд Клиффс, Нью-Джерси.

Использование учебных
целей в преподавании

Д.Сесил Кларк, опубликовано издательством "Скотт, Форсмен и Компани", Гленвью, Иллинойс.

Изучение методов разработ-
ки систем. Подход к усовер-
шенствованию процесса обу-
чения

Роберт Х.Девис, Лоренс Т.Александр и Стефен Л.Йелон, опубликовано издательством "Макгро-Хилл Бук Компани".

ГЛАВА 3

ДОБАВЛЕНИЕ G

Требования к созданию официально утвержденного центра подготовки

Во включенных в настоящее добавление примерах приводятся разработанные государством типичные требования, которым должно удовлетворять любое летное училище, претендующее на статус "Официально утвержденного училища пилотов коммерческой авиации". Необходимо подчеркнуть, что, как и во всех других примерах, в настоящем руководстве используемая терминология может не совпадать с той, которая знакома читателю. Эта информация должна использоваться только в качестве одного из возможных вариантов требований, которым должно отвечать училище; ясно, что не все училища могут удовлетворять всем требованиям.

Удостоверение "Официально утвержденного училища
пилотов коммерческой авиации"

1. Данный документ выдается любому лицу или организации, заинтересованном в стандартах, необходимых для выдачи удостоверения "Официально утвержденного училища пилотов коммерческой авиации". Необходимо отметить, что в этом документе указываются только минимальные стандарты и что основным критерием для получения этого удостоверения является демонстрация в полной мере со стороны администрации училища-кандидата способности и желания осуществлять систематическую, непрерывную и в достаточной степени комплексную подготовку пилотов коммерческой авиации.

2. Общие положения

2.1 Заявка на удостоверение

2.1.1 В указанной заявке должна содержаться подробная информация, касающаяся способов удовлетворения требуемым стандартам, включая фамилии персонала и их квалификацию, используемые самолеты, помещения, методы обучения и т.д. Проверочный перечень требуемой информации представлен в дополнении 1.

2.1.2 До официального утверждения производится тщательное ознакомление с организацией-кандидатом. Осматриваются все рабочие зоны, включая зоны технического обслуживания.

2.2 Срок действия удостоверения. Первоначальная выдача удостоверения производится только на временной основе и подлежит подтверждению по истечении двенадцати месяцев.

2.2.2 Удостоверение будет иметь силу в течение двенадцати месяцев, начиная с даты подтверждения, при условии сохранения требуемых стандартов. Возобновленное удостоверение действует в течение двенадцати месяцев.

2.3 Инспектирование.

2.3.1 В соответствии с правилами инспектирование училищ осуществляется уполномоченными лицами в любое целесообразное для этого время. Однако участие представителей ведомства в деятельности училищ будет способствовать развитию сотрудничества, целью которого является не только соблюдение нормативных положений, но и обеспечение самых высоких уровней подготовки.

2.3.2 В том случае, если инспекция показывает, что училище не соблюдает требуемых стандартов во всех отношениях или же не обеспечивает требуемого качества преподавания, действие удостоверения приостанавливается или оно аннулируется.

2.4 Продолжительность курса обучения. Программой курса на получение свидетельства пилота коммерческой авиации предусматривается по крайней мере 30-недельное непрерывное обучение, но не более 40 недель. Для специальных целей могут быть утверждены курсы большей продолжительности, при условии, что обучение на них будет производиться с отрывом от производства.

2.5 Зачет подготовки, полученный ранее

2.5.1 Курсанту, переведенному из одного официально утвержденного училища пилотов коммерческой авиации в другое, может быть засчитан весь курс подготовки, полученной ранее, если он успешно проходит предусматриваемые этим училищем проверки летной подготовки и письменные экзамены.

2.5.2 При переводе из официально неутвержденного в официально утвержденное училище пилотов коммерческой авиации может быть засчитано не более 50% летной подготовки, полученной ранее. Наземная подготовка не засчитывается и по ней не принимаются экзамены.

2.5.3 В случаях, предусмотренных в п.2.5.2, обладателю свидетельства пилота без ограничений может быть зачтено максимум 55 часов налета.

2.5.4 В случаях, предусмотренных в соответствии с п.2.5.2, обладателю свидетельства пилота-любителя с ограничениями может быть зачтено максимум 33 часа налета.

2.5.5 Если подготовка, полученная ранее, засчитывается, то в личном деле курсанта ясно указывается объем засчитанной подготовки.

2.6 Максимальное количество курсантов в группах. Максимально разрешенное количество курсантов в группах наземной подготовки составляет 20 человек.

2.7 Поименные списки. В начале обучения на каждом курсе в ведомство предоставляется поименный список курсантов. О всех происходящих изменениях этого списка следует своевременно сообщать.

2.8 Проспект училища. Перед зачислением каждому студенту предлагается проспект, в котором дается информация о структуре курса, программах летной и наземной подготовки. В проспекте указывается, что курсанты, которые не закончили официально утвержденный курс, но продолжают обучение в училище, не имеющем удостоверения официального училища пилотов коммерческой авиации, до получения свидетельства должны удовлетворять всем требованиям ANO пп.40.1.2 и 40.1.3. Сюда может относиться сдача экзаменов в ведомстве. Проспект подлежит утверждению в ведомстве.

3. Личный состав

3.1 Старший инструктор. Кандидатура старшего инструктора должна быть представлена на утверждение. На него возлагается ответственность за должную координацию летной и наземной подготовки и в соответствии с п.6.3.2, указанным ниже, за проведение соответствующих проверок летной подготовки на получение свидетельства пилота коммерческой авиации. Он обеспечивает постоянный контроль за успеваемостью курсантов и ведением учебных журналов. Он должен иметь свидетельство пилота коммерческой авиации с квалификационной отметкой о праве полета по приборам первого класса и квалификационной отметкой инструктора категории "А". В связи с тем, что для работы в качестве инструктора зачастую необходимы особые личные качества, квалификация и опыт лиц, представленные на официальное утверждение тщательно рассматриваются в ведомстве. Перед утверждением на должность кандидаты проходят собеседование в ведомстве. Более подробная информация об обязанностях старшего инструктора содержится в дополнении 2.

3.2 Старший пилот-инструктор. Кандидатура старшего пилота-инструктора должна быть представлена на утверждение. Он отвечает за выполнение утвержденной программы летной подготовки, а также за поддержание должного уровня летной подготовки. От него требуется составление планов и осуществление программы стандартизации летной подготовки. Он должен иметь по крайней мере свидетельство пилота коммерческой авиации с квалификационной отметкой инструктора категории "А" и квалификационной отметкой о праве полетов по приборам не ниже четвертого класса. Перед утверждением на должность кандидаты могут проходить собеседование в ведомстве.

3.3 Старший инструктор по наземной подготовке. Кандидатура старшего инструктора по наземной подготовке должна быть представлена на утверждение. Он несет ответственность за проведение наземной подготовки и за поддержание должного уровня наземной подготовки. Предусматривается, что он имеет или имел в прошлом свидетельство старшего пилота коммерческой авиации или свидетельство пилота более высокой квалификации, или свидетельство штурмана, и имеет большой опыт преподавательской и летной работы в качестве пилота или штурмана. Кроме того, могут быть учтены соответствующие квалификация и опыт, приобретенные во время службы в военно-воздушных силах. Он должен успешно окончить курсы подготовки преподавателей, либо иметь другую приемлемую подготовку. Перед утверждением на должность кандидаты могут проходить собеседование в ведомстве.

3.4 Заместитель старшего инструктора. Как старший пилот-инструктор, так и старший инструктор по наземной подготовке должны являться заместителями старшего инструктора. От кандидата на указанную должность не требуется иметь дополнительную квалификацию. В отсутствие старшего инструктора проверку летной подготовки на получение свидетельства пилота коммерческой авиации проводит проверяющий из ведомства.

3.5 Пилоты-инструкторы. По крайней мере 75 процентов пилотов-инструкторов, исключая старшего инструктора и старшего пилота-инструктора, должны:

- a) иметь по крайней мере 800 часов налета, в том числе не менее 300 часов в ходе летной подготовки;
- b) продемонстрировать главному пилоту-инструктору свое умение проводить подготовку и, по мере необходимости, разрешать первый самостоятельный полет в любой последовательности, указанной в утвержденной программе летной подготовки; и
- c) в ходе последней переаттестации на звание инструктора быть охарактеризованными как квалифицированные и способные инструкторы.

Один из этих инструкторов, имеющий категорию "В" или более высокую категорию и получивший конкретное официальное утверждение в ведомстве, должен выполнять обязанности старшего пилота-инструктора в непродолжительное отсутствие последнего. Все инструкторы, имеющие отношение к повышенной подготовке в области самолетовождения, должны иметь отметку о праве на полеты по приборам. На почасовую работу инструкторы не принимаются. Почасовой считается работа с занятостью менее пяти дней в неделю или эквивалентности от количества часов налета в качестве инструктора.

3.6 Инструкторы комплексного тренажера. Лица, обеспечивающие отработку на тренажере основных действий в полете, должны быть пилотами-инструкторами. Обучение другим действиям на комплексном тренажере осуществляется пилотами-инструкторами, имеющими квалификационную отметку на право полета по приборам или лицами, специально утвержденными для этой цели. Официальное утверждение может зависеть от того, насколько успешно сдан экзамен, проводимый проверяющим из ведомства. Кроме того, от пилотов-инструкторов, регулярно обеспечивающих подготовку на тренажере, могут потребовать продемонстрировать свои знания в ходе ежегодных аттестационных экзаменов.

3.7 Инструкторы по наземной подготовке. Предусматривается, что инструкторы по наземной подготовке имеют или имели в прошлом свидетельство пилота коммерческой авиации или пилота более высокой квалификации, либо свидетельство штурмана и имеют опыт летной работы в качестве пилота или штурмана. Наличие другого опыта может также быть приемлемо. Они должны успешно закончить курс подготовки преподавателей или курс по методике преподавания, или иметь другой приемлемый для этих целей опыт в области наземной подготовки. Инструкторы по наземной подготовке должны приниматься на постоянную работу.

3.8 Утверждение персонала.

3.8.1 Кандидатуры на должность старшего инструктора, старшего пилота-инструктора и старшего инструктора по наземной подготовке должны указываться в заявке на выдачу удостоверения официально утвержденного училища. Любые последующие изменения в этих назначениях подлежат предварительному утверждению в ведомстве. Если должность старшего инструктора становится вакантной, то замена ему должна утверждаться в течение 90 дней.

3.8.2 Инструкторы по наземной подготовке подлежат утверждению в ведомстве. После того как первоначальное удостоверение официального училища пилотов коммерческой авиации уже выдано, инструкторы, кандидатуры которых не были представлены на утверждение, могут быть приняты на работу по прямому указанию старшего инструктора по наземной подготовке. Однако действительность удостоверения не будет подтверждена, если кандидатуры всех инструкторов не рассмотрены и не утверждены в течение первых двенадцати месяцев функционирования училищ.

3.8.3 Замена инструкторов по наземной подготовке может производиться по прямому указанию старшего инструктора по наземной подготовке. Новые инструкторы должны пройти оценку и получить утверждение в управлении в течение шести месяцев с даты их оформления на работу.

3.8.4 Оценка квалификации инструкторов по наземной подготовке при утверждении на должность производится с учетом их способности вести на практике преподавательскую работу, включая подготовку соответствующих планов занятий, и результатов сдачи экзаменов, принимаемых квалификационной комиссией. Утверждение производится на ежегодной основе.

3.9 Наличие ведущих специалистов. В период проведения каждого официально утвержденного курса по подготовке пилотов коммерческой авиации в училище необходимо иметь по крайней мере двух старших инструкторов, старших пилотов-инструкторов и старших инструкторов по наземной подготовке.

3.10 Оказание помощи в ведении делопроизводства. Старший инструктор должен иметь в своем распоряжении персонал для ведения личных дел курсантов, о которых говорится ниже в п.6.6

4. Оборудование.

4.1 Самолеты

4.1.1 Самолеты, используемые на этапе курса основной подготовки, должны удовлетворять требованиям, предъявляемым к самолетам для летных училищ.

4.1.2 Самолеты, используемые для повышенной навигационной подготовки, оснащаются соответствующим автоматическим радиопеленгатором и навигационным ОВЧ-оборудованием.

4.1.3 Все самолеты оснащаются (по крайней мере) одним из типов связного ОВЧ-оборудования. Воздушные суда, используемые в ходе повышенной навигационной подготовки, оснащаются связным ВЧ-оборудованием.

4.1.4 По крайней мере один из самолетов оборудуется убирающимся шасси, винтом постоянного числа оборотов и двигателем мощностью не менее 180 л.с.

4.1.5 Парк воздушных судов училища составляется таким образом, чтобы предоставить каждому курсанту возможность осуществлять подготовку на одном типе самолета в течение первых 30 часов полета, предусмотренных курсом подготовки.

4.2 Учебные средства для наземной подготовки. В программе подготовки училища предусматривается наличие современных учебных средств. Традиционный упор на лекционные занятия неприемлем. Однако необходимо помнить о том, что для повышения эффективности обучения важен постоянный контроль. Учебные средства, хотя и полезны, но не могут заменить инструктора.

4.3 Комплексные тренажеры.

4.3.1 Комплексные тренажеры должны быть оснащены следующим оборудованием:

- a) закрылками и триммером руля высоты;
- b) воздухозаборником;
- c) соответствующим самолетным переговорным устройством;
- d) надежными средствами контроля со стороны инструктора за траекторией полета на тренажере и показаниями приборов; и
- e) пилотажными приборами, за исключением указателя температуры внешнего воздуха, с целью имитации условий в соответствии с требованиями ANO 20.18. Наличие магнитного компаса не обязательно, если тренажер оборудован соответствующим указателем направления.

4.3.2 В распоряжении инструктора тренажера должна быть программа обеспечения технического обслуживания, с помощью которой соответствующим образом соблюдаются нормы эксплуатации, предписываемые изготовителем.

4.3.3 Тренажеры, предназначенные для применения в ходе подготовки по использованию радионавигационных средств, оснащаются по крайней мере автоматическим радиопеленгатором и ОВЧ навигационным оборудованием.

5. Учебная база

5.1 Учебный аэродром должен быть сертифицирован в соответствии со стандартами на аэродромы и иметь светотехническое оборудование. Аэродром должен инспектироваться представителями ведомства.

5.2 Помещения общего пользования

5.2.1 Размер отдельных лекционных комнат должен быть таким, чтобы занятия можно было проводить в нормальных условиях. Размеры всех лекционных комнат вместе взятых должны быть достаточными для того, чтобы вместить одновременно всех курсантов. Отопление, освещение и вентиляция должны отвечать соответствующим требованиям.

5.2.2 Центр наземной подготовки должен размещаться в пределах или в непосредственной близости от основного учебного аэродрома.

5.2.3 В помещениях должны быть:

- a) туалетные комнаты;
- b) комнаты для проведения инструктажа;
- c) столовые;
- d) общежитие курсантов, находящееся в 30 минутах ходьбы от аэродрома; и
- e) административное здание с машинописным бюро и печатной базой.

6. Учебная подготовка

6.1 Программа подготовки

6.1.1 Программа подготовки разрабатывается на основе единого учебного плана, который основан на единстве наземной и летной подготовки. Этот план состоит из следующих частей:

- а) программа подготовки, предусматривающая еженедельно определенное время на наземную и летную подготовку. Отдельные периоды времени соответствующим образом обозначаются с тем, чтобы можно было использовать конкретные расписания ; и
- б) подробные расписания занятий с указанием целей, содержания и требований для каждого периода обучения или практики.

6.1.2 Нет необходимости включать в программу положение о выдаче свидетельства пилота-любителя. Однако, если руководство училища пожелает включить период налета с инструктором, то соответствующие курсанты должны иметь свидетельство пилота-любителя.

6.1.3 Перед выполнением первых самостоятельных полетов курсантам необходимо получить свидетельство пилота-радииста.

6.2 Летная подготовка. Летная подготовка проводится в соответствии с утвержденным планом и состоит, как минимум, из 165 часов теоретической и практической подготовки, из которых 15 часов могут отводиться на официально утвержденную подготовку на комплексном тренажере под контролем со стороны инструктора комплексного тренажера. Общий налет включает:

- а) 75 часов налета в качестве командира воздушного судна;
- б) 40 часов налета при полетах из одного пункта в другой, из которых 30 часов составляет налет в качестве командира воздушного судна;
- в) 10 часов налета по приборам с инструктором; и
- г) 10 часов налета в ночное время, из которых по крайней мере 2 часа отводятся на самостоятельный налет, выполняемый в соответствии с положениями ANO 20.2.

6.3 Проверка летной подготовки

6.3.1 На протяжении всего курса подготовки в училище проводятся текущие проверки. Производится подробная регистрация данных этих проверок. Эти проверки проводятся старшим инструктором или старшим пилотом-инструктором, либо назначенным для этой цели проверяющим. До прохождения окончательной проверки летной подготовки курсанты должны успешно пройти все текущие проверки.

6.3.2 Первоначально проверка летной подготовки для выдачи свидетельств пилота коммерческой авиации в рамках курса проводится либо проверяющим из ведомства, либо старшим инструктором под непосредственным контролем проверяющего из ведомства. Если после 12 месяцев функционирования училища 80 процентов курсантов успешно прошли проверку с первой попытки, то старшему инструктору могут разрешить проводить проверку самостоятельно.

6.3.3 Окончательная проверка летной подготовки перед выдачей свидетельства пилота коммерческой авиации не производится до тех пор, пока соответствующий курсант не будет отвечать всем другим требованиям, предъявляемым к обладателю свидетельства. Общий налет часов, предусматриваемый утвержденной программой, должен быть выполнен до прохождения окончательной проверки летной подготовки.

6.3.4 Объем и порядок окончательных проверок подлежит утверждению.

6.3.5 Курсант, не прошедший окончательной проверки летной подготовки с двух попыток, может экзаменоваться только проверяющим из ведомства.

6.4 Наземная подготовка. Наземную подготовку следует увязывать с летной с тем, чтобы в ходе летной подготовки курсант мог применить знания, приобретенные на земле.

6.5 Испытания по наземной подготовке

6.5.1 Текущие экзамены по всем предметам проводятся на протяжении всего учебного курса. Прежде чем приступить к сдаче заключительного экзамена по какому-либо предмету, курсанты должны сдать все текущие экзамены по данному предмету.

6.5.2 Заключительные экзамены проводятся представителями ведомства. Курсант, не сдавший заключительного экзамена по любому предмету с двух попыток подряд, отчисляется с данного курса, но может быть переведен на более низкий курс подготовки.

6.6 Журналы учета успеваемости курсантов. В училище устанавливается система учета успеваемости, которая позволяет в любое время судить об успеваемости каждого курсанта по летной и наземной подготовке. Старший инструктор ежемесячно проверяет эти журналы и, если успеваемость какого-либо курсанта ниже нормы, он дает письменную оценку причин и намечает меры по исправлению положения. Доступ к журналам успеваемости должны иметь как инструкторы, так и курсанты.

6.7 Качество подготовки

6.7.1 Квалификация и опыт преподавательского состава сами по себе не гарантируют требуемого качества подготовки. Важно также, чтобы в училище осуществлялся комплексный подход, который учитывает связь каждой части учебного курса с достижением учебных целей. Поэтому старший инструктор должен обеспечить, чтобы:

- а) все инструкторы помимо знания своего предмета имели общее представление о материале по другим предметам и знали, какое место занимает их предмет среди остальных предметов, включенных в учебную программу;
- б) все преподаватели использовали одинаковую терминологию; и
- в) активно осуществлялась программа стандартизации подготовки, цель которой заключается не столько в обеспечении единой методики преподавания (хотя и это может иметь важное значение), сколько в том, чтобы при проведении каждого занятия учитывался пройденный материал и тот, который последует в будущем. Программа также должна обеспечивать высокий уровень преподавания.

6.7.2 Предоставляемая подготовка должна быть такого качества, чтобы в среднем 80 процентов испытуемых студентов проходили проверку летной подготовки перед выдачей свидетельства пилота коммерческой авиации. Если это требование не удовлетворяется, то имеются все основания для приостановления действия удостоверения официально утвержденного училища.

6.7.3 Учебное заведение, которому выдано удостоверение официально утвержденного училища пилотов коммерческой авиации, должно разрешать ведомству проводить любые проверки, в том числе проверки летной подготовки или экзаменов курсантов с целью определения соответствия их знаний утвержденной учебной программе курса по требуемому качеству подготовки.

6.8 Нагрузка на преподавательский состав. Инструкторы по наземной подготовке, работающие в училище, должны иметь не более 20 учебных часов в неделю. На каждый час занятий инструктору разрешается иметь один час для подготовки к этому занятию. Время, затраченное на проведение проверок и экзаменов, не засчитывается в качестве учебных часов. Пилоту-инструктору засчитывается выполнение любых обязанностей, связанных с наземной подготовкой или выполнением административных функций, в норму его рабочего времени.

6.9 Собеседование с новыми сотрудниками. Инструктор не может быть использован при проведении официально утвержденного курса до тех пор, пока он не ознакомится с настоящим документом и не пройдет собеседование со старшим инструктором в отношении целей, требований и содержания данного курса.

Дополнение 1КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ВОПРОСОВ, ВКЛЮЧАЕМЫХ В ЗАЯВКУ

В заявку на выдачу удостоверения официально утвержденного училища пилотов коммерческой авиации включается следующая информация:

- Название и адрес компании-эксплуатанта
- Фамилии, квалификация и опыт старшего инструктора, старшего пилота-инструктора и старшего инструктора по наземной подготовке
- Заместитель старшего инструктора
- Фамилии, квалификация и опыт пилотов-инструкторов
- Фамилии, квалификация и опыт инструкторов по наземной подготовке
- Штат делопроизводителей в распоряжении старшего инструктора
- Используемые самолеты: количество, тип, оборудование
- Учебные средства
- Комплексные тренажеры, включая подробное описание соответствующего оборудования
- Аэродром
- Здания и помещения, включая столовую и общежитие
- Продолжительность курса
- Программа подготовки
- Подробная информация о планах подготовки
- Графики проведения текущих и заключительных проверок летной подготовки
- Текущие экзамены по предметам, относящимся к наземной подготовке
- План обеспечения проведения экзаменов
- Форма регистрации текущей успеваемости курсантов
- Подробная информация о программе стандартизации преподавания
- Проспект
- Руководство по эксплуатации с примечаниями и контрольными перечнями операций для самолетов каждого типа.

Дополнение 2

ОБЯЗАННОСТИ ГЛАВНОГО ИНСТРУКТОРА

Обязанности	Вытекающая из выполняемых обязанностей деятельность
Координация и интеграция подготовки	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Наблюдение</u> и периодическое участие в ежедневном процессе обучения, <u>проведение разборов</u> с преподавательским составом и подведение итогов, проверка соответствия процесса подготовки составленному плану. • <u>Координация</u> специальных незапланированных изменений к программе в связи с погодными условиями и т.п. • <u>Контроль</u> за деятельностью старшего пилота-инструктора и старшего инструктора по наземной подготовке.
Уровень подготовки	<ul style="list-style-type: none"> • Координация стандартизации программ летной и наземной подготовки, обеспечение соответствия методики и терминологии. <u>Проверка</u> и <u>утверждение</u> конкретных программ, составляемых старшим пилотом-инструктором и старшим инструктором по наземной подготовке. <u>Наблюдение</u> за ходом осуществления этих программ с целью проверки их должного исполнения. • <u>Рассмотрение</u> программы и планов подготовки с точки зрения их соответствия поставленным целям обучения. <u>Представление</u> руководству информации о необходимости внесения изменений. <u>Представление</u> руководству <u>рекомендаций</u>, касающихся преподавательского состава и оборудования. Согласование изменений с транспортным ведомством. • <u>Посещения других учебных заведений и администраций</u>, переписка с ними, <u>совместное обсуждение вопросов</u>, <u>ознакомление с их публикациями</u> для того, чтобы постоянно быть в курсе используемых методов обучения. • По мере необходимости, <u>введение</u> в процесс обучения новых методов; <u>планирование</u> такого введения. Инструктаж с преподавательским составом относительно назначения и осуществления новых методов. <u>Уведомление</u> ведомства о крупных изменениях. <u>Уведомление</u> руководства о последствиях с точки зрения преподавательского состава и оборудования. • <u>Посещение эксплуатантов авиации общего назначения</u> и переписка с ними в целях обеспечения полного соответствия квалификации выпускников требованиям производства. • <u>Проведение</u> собеседований с принимаемым на работу персоналом по вопросам, относящимся к целям подготовки в училище. <u>Выдача</u> каждому новому члену коллектива экземпляра программы обучения, а также планов летной и наземной подготовки. <u>Проверка</u> в ходе собеседования осведомленности об указанных документах и их понимании.

Обязанности	Вытекающая из выполняемых обязанностей деятельность
Зачет подготовки, полученной ранее	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Определение</u> методов оценки знаний курсантов, полученных ранее. • <u>Индивидуальное собеседование</u> с такими курсантами. • <u>Рассмотрение</u> результатов проведения наземных и летных испытаний. • <u>Определение</u> условий поступления на официально утвержденные курсы подготовки.
Руководство по эксплуатации	<ul style="list-style-type: none"> • Пересмотр руководства с целью приведения его в соответствие с современной эксплуатационной практикой. • Выделение подходящего сотрудника для подготовки поправок. • Информирование ведомства об изменениях. • Обеспечение включения материала, направленного ведомством. • <u>Определение</u> системы регистрации успеваемости, отражающей успехи курсантов в летной и наземной подготовке, а также вопросы социального обеспечения. • Если успеваемость курсантов ниже среднего уровня, то оценка возможных причин, <u>определение</u> мер по исправлению положения и <u>осуществление</u> контроля за претворением в жизнь этих мер. Информирование руководства, если какой-либо курсант вряд ли может повысить успеваемость. • <u>Составление</u> графика проведения текущих проверок летной подготовки. Проведение текущих проверок летной подготовки. По мере необходимости, <u>передача</u> права проведения испытаний старшему пилоту-инструктору или другим сотрудникам. <u>Представление</u> в управление кандидатур проверяющих, кроме старшего пилота-инструктора. <u>Путем наблюдений и дачи распоряжений</u> обеспечение того, чтобы все проверяющие действовали в соответствии с едиными нормами. По мере необходимости <u>внесение изменений</u> в график проведения испытаний с разрешения транспортного ведомства. • <u>Определение</u> графика проведения заключительных проверок летной подготовки. После утверждения управлением <u>проведение</u> заключительной проверки летной подготовки. • Перед заключительной проверкой летной подготовки <u>проверка</u> соответствия всем остальным требованиям к выдаче свидетельств. • Оценка и утверждение результатов текущих экзаменов по наземной подготовке.

Обязанности	Вытекающая из выполняемых обязанностей деятельность
Заместитель старшего инструктора	<ul style="list-style-type: none"> • Для обеспечения возможности заместителю при необходимости подменить старшего инструктора, <u>проведение</u> для него инструктажа по вопросам, не входящим в круг его обычных функций; <u>предоставление</u> ему подробной информации об имеющихся проблемах перед любым отсутствием. • Рассмотрение, оценка и представление замечаний по деятельности заместителя старшего инструктора в качестве старшего инструктора.
Вопросы, связанные с окончанием учебного заведения	<ul style="list-style-type: none"> • Определение процедур делопроизводства и контроль за их соблюдением с целью обеспечения соответствия всем требованиям, предъявляемым к выдаче свидетельств. <u>Вынесение рекомендаций</u> относительно выдачи свидетельств курсантам.
Разработка рекомендаций для руководства	<ul style="list-style-type: none"> • Предоставление рекомендаций руководству по всем оперативным вопросам, включая оценку результатов обучения, эффективность преподавательского состава, потребности в оборудовании и техническом обслуживании.

Дополнение 3

ИНФОРМАЦИЯ О РЕЗУЛЬТАТАХ ОБУЧЕНИЯ КУРСАНТА

(Подготовка пилотов коммерческой авиации)

Фамилия
 Адрес
 Дата начала обучения Дата завершения обучения
 Аэроклуб или училище Свидетельство пилота-любителя №

ЛЕТНАЯ ПОДГОТОВКА

Налет с инструктором	В рамках курса	Предыдущий	Самостоятельный налет	В рамках курса	Предыдущий
Общий налет с инструктором	Общая практика
Налет по приборам	В ночное время
Налет в ночное время	Из одного пункта в другой
Общий налет с инструктором	Общий самостоятельный налет

ОБЩИЙ НАЛЕТ В РАМКАХ КУРСА
 ОБЩИЙ НАЛЕТ В РАМКАХ КУРСА И ВНЕ ЕГО

НАЗЕМНАЯ ПОДГОТОВКА В РАМКАХ КУРСА

На тренажере Линка Теоретические занятия

Ознакомлен и согласен

.....
 (подпись курсанта)

Настоящим удостоверяю, что количество часов, указанное выше, верно, и что данный пилот способен выполнить выход как из правого, так и из левого штопора и имеет достаточную подготовку для того, чтобы удовлетворять требованиям, предъявляемым к пилоту коммерческой авиации.

.....
 (Старший пилот-инструктор)

ГЛАВА 4

ПРОДЛЕНИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ, ПРЕДШЕСТВУЮЩИЙ ЛЕТНЫЙ ОПЫТ И ПОДДЕРЖАНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ

4.1 ПРОДЛЕНИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА

4.1.1 Обычно государства устанавливают свои правила, основываясь на двух различных системах выдачи свидетельств:

- а) временного типа; и
- б) постоянного типа.

4.1.2 Как правило, ежегодно обладателю свидетельства временного типа необходимо обращаться с просьбой о продлении и подтверждать в заявке соответствие требованиям о продлении. Действительность свидетельства ограничивается определенным периодом времени и дата истечения срока, которая указывается в свидетельстве, иногда привязывается к дате истечения срока медицинского заключения. Такую процедуру продления необходимо осуществлять каждый раз после окончания срока действия. Она связана со значительной административной работой для полномочного органа по выдаче свидетельств и, если не обеспечивается каким-либо видом проверки, дает слабую возможность контроля за действительной квалификацией обладателей свидетельств.

4.1.3 В государствах, располагающих очень большим числом свидетельств, административная работа, связанная с продлением свидетельств, была бы слишком большой, в связи с чем возникла необходимость в использовании свидетельств постоянного типа. Такое свидетельство выдается без ограничения его продолжительности действия, и обладатель свидетельства обязан демонстрировать свою постоянную квалификацию путем прохождения периодических проверок летной подготовки. Одна из трудностей с этим видом свидетельства возникает в случае, когда обладатель свидетельства добивается его подтверждения в другой стране, которая использует свидетельства временного типа. Эта проблема рассматривается в главе 7.

4.1.4 Большинство государств требует, чтобы пилот-инструктор периодически продлевал действие его квалификационных отметок независимо от того, является ли свидетельство "временным" или "постоянным". Это считается необходимым в интересах обеспечения единообразия правил полетов, методов обучения, порядка проведения летных экзаменов и оценки выполненных действий.

4.1.5 В добавлении Н приводятся типичные требования к продлению и порядок проведения периодических проверок летной подготовки обладателей свидетельства "постоянного" типа.

4.2 ТРЕБОВАНИЯ К ПРЕДШЕСТВУЮЩЕМУ ЛЕТНОМУ ОПЫТУ

4.2.1 Обладатель свидетельства или квалификационной отметки может пользоваться правами, предусматриваемыми его свидетельством при условии, если он удовлетворяет отдельным установленным условиям, касающимся предшествующего летного опыта. Если он по той или иной причине не удовлетворяет этим условиям, он теряет некоторые или даже все права, предоставляемые ему свидетельством. Требования к предшествующему опыту не должны быть чрезмерно строгими, и пилот, выполняющий регулярные полеты, должен, как правило, поддерживать свою квалификацию. Такие требования должны быть нацелены на установление минимального налета или количества упражнений, необходимых для поддержания безопасного уровня. Если обладатель свидетельства не удовлетворяет этим требованиям,

права, предоставляемые ему свидетельством, могут быть автоматически восстановлены путем успешного прохождения летного экзамена или проверки на пилотажном тренажере, проводимых уполномоченным лицом, например, пилотом-инструктором. Более строгие требования к поддержанию квалификации могут действовать в отношении линейных пилотов авиакомпаний, занятых в авиаперевозках. Отдел PPL должен внимательно относиться к порученным обязанностям других контролирующих инстанций внутри администрации и, как правило, не должен предъявлять эксплуатационных требований, за исключением случаев, когда имеется конкретная просьба об этом в качестве части процедуры освидетельствования. В добавлении I приводятся примеры различных требований, предъявляемых к предшествующему летному опыту.

4.3 ПОДДЕРЖАНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ

4.3.1 Пилот может относительно легко удовлетворять требованиям, предъявляемым к предшествующему опыту, регулирующим его своим правом осуществлять полномочия, предусмотренные свидетельством, и в действительности нет ничего необычного в том, что это минимальное количество часов может быть значительно превышено и ежегодная норма налета в размере 600 часов является обычным явлением. Несмотря на это, имеется возможность выработки плохих привычек, позволяющих проявлять некоторую халатность к соблюдению стандартных правил полета и общую самоуспокоенность. Все эти проблемы в совокупности и в отдельности могут привести к инцидентам, а, еще хуже, к авиационным происшествиям. Обобщая все это, можно сказать, что чем реже пилот выполняет полеты, тем быстрее он теряет свои навыки и, хотя требования к предшествующему летному опыту являются передовой линией защиты в этом отношении, только во время полета с другим пилотом обладателю свидетельства можно показать его ошибки.

4.3.2 В Приложении 1 не содержится каких-либо существенных подробностей относительно поддержания квалификации обладателем свидетельства, кроме ссылки на часть I Приложения 6, где в пункте 9.4.4 подробно указываются общие требования, предъявляемые к квалификационным проверкам пилотов, которые должны удовлетворяться эксплуатантом и его летным экипажем.

"9.4.4 КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ПРОВЕРКИ ПИЛОТОВ

Эксплуатант обеспечивает проведение таких проверок техники пилотирования и умения действовать в аварийной обстановке, которые выявляют фактическую подготовленность его пилотов. Там где может выполняться по правилам полетов по приборам, эксплуатант обеспечивает демонстрацию умения его пилотов выполнять такие маневры либо назначенному им пилоту-инспектору, либо представителю государства регистрации. Такие проверки осуществляются дважды в течение любого периода продолжительностью в один год. Любые две такие проверки, аналогичные по своему характеру, которые проводятся в течение четырех месяцев подряд, не полностью удовлетворяют этому требованию.

Примечание. Пилотажные тренажеры, утвержденные государством регистрации, могут использоваться для тех частей вышеуказанных проверок, в отношении которых они специально одобрены".

4.3.3 Когда Договаривающееся государство выдает свидетельство, оно уполномочивает его обладателя выполнять конкретную деятельность, связанную с эксплуатацией воздушных судов. Чтобы не ставить под угрозу эффективность такого разрешения государством, выдающим свидетельства, очевидно, что государство должно гарантировать, что те лица, которым были выданы свидетельства, будут продолжать безопасный уровень квалификации. Этот уровень должен быть установлен таким образом, чтобы государству была обеспечена соответствующая степень уверенности в том, что обладатель свидетельства сможет продолжать безопасно осуществлять права, предоставляемые ему свидетельством, и чтобы к обладателю свидетельства не предъявлялись необоснованные требования.

4.3.4 Один из основных недостатков системы "временных" свидетельств заключается в том, что зачастую не предъявляется требований к периодической проверке квалификации и имеется возможность для обладателя свидетельства продлевать свое свидетельство бесконечно, просто на основании сертификата, подтверждающего число налета часов, который предоставляется вместе с просьбой о продлении. Однако в системе выдачи свидетельств "постоянного" типа периодическая проверка является обязательной, и таким образом государство может убеждаться в том, что его обладатели свидетельств действительно все еще в состоянии безопасно осуществлять права, предоставленные им.

4.3.5 Важно отметить, что периодическая проверка не должна рассматриваться как экзамен, который сдается или не сдается, ее цель заключается не в этом. Задача лица, уполномоченного для проведения проверки, состоит в том, чтобы убедиться в том, что обладатель свидетельства сохранил знания и навыки и не использует какие-либо приемы или методы, противоречащие требованиям безопасности. Там, где возможно, и это в первую очередь относится к персоналу авиакомпаний, проверка должна сопровождаться курсами повышения квалификации. Хотя упор должен делаться на аварийные процедуры, в равной степени важно пронаблюдать выполнение обычных операций, так как они являются каждодневной нормой для большинства пилотов.

4.4 ВОЗОБНОВЛЕНИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА ИЛИ КЛАССИФИКАЦИОННОЙ ОТМЕТКИ, УТРАТИВШИХ СИЛУ

4.4.1 Независимо от типа используемой системы выдачи свидетельств возможно, что срок действия прав, предоставляемых свидетельством или классификационной отметкой, может истечь, если не удовлетворяются различные требования, предъявляемые к предшествующему опыту, продлению или поддержанию квалификации.

4.4.2 В таких обстоятельствах полномочному органу гражданской авиации необходимо будет предусмотреть положения о восстановлении обладателям свидетельства утраченных прав. В связи с разнообразием причин, по которым свидетельство или классификационная отметка могут стать недействительными (это и нехватка нескольких часов необходимого налета, и непригодность по состоянию здоровья в течение нескольких месяцев, или неспособность продлить свидетельство в течение нескольких лет) невозможно установить какие-либо твердые правила. В итоге, необходимо всегда предусматривать возможность установления требования о проведении проверки летной подготовки и(или) письменного экзамена. В каждом случае важно обеспечить наличие обладателем свидетельства действительного медицинского заключения. В добавлении J приводятся некоторые примеры решения вопросов, связанных с продлением свидетельств, утративших силу.

ГЛАВА 4

ДОБАВЛЕНИЕ Н

Требования к продлению свидетельств

Примеры, приведенные в настоящем добавлении, относятся к свидетельству пилота коммерческой авиации, свидетельству пилота-инструктора и требованиям к проверке летной подготовки при выдаче свидетельства "постоянного" типа. Хотя последнее свидетельство не требует, в строгом смысле слова, продления, тем не менее одним из условий права на продолжение осуществления полномочий, предусмотренных свидетельством, является соблюдение процесса продления. Этим условием является проверка летной подготовки.

Пример 1. Продление свидетельства пилота коммерческой авиации.

Пример 2. Продление удостоверения пилота-инструктора.

Пример 3. Проверка летной подготовки - свидетельство "постоянного" типа.

Пример 1. Продление свидетельства пилота коммерческой авиации

Для продления свидетельства пилота коммерческой авиации кандидату необходимо:

- a) представить директору действительное медицинское заключение первого класса;
- b) представить доказательства того, что он в течение 90 дней, предшествующих подаче заявления о продлении, налетал не менее пяти часов в качестве командира воздушного судна, включая пять взлетов и пять посадок до полной остановки;
- c) сдать летный экзамен пилоту-инструктору или другому утвержденному лицу;
- d) представить директору свое свидетельство с заполненной формой заявления о продлении.

Пример 2. Продление удостоверения пилота-инструктора*

Обладатель удостоверения пилота-инструктора может продлить свое свидетельство дополнительно на 24 месяца, если он сдаст практический экзамен на получение удостоверения пилота-инструктора и соответствующей квалификационной отметки, или те части экзамена, которые администратор сочтет необходимыми для определения его подготовленности как пилота-инструктора. Его свидетельство может быть продлено без сдачи практического экзамена, если:

- а) его послужной список инструктора удостоверяет, что он является квалифицированным пилотом-инструктором;
- б) он положительно зарекомендовал себя в качестве пилота-инструктора авиакомпании, старшего пилота-инструктора, командира воздушного судна, эксплуатируемого согласно части 121 настоящей главы, или при выполнении другой деятельности, связанной с регулярной оценкой квалификации пилотов, и сдаст любой устный экзамен, который может потребоваться для определения знаний этого инструктора в области современной подготовки пилотов, а также требований и норм, относящихся к выдаче свидетельств, или
- с) он успешно закончил в течение 90 дней до даты подачи заявления о продлении свидетельства утвержденные курсы повышения квалификации пилотов-инструкторов, предусматривающие не менее 24 часов наземной или летной подготовки или того и другого.

*Редакционное примечание. Терминология отличается от используемой в Приложении 1, где говорится о квалификационной отметке пилота-инструктора.

Пример 3. Проверка летной подготовки - свидетельство
"постоянного" типа

Предшествующий летный опыт: командир воздушного судна

- 1) Проверка летной подготовки. Ни одно лицо не может выступать в роли командира воздушного судна, если за предшествующие 24 месяца он:
 - а) не прошел проверки летной подготовки на воздушном судне того типа, в отношении которого у него имеется квалификационная отметка, осуществляемой должным образом уполномоченным инструктором или другим лицом, назначенным администрацией; и
 - б) не имеет в летной книжке записи, сделанной проверявшим его лицом, в которой удостоверяется, что он успешно прошел проверку летной подготовки.

Однако лицу, которое в течение предшествующих 24 месяцев успешно прошло летную квалификационную проверку на получение свидетельства пилота квалификационной отметки или эксплуатационного права, проведенную утвержденным пилотом-инспектором, не нужна проверка летной подготовки, предусматриваемая настоящим разделом.

- 2) Содержание проверки летной подготовки. В контексте настоящего раздела проверка летной подготовки означает:
 - а) проверку знания действующих общих эксплуатационных и летных правил; и
 - б) проверку выполнения тех маневров и процедур, которые, по мнению проверяющего, необходимы для демонстрации пилотом умения безопасно осуществлять права, предусмотренные его свидетельством пилота.

ГЛАВА 4

ДОБАВЛЕНИЕ I

Требования к предшествующему летному опыту

В настоящем добавлении приводятся примеры различных способов установления требований к предшествующему опыту. Следует учитывать, что если предшествующий опыт обладателя свидетельства не соответствует установленным требованиям, от него может потребоваться прохождение проверки летной подготовки прежде, чем ему будет разрешено дальнейшее пользование его правами.

- Пример 1. Свидетельство пилота коммерческой авиации
- Пример 2. Квалификационная отметка о праве на полеты по приборам
- Пример 3. Квалификационная отметка пилота-инструктора
- Пример 4. Командир воздушного судна

Пример 1. Свидетельство пилота коммерческой авиации

1. Обладатель свидетельства пилота коммерческой авиации (самолет) не должен пользоваться предусмотренным его свидетельством правом выступать в качестве командира воздушного судна:

- а) в дневное время, если за последние 90 дней он не выполнил в качестве командира воздушного судна того же типа по меньшей мере три взлета и три посадки; и
- б) в ночное время, если за последние 90 дней он не выполнил в качестве командира воздушного судна по меньшей мере трех взлетов и трех посадок ночью, и если за последние шесть месяцев он не выполнил по меньшей мере десяти взлетов и десяти посадок ночью.

2. Обладатель свидетельства пилота коммерческой авиации не должен выступать в качестве командира воздушного судна, перевозящего пассажиров и участвующего в коммерческих авиаперевозках, если в течение шестидесяти дней, непосредственно предшествующих полету, он :

- а) не налетал пяти часов полетного времени в качестве командира воздушного судна; или
- б) не прошел проверки летной подготовки с квалифицированным пилотом-инструктором или другим уполномоченным лицом, назначенным полномочным органом гражданской авиации для этой цели.

Пример 2. Квалификационная отметка о праве на
полеты по приборам

1. Предшествующий опыт полетов по ППП. Ни один пилот не может выступать в качестве командира воздушного судна при выполнении полетов по ППП, либо в погодных условиях ниже минимальных, установленных для полетов по ПВП, если за последние 6 месяцев он:

- а) не налетал по меньшей мере 6 часов по приборам на воздушном судне, кроме планера, в фактических или имитированных условиях и полетов по ППП, из которых по меньшей мере три часа налетаны на воздушных судах данной категории, включая по меньшей мере 6 заходов на посадку по приборам; или не прошел квалификационной проверки в отношении полетов по приборам на воздушных судах данной категории; и
- б) в случае с планером, не налетал по меньшей мере 3 часов по приборам, из которых по меньшей мере половина выполнена на планере или самолете. При перевозке пассажира на планере по меньшей мере 3 часа налета по приборам должны быть выполнены на планерах.

2. Квалификационная проверка - полеты по приборам. Пилот, предшествующий опыт полетов по приборам которого не соответствует требованиям, указанным в подпункте (1) настоящего раздела, в течение установленного времени или 6 месяцев после этого не может выступать в качестве командира воздушного судна при полетах по ППП, а также в погодных условиях ниже минимальных, установленных для ПВП, до тех пор, пока он не пройдет квалификационной проверки в отношении полетов по приборам на воздушных судах данной категории, проводимой инспектором Федерального авиационного управления, представителем ВВС Соединенных Штатов Америки, уполномоченным проводить летные экзамены; утвержденным пилотом-инспектором ФАА или квалифицированным пилотом-инструктором по полетам по приборам. Администратор может разрешить проведение части или всей такой проверки на наземном пилотажном тренажере, оснащенном для имитации полетов по приборам, или на тренажере воздушного судна.

Пример 3. Квалификационная отметка пилота-инструктора

1. Обладатель квалификационной отметки пилота-инструктора (самолет) не должен пользоваться правом, предоставляемым этой квалификационной отметкой выступать в качестве пилота-инструктора, если:

- а) в дневное время за последние 90 дней он не выполнил в качестве командира воздушного судна данного типа по меньшей мере 3 взлетов и 3 посадок;
- б) в ночное время за последние 90 дней он не выполнил в качестве командира воздушного судна данного типа 3 взлетов и 3 посадок; при этом предусматривается, что при условии обеспечения соответствия положениям пункта 1 (а) такой ночной налет не обязательно должен быть на самолете данного типа; и
- с) за последние 12 месяцев он не продемонстрировал уполномоченному лицу или лицу, назначенному директором для этой цели, своего умения квалифицированно выполнять обязанности, предусматриваемые квалификационной отметкой пилота-инструктора (самолет).

Пример 4. Командир воздушного судна

1. Общий опыт. Ни одно лицо не может действовать в качестве командира воздушного судна, перевозящего пассажиров, а также воздушного судна, сертифицированного для полетов с экипажем в составе более одного члена, если в течение 90 дней, непосредственно предшествующих такому полету, он не выполнил трех взлетов и трех посадок самостоятельно на воздушном судне той же категории и класса и, если требуется квалификационная отметка о типе, - того же типа. Если воздушное судно является самолетом с хвостовым колесом, посадки должны быть выполнены до полной остановки на самолете с хвостовым колесом. С целью соответствия требованиям данного пункта лицо может действовать в качестве командира воздушного судна при выполнении полета по ПВП в дневное время или ППП в дневное время, если не перевозятся никаких лиц или груза, кроме предусматриваемых соответствующими положениями. Данный пункт не относится к полетам, для выполнения которых требуется свидетельство линейного пилота авиакомпании.

2. Налет в ночное время. Ни одно лицо не может действовать в качестве командира воздушного судна, перевозящего пассажиров, в период, начинающийся спустя час после захода солнца и заканчивающийся за один час до рассвета, если за последние 90 дней он не выполнил в ночное время по меньшей мере трех взлетов и трех посадок до полной остановки на воздушном судне соответствующей категории и класса и в течение шести месяцев, непосредственно предшествующих такому полету в ночное время, он не выполнил по меньшей мере десяти взлетов и десяти посадок ночью. Данный пункт не относится к полетам, для выполнения которых требуется свидетельство линейного пилота авиакомпании.

ГЛАВА 4

ДОБАВЛЕНИЕ J

Возобновление действия свидетельств, утративших силу

Примечания:

- Пример 1. Примеры ситуаций, связанных с продлением свидетельств и принимаемых решений.
- Пример 2. Образец письма кандидату на возобновление действия свидетельства, утратившего силу.

Пример 1. Примеры ситуаций, связанных с продлением
свидетельств и принимаемых решений

Проблема 1: Линейный пилот авиакомпании, возраст 52 года, 12 000 часов налета, командир воздушного судна DC-3, Висконт, Боинг-737, в автомобильной катастрофе получил многократные переломы. Признан годным по состоянию здоровья спустя 14 месяцев. Изъявляет желание возобновить действие своего свидетельства, чтобы продолжить работу в авиакомпании "АВС Эрлайнз" в качестве командира воздушного судна Боинг-737.

Решение: Должен пройти медицинское освидетельствование, выполнить пять часов полета на тренажере самолета фирмы "Боинг" и пройти 180-дневную проверку по летной подготовке в соответствии с требованиями авиакомпании.

Проблема 2: Владелец свидетельства пилота коммерческой авиации (вертолет) и пилота-любителя (самолет), 200 часов налета на вертолете, 120 часов в качестве командира воздушного судна Сессна 152 и 172. Свидетельство утратило силу пять лет назад; владелец переехал в другую страну. Во время пребывания за границей полеты не выполнял. Изъявляет желание возобновить действие свидетельства пилота-любителя.

Решение: Должен пройти медицинское освидетельствование, сдать письменный экзамен по воздушному праву и правилам. После двух часов налета с пилотом-инструктором и трех часов самостоятельного налета получает свидетельство пилота-курсанта и сдает летный экзамен инструктору категории А.

Проблема 3: Линейный пилот авиакомпании, возраст 55 лет, 10 000 часов налета в качестве командира воздушного судна; 4 000 часов в качестве командира воздушного судна Боинг-737, в последнее время выполнял полеты в качестве командира воздушного судна Боинг-747. Уволился со службы из авиакомпании "Фарвинг Эрлайнз" по обычному выходу на пенсию 4 месяца назад. Через три месяца после этого утратило силу свидетельство линейного пилота авиакомпании. Ему была предложена должность командира воздушного судна Боинг-737 в авиакомпании "Тулонт Эрлайнз" при условии наличия действительного свидетельства.

Решение: Должен пройти медицинское освидетельствование на получение свидетельства старшего пилота коммерческой авиации с последующей выдачей квалификационной отметки о типе, возобновляемой при условии удовлетворительного прохождения квалификационного курса подготовки для воздушных судов типа Боинг-737. Свидетельство линейного пилота авиакомпании возобновляется после 50 часов налета в качестве второго пилота на маршрутах авиакомпании.

Проблема 4: Пилот-любитель, возраст 23 года, 150 часов налета в качестве командира воздушного судна Сессна-150. Свидетельство утратило силу 4 года назад. Изъявляет желание возобновить действие свидетельства пилота-любителя.

Решение: Должен пройти медицинское освидетельствование, сдать устный экзамен по правилам полета по ПВП и сдать летный экзамен. Должен представить справку от пилота-инструктора о том, что он прошел достаточный курс переподготовки для того, чтобы быть допущенным к летному экзамену.

Пример 2. Образец письма кандидату на возобновление
действия свидетельства, утратившего силу

Уважаемый г-н,

Ссылаюсь на Вашу просьбу от 10 февраля 1982 года о возобновлении действия Вашего свидетельства пилота коммерческой авиации, которое утратило силу 18 февраля 1980 года в результате непригодности по состоянию здоровья.

Для возобновления действия Вашего свидетельства Вам необходимо:

- а) пройти медицинское освидетельствование на получение медицинского заключения класса 1;
- б) сдать письменный экзамен по правилам полета; и
- с) сдать летный экзамен.

Просьба связаться с нами для решения вопроса о порядке сдачи Вами письменного экзамена. Вам следует самому договориться о прохождении медицинского освидетельствования с одним из назначенных медицинских специалистов, указанных в авиационном циркуляре № 22. После успешного выполнения этих двух требований, просьба представить заявку по форме МОТ 202 на прохождение летного экзамена.

Искренне Ваш,

ГЛАВА 5

ПРОВЕДЕНИЕ ЭКЗАМЕНОВ И ПРОВЕРОК С ЦЕЛЮ ВЫДАЧИ СВИДЕТЕЛЬСТВ

5.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

5.1.1 Традиционными методами проверки подготовки членов летных экипажей, специалистов по техническому обслуживанию и персонала управления воздушным движением являются письменные экзамены и разные виды практической проверки. Обычно до прохождения практических проверок по специальности кандидат сдает все письменные экзамены. Если курсант посещает соответствующие комплексные курсы подготовки, он может либо сдавать текущие зачеты по ходу обучения, либо сдавать общий экзамен в конце курса. Благодаря системе "утвержденных" курсов полномочный орган гражданской авиации может принять подтверждение от школьной администрации о том, что курсант отвечает необходимым требованиям, или она, с другой стороны, может настоять на отдельных письменных экзаменах и практических испытаниях. Чтобы полномочный орган гражданской авиации мог принять рекомендацию официально утвержденного училища о достижении определенного уровня подготовки нормативов, он должен осуществлять очень тщательный контроль за используемыми данным училищем методами обучения и проведения экзаменов.

5.1.2 Секции по приему экзаменов, придерживающейся традиционных методов проведения комплекса письменных экзаменов, необходимо учитывать следующие правила, которые, исходя из опыта, считаются важными:

- a) программа обучения по каждому предмету должна быть всеобъемлющей, и каждая тема должна увязываться с соответствующим учебным материалом. Она должна предоставляться в распоряжение кандидата;
- b) экзаменационные вопросы должны быть составлены в соответствии с программой обучения и библиографией;
- c) в целях исключения возможных ошибок подготовленные экзаменационные билеты должны тщательно проверяться;
- d) каждый вопрос должен быть дополнительно уточнен специалистом со стороны и на него следует подготовить вариант ответа;
- e) на обложке экзаменационного билета должна быть напечатана информация для кандидатов, например, количество баллов за ответ на каждый вопрос, общий балл за ответы на все вопросы билета, отводимое на работу время, использование дополнительного или справочного материала и т.д.;
- f) экзаменатор должен следить за тем, чтобы на письменных работах и приложениях всех кандидатов были ясно написаны фамилии или кодовые номера;
- g) экзаменаторы или проверяющие должны уметь поддерживать дисциплину и должны иметь письменные правила проведения экзаменов, которые должны зачитываться вслух перед началом экзаменов;

- h) необходимо принять все меры предосторожности с целью недопущения неэтичного поведения и сделать предупреждение, что такое поведение приведет к лишению зачета;* и
- i) экзаменационный персонал должен проверить оценки и результаты экзаменов до их обнаружения.

5.2 ПРАКТИЧЕСКИЕ ПРОВЕРКИ

5.2.1 При проведении основных экзаменов при выдаче свидетельств в соответствии с пунктом 5.1.1 единственным практическим испытанием является летный экзамен или, в случае с диспетчерами УВД, практический экзамен или серия экзаменов, а для специалистов по техническому обслуживанию - засвидетельствование квалификации организацией по техническому обслуживанию, в которой кандидат обучается или приобретает практический опыт. Ниже перечислены некоторые методы оценки уровня профессиональной подготовки:

- a) комплексные тренажеры (пилотажные тренажеры);
- b) макеты кабины экипажа для тренировок и контрольных процедур;
- c) макет воздушного судна для демонстрации процедур аварийной эвакуации;
- d) проверки летной квалификации в воздухе; и
- e) устный опрос и практическая демонстрация квалификации.

5.2.2 Порядок практической проверки во многом зависит от индивидуального подхода проверяющего. Хотя фактические требования, ограничения и нормативы для конкретного экзамена или проверки, будь то проверка на маршруте авиакомпании или летный экзамен на получение свидетельства пилота-любителя, устанавливаются полномочным органом гражданской авиации, в конечном итоге решение о том, прошел ли кандидат испытание, выносится проверяющим. Поэтому, чтобы пользоваться доверием и авторитетом, проверяющий или инспектор должны обладать наивысшей квалификацией в тех областях, за которые они несут ответственность, и должны быть в состоянии выносить правильные и справедливые решения. Проверяющий должен знать, что из-за "экзаменационного стресса" показатели отдельных кандидатов могут быть ниже их фактических знаний, и делать на это скидку. Некоторые инспекторы считают, что условия "экзаменационного стресса" напоминают фактические аварийные ситуации и помогают выявлять скрытые слабые стороны экзаменуемого. Поведение проверяющего и то, как он планирует ход экзамена, могут быть причиной излишнего волнения у любого неопытного новичка.

* Редакционное примечание. "Зачет" представляет собой проходной балл по конкретному предмету. Зачеты обычно теряют силу после установленного периода времени, если кандидат не получил зачетов по всем предметам, требуемым для выдачи конкретного свидетельства.

Директору следует обеспечивать самую высокую квалификацию проверяющего персонала и следить за тем, чтобы в результате недостаточно серьезного отношения к экзаменам не увеличилось количество не сдавших или снизились требования. Следует опубликовывать подробную информацию о различных экзаменах с указанием необходимых минимумов и требований. В добавлении К приводятся примеры требований к проведению летного экзамена. Допуски, устанавливаемые для конкретных упражнений, позволят избежать неуверенности при оценке показателей экзаменуемого. Это весьма важно в связи с тем, что если позволить проверяющим проявлять свои симпатии и антипатии, кандидаты заметят разницу между проверяющими и будут жаловаться на несправедливость и возможный фаворитизм. Здоровые принципы проведения экзаменов в равной мере относятся к любому другому виду практической проверки, которая проводится при непосредственном общении экзаменуемого с экзаменатором.

5.3 ПРОВЕДЕНИЕ И ОРГАНИЗАЦИЯ ПИСЬМЕННЫХ ЭКЗАМЕНОВ

5.3.1 Подготавливая экзаменационные билеты, выбирая время и место и давая точные указания кандидату, секция по приему экзаменов отдела PEL несет ответственность за проведение и организацию экзаменов. Письменное расписание экзаменов по предметам доводится до сведения населения любыми имеющимися у государства средствами информации. Некоторые администрации располагают средствами для проведения экзаменов (обычно многовариантная контрольная работа) без предварительного расписания. Необходимо опубликовать подробные сведения о предоставлении такого вида услуг. Должно быть предусмотрено удобное и тихое помещение, обстановка которого не отвлекает внимания. На экзаменах должны присутствовать соответствующие наблюдатели за порядком, способные понять характер экзаменов и требования, предъявляемые к их проведению. Если экзамены проводятся одновременно в различных центрах, должны быть приняты меры, направленные на обеспечение скоординированной по времени программы, с тем, чтобы информация относительно вопросов не могла быть передана из одного центра в другой. Необходимо, чтобы на выполнение той или иной экзаменационной работы отводилось конкретное время, и наблюдатель, который отводит время на прочтение работы, должен быть точным в отсчете времени в отношении ее начала и конца. Он должен использовать такие фразы, как "начинайте сейчас" и "заканчивайте сейчас", "пожалуйста, больше не пишите", и он должен настаивать на исполнении таких указаний.

5.3.2 Многовариантная экзаменационная работа - проверка канцелярским персоналом. Для облегчения выставления оценок за экзаменационные работы многовариантного типа кандидатам можно выдавать карточку с отпечатанным на ней номером вопроса и буквами А, В, С, D и т.д., представляющими варианты ответов. Кандидату дается работа с приложенной карточкой и говорится, что он должен отметить свои ответы на карточке. Канцелярскому персоналу, выделенному для проверки и выставления отметок за эти работы, может выдаваться шаблон, который для каждой карточки показывает только правильный ответ. Во избежание ошибок результаты такой проверки должны тщательно проверяться.

5.3.3 Перезэкзаменовка и рассмотрение жалоб. Жалобы по содержанию вопросов должны внимательно выслушиваться и, если жалоба обоснована, необходимо признаться в ошибке. Это поднимет авторитет отдела PEL у абитуриентов. В связи с большим числом просьб о повторной проверке работ, некоторые из которых являются обоснованными, а некоторые - несерьезными, за такое обслуживание следует взимать плату.

Секции по приему экзаменов путем тщательной перепроверки необходимо выявлять ошибки, допущенные при выставлении оценок, до обнародования результатов. В силу очевидных причин, некоторые государства не информируют кандидатов о полученных ими отметках

в связи с тем, что если проходной балл, скажем, составляет 80 процентов, то большинство кандидатов, которые получили 79 процентов, обратятся с просьбой о перепроверке. Одним из методов избежания этой проблемы является градация выполненной кандидатом работы и уведомление о результатах как: "А" - сдано; "В" - не сдано, с отметками в пределах 20 процентов от проходного балла; и "С" - не сдано, с отметками на 20 процентов ниже проходного балла. Некоторым вопросам, ввиду их важности, должно уделяться особое внимание (например, аварийные тренировки, ограничения по двигателю и планеру, летно-технические характеристики и т.д.), и от ответов на них зависит успешная сдача экзамена.

ГЛАВА 5

ДОБАВЛЕНИЕ К

Требования к летным экзаменам

- Пример 1. Требования к летным экзаменам,
- Пример 2. Требования к летным экзаменам,
- Пример 3. Требования к летным экзаменам, свидетельство линейного пилота авиакомпании (самолет)

Пример 1. Требования к летным экзаменам -
свидетельство пилота-любителя (самолет)

1. Кандидат на получение свидетельства пилота-любителя (самолет) должен сдать практический экзамен, программа которого изложена ниже.
2. Экзамен включает устную проверку общей подготовки, после которой проводится проверка летной квалификации пилота. Провал на экзамене по любому вопросу летной подготовки приводит к тому, что инструктор кандидата ставится в известность о неудовлетворительных аспектах сдачи экзамена и, прежде, чем проводить очередной полный летный экзамен, считается, что необходимо провести дополнительную подготовку.
3. Проверка общей подготовки
 - a) свидетельство летной годности, руководство по летной эксплуатации, разрешение на допуск к полетам после техобслуживания, свидетельство радиста и бортовой журнал воздушного судна;
 - b) характеристики воздушного судна и требования распоряжения по гражданской авиации № 4, применительно к полетам пилотов-любителей;
 - c) требуемое количество топлива и регулирование расхода топлива;
 - d) загрузка воздушного судна, включая топливо, масло и багаж, и заполнение загрузочной ведомости;
 - e) осмотр воздушного судна и предполетная проверка; и
 - f) размещение, использование и работа аварийного оборудования.
4. Экзамен по технике пилотирования (самолет)
 - a) запуск двигателя, руление, гонка двигателя, порядок проверки в полете и выполнение диспетчерских указаний;
 - b) выполнение взлетов и посадок в обычных условиях и/или при боковом ветре;
 - c) полет по аэродромному кругу;
 - d) набор высоты, горизонтальный полет и снижение;
 - e) выход из режима сваливания на обычной высоте полета с работающими и неработающими двигателями;
 - f) развороты на компасные курсы;
 - g) крутые развороты в обоих направлениях;
 - h) техника выполнения захода на посадку и посадки в преобладающих условиях;
 - i) использование бокового скольжения или закрылок;

- j) посадка с убранными закрылками (если это применимо);
- k) техника выполнения взлета и посадки с коротким разбегом и пробегом;
- l) перелет с высоты ниже 50 футов (уход на второй круг);
- m) полеты на малой высоте при плохой погоде (техника пилотирования в условиях ограниченной видимости);
- n) аварийные ситуации, связанные с отказом двигателя - воздушные суда с одним двигателем;
- o) отказ двигателя после взлета;
- p) аварийные ситуации, связанные с отказом двигателя многодвигательные воздушные суда;
- q) маневрирование с тягой одного двигателя, уменьшенной до нуля, при обычной и минимальной эволютивной скоростях;
- r) маневрирование с целью демонстрации минимальных эволютивных скоростей с неработающим двигателем;
- s) использование наилучшей скорости набора высоты при неработающем двигателе; и
- t) заход на посадку и посадка при тяге одного двигателя, уменьшенной до нуля;

Примечание 1. Нулевая тяга - это такая величина мощности, при которой тяга равна нулю и лобовое сопротивление винта почти равно сопротивлению флюгерного воздушного винта.

Примечание 2. Если многодвигательное воздушное судно не используется для летного экзамена, до присвоения квалификационных отметок о типе для многодвигательных воздушных судов должно быть продемонстрировано хорошее знание вопросов, включенных в подпункты 4. o) - t).

5. Управление воздушным движением

5.1 Соблюдать правила и процедуры обслуживания воздушного движения и поддерживать связь на уровне, предусмотриваемом для обладателя свидетельства пилота-любителя (самолет).

Пример 2. Требования к летным экзаменам -
свидетельство пилота коммерческой авиации (самолет)

1. Кандидат на получение свидетельства пилота коммерческой авиации (самолет) должен сдать практический экзамен, программа которого изложена ниже.
2. Экзамен включает устную проверку общей подготовки, после которой проводится проверка летной квалификации пилота. Провал на экзамене по любому вопросу летной подготовки приводит к тому, что инструктор кандидата ставится в известность о неудовлетворительных аспектах сдачи экзамена и, прежде чем проводить очередной летный экзамен, считается, что необходимо провести дополнительную подготовку.
3. Проверка общей подготовки
 - a) свидетельство летной годности, руководство по летной эксплуатации, разрешение на допуск к полетам после техобслуживания, свидетельство радиста и бортовой журнал воздушного судна;
 - b) характеристики воздушного судна и требования распоряжения по гражданской авиации № 4;
 - c) требуемое количество топлива и регулирование расхода топлива;
 - d) загрузка воздушного судна, включая топливо, масло и багаж, и заполнение загрузочной ведомости;
 - e) осмотр воздушного судна и предполетная проверка; и
 - f) размещение, использование и работа аварийного оборудования.
4. Экзамен по технике пилотирования (самолет)
 - a) порядок запуска двигателя; проверка прогрева; порядок гонки двигателя;
 - b) руление, включая проверку тормозов и правила движения по летному полю;
 - c) тренировка важных действий до взлета (действия пилота в кабине);
 - d) проверка работы органов управления;
 - e) взлет, включая взлет при боковом ветре;
 - f) отказ тяги на взлете;
 - g) набор высоты и снижение; и
 - h) полет по прямой и горизонтальный полет;
 - i) выполнение разворотов - со средними углами крена, набором высоты, снижением, крутых, крутых при планировании, максимальной глубины;
 - j) выход из режима сваливания - закрылки убраны с убранном газом; закрылки убраны с работающим двигателем; закрылки выпущены с убранном газом, закрылки выпущены с работающим двигателем.

- k*) выход из штопора – из положения при отсутствии крена с неработающим двигателем, из разворотов с недостаточной тягой, из разворотов с неработающим двигателем;
- l) полеты на малой высоте – хорошие условия видимости (с разворотами), плохие погодные условия (с разворотами);
- m) заход на посадку и посадка – заход на посадку с планированием, заход на посадку с работающими двигателями, посадка с коротким пробегом, посадка на колеса, посадка с убранными закрылками (заход на посадку и посадка могут выполняться при боковом ветре);
- o) правила перелета (уход на второй круг);
- p) вынужденная посадка с работающими или неработающими двигателями из положения и с высоты, определенных проверяющим;
- q*) боковое скольжение – при полете по прямой, во время разворотов;
- r) порядок входа в аэродромный круг;
- s) общее летное мастерство.

5. Проверка выполнения полетов по приборам

- a) полностью оборудованная приборная доска или панель с неполным комплектом приборов (аварийная);
- b) прямолинейный и горизонтальный полет с выдерживанием компасных курсов в пределах ± 5 градусов от заданных значений;
- c) обычные левый и правый развороты, как минимум, на 180° и с точностью $\pm 10^\circ$ от заданного курса и с максимальным отклонением по высоте ± 200 фут;
- d) набор высоты и снижение по прямой до заданной абсолютной высоты горизонтального полета с точностью в пределах ± 200 футов от заданного значения;
- e) выход из начала крутого снижения по спирали с работающим двигателем; и
- f) выход из режима, близкого к сваливанию (начало сваливания) во время разворота с набором высоты при работающем двигателе.
- g) приборная доска с неполным комплектом приборов (аварийная), используется только указатель воздушной скорости, высотомер, указатель разворота и скольжения и магнитный компас;
- h) развороты с набором высоты и выходом на компасные курсы;
- i) прямолинейный набор высоты по компасному курсу;

*Примечание. Вращение не обязательно.

В самолетах с закрылками боковое скольжение не обязательно.

- j) прямолинейные и горизонтальные полеты по компасным курсам;
- k) развороты средней крутизны; и
- l) выход из необычных положений.

6. Управление воздушным движением

6.1 Соблюдать правила и процедуры обслуживания воздушного движения и поддерживать связь на уровне, предусмотриваемом для обладателя свидетельства пилота коммерческой авиации (самолет).

Пример 3. Требования к летным экзаменам -
свидетельство линейного пилота авиакомпании (самолет)

1. Кандидат на получение свидетельства линейного пилота авиакомпании (самолет) должен сдать практический экзамен, программа которого изложена ниже, и полный отчет о летном экзамене должен быть представлен вместе с заявлением о выдаче свидетельства.
2. Экзамен включает устную проверку общей подготовки, после которой проводится проверка летной квалификации пилота. Провал на экзамене по любому вопросу летной подготовки приводит к тому, что инструктор кандидата ставится в известность о неудовлетворительных аспектах сдачи экзамена и, прежде чем проводить очередной летный экзамен, считается, что необходимо провести дополнительную подготовку.
3. Требуется, чтобы кандидат располагал многодвигательным воздушным судном, оборудованным для выполнения полетов по ППП, и утвержденными средствами имитации условий полета по приборам.
4. Проверка общей подготовки
 - а) свидетельство летной годности, руководство по летной эксплуатации, разрешение на допуск к полетам после техобслуживания, свидетельство радиста и бортовой журнал воздушного судна;
 - б) характеристики воздушного судна и требования распоряжения по гражданской авиации № 4;
 - в) требуемое количество топлива и регулирование расхода топлива;
 - г) загрузка воздушного судна, включая топливо, масло и багаж, и заполнение загрузочной ведомости;
 - д) осмотр воздушного судна и предполетная проверка; и
 - е) размещение, использование и работа аварийного оборудования.
5. Проверка квалификации пилота
 - 5.1 Кандидат демонстрирует уполномоченному лицу свое умение:
 - а) квалифицированно выполнять:
 - 1) как обычное, так и аварийное маневрирование; и
 - 2) исключительно по приборам обычное и аварийное маневрирование, включая выход из необычных ситуаций, в соответствии с типом самолета, используемого в ходе проверки;
 - б) управлять многодвигательными самолетами с одним неработающим двигателем;
 - в) соблюдать правила и процедуры обслуживания воздушного движения и осуществлять права обладателя свидетельства линейного пилота авиакомпании (самолет);

- d) пилотируя самолет в реальных или имитированных условиях полета по приборам, выполнять схемы полетов в зоне ожидания и захода на посадку с использованием имеющихся в распоряжении пилота средств, демонстрируя при этом необходимые навыки работы со всеми соответствующими приборами и любые другие навыки, требуемые для получения квалификационной отметки категории I о праве на полеты по приборам; и
- e) выполнять требования пп. 5.1 а), б) и с), при полете на многодвигательном самолете с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг или на многодвигательном самолете, который утверждается директором как соответствующий по своим эксплуатационным показателям самолетам, эксплуатируемым на авиалиниях.

При условии соблюдения вышесказанного и с разрешения директора отдельные маневры могут демонстрироваться на пилотажном тренажере, утвержденном для этой цели, если проведение такой демонстрации в полете нецелесообразно.

ГЛАВА 6

ЭКЗАМЕНАТОРЫ

6.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

6.1.1 Отбор экзаменаторов для подготовки вопросов и выставления отметок за экзамены при выдаче свидетельств полностью зависит от организационной структуры полномочного органа гражданской авиации и периодичности проведения таких экзаменов. В больших государствах в состав авиационно-административных органов включаются отдельные подразделения по приему экзаменов, которые обычно являются частью отдела PEF и укомплектованы экзаменаторами, являющимися государственными служащими и имеющими необходимый опыт в области гражданской авиации. В небольших государствах такой порядок очевидно является излишним и может быть даже невозможен. Вместо этого, как правило, назначается должностное лицо, ответственное за техническую подготовку экзаменов, и группа экзаменаторов, составленная из лиц, входящих в список государственных служащих, которые могут быть временно задействованы из других служб, или из специалистов, работающих в авиакомпаниях и в учреждениях по подготовке кадров. Таким лицам может быть предложено выступать в качестве экзаменаторов в соответствии с полномочиями, переданными им директором и в соответствии с предварительной договоренностью с их вышестоящими начальниками или нанимателями. ✓

6.1.2 Альтернативная практика, которая используется все чаще, заключается в том, что государство договаривается с каким-либо другим государством, с практическими методами которого оно знакомо, или с администрацией которого оно может установить необходимые связи, и использовать, частично или полностью, его экзаменационные средства в целях выдачи свидетельств. Это позволяет государству избежать решения дорогостоящей и трудоемкой задачи, связанной с подготовкой экзаменов и их результатов для ограниченного числа кандидатов или проведением практических проверок, либо того и другого. В некоторых случаях такая договоренность предусматривает положение, при котором государство, осуществляющее прием экзаменов, выдает претенденту свое собственное свидетельство или удостоверение о квалификации, и впоследствии на основе такого удостоверения довольно легко может быть выдано национальное свидетельство. В добавлении L приводится образец такого соглашения между двумя государствами. Такая организация работы является экономичной, она обеспечивает поддержание постоянного высокого уровня и требований к выдаче свидетельств и при использовании в течение нескольких лет позволяет приобрести некоторый опыт на месте в организации и проведении экзаменов.

6.2 КВАЛИФИКАЦИЯ

6.2.1 Для подготовки вопросов и выставления оценок за экзамены, экзаменаторам необходимо иметь квалификацию и опыт в той области, за которую они несут ответственность. Чтобы осуществлять такие полномочия, экзаменаторы должны обладать наивысшей профессиональной квалификацией по тем аспектам, за которые они будут нести ответственность. Было бы нежелательно, если экзаменатор, являющийся обладателем свидетельства пилота коммерческой авиации и имеющий опыт полетов только на легких двухдвигательных поршневых самолетах, взялся бы за проведение экзаменов на получение свидетельства линейного пилота авиакомпании или, например, бортинженер стал проводить экзамен для штурмана. Если требуемые кадры соответствующей квалификации не могут быть наняты, государству не следует рассматривать вопрос о проведении экзаменов для собственного авиационного персонала. В добавлении M приводится примерная структура по секции приему экзаменов с указанием количества, опыта и квалификации его персонала.

6.3 ДРУГИЕ ОБЯЗАННОСТИ ЭКЗАМЕНАТОРОВ

6.3.1 Предполагается, что экзаменаторы, получившие специальное назначение и имеющие постоянную должность в секции по приему экзаменов, должны проводить исследование и изучение всех методов и способов приема экзаменов. Им необходимо будет вести постоянный подбор как более подходящих учебников по авиационным предметам. Программы обучения, планы подготовки и подготовленные экзаменационные вопросы необходимо постоянно дорабатывать и обновлять. На экзаменаторов могут быть возложены конкретные обязанности в отношении контроля за ходом подготовки в учебных заведениях. Будучи знающими специалистами, они могут быть привлечены к проведению лекций по отдельным предметам в училищах. Также, благодаря их особой квалификации, экзаменаторы используются при подготовке новых или при переработке существующих правил эксплуатации. В добавлении В приводится в качестве примера круг полномочий экзаменаторов.

ГЛАВА 6

ДОБАВЛЕНИЕ L

Выдержки из образца соглашения между государствами о проведении общих экзаменов

В СОГЛАШЕНИИ, заключенном 15 июня 1962 года между Генеральным директором гражданской авиации от имени и по поручению правительства Топаса (именуемый ниже как "DGCA"), с одной стороны, и Директором управления гражданской авиации Министерства связи от имени и по поручению правительства Оникса (именуемый ниже как "Правительство"), с другой стороны,

СТОРОНЫ ДОГОВОРИЛИСЬ о нижеследующем:

1. DGCA будет предоставлять Правительству технические консультативные услуги, перечисленные ниже, в течение пяти лет, начиная с первого дня января 1963 года.

2. Предоставление вышеупомянутых услуг обеспечивается представителем DGCA в северной части Тихого океана, который шесть раз в год приезжает в Поул-Таун, каждый раз приблизительно продолжительностью на три дня, в течение которых проводит консультации с правительством. Каждая такая поездка осуществляется представителем DGCA на основе предыдущей договоренности с Правительством.

3. В первый день июля каждого года Правительство производит ежегодные платежи DGCA в размере 3300 долларов для покрытия расходов, связанных с вышеупомянутыми шестью командировками в течение следующего календарного года и, если количество таких поездок меньше или больше шести, ежегодные выплаты корректируются соответствующим образом.

4. DGCA будет консультировать Правительство по нижеперечисленным вопросам, относящимся к воздушным судам, включенным в регистр Оникса, и другим подобным вопросам, подпадающим под компетенцию DGCA.

4.1 Выступать в качестве советника Правительства на специализированных совещаниях Международной организации гражданской авиации по просьбе правительства.

...

4.8 Рассмотрение заявки на получение "официально утвержденного" статуса курсами подготовки специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов.

4.9 Проведение экзаменов при выдаче свидетельств специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и бортинженерам; и экзаменов для пилотов по материальной части воздушных судов при выдаче квалификационных отметок о типе.

...

4.12 Проведение повышенной подготовки для механиков воздушных судов, которые, по мнению DGCA, достаточно подготовлены в части основной авиационной инженерной подготовки и обладают необходимым опытом в соответствии со стандартами и методами DGCA.

- 4.13 Публикация технической литературы, отчетов о дефектах и происшествиях и регистре воздушных судов при условии, что такая литература, отчеты и регистр не будут обнародоваться DGCA без согласия Правительства.
5. Правительство освобождает DGCA от любой правовой ответственности, возникающей при осуществлении DGCA настоящего Соглашения, в отношении третьих сторон (кроме слуг, агентов, представителей или других лиц, занятых на службе у DGCA), за исключением ответственности, возникающей в результате любого преднамеренного неправомерного поведения или недосмотра со стороны DGCA, его слуг, агентов, представителей или других лиц, занятых на службе у DGCA.
6. Правительство будет безвозмездно предоставлять необходимое помещение с обстановкой для представителя DGCA во время его приездов в Оникс, а также канцелярский персонал, который может ему потребоваться.
7. Представитель DGCA остается исключительно служащим DGCA, но непосредственно отвечает перед Правительством за выполнение всех функций DGCA, перечисленных в Статье 4 настоящего Соглашения.
8. Любые путевые расходы за пределами Поул-Тауна, понесенные представителем DGCA при исполнении служебных обязанностей, оплачиваются Правительством.
9. Если в связи с каким-либо вопросом, вытекающим из настоящего Соглашения, потребуются специальные услуги дополнительного персонала, кроме представителя DGCA, расходы по обеспечению таких услуг оплачиваются Правительством на таких условиях, которые могут быть согласованы между Правительством и DGCA.
10. Действие настоящего Соглашения может быть прекращено любой из сторон путем подачи за 6 месяцев предварительного уведомления в письменном виде в любое время в период действия настоящего Соглашения.
11. Законодательством, применимым к настоящему Соглашению и всем вопросам, из него вытекающим, является законодательство Оникса, и суды Оникса обладают исключительной юрисдикцией по отношению к нему.

ПОДПИСАНО

От имени и по поручению
правительства Топоа

ПОДПИСАНО

От имени и по поручению
правительства Оникса

ГЛАВА 6

ДОБАВЛЕНИЕ М

Персонал секции по приему экзаменов

- Главный экзаменатор. Возраст 48 лет. В прошлом прошел военную подготовку, 10 000 часов налета, в основном на больших транспортных воздушных судах. Был пилотом-инструктором. Являлся обладателем свидетельства линейного пилота авиакомпании, которое в настоящее время недействительно в связи с непригодностью по состоянию здоровья. Может экзаменовать по всем предметам, связанным с деятельностью членов экипажа.
- Экзаменатор 1. Возраст 46 лет. Бывший штурман авиакомпании, налетал 8000 часов на воздушных судах "Локхид Электра". Экзаменует при выдаче свидетельств линейных пилотов авиакомпании по предметам: аэронавигация, правила полетов, планирование полетов ОВД, маршрутное планирование полетов и метеорология.
- Экзаменатор 2. Возраст 30 лет. Бывший пилот сельскохозяйственной авиакомпании и пилот-инструктор. Имеет свидетельство пилота коммерческой авиации и квалификационную отметку о праве на полеты по приборам. Экзаменатор по всем предметам до уровня пилота коммерческой авиации и квалификационной отметки о праве на полеты по приборам. Проходит подготовку без отрыва от работы по маршрутному планированию полетов для больших реактивных транспортных воздушных судов и после проверки знаний на экзаменах и получения проходного балла получит разрешение на проведение экзаменов по данному предмету.
- Экзаменатор 3. Возраст 51 год. Бывший бортинженер на воздушных судах DC-10, потерял право на свидетельство по состоянию здоровья. До того, как стал бортинженером в ВВС, где служил сначала как инженер по техническому обслуживанию, а затем бортинженером, являлся квалифицированным преподавателем начальной школы с четырехлетним стажем работы. До потери годности по состоянию здоровья в течение семи лет работал в государственной национальной авиакомпании в качестве бортинженера. Экзаменует по техническим предметам при выдаче всех свидетельств членам летных экипажей и по авиационным правилам.
- Экзаменатор 4. Возраст 42 года. Бывший второй пилот воздушного судна Боинг-747, 12 000 часов налета, был командиром корабля на DC3 и "Фоккер Френдшип". Имеет действительное свидетельство пилота коммерческой авиации. Экзаменует по всем предметам при выдаче свидетельств членам летных экипажей.
- Главный экзаменатор по летной годности. Возраст 52 года. Имеет свидетельство специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов 1-й категории с квалификационными отметками по турбинным двигателям, поршневым двигателям и системам авиационного электронного и электрического оборудования. Раньше занимал пост инспектора по воздушным судам управления гражданской авиации и был выдвинут на нынешнюю должность. Может экзаменовать по всем предметам, связанным с техобслуживанием.
- Проверяющий летную подготовку. Возраст 28 лет. Имеет свидетельство пилота коммерческой авиации и квалификационную отметку о праве на полеты по приборам с отметкой о типе - двухдвигательных поршневых воздушных судах с максимальным весом до 5700 кг. Имеет действительную отметку пилота-инструктора и 3800 часов налета в качестве командира воздушного судна. До поступления на работу в управление гражданской авиации в качестве проверяющего летную подготовку работал в авиакомпании третьего разряда, выполняя полеты на двухдвигательных воздушных судах типа "Твин Оттер".

ГЛАВА 7

ДЕЙСТВИЯ, ПРЕДПРИНИМАЕМЫЕ В СВЯЗИ С ВЫДАЧЕЙ СВИДЕТЕЛЬСТВ

7.1 РАССМОТРЕНИЕ ЗАЯВЛЕНИЙ

7.1.1 Независимо от того, какой метод выдачи свидетельств может быть принят в государстве, работа, выполняемая отделом PEF завершается выдачей свидетельства. Рассмотрение администрацией просьбы о выдаче свидетельства начинается со дня подачи кандидатом официального заявления. Это делается путем заполнения формы заявления, раздаваемой кандидатом на получение свидетельств, в которой полномочный орган предлагает указать соответствующие данные, необходимые для вынесения решения о том, соответствует ли квалификация данного кандидата требованиям к получению свидетельства. Стандартные формы заявления о выдаче различных свидетельств и квалификационных отметок должны использоваться для упрощения процедуры составления заявлений и способствовать регистрации всех данных, требуемых полномочным органом по выдаче свидетельств. Количество этих форм непосредственным образом будет зависеть от числа заявлений о выдаче свидетельств, полученных в течение года. Кроме данных, указанных в заявлении, важно представить отделу PEF всю необходимую информацию.

7.1.2 Получив заявление, сотрудник отдела PEF убеждается в том, что оно составлено по полной форме, а если нет, то сразу же сообщает кандидату о том, что пропущено. Если заявление составлено по полной форме, оно может быть подшито в дело, заведенное на данного кандидата. Следующим шагом является регистрация других подробностей и подготовка к тому, чтобы дать заявлению ход. Этим всегда предполагается рассмотрение документов или оценка опыта, или же проверка результатов сдачи экзаменов с тем, чтобы определить, что кандидат полностью удовлетворяет всем требованиям, предъявляемым к получению или продлению свидетельства или квалификационной отметки. Информация о профессиональной квалификации кандидата с подробным изложением порядка выполнения им всех требований в сводной форме заносится в служебную записку или на стандартную форму и представляется начальнику отдела или другому должностному лицу для утверждения с целью выдачи свидетельства. В добавлении N приводятся несколько примеров, иллюстрирующих ведение делопроизводства и принятие необходимых решений.

7.2 ГОДНОСТЬ ПО СОСТОЯНИЮ ЗДОРОВЬЯ

7.2.1 В соответствии с требованиями, изложенными в Приложении 1, члены летного экипажа и диспетчеры воздушного движения должны удовлетворять определенным требованиям к годности по состоянию здоровья. До выдачи или продления свидетельства отдел по выдаче свидетельств должен убедиться в соответствии кандидата этому требованию. Члены врачебной комиссии назначаются Договаривающимися государствами в соответствии с положениями Приложения 1 для медицинского освидетельствования с целью установления годности кандидатов по состоянию здоровья. Эти члены врачебной комиссии должны иметь соответствующую подготовку, опыт и знать эксплуатационные и другие условия, относящиеся к определению годности кандидатов по состоянию здоровья для выполнения соответствующих обязанностей, связанных с летной работой.

7.2.2 В соответствии с требованиями, указанными в Приложении 1, заключение о годности по состоянию здоровья, представляемое назначенным членом врачебной комиссии, обычно передается на оценку врачам, работающим в полномочном органе по выдаче свидетельств. Эти врачи должны иметь опыт практической работы в области авиационной медицины. Несмотря на вышесказанное, в некоторых государствах назначаемые члены врачебной

комиссии имеют право не только проводить медицинское освидетельствование, но и устанавливать годность кандидата по состоянию здоровья для выполнения обязанностей, связанных с летной работой, и представлять свои рекомендации полномочному органу по выдаче свидетельств. Однако, если кандидат не удовлетворяет установленным требованиям, назначенный член врачебной комиссии рекомендует полномочному органу по выдаче свидетельств не выдавать или не продлевать медицинское заключение. Это не даст возможности кандидату продолжать пользоваться правами, предоставляемыми его свидетельством. В других случаях, когда представленный медицинский отчет рассматривается полномочным органом по выдаче свидетельств и обнаруживается, что состояние здоровья кандидата ниже установленных норм, он рассматривается как негодный по состоянию здоровья и временное заключение (если таковое выдано) считается недействительным. Подробная информация о медицинском освидетельствовании заносится в специальную форму, образец которой можно найти в Руководстве ИКАО по авиационной медицине (Doc 8984-AN/895), где содержится инструктивный материал для оказания помощи полномочным органам по выдаче свидетельств и членам врачебной комиссии при рассмотрении и оценке результатов медицинского освидетельствования.

7.2.3 Если специалист в области авиационной медицины предоставляет свои услуги полномочному органу по выдаче свидетельств на постоянной основе, то его основная функция заключается в оценке заключений, сделанных назначенными членами врачебной комиссии. Кроме того, этот специалист в области авиационной медицины должен выдавать специальные рекомендации в спорных случаях, когда в дополнение к эксплуатационным соображениям, связанным с выдачей свидетельства, требуется специальное мнение врача.

7.2.4 Результаты медицинских освидетельствований регистрируются и хранятся в медицинской секции. Отдел по выдаче свидетельств должен следить за тем, что каждое выданное свидетельство действительно, проверяя действительность медицинского заключения с точки зрения необходимой периодичности освидетельствования. Поэтому в личном деле обладателя свидетельства должна проставляться дата выдачи и дата следующего продления медицинского заключения. Обладателю свидетельства должны выдаваться четкие инструкции относительно порядка продления. В таких инструкциях, как правило, указывается, что для того, чтобы не было перерыва в действии медицинского заключения, очередное медицинское освидетельствование необходимо пройти не позднее, чем за месяц до даты следующего продления. Если до даты продления свидетельства возможности пройти медицинский осмотр не имеется, то на основании п. 1.2.5.2.3 Приложения 1 предоставляются специальные исключения.

7.2.5 Как коротко упоминалось в п. 7.2.3, иногда решение о годности по состоянию здоровья требует оценки с учетом эксплуатационных аспектов. Возникают ситуации, при которых состояние здоровья формально может быть ниже установленных требований, но, учитывая знания, навыки и опыт кандидата, и то, что это обстоятельство, возможно, не отразится на безопасности полетов, может быть принято оперативное решение и рекомендована выдача свидетельства. Правом принимать такое решение наделяется только директор. Информация по данному вопросу представлена в п. 1.2.4.8 Приложения 1.

7.3 ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТИ СВИДЕТЕЛЬСТВ, ВЫДАННЫХ ДРУГИМИ ГОСУДАРСТВАМИ

7.3.1 Перед рассмотрением вопроса о подтверждении действительности свидетельств необходимо установить, что означает термин "подтверждение действительности", когда он используется при выдаче свидетельств. Необходимо отметить, что существуют различия между приданием силы свидетельству и действиями по выдаче национального свидетельства обладателю иностранного свидетельства на основе взаимного признания. Действительность свидетельства должна подтверждаться на короткий период времени, который не должен превышать срока действия первоначально выданного свидетельства или, в случае свидетельства "постоянного" типа, срок действия медицинского заключения. После истечения периода времени, который может быть установлен произвольно и равняться, скажем, шести месяцам,

полномочный орган должен либо рассмотреть вопрос о выдаче своего аналогичного свидетельства, либо установить определенные правила, касающиеся поддержания квалификации и выдачи другого подтверждения действительности сроком еще на шесть месяцев. Каждый раз действительность свидетельства, выданного другим государством, должна проверяться с учетом требований к приобретенному за последнее время опыту, предъявляемых полномочным органом другого государства, выдавшим это свидетельство. Такая же проверка проводится и в отношении медицинского заключения. В основе этого вопроса лежит тот принцип, что государство должно осуществлять в отношении обладателей свидетельств, выданных другими государствами, такой же контроль, как и за своими гражданами, и обеспечивать поддержание безопасных уровней годности по состоянию здоровья и квалификации. Отметка о действительности свидетельств должна производиться в сертификате, который носится вместе с первоначальным свидетельством.

7.3.2 Вопрос о признании действительности свидетельства, выданного другим государством, по существу сводится к оценке технической квалификации и медицинского заключения обладателя свидетельства и либо принятию их полностью, либо установлению требований. Как правило, кандидат на подтверждение свидетельства сдает экзамен по местному авиационному праву и правилам. Любые другие требования будут зависеть от действующей практики подтверждения действительности свидетельств. Наиболее ограничивающим фактором, препятствующим проведению более мягкой политики по отношению к признанию свидетельства, выданного другим государством, является то, что государства не договариваются о требованиях к знаниям, необходимым для прохождения экзамена по технической подготовке. Этот критерий основывается на субъективном мнении и иногда такое мнение может показаться неоправданным или дискриминационным. Политика, проводимая в отношении подтверждения действительности свидетельств, должна основываться на опыте кандидата и на том, достаточно ли этого опыта с учетом задач, для выполнения которых ему требуется это подтверждение. Примеры, касающиеся проводимой государствами политики в отношении подтверждения действительности свидетельств, приводятся в добавлении О.

7.4 ОБСВОБОЖДЕНИЕ ОТ СДАЧИ ЭКЗАМЕНОВ И(или) ПРОВЕРКИ ЛЕТНОЙ ПОДГОТОВКИ ЛИЦ, ПРОШЕДШИХ ВОЕННУЮ ПОДГОТОВКУ

7.4.1 Преимущественное право на получение свидетельств лицами, прошедшими военную подготовку, не должно предоставляться автоматически, и с этой целью необходимо пройти определенные формальности. В ходе определения уровня квалификации устанавливается, свидетельства какой категории заслуживает кандидат, который информируется о принятом решении. Как правило, необходимо сдать письменный экзамен по некоторым предметам. В числе этих предметов первыми, возможно, будут авиационное право и правила. В добавлении Р приводится примерный порядок освобождения от экзаменов с указанием необходимой в таком случае документации.

7.5 ФОРМЫ, ДОСЬЕ И АРХИВЫ

7.5.1 Формы. Отделам по выдаче свидетельств необходимо иметь запас форм, предназначенных для упрощения административного процесса, связанного с подачей и рассмотрением заявлений, регистрацией данных и выдачей свидетельств. Несколько примерных форм заявлений приводятся в добавлении Q.

7.5.2 Документация и досье. На каждого обладателя свидетельства необходимо завести личное дело, куда подшивается вся корреспонденция, заявления, характеристики, результаты экзаменов, а также вся документация, касающаяся выдачи свидетельств. Для облегчения поиска нужной информации и в статистических целях полезно иметь карточный алфавитный указатель, в котором на карточках содержатся данные о каждом владельце свидетельства. В некоторых государствах в настоящее время используются системы ЭВМ и формы заявлений и свидетельств закладываются в машину и выдаются в виде распечаток. Государства могут использовать в личных делах отдела PEL буквенные коды, приведенные в добавлении R.

7.5.3 Архивы. Личные дела, связанные с выдачей свидетельств, не должны уничтожаться при жизни обладателя свидетельства, но даже и после его смерти специалистам, занимающимся историей авиации, могут потребоваться некоторые данные, особенно, если данное лицо было заметной фигурой в авиации. Однако доступ к такой информации должен тщательно контролироваться, так как личные дела, хранящиеся в отделе PEL, должны быть строго конфиденциальными. Личные дела, не используемые в течение пяти лет в связи с истечением срока действия свидетельств или по другим причинам, могут быть закрыты, но должны храниться в течение десяти лет, затем они либо сдаются в архив, либо уничтожаются. Государство не должно испытывать трудностей с выбором подходящих методов хранения документации.

ГЛАВА 7

ДОБАВЛЕНИЕ N

Рассмотрение заявлений о выдаче свидетельств

В примерах, приведенных в настоящем добавлении, подробно рассматриваются некоторые характерные особенности, связанные с порядком рассмотрения заявлений о выдаче свидетельств.

- Пример 1. Заявление о выдаче свидетельства пилота-любителя.
- Пример 2. Заявление о выдаче свидетельства пилота коммерческой авиации; проверка документов.
- Пример 3. Действия, предпринимаемые государством, не имеющим официального отдела PCL.

Пример 1. Заявление о выдаче свидетельства пилота-любителя

1. Кандидат заполняет форму 1399 "Заявление о выдаче свидетельства/квалификационной отметки члена летного экипажа". Заполненная форма заявления, свидетельство пилота-любителя, летная книжка и сбор в сумме 28,00 долларов США сдаются делопроизводителю отдела PEL. Кандидату дается расписка в получении 28,00 долл. США и сообщается, что на оформление свидетельства уйдет два дня, и ему будет сообщено о дате прохождения проверки летной подготовки. Кандидат отвечает, что он уже прошел проверку летной подготовки. Делопроизводитель внимательно просматривает документы и находит отметку о том, что кандидат проходил подготовку в официально утвержденном училище. Делопроизводитель извиняется за допущенную ошибку и отмечает для себя, что кандидату нужно вернуть 18,00 долл., которые взимаются только за проверку летной подготовки, и объясняет, что 10,00 долл. взимаются за выдачу свидетельства. Далее кандидату сообщается, что свидетельство будет выслано по почте в течение семи дней, при условии соблюдения всех требований, включая результаты медицинского освидетельствования.
2. Затем делопроизводитель отдела PEL предпринимает следующие действия:
 - a) регистрирует данные из заявления в картотеке;
 - b) прикрепляет к заявлению листочек с надписью "недостает результатов медицинского освидетельствования" и подписывает заявление кандидата в его личное дело, затем откладывает личное дело в корзину для документов, находящихся на контроле;
 - c) через два дня, просматривая находящиеся на контроле документы, отмечает, что результаты медицинского освидетельствования еще не получены. Звонит в медицинскую секцию, из медицинской секции сообщают, что медицинская справка на данного кандидата от назначенного члена врачебной комиссии не получена;
 - d) делопроизводитель составляет письмо кандидату, в котором он сообщает, что его медицинская справка еще не получена;
 - e) на четвертый день кандидат звонит в секцию выдачи свидетельств и сообщает, что, как ему сообщили, медицинская справка была выслана по почте семь дней назад;
 - f) на пятый день медицинская справка получена и кандидат признается годным по состоянию здоровья;
 - g) делопроизводитель вносит в картотеку данные о сроках действия медицинского заключения, заполняет на пишущей машинке бланк свидетельства и передает его начальнику отдела PEL на подпись;
 - h) свидетельство пересылается по почте кандидату.

Пример 2. Проверка документов в связи с заявлением
о выдаче свидетельства пилота коммерческой авиации.

1. Используйте контрольный перечень с тем, чтобы убедиться, что все требования к налету выполнены и проверки летной подготовки пройдены. Примечание. Если кандидат проходил подготовку в официально утвержденном училище, то из этого училища должен быть получен документ, удостоверяющий, что курсант закончил полный курс обучения. (В этом случае вместо 200 часов нужно иметь 150 часов налета).
2. Ознакомьтесь с замечаниями проверяющего с тем, чтобы в случае обнаружения каких-либо недостатков обратить на них внимание главного проверяющего летную подготовку.
3. Проверьте экзаменационную карточку с тем, чтобы убедиться в том, что зачтены результаты пяти сданных письменных экзаменов и все эти результаты действительны. Сделайте соответствующую запись в проверочном перечне. Это очень важно и забывать об этом нельзя.
4. Запросите из регионального подразделения личное дело кандидата как обладателя свидетельства пилота-любителя, если оно еще не получено.
5. Проверьте запись о налете в ночное время и при необходимости убедитесь в правильности записи, сделанной региональным проверяющим летную подготовку.
6. Убедитесь, что сбор уплачен.
7. Произведите в нижней части формы MOT 1399 следующую запись:
"Выдать свидетельство пилота коммерческой авиации серии А" при наличии медицинского заключения и квалификационной отметки бортрадиста. При необходимости произвести запись о других квалификационных отметках или налете в ночное время. Подпишите, проставьте дату, зарегистрируйте в журнале. Передайте делопроизводителю, занимающемуся выдачей свидетельств.

Примечание. Делопроизводитель, занимающийся выдачей свидетельств, проверяет наличие медицинских заключений и вносит соответствующие отметки при заполнении бланка свидетельства.

Пример 3. Действия, предпринимаемые государством,
не имеющем официального отдела PFI.

1. Ответственность за выдачу свидетельств возлагается на должностное лицо, занимающееся общими эксплуатационными вопросами, в число которых входят:
 - a) требования к аэродромам;
 - b) проведение проверки летной подготовки при выдаче свидетельств пилота-любителя;
 - c) инспектирование авиации общего назначения;
 - d) инспектирование полетов на самолетах сельскохозяйственной авиации;
 - e) безопасность полетов; и
 - f) выдача свидетельств.
2. Данное государство выдает свои собственные свидетельства до категории линейного пилота авиакомпаний включительно по аналогии со свидетельствами других Договаривающихся государств. По мере необходимости, оно также подтверждает свидетельство, выданное другим государством.
3. Государство только проводит экзамены и проверки летной подготовки с целью выдачи свидетельств пилота-курсанта и пилота-любителя.
4. Рекомендация о прохождении письменного экзамена и проверки летной подготовки должна исходить в письменной форме от старшего инструктора местного аэроклуба.
5. Кандидат в письменной форме просит сотрудника по выдаче свидетельств личного состава о проведении с ним собеседования.
6. Порядок сдачи экзаменов и прохождения проверки летной подготовки оговаривается устно между сотрудником по выдаче свидетельств личного состава, кандидатом и представителем аэроклуба.
7. Никакого сбора не взимается.
8. Документация: сводка результатов сдачи экзаменов на получение свидетельства, результаты медицинского освидетельствования и отчет о прохождении проверки летной подготовки.
9. Выдается свидетельство, в регистрационную книгу заносится дата и другие данные и заводится карточка для картотеки обладателей свидетельств.

Образец
подписи
кандидата

--

УПРАВЛЕНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

ЗАЯВЛЕНИЕ О ВЫДАЧЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА/КВАЛИФИКАЦИОННОЙ
ОТМЕТКИ ЧЛЕНА ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА(Для каждого свидетельства или
квалификационной отметки исполь-
зуйте отдельный бланк)(Информация общего характера
приведена на обороте)

Фамилия Имя, отчество

Домашний адрес:

Почтовый адрес:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Домашний телефон

Рабочий телефон

В НАСТОЯЩЕМ ЗАЯВЛЕНИИ против наименования соответствующего свидетельства или квалифи-
кационной отметки поставьте крестик:

<input type="checkbox"/> Свидетельство пилота-курсанта (самолет)	<input type="checkbox"/> Свидетельство бортинженера-курсанта
<input type="checkbox"/> Свидетельство пилота-любителя (самолет)	<input type="checkbox"/> Свидетельство бортинженера
<input type="checkbox"/> Свидетельство пилота коммерческой авиации (самолет)	<input type="checkbox"/> Квалификационная отметка пилота-инструктора категории (самолет)
<input type="checkbox"/> Свидетельство старшего пилота коммерческой авиации (самолет)	<input type="checkbox"/> Квалификационная отметка пилота-инструктора категории (вертолет)
<input type="checkbox"/> Свидетельство линейного пилота авиакомпаний (самолет)	<input type="checkbox"/> Квалификационная отметка о праве на полеты по приборам (самолет) класса
<input type="checkbox"/> Свидетельство пилота-курсанта (вертолет)	<input type="checkbox"/> Квалификационная отметка о праве на буксировку планеров
<input type="checkbox"/> Свидетельство пилота-любителя (вертолет)	<input type="checkbox"/> Квалификационная отметка пилота сельскохозяйственной авиации
<input type="checkbox"/> Свидетельство пилота коммерческой авиации (вертолет)	<input type="checkbox"/> Квалификационная отметка о праве на производство авиационно-химических работ
<input type="checkbox"/> Свидетельство пилота коммерческой авиации (планер)	<input type="checkbox"/> Квалификационная отметка о праве на полеты по компасу
<input type="checkbox"/> Свидетельство пилота коммерческой авиации (свободный аэростат)	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Свидетельство штурмана-курсанта	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Свидетельство штурмана	<input type="checkbox"/>

(Для получения квалификационной отметки бортрадиста используйте форму 1312)

Место рождения Дата рождения Национальность

Отказывали ли Вам когда-либо в выдаче или продлении свидетельства члена
летного экипажа? Да/Нет

Укажите данные, касающиеся свидетельства члена летного экипажа, имевшегося у Вас

ранее: (тип свидетельства) (свидетельство №) (дата истечения срока действия)

Медицинский осмотр (осмотры) для получения свидетельства пройден
(укажите тип сви- (дата)
детельства)ПРОВЕРКА ЛЕТНОЙ ПОДГОТОВКИ/ПРАКТИЧЕСКИЕ ЭКЗАМЕНЫ: мною выполнены все остальные тре-
бования на получение вышеуказанного свидетельства/квалификационной отметкии я прошу разрешить мне пройти
проверку летной подготовки на на воздушном судне типа
(указать аэродром)Название клуба/училища: Курсант официально утвержден-
ного училища: ДА/НЕТУДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что минимальные требования
к полету выполнены:..... (фамилия инструктора (печатными буквами)) (Подпись инструктора и его
категория)

К заявлению прилагаю сбор в сумме долл. США Другие документы:

Подпись кандидата: Дата:

Заключение инструктора:

ЗАПОЛНЯЕТСЯ В РЕГИОНАЛЬНОМ ИЛИ ЦЕНТРАЛЬНОМ ОТДЕЛЕ						
Свидетельство или квалификационная отметка	Дата выдачи	Сбор	Расписка №	Действительно		ПРИМЕЧАНИЯ
				с	по	

В региональном отделе данные В центральном отделе данные
внесены внесены

ИНФОРМАЦИЯ ОБЩЕГО ХАРАКТЕРА

Требования к выдаче соответствующих свидетельств и квалификационных отметок членов летного экипажа содержатся в Правилах гражданской авиации и в Распоряжении по гражданской авиации.

Шкала сборов определяется Правилами гражданской авиации 1953 года (часть XV). Подробную информацию можно получить в региональных подразделениях.

Заявление об освобождении от прохождения проверки летной подготовки или сдачи практических экзаменов следует представлять в письменной форме с подробным изложением всех необходимых данных вместе с летной (летными) книжкой (книжками) кандидата.

Перед подачей заявления о прохождении проверки летной подготовки кандидат должен иметь требуемый налет часов и представить проверяющему летную подготовку в период прохождения проверки правильно заполненную и должным образом заверенную летную книжку, справку о результатах сдачи экзаменов и свидетельство пилота.

Заявления должны направляться в соответствующие региональные подразделения вместе с требуемой суммой сборов.

Во время прохождения проверки летной подготовки предъявить результаты сдачи письменного экзамена.

ПОТЕРЯ СБОРА

Кандидат теряет сбор, уплачиваемый за прохождение проверки летной подготовки в следующих случаях:

- а) в случае неявки кандидата в день проведения проверки;
- б) если кандидат не выполнил подробных требований к времени налета и проверка летной подготовки не может быть проведена в намеченные сроки;
- в) если в установленные сроки региональное подразделение не информируется о намерении кандидата отказаться от прохождения проверки летной подготовки, в отношении которой он подавал заявление.

О Б Р А З Е Ц
СВИДЕТЕЛЬСТВО ПИЛОТА КОММЕРЧЕСКОЙ АВИАЦИИ (САМОЛЕТ)
ПЕРЕЧЕНЬ ВОПРОСОВ ДЛЯ ОЦЕНКИ ЛЕТНОЙ КВАЛИФИКАЦИИ

ФАМИЛИЯ ИМЯ, ОТЧЕСТВО ВОЗРАСТ (18):

Имеет свидетельство № и квалификационную отметку бортра-
диста, действительную до

ОПЫТ: Общий налет (200): В качестве командира воздушного судна (100):
.....

Налет по приборам (10): Налет с инструкторо- Наземная
ром (5): подготовка:

Налет в ночное время (10): ... Налет с инструкторо- В качестве командира
ром: воздушного судна
(5)

Производство взлетов и посадок в ночное время в качестве
командира воздушного судна (10):

Налет с инструктором в качестве В качестве командира
штурмана (10): воздушного судна (20): ВСЕГО (30): ...

Фамилия штурмана-инструктора Категория:

ЗНАНИЯ: РЕЗУЛЬТАТЫ СДАЧИ ЭКЗАМЕНОВ ДЕЙСТВИТЕЛЬНЫ ДО

Допущен к проверке летной подготовки: Проверяющий/...../.....

ГОДЕН ПО СОСТОЯНИЮ ЗДОРОВЬЯ с:/...../..... ВЫДАНО НА МЕСТЕ: ДА/НЕТ

Примечание. Цифры в скобках означают минимальные требования.

ГЛАВА 7

ДОБАВЛЕНИЕ 0

Подтверждение действительности свидетельств, выданных другими государствами

- Пример 1. Образец формы заявления о подтверждении свидетельства
- Пример 2. Порядок подтверждения действительности свидетельств пилотов, выданных другими государствами, применительно к правам пилота-любителя
- Пример 3. Порядок ведения делопроизводства при подтверждении свидетельств, выданных другими государствами

Пример 1. Заявление о подтверждении свидетельства члена
летного экипажа и(или) квалификационной отметки

УПРАВЛЕНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Форма 1351

**ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОДТВЕРЖДЕНИИ СВИДЕТЕЛЬСТВА ЧЛЕНА ЛЕТНОГО
ЭКИПАЖА И(ИЛИ) КВАЛИФИКАЦИОННОЙ ОТМЕТКИ**

Фамилия, имя, отчество: _____
 Дата рождения: _____ Место рождения: _____ Националь-
 ность: _____
 Адрес в другой стране: _____
 Адрес (УКАЗАТЬ СТРАНУ) _____

ПРИМЕЧАНИЕ. Лица, которым подтверждается свидетельство, должны принять во внимание то, что о любом изменении адреса немедленно уведомляется директор управления гражданской авиации по адресу (УКАЗАТЬ СТРАНУ) _____

К настоящему заявлению необходимо приложить свидетельство или свидетельства, которые подлежат подтверждению, и летные книжки члена летного экипажа.

Предполагаемое время пребывания в (УКАЗАТЬ СТРАНУ) _____

Заявление кандидата:

Настоящим прошу подтвердить прилагаемое(ые) свидетельство(а)/квалификационную(ые) отметку(и), выданное(ые): _____

Свидетельство	Номер	Действительно до	Отметки и т.д.

Квалификационные отметки (воздушное судно/радио)

Мне известно, что я, как член летного экипажа, не могу воспользоваться только правами, предоставляемыми моим свидетельством, которые могут быть ограничены директором управления гражданской авиации _____ (УКАЗАТЬ СТРАНУ)

Подпись кандидата: _____

Дата: _____

ЗАПОЛНЯЕТСЯ ТОЛЬКО ОФИЦИАЛЬНЫМИ ЛИЦАМИ

Свидетельство или квалификационная отметка	Требования к опыту	Дата	Примечание

Пример 2. Порядок подтверждения свидетельств пилотов, выданных
другими государствами, применительно к правам пилота-любителя

Ниже приводится информация, предназначенная для обладателя свидетельства пилота, выданного Договаривающимся государством ИКАО, который просит о подтверждении такого свидетельства для использования в *..... с предоставлением прав только пилота-любителя.

Заявление с просьбой о подтверждении подается в региональное отделение управления гражданской авиации*..... по форме МОТ 1351. К заявлению прилагается свидетельство кандидата и сбор в сумме долл.

От кандидата требуется сдать письменный экзамен, в котором затрагиваются определенные аспекты технических знаний, которые особенно необходимы для производства полетов в *..... . Данный экзамен подразделяется на две части, первая часть состоит из вопросов, на которые имеется несколько вариантов ответов, и которые даются без использования каких-либо источников. Вторая часть экзамена состоит из вопросов эксплуатационного характера, требующих краткого ответа, при ответе на которые нужно использовать справочник по визуальным полетам, экземпляр которого вместе с соответствующими картами предоставляется в распоряжение кандидата на время сдачи экзамена.

Если кандидат допущен к работе с бортовыми средствами радиосвязи, то для подтверждения этого права требуется только заявление о неразглашении тайны. Однако, если кандидат не имеет такого допуска, то вначале он должен пройти соответствующие проверки до того, как указанное право может быть добавлено в сертификат о подтверждении действительности.

Поскольку в первую очередь иностранный пилот, как правило, обращается в аэроклубы и летные училища, эти организации могут оказать ему значительную помощь, предоставляя информацию о действующем порядке и соответствующем материале, который ему следует изучить перед сдачей экзамена.

ПЕРЕЧЕНЬ СПРАВОЧНОГО МАТЕРИАЛА

ЧАСТЬ I

Правила гражданской авиации (1953 год)

- № 25 Документы, которые следует иметь на борту воздушного судна.
- № 38 Минимальные безопасные высоты.
- № 48 Пассажиры, перевозка которых запрещается при выполнении определенных полетов.
- № 235 Права и требования к приобретенному за последнее время опыту - Свидетельство пилота-любителя.

*Указать местонахождение отделов по выдаче свидетельств того или иного государства.

Распоряжение по гражданской авиации № 1. - Производство полетов: общая информация.
Правила полетов по ПВП.
Аэродромные метеорологические минимумы.

Сборник аэронавигационной информации* -

Руководство по планированию

Раздел AGA

Отметка о номере эксплуатационной группы.

Раздел MET

Метеорологическое обслуживание.

Раздел RAC

Порядок установки высотомера

Магнитный курс/требования к высоте

ЧАСТЬ II

Справочник по визуальным полетам

Все разделы

Радионавигационная карта RNC 1

Радионавигационные карты района аэродрома

Визуальные карты района аэродрома

*Укажите государство

Пример 3. Порядок ведения делопроизводства при подтверждении
свидетельств, выданных другими государствами

Письменные запросы о порядке подтверждения применительно к уровню
свидетельства пилота-любителя

См. прилагаемый образец письма и циркуляра о подтверждении. Текст письма может быть в незначительной степени изменен, но это письмо является в достаточной степени стандартным вариантом ответа.

Собеседование с пилотами, прибывающими в*, которые хотят подтвердить
свои иностранные свидетельства пилота коммерческой авиации или свидетельства
более высокой категории до уровня свидетельства, действующего в*

Правило 1. За исключением особых случаев мы будем производить первоначальное под-
тверждение свидетельств до категории свидетельства пилота коммерческой авиации.
Последующее повышение категории до уровня старшего пилота коммерческой авиации (или
до категории свидетельства линейного пилота авиакомпании) производится после 100 часов
налета по маршруту в ...*) и получения от компании удостоверения, подтверждающего
квалификацию, в котором указывается, что он достоин выдачи ему в ...* свидетельства
старшего пилота коммерческой авиации и свидетельства линейного пилота авиакомпании.

Примечание. Пилот, имеющий в свидетельстве старшего пилота коммерческой авиации
соответствующую квалификационную отметку о праве на полеты по приборам и значитель-
ный опыт работы за рубежом, сдает специальный экзамен по законодательным положениям.
Экзамен называется "Правила и процедуры УВД" и объединяет вопросы, касающиеся законо-
дательных положений, относящихся к свидетельству старшего пилота коммерческой авиа-
ции, свидетельству линейного пилота авиакомпании и квалификационной отметке о праве
на полеты по приборам.

Особенно важно, чтобы сотрудник, занимающийся выдачей свидетельств, дал
правильную информацию возможным кандидатам в подтверждение свидетельств и ясно указал
на то, что категория свидетельства присваивается после оценки и принятия решения
начальником отдела PEL.

Процедура

1. Всегда необходимо производить общий анализ летных книжек и свидетельств
применительно к категории свидетельства, на которую претендует пилот. (Такой анализ
следует делать в том случае, когда лицо, имеющее свидетельство пилота коммерческой
авиации, претендует на получение свидетельства более высокой категории).
2. Снимайте фотокопии со всех свидетельств, выданных другими государствами.
3. Если данных о свидетельстве, предназначенных для включения в форму для
проведения анализа, слишком много, то они записываются для информации на отдельном
листе. (Эта информация может оказаться очень полезной в дальнейшем, когда потребуются
дополнительные данные о его квалификации).
4. Выясните у пилота, в какой компании он работал (запишите названия компаний), в те-
чение какого времени, какие полеты выполнялись и на каких типах воздушных судов.
Узнайте также, получал ли он свидетельство пилота-любителя впервые в той же самой
стране, в которой ему выдали свидетельство пилота коммерческой авиации; это особенно
важно при определении требований к экзаменам для обладателя свидетельства пилота
коммерческой авиации, выданного FAA США. ВСЕ ДАННЫЕ ЗАПИСЫВАЙТЕ. Нет необходимости
включать все эти данные в рекомендацию (за исключением только важной информации), но
они полезны для получения общей картины в отношении опыта кандидата.

*Чтобы закончить предложение, вставьте название государства.

5. Как правило, сдача экзамена по авиационному праву и публикациям является необходимой. Пилоты вертолета должны кроме этого экзамена сдать экзамен по летно-эксплуатационным характеристикам вертолетов. Готовых правил для персонала отдела PCL в отношении разработки рекомендации, с которой сразу бы согласились главный экзаменатор, главный проверяющий летную подготовку и начальник отдела PCL, не существует; необходимо выслушивать кандидатов, запоминать, что они говорят, узнавать о производстве полетов и требованиях других стран, определяя виды полетов, которые должны выполняться пилотом, с учетом того, позволит ли это ему приобрести основу для постоянно растущего опыта в области коммерческой авиации.

Хотя, как правило, пилот, имеющий более 1500 часов налета, может освобождаться от сдачи четырех экзаменов из пяти, а также от проверки летной подготовки, если он имеет по крайней мере 1200 часов непрерывного налета на самолетах коммерческой авиации.

Пилот, имеющий несколько сотен часов налета, например, 500, скорее всего будет освобожден только от сдачи экзамена по "Основным принципам полета".

(Образец)

УПРАВЛЕНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Уважаемый г-н,

Благодарю Вас за письмо от 30 июня 1980 года, касающееся подтверждения
Вашего свидетельства пилота-любителя, выданного ФАА США, для использования в
.....*. Как правило, действительные свидетельства, выданные другими государ-
ствами, могут легко подтверждаться для использования в течение короткого периода време-
ни в, и для этого необходимо сдать небольшой письменный экзамен по авиа-
ционному праву и публикациям. Образец циркуляра, касающегося процедуры подтверждения,
прилагается для Вашего сведения.

Предлагается, что по прибытии в* Вы представите Вашу лет-
ную книжку и свидетельство для оценки региональным представителям в+,
.....+ или+. Они выдадут Вам необходимые публикации с тем, чтобы
Вы могли их изучить и подготовиться к сдаче экзамена.

Надеюсь эта информация будет для Вас полезной.

Искренне Ваш,

Приложение:

*Укажите государство

+Укажите места расположения региональных отделений.

ГЛАВА 7

ДОБАВЛЕНИЕ Р

Квалификация военнослужащих

- Пример 1. Подготовка и порядок освобождения от сдачи экзаменов военнослужащих, подавших заявление о выдаче гражданских свидетельств и квалификационных отметок
- Пример 2. Примерная рекомендация
- Пример 3. Образец письма, касающегося освобождения от экзаменов.

Пример 1. Подготовка и порядок освобождения от сдачи экзаменов
военнослужащих, подавших заявление о выдаче гражданских
свидетельств и квалификационных отметок

Для получения гражданских свидетельств существует следующий порядок освобождения кандидатов от сдачи экзаменов:

Гражданское свидетельство/
квалификационная отметка

Пилот-любитель

Пилот коммерческой авиации

Свидетельство старшего пилота
коммерческой авиации/линейного
пилота авиакомпании

Военная квалификация

Подтверждение военными властями того, что кандидат успешно прошел основной этап летной подготовки. Освобождение от сдачи всех экзаменов и проверки летной подготовки.

Подтверждение военными властями того, что кандидат успешно прошел курс летной подготовки и ему выдано свидетельство военного летчика.

Кандидаты освобождаются от сдачи экзаменов по всем дисциплинам, кроме следующих:

1. Авиационное право и публикации.
2. Летно-эксплуатационные характеристики воздушных судов.

Транспортная и военно-морская авиация

Командиры воздушных судов, проходившие службу в указанных подразделениях и имеющие категорию "А", "В" или "С", освобождаются от сдачи экзаменов по следующим предметам:

1. Метеорология.
2. Приборное оборудование.

Примечание. Кандидаты, не относящиеся к командному составу, должны сдать все экзамены.

Ударная авиация

Кандидаты, относящиеся к этим подразделениям и имеющие категории 2, 3 или 4. (Примечание. Указанные категории соответствуют категориям "С", "В" и "А" транспортной/военно-морской авиации). Кандидаты, имеющие указанную квалификацию, освобождаются от сдачи следующих экзаменов:

1. Метеорология.
2. Приборное оборудование.

Инструкторы по летной подготовке

Инструкторы по летной подготовке освобождаются от сдачи следующих экзаменов:

1. Метеорология.
2. Приборное оборудование.

Проверка летной подготовки

Все кандидаты независимо от прохождения службы в тех или иных подразделениях освобождаются от проверки летной подготовки на основании Порядка прохождения проверки летной подготовки в соответствии с документом СА 30, добавление III. Проверка летной подготовки должна проводиться военным инструктором.

Свидетельство штурмана

Освобождение от экзамена и проверка летной подготовки производится после рассмотрения заявления.

Квалификационная отметка о праве на полеты по приборам

Кандидаты должны представить справку о прохождении курса подготовки "Уингс". Освобождаются от сдачи экзаменов по следующим дисциплинам:

1. Самолетовождение - ППП.
2. Приборы и навигационные средства.
3. Азбука Морзе (восприятие на слух).

Проверка летной подготовки

Освобождаются от проверки летной подготовки на получение квалификационной отметки о праве на полет по приборам кандидаты, представившие справку о прохождении в последние 90 дней проверки на получение квалификационной отметки ВВС о праве на полеты по приборам с высшей оценкой. Кандидатам, не сумевшим представить такую справку, будет предложено пройти проверку летной подготовки на получение квалификационной отметки о праве на полеты по приборам на гражданских воздушных судах.

Квалификационная отметка пилота-инструктора

После рассмотрения заявления старший проверяющий летную подготовку присваивает соответствующую категорию.

Пример 2. Примерная рекомендация

Вопрос касается: Д.К.Майкла

Г-н Майкл в настоящее время является штурманом ВВС Топаз. В сентябре 1976 года ему было выдано свидетельство штурмана ВВС и до декабря 1979 года в качестве штурмана категории "В" он летал на самолетах типа "Орион". В настоящее время он летает на самолетах типа "Геркулес" и имеет категорию "С".

Учитывая его большой опыт работы, я рекомендую освободить его от сдачи экзаменов по следующим штурманским дисциплинам:

Общие принципы работы штурмана
Прокладка маршрута
Планирование полета
Метеорология
Приборы
Астрономическая навигация
Навигационные средства.

Зачет действителен до 31 июля 1984 года, и, кроме того, ему необходимо сдать экзамен по авиационному праву и публикациям.

В дополнение к прохождению необходимого медицинского осмотра рекомендуется, чтобы ко времени подачи заявления о выдаче свидетельства у него имелось 10 часов налета в качестве штурмана за последние 12 месяцев.

Пример 3. Образец письма, касающегося освобождения от экзаменов

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
УПРАВЛЕНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Уважаемый Г-н,

Благодарю Вас за письмо от 21 мая 1980 года, касающееся освобождения от экзаменов на получение свидетельства пилота коммерческой авиации (самолет). Ваша квалификация и опыт рассмотрены и мне доставляет удовольствие сообщить Вам, что Вы освобождаетесь от сдачи экзаменов по следующим дисциплинам:

Общие принципы самолетовождения
Метеорология
Летно-технические данные воздушных судов (самолет)
Принципы полета (самолет)

Зачет по данным предметам действителен до 30 июня 1982 года, и Вам необходимо сдать экзамены по авиационному праву и публикациям и летно-техническим характеристикам воздушных судов (самолеты).

Кроме того, для получения свидетельства пилота коммерческой авиации Вам необходимо пройти полное медицинское освидетельствование у официально назначенного члена врачебной комиссии.

Вы можете быть освобождены от проверки летной подготовки на получение свидетельства пилота коммерческой авиации, проводимой управлением гражданской авиации, при условии, что при подаче заявления на получение свидетельства Вы представите летную книжку, в которой подтверждается Ваш налет часов за последнее время.

Сумма сбора за выдачу свидетельства пилота коммерческой авиации составляет 8 долл., и Ваша летная книжка возвращается вместе с формой заявления о выдаче свидетельства.

Искренне Ваш,

Приложение:

ГЛАВА 7

ДОБАВЛЕНИЕ Q

Образцы форм заявлений

- Пример 1. Заявление о выдаче свидетельств членов летного экипажа
- Пример 2. Заявление о подтверждении свидетельств членов летного экипажа
- Пример 3. Заявление о допуске к сдаче письменного экзамена для получения свидетельства пилота-любителя
- Пример 4. Заявление о допуске к сдаче экзамена (исключая свидетельство пилота-любителя)
- Пример 5. Заявление о продлении свидетельства члена летного экипажа

PL Vol. 1
3 - 4

DOT FILE NUMBER
SB02
V 0
▶ SUBMIT IN DUPLICATE ◀

1. To be accompanied by evidence not exceeding what the requirements with respect to age, full name, 17 or 18 y.o. med. all illness, knowledge, experience, skill and items See by Civilian and Airline Transport Pilot licenses, Flight Navigator and Flight Engineer, evidence applications shall be submitted to the Regional Superintendent Air Regulations. Applications for all other licenses may be submitted to a Department of Transport Authorized Person at a high school or club or the appropriate Regional Superintendent Air Regulations.

2. Applicant must complete parts A and D of the application only.

3. Indicate the type of license and category of aircraft desired by placing X in the appropriate square(s).

4. Birth or Baptismal certificate or citizenship documents as applicable shall accompany the application unless submitted for a previous permit or license.

PART A - PLEASE PRINT IN INK OR TYPE										100 LICENCE APPLIED FOR		
FULL CHRISTIAN NAME (LAST FIRST MIDDLE)					SURNAME					GUNNER PILOT ULTRA LIGHT GYROPLANE PILOT FIVE BALLON PILOT PRIVATE PILOT AERONAUT CATEGORY HELICOPTER CATEGORY GYROPLANE CATEGORY COMMERCIAL PILOT AERONAUT CATEGORY HELICOPTER CATEGORY BANNER COMMERCIAL PILOT AIRLINE TRANSPORT PILOT AERONAUT CATEGORY HELICOPTER CATEGORY FLIGHT NAVIGATOR FLIGHT ENGINEER		
AGE					APT NO		TELEPHONE NO					
CITY/TOWN					PROVINCE					800 POSTAL CODE		
DATE OF BIRTH			PLACE OF BIRTH			SEX		M			F	
CITY/TOWN			DATE OF LAST MEDICAL			MEDICAL CATEGORY		B30			B30	
LICENCE VALIDATION CERTIFICATE					LICENCE HELD		YES		NO		STUDENT PILOT PERMIT	
YES					NO		NUMBER		NUMBER		NUMBER	
LOG BOOK CERTIFIED					NAME OF SCHOOL OR CLUB					APPROVED COURSE (Pilot's and Commercial Pilot's only) YES NO		
YES					NO					DATE OF ENROLMENT		
YES					NO					D M Y		

Details of experience (Applicant must complete the reverse side of this form)

D M Y
 SIGNATURE OF APPLICANT

PART B - CERTIFICATION OF LICENCE PRIVILEGES BY AUTHORIZED PERSON						
CERTIFICATION WAS MADE ON		FOR A	LICENCE	CATEGORY CLASS	BLANKET TYPE RATING OF	LAB.
D	M	Y				
ON LPS3 AND LIST ANY ADDITIONAL E.O. TYPE RATINGS MIGHT ETC1						
BY						
PRINT NAME		SIGNATURE OF AUTHORIZED PERSON		LICENCE NO.	ORGANIZATION	

PART C. FOR DEPARTMENTAL USE ONLY																																									
810 LAST VALID MEDICAL				740 LAST 3 RAY				380 LAST ECG				730 LAST AUDIOGRAM				830 MEDICAL CATEGORY				AGA		490 LICENSE FEE PAID		RECEIPT NO																	
D		M		Y		D		M		Y		D		M		Y		D		M		Y		1		2		3		4		5									
TEST CODE				TEST TYPE				REGION				DATE				FEE				PL TEST				MARKS				QUOTE REFERENCE FOR WAIVER OF 1 LICENSE FEE _____ 2 EXAMINATIONS _____ 3 FLIGHT TEST _____ 4 BRL CONDUCTED BY _____ AND COPY ON FILE FOR 501 CERTIFICATE OF COMPETENCY OR LETTER OF RECOMMENDATION YES _____ NO _____ FOR GLOIDE ULTRALIGHT CRYOLAMP FREE BALLOON FLIGHT NAVIGATOR AND FLIGHT ENGINEER LICENSE OR 501 FLIGHT TEST REPORT FOR ALL OTHER FLIGHT CENR LICENSES ON FILE													
CATEGORY				INSTRUMENT RATING VALUED TO				CLASS				GROUP				501 502 503 504 505 506 507 508 509 510 511 512 513 514 515 516 517 518 519 520 521 522 523 524 525 526 527 528 529 530 531 532 533 534 535 536 537 538 539 540 541 542 543 544 545 546 547 548 549 550 551 552 553 554 555 556 557 558 559 560 561 562 563 564 565 566 567 568 569 570 571 572 573 574 575 576 577 578 579 580 581 582 583 584 585 586 587 588 589 590 591 592 593 594 595 596 597 598 599 600 601 602 603 604 605 606 607 608 609 610 611 612 613 614 615 616 617 618 619 620 621 622 623 624 625 626 627 628 629 630 631 632 633 634 635 636 637 638 639 640 641 642 643 644 645 646 647 648 649 650 651 652 653 654 655 656 657 658 659 660 661 662 663 664 665 666 667 668 669 670 671 672 673 674 675 676 677 678 679 680 681 682 683 684 685 686 687 688 689 690 691 692 693 694 695 696 697 698 699 700 701 702 703 704 705 706 707 708 709 710 711 712 713 714 715 716 717 718 719 720 721 722 723 724 725 726 727 728 729 730 731 732 733 734 735 736 737 738 739 740 741 742 743 744 745 746 747 748 749 750 751 752 753 754 755 756 757 758 759 760 761 762 763 764 765 766 767 768 769 770 771 772 773 774 775 776 777 778 779 780 781 782 783 784 785 786 787 788 789 790 791 792 793 794 795 796 797 798 799 800 801 802 803 804 805 806 807 808 809 810 811 812 813 814 815 816 817 818 819 820 821 822 823 824 825 826 827 828 829 830 831 832 833 834 835 836 837 838 839 840 841 842 843 844 845 846 847 848 849 850 851 852 853 854 855 856 857 858 859 860 861 862 863 864 865 866 867 868 869 870 871 872 873 874 875 876 877 878 879 880 881 882 883 884 885 886 887 888 889 890 891 892 893 894 895 896 897 898 899 900 901 902 903 904 905 906 907 908 909 910 911 912 913 914 915 916 917 918 919 920 921 922 923 924 925 926 927 928 929 930 931 932 933 934 935 936 937 938 939 940 941 942 943 944 945 946 947 948 949 950 951 952 953 954 955 956 957 958 959 960 961 962 963 964 965 966 967 968 969 970 971 972 973 974 975 976 977 978 979 980 981 982 983 984 985 986 987 988 989 990 991 992 993 994 995 996 997 998 999 1000																									
180 CLASS RATING				380 D M Y				730 CLASS				392 GROUP																501 502 503 504 505 506 507 508 509 510 511 512 513 514 515 516 517 518 519 520 521 522 523 524 525 526 527 528 529 530 531 532 533 534 535 536 537 538 539 540 541 542 543 544 545 546 547 548 549 550 551 552 553 554 555 556 557 558 559 560 561 562 563 564 565 566 567 568 569 570 571 572 573 574 575 576 577 578 579 580 581 582 583 584 585 586 587 588													

[illegible]

PL Vol. 1
3 - 6

5802

INSTRUCTIONS

1. Licence must be medically valid to be endorsed for additional privileges

2. Part A to be completed and correspond with licence and validation certificate held

3. A new licence will be issued to include the endorsement applied for and mailed to the address shown on this application (include postal code in address)

4. Part A, B and C must be completed prior to submission to an "Authorized Person" at the Department of Transport and must be accompanied by the fee assessment, results flight report log book, letter of recommendation etc. as applicable

5. Under instrument in Part B, flight time includes all instrument flight time acquired in aircraft and simulator time means time acquired in instrument ground trainers approved by the Department

120

SUBMIT IN DUPLICATE

PART A - PLEASE PRINT IN INK OR TYPE			
FULL CHRISTIAN NAME(S) AND INITIALS		SURNAME	
DATE OF BIRTH		SEX	
MARRYING ADDRESS NO AND STREET		APR NO	
TELEPHONE NUMBER		DATE OF LAST VISIT	
CITY/TOWN		PROVINCE	
COUNTRY		MEDICAL CATEGORY	

PART B - DECLARATION OF APPLICANT

This is to certify that I have completed the training prescribed in the appropriate chapter of the Personnel Licensing Handbook for endorsement of

1 NIGHT FLYING (S) AIRCRAFT (S) HELICOPTER (S) BLOCK AIRSPACE (S) AIRCRAFT TYPE (ENTER TYPE DESIGNATION) ▶

2 CLASS RATING (S) (S) LANDPLANE (S) SEAPLANE (S) MULTIEENGINE (S) MULTIEENGINE CENTRE THRUST (S) INSTRUMENT FLIGHT RATING CATEGORY AIRCRAFT HELICOPTER

3 FLIGHT INSTRUCTOR RATING CATEGORY AIRCRAFT HELICOPTER OR GLIDER ALPHABETIC INSTRUCTION INSTRUMENT INSTRUCTION 5 ALTERNATE CATEGORY RATING AIRCRAFT HELICOPTER OR SYMPOLE DATE

FOR ITEMS 2, 5 & 6 OR 7 THE WRITTEN EXAMINATION WAS COMPLETED AT ▶ PLACE

EXPERIENCE RELATIVE TO ENDORSEMENT APPLIED FOR: NOT OVERALL EXPERIENCE

	TOTAL	AIRCRAFTS		HELICOPTER	SYMPLE	GLIDER	CROSS COUNTRY	NIGHT	INSTRUMENT		SEA	LAND	INSTRUCTOR		
		SINGLE ENGINE	MULTI ENGINE						FLIGHT TIME	SIMULATED TIME			TRAINING	EXPERIENCE	
DUAL															
PILOT IN COMMAND															
CO PILOT															
NUMBER OF LANDINGS AS PILOT IN COMMAND FOR NIGHT, SEA AND LAND ENDORSEMENTS ▶										NUMBER OF HOURS GROUND SCHOOL FLIGHT INSTRUCTOR RATING ▶					

I further certify that the experience set forth above is true in every respect and that my training was completed in the following aircraft (state regulation(s) only) _____ and request that my pilot licence be so endorsed


DATE _____ SIGNATURE OF APPLICANT _____

PART C - DECLARATION OF PERSON RECOMMENDING				
<p>This is to certify that the above noted applicant has completed the training shown on this application which is not less than the training prescribed in the Personnel Licensing Handbook, and is considered competent for the _____ endorsement in the case of a type endorsement. I further certify that the above noted pilot completed under my supervision a qualifying flight as first pilot of _____ hours/minutes which he completed in the seat normally occupied by the pilot in command and during which he demonstrated a degree of skill equal to the minimum required of a pilot in command on that type.</p>				
DATE	D	M	Y	SIGNATURE OF PERSON RECOMMENDING _____ LICENSE NO. _____ ORGANIZATION _____

PART D - CERTIFICATION OF LICENCE PRIVILEGES BY AUTHORIZED PERSON

Licence number _____ was certified for the addition of _____ privileges on _____

DATE _____ BY _____ PRINT NAME _____ SIGNATURE OF AUTHORIZED PERSON _____ LICENCE NO. _____ CH. EXPIRATION DATE _____

PART E - FOR DEPARTMENTAL USE ONLY											
WRITTEN EXAMINATION LOG			DATE	RESULTS	FLIGHT TEST CODE	DATE	RESULTS	FLIGHT TEST CODE	DATE	RESULTS	FLIGHT TEST CODE
D	M	Y				D	M	Y			
480					480						
CHECKED AND RECOMMENDED ENDORSEMENT OF 											
OFFICIAL ENDORSEMENT TITLE _____											
DATE _____ FOR RECURRENT TRAINING AND REEVALUATIONS _____ 480 RECDON _____											

1. (REQ) BY	DATE ENTERED SYSTEM	VOLUME
	11 10 1	

PL Vol. 1
3 - 7

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LICENCE D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE - DEMANDE D'ANNOTATION

RAPPORT DE BOUTONNIER

5802

DIRECTIVES

- 1 Une licence doit comporter un rapport médical valide afin d'être annotée pour des privilèges additionnels.
- 2 La partie A doit être complétée et correspondre à la licence et au certificat valide détenus.
- 3 Une nouvelle licence sera émise et complètera l'annotation demandée. Elle sera expédiée à l'adresse qui apparaît sur la demande. Inclure le code postal dans l'adresse.
- 4 Les parties A, B et C doivent être complétées avant que le formulaire soit soumis à une personne dûment autorisée ou au ministère des Transports et doit être accompagné du paiement du droit des résultats de l'examen du rapport d'épreuve en vol d'un journal de bord d'une lettre de recommandation, etc.
- 5 Sous la rubrique instruments, partie B - vol effectif - comprend le temps de vol aux instruments totalisé sur aéronefs et - temps simulateur - comprend le temps totalisé sur un simulateur de vol aux instruments approuvé par le ministre.

A PRÉSENTIER
EN DOUBLE EXEMPLAIRE

PARTIE A - SVP EN LETTRES MOULÉES AU STYLO OU À LA MACHINE			
PRÉNOM(S) AU COMPLET (PAS DIVISÉS)		NOM DE FAMILLE	
N. DE LICENCE		N. DE SÉRIE	
170		DATE DE NAISSANCE	
ADRESSE POSTALE N° ET RUE		N. APP.	
N. DE TÉLÉPHONE		DATE DU DERNIER EXAMEN MÉDICAL	
VILLE VILLAGE		PROVINCE	
CODE POSTAL		CATÉGORIE VÉHICULE	
1		2	

PARTIE B - DÉCLARATION DU CANDIDAT																																																									
J'atteste que j'ai complété le cours de formation prescrit dans le chapitre du manuel de licence du personnel pour annotation de																																																									
1. VOL DE NUIT (a) AVION (b) HELICOPTÈRE (c) <input type="checkbox"/> AÉRIEN (d) TYPE D'AÉROPLAN (DESIGNATION DU TYPE) (e)																																																									
2. QUALIFICATION DE CLASSE (a) AVION TERRESTRE (b) HYDRAVION (c) MULTIMOTEUR (d) MULTIMOTEUR À PROPULSEUR EN TANDÈM (e) VOL AUX INSTRUMENTS (f) AÉROPLAN (g) HELICOPTÈRE																																																									
3. INSTRUMENTS DE VOL (a) AVION - HELICOPTÈRE OU - PLANEUR (b) QUALIFICATION DE CATÉGORIE ALTERNATIVE (c) AVION (d) HELICOPTÈRE OU (e) AUTOMOTEUR																																																									
4. POUR LES ITEMS 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, L'EXAMEN ÉCRIT FUT COMPLÉTÉ À L'ÉTUDE																																																									
EXPÉRIENCE RELATIVE À L'ANNOTATION DEMANDÉE PAS L'EXPÉRIENCE GLOBALE																																																									
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">NOMBRE COMMANDÉ</th> <th rowspan="2">TOTAL</th> <th colspan="2">AVION</th> <th rowspan="2">HELICOPTÈRE</th> <th rowspan="2">AUTOMOTEUR</th> <th rowspan="2">PLANEUR</th> <th rowspan="2">VOL SUR CAYOLAN</th> <th rowspan="2">VOL DE NUIT</th> <th colspan="2">VOL AUX INSTRUMENTS</th> <th rowspan="2">HYDRAVION</th> <th rowspan="2">AVIONS TERRESTRES</th> <th rowspan="2">INSTRUMENTS</th> </tr> <tr> <th>ARMÉ</th> <th>MOTEUR</th> <th>TEMPS</th> <th>SAUVE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>PROF. COMMANDANT</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>CO-PILOTE</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>												NOMBRE COMMANDÉ	TOTAL	AVION		HELICOPTÈRE	AUTOMOTEUR	PLANEUR	VOL SUR CAYOLAN	VOL DE NUIT	VOL AUX INSTRUMENTS		HYDRAVION	AVIONS TERRESTRES	INSTRUMENTS	ARMÉ	MOTEUR	TEMPS	SAUVE	PROF. COMMANDANT														CO-PILOTE													
NOMBRE COMMANDÉ	TOTAL	AVION		HELICOPTÈRE	AUTOMOTEUR	PLANEUR	VOL SUR CAYOLAN	VOL DE NUIT	VOL AUX INSTRUMENTS		HYDRAVION			AVIONS TERRESTRES	INSTRUMENTS																																										
		ARMÉ	MOTEUR						TEMPS	SAUVE																																															
PROF. COMMANDANT																																																									
CO-PILOTE																																																									
NOMBRE D'HEURES ÉCARTÉES EN QUALITÉ DE PILOTE COMMANDANT DE BORD EN VOL (UNE ANNOTATION POUR VOL DE NUIT, HYDRAVION OU AVION TERRESTRE)																																																									
NOMBRE D'HEURES ÉCARTÉES EN QUALITÉ DE PILOTE COMMANDANT DE BORD EN VOL (UNE ANNOTATION POUR VOL DE NUIT, HYDRAVION OU AVION TERRESTRE)																																																									
En outre, j'atteste que l'expérience décrite ci-dessus est véritable en tout point et que mon entraînement fut complété dans les aéronefs suivants (citer matricule(s) seulement) _____ et demande que ma licence de pilote soit annotée																																																									
DATE _____ SIGNATURE DU CANDIDAT _____																																																									

PARTIE C - DÉCLARATION DE LA PERSONNE QUI RECOMMANDE			
J'atteste que le candidat susnommé a complété la formation indiquée dans cette demande laquelle n'est pas moindre que la formation prescrite dans le manuel de licence du personnel et qu'il est compétent pour une annotation _____ Dans le cas d'une annotation pour type d'aéronef je déclare que le pilote susmentionné a complété sous ma surveillance un vol de qualification comme premier pilote de _____ heures/minutes qu'il a accompli dans le siège occupé normalement par le pilote commandant de bord et durant lequel il a fait preuve d'une habileté au minimum requise d'un pilote commandant de bord sur ce type			
DATE _____ SIGNATURE DE LA PERSONNE QUI RECOMMANDE _____ N. DE LICENCE _____ ÉTABLISSEMENT _____			

PARTIE D - ATTESTATION DE PRIVILÈGES DE LICENCE PAR UNE PERSONNE DUMENT AUTORISÉE			
N. de licence _____ a été enregistré pour les privilèges supplémentaires de _____			
DATE _____ PAR _____ NOM EN LETTRES MOULÉES _____ SIGNATURE PERSONNEL DUMENT AUTORISÉ _____ N. DE LICENCE _____ ÉTABLISSEMENT _____			

PARTIE E - À L'USAGE EXCLUSIF DU MINISTÈRE							
LOUS D'EXAMEN ÉCRIT	DATE	RÉSULTATS	LOUS D'EXAMEN EN VOL	DATE	RÉSULTATS	EXAMEN ÉCRIT	N. DE LICENCE
680	J M A	680	680	J M A	680	680	680
ANNOTATION VÉRIFIÉE ET RECOMMANDÉE							
TITRE OFFICIEL DE L'ANNOTATION							
DATE _____							

L'ÉTAT							
--------	--	--	--	--	--	--	--

L'ÉTAT							
--------	--	--	--	--	--	--	--

20 MARS 1971

APPLICATION FOR EXAMINATION

FLIGHT CREW LICENCE OR RATING

(excluding Private Pilot Licence)

CIVIL AVIATION DEPARTMENT

Indicate with a cross in the appropriate squares the licence or rating for which you wish to qualify and the examination subjects you wish to sit

Licence or Rating	Subjects	Grade	Result	Credit Valid to
	Aviation Law and Publications	<input type="checkbox"/>		
	Flight Navigation—General	<input type="checkbox"/>		
	Meteorology	<input type="checkbox"/>		
COMMERCIAL PILOT LICENCE—AEROPLANE	Principles of Flight and Aircraft Performance—Aeroplane	<input type="checkbox"/>		
COMMERCIAL PILOT LICENCE—HELICOPTER	Principles of Flight and Aircraft Performance—Helicopter	<input type="checkbox"/>		
	Principles of Flight and Glider Operation	<input type="checkbox"/>		
COMMERCIAL PILOT LICENCE—GLIDER	General Aircraft Technical Knowledge—Aeroplane	<input type="checkbox"/>		
	General Aircraft Technical Knowledge—Helicopter	<input type="checkbox"/>		
SENIOR COMERCIAL OR AIRLINE TRANSPORT PILOT LICENCE—AEROPLANE	General Aircraft Technical Knowledge—Glider	<input type="checkbox"/>		
	Instrument Flight Rules	<input type="checkbox"/>		
	ATC Rules and Procedures	<input type="checkbox"/>		
FLIGHT ENGINEER LICENCE	Flight Navigation—IFR	<input type="checkbox"/>		
	Air Navigation and Flight Planning	<input type="checkbox"/>		
INSTRUMENT RATING CLASS	Instruments and Navigational Aids	<input type="checkbox"/>		
	Aural Morse Signals	<input type="checkbox"/>		
CHEMICAL RATING	Flight Planning	<input type="checkbox"/>		
	Instruments	<input type="checkbox"/>		
INSTRUCTOR RATING—HELICOPTER	Theory of Flight and Flight Operations	<input type="checkbox"/>		
	Aircraft Engineering	<input type="checkbox"/>		
TYPE RATING for AIRCRAFT	Specific Type Aircraft Technical Knowledge	<input type="checkbox"/>		
	Specific Type Aircraft Performance	<input type="checkbox"/>		
	Basic Turbine Knowledge	<input type="checkbox"/>		
	Helicopter General Aerodynamics	<input type="checkbox"/>		
	Helicopter Performance	<input type="checkbox"/>		
	Agriculture	<input type="checkbox"/>		
	Health	<input type="checkbox"/>		

See over for list of examination subjects

Applicant's Surname

First Name(s)

Address

A separate application must be submitted for each licence or rating

FEES AMOUNTING TO \$ ARE ENCLOSED

Applicant's Signature

Date

CASHIER TO COMPLETE

Receipt Nr

Date

Amount \$

Receiver

EXAMINATION ACCEPTANCE

(Applicant to complete both sections)

CIVIL AVIATION DEPARTMENT

Name	
Address	

Date of Examination	
Licence or Rating	
Subjects	

This portion of the form when stamped and returned by the Civil Aviation Department is your acknowledgement of acceptance for the above examination

LICENCE OR RATING	EXAMINATION SUBJECTS
Commercial Pilot Licence— Aeroplane	Aviation Law and Publications Flight Navigation—General Meteorology Principles of Flight and Aircraft Performance— Aeroplane General Aircraft Technical Knowledge Aeroplane
Commercial Pilot Licence— Helicopter	Aviation Law and Publications Flight Navigation—General Meteorology Principles of Flight and Aircraft Performance—Helicopter General Aircraft Technical Knowledge—Helicopter
Commercial Pilot Licence— Glider	Aviation Law and Publications Flight Navigation—General Meteorology Principles of Flight and Glider Operation General Aircraft Technical Knowledge Glider
Senior Commercial or Airline Transport Pilot Licence— Aeroplane	Aviation Law and Publications Flight Navigation—General Flight Planning Instruments Meteorology (2 papers and 2 exam fees)
Flight Engineer Licence	Aviation Law and Publications Theory of Flight and Flight Operations Aircraft Engineering
Instrument Rating Class 2	Air Navigation and Flight Planning Instruments and Navigational Aids Aural Morse Signals
Instrument Rating Class 1	Instrument Flight Rules Flight Navigation—IFR Instruments and Navigational Aids Aural Morse Signals and, if the holder of a Private Pilot Licence only the following Commercial Pilot Licence subjects Aviation Law and Publications Flight Navigation—General Meteorology
Instructor Rating—Helicopter	Helicopter General Aerodynamics Helicopter Performance
Aircraft Type Rating—Pilot	Specific Type Aircraft Technical Knowledge Specific Type Aircraft Performance Basic Turbine Knowledge (for any turbine powered aircraft)
Chemical Rating	Agriculture Health

For schedule of fees, see Part XV of Civil Aviation Regulations 1953

Address all communications to the Director, Civil Aviation Department

Example 4

CIVIL AVIATION DEPARTMENT

PRIVATE PILOT LICENCE: APPLICATION FOR WRITTEN EXAMINATION

Full name (block letters): M
(Surname) (First names)

Postal address (block letters):

Date of birth: Have you attempted this examination before?

I intend to qualify for a Private Pilot Licence: (Aeroplane or Helicopter)

Licence currently or previously held
(Licence type and number)

I request the written examination at on
(Location) (Date)

I enclose examination fees \$

Applicant's signature: Date:

This application is to be forwarded to the Regional Director, Civil Aviation Department.

Applications received at a Regional Office after the published examination closing date will be transferred to the next scheduled examination.

FOR OFFICIAL USE ONLY

Amount received: Receipt Nr. Date: / /

Examination Register entered by Date:/...../.....

Remarks: _____

13240D--2,500/6/78 M

Example 5

APPLICATION FOR RENEWAL OF FLIGHT CREW LICENCE

(Use a separate form for each licence
to be renewed)

Surname (Block letters) First Name(s) (Block letters)
Address

Renewal of the Licence indicated by a cross is requested

- ☐ Student Pilot Licence
☐ Private Pilot Licence – Aeroplane
☐ Commercial Pilot Licence – Aeroplane
☐ Senior Commercial Pilot Licence – Aeroplane
☐ Airline Transport Pilot Licence – Aeroplane
☐ Flight Engineer Licence
☐ Private Pilot Licence – Helicopter
☐ Commercial Pilot Licence – Helicopter
☐ Flight Navigator Licence

Medical Examination(s) for licence renewal completed on

Renewal fees of \$ enclosed (See CA Regs 1953 Part XV for scale of fees)

Other enclosures

NOTE Do not send in your Licence or Validity Certificate with this form unless requested

My current Licence Validity Certificate issued by the office

The Civil Aviation Department expires on

Applicant's signature Date

FOR OFFICIAL USE ONLY

Licence	Meets Requirements	Date	Renewal Instructions

Medical Assessment	Endorsements YES/NO	Age	Signature

TO BE COMPLETED BY REGIONAL AND HEAD OFFICE

Licence	Date of Renewal Action	Fee	Receipt Nr	Validity		Remarks
				From	To	

Remarks

Regional Records completed by

Checked by

H O Records completed by

[illegible]

Additional entries may be made and certified correct on a separate sheet

Log book entries certified correct.

Signature of Applicant:

.....

Date:.....

NOTE—Log books are to be made available for inspection when required. (See Regulation 10 Civil Aviation Regulations 1953)

PRIVATE PILOT LICENCE RENEWAL FLIGHT CHECK

☐ Private Pilot Licence – Helicopter

This is to certify that I have flight checked in accordance with the provisions of CAO Part 1 and that all exercises were completed satisfactorily.

Instructor's Name:..... Licence Nr. Category

Flight Check Date:.....

ГЛАВА 7
ДОБАВЛЕНИЕ R

БУКВЕННАЯ КОДИРОВКА ДЕЛ ПО ВЫДАЧЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ ЛИЧНОМУ СОСТАВУ

Буквенная кодировка дел по выдаче свидетельств личному составу

Пилоты

PA - Пилот-любитель (самолет)
CA - Пилот коммерческой авиации (самолет)
SC - Старший пилот коммерческой авиации (самолет)
TA - Линейный пилот авиакомпании (самолет)
GP - Пилот-планерист
BF - Пилот свободного аэростата
PR - Пилот-любитель (вертолет)
CR - Пилот коммерческой авиации (вертолет)
TR - Линейный пилот авиакомпании (вертолет)

Члены летного экипажа

FN - Штурман
FE - Бортинженер

Другой персонал, кроме членов летного экипажа

MO - Техник по обслуживанию воздушных судов, тип I
(Специалист по техническому обслуживанию воздушных судов, тип I)
(Механик по техническому обслуживанию воздушных судов, тип I)
MM - Техник по обслуживанию воздушных судов, тип II
(Специалист по техническому обслуживанию воздушных судов, тип II)
(Механик по техническому обслуживанию воздушных судов, тип II)
TC - Диспетчер воздушного движения
OO - Сотрудник по производству полетов
SO - Оператор аэронавигационной станции

ГЛАВА 8

ЭЛЕМЕНТЫ СВИДЕТЕЛЬСТВА

8.1 ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА

8.1.1 Международные технические требования к форме свидетельства приведены в главе 5 Приложения 1, однако, как можно видеть из добавления S, эти требования позволяют значительно варьировать форму свидетельств, выдаваемых государствами. Говоря в целом, следует отметить, что те государства, которые используют свидетельства "временного" типа, пользуются форматом, указанным в примерах 1 и 2 добавления S, в то время как государства, использующие свидетельства "постоянного" типа, предпочитают форму, указанную в примере 3 добавления S. Примеры 4 и 5 отличаются от примера 3 тем, что в них указано окончание срока действия, в то время как в примере 3 указана только дата прохождения медицинского освидетельствования. Использование различных вариантов связано в основном со стремлением государств иметь документ, который в административном отношении проще и дешевле в работе. С ростом потребности в свидетельствах может возникнуть необходимость в усложнении формы свидетельств. Ряд государств разрабатывает свидетельство, которое его обладателю удобно использовать. В качестве примера можно привести карточку, покрытую пластиком, которая имеет небольшие размеры, компактна и долго служит. Внесенные в ЭВМ данные свидетельств и система памяти позволяют использовать оборудование для автоматической распечатки свидетельств.

8.1.2 Приведенные в главе 5 Приложения 1 подробные сведения включают описание текста, который следует приводить на свидетельстве, тип используемого материала, язык или языки, на которых должно быть подготовлено данное свидетельство, цветовой код для облегчения идентификации различных свидетельств и расположение текста в данном свидетельстве. За последние годы передовая технология печати позволила ряду государств выпускать фотостаты вместо оригиналов свидетельств. Уменьшенные размеры и больший срок службы таких фотостатов получили высокую оценку со стороны обладателей свидетельств.

8.2 КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ И ПРОЧИЕ ОТМЕТКИ

8.2.1 Определенное внимание следует уделить вопросу о том, каким образом согласовать метод подготовки свидетельств, утвержденный в государстве, с внесением измененных новых квалификационных и прочих отметок в уже выпущенные свидетельства, или когда необходимо изъять существующие квалификационные или прочие отметки. Обычно в государствах, где имеется незначительное количество обладателей свидетельств, это не вызывает значительных проблем, однако в государствах, где количество владельцев свидетельств велико, и, в особенности, когда эти свидетельства печатаются, добавление или изъятие квалификационных или прочих отметок часто создает определенные проблемы.

8.2.2 В настоящее время во многих государствах, но, естественно, не во всех, отдается предпочтение свидетельствам, имеющим несколько сменных страниц, в которых квалификационные и прочие отметки делаются на странице, специально предназначенной для этой цели. Возможность изъятия или добавления новой страницы облегчает внесение последующих квалификационных и прочих отметок, а также позволяет заменить страницу, если информация, указанная на ней, устаревает. Использование свободных страниц упрощает административную работу, связанную с обновлением свидетельства. Обладатель свидетельства может открепить и сдать полномочному органу по выдаче свидетельств соответствующие открепляющиеся страницы своего свидетельства до истечения их срока действия, а полномочный орган по выдаче свидетельств, может выдать новые страницы или сделать отметки на старых в соответствии с необходимостью. После завершения этой процедуры полномочный орган по выдаче свидетельств может направить по почте заполненные страницы обладателю свидетельства, который в течение всего этого времени сохраняет у себя основную часть своего свидетельства. Кроме того, независимо от

количества в данном свидетельстве квалификационных или прочих отметок, никогда не возникнет проблемы, связанной с отсутствием места, поскольку можно вставить дополнительные страницы. Преимуществом данной формы является то, что полномочным органам любого зарубежного государства легко можно оценить прошлую и последнюю квалификацию обладателя свидетельства.

8.2.3 Любое лицо, имеющее свидетельство, не удовлетворяющее в полной мере условиям, изложенным в Приложении 1, должно "иметь" в своем свидетельстве запись с указанием частных случаев, при которых обладатель не удовлетворяет этим условиям. К записям в свидетельстве, о которых упоминалось выше, необходимо относиться внимательно, поскольку в соответствии со Статьями 39 и 40 Чикагской конвенции, которая регулирует все виды деятельности ИКАО, если в свидетельство "внесены отметки", то от государств, куда собирается направиться владелец удостоверения до использования им прав, предоставляемых данным свидетельством, должно быть получено разрешение.

8.3 СРОК ДЕЙСТВИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВ

8.3.1 В свидетельствах "временного" типа часто имеется достаточно места для продления срока их действия до пяти лет (поскольку требуется обмен свидетельствам самое большее через пять лет, и в настоящее время срок действия большинства типов свидетельств составляет 1 год). Данная проблема не существует в таком виде со свидетельствами "постоянного" типа. Однако в отношении обоих типов свидетельств и административных вопросов намечается тенденция к увеличению срока их действия до двух - пяти лет, естественно, с соблюдением обычных медицинских требований и положений в отношении поддержания квалификации, которые по-прежнему будут действовать через более короткие и регулярные интервалы времени в течение этого относительно длительного периода. Многие страны включают в свидетельства отдельные положения в отношении срока действия самого свидетельства и каждой квалификационной отметки или записи, на которые распространяются правила о сроке действия.

ГЛАВА 8

ДОБАВЛЕНИЕ S

Образцы свидетельств

- Пример 1. (Временного типа) - в плотной обложке с заменяемыми страницами. Данные в напечатанном виде.
- Пример 2. (Временного типа) - в плотной обложке с заменяемыми страницами. Данные в напечатанном виде.
- Пример 3. (Постоянного типа) - свидетельство и медицинское удостоверение, отпечатанные на ЭВМ.
- Пример 4. (Постоянного типа) - свидетельство вкладывается в прозрачный пластик с соответствующим указанием его действительности, вложенным в пластиковую обложку, и все это в красной пластиковой обложке.
- Пример 5. (Постоянного типа) - свидетельство и удостоверение о действительности вкладываются в прозрачный пластик по отдельности. В красную пластиковую обложку с двумя кармашками вкладываются обе части. Данные печатаются до вложения в пластик.

Example 1

LICENCE
DE
PILOTE DE LIGNE
D'HELICOPTERE

XIV. AVIS IMPORTANT

La licence est la seule pièce autorisant le navigant à exercer les fonctions correspondantes; elle doit être visée pour la période en cours.

Les inscriptions figurant sur la licence sont portées exclusivement par les services officiels qui procèdent, le cas échéant, aux rectifications nécessaires.

Il est interdit d'y effectuer aucun grattage.

Toute licence trouvée en d'autres mains que celles de l'ayant droit sera retirée ou annulée, sans préjudice des sanctions qui pourront être prises tant contre le porteur que le titulaire et les employeurs.

La licence doit être présentée à toute réquisition des agents de la Direction de l'Aviation Civile et Commerciale et de l'autorité publique ainsi qu'à la commission médicale chargée de l'examen de renouvellement.

I REPUBLIQUE DU MALI

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
 ET DES COMMUNICATIONS

DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE
 ET COMMERCIALE

LICENCE
DE
PILOTE DE LIGNE
D'HELICOPTERE

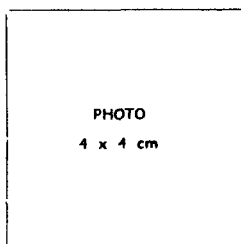
N°

III
 Délivrée conformément aux normes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

- 2 -

à

VI Nationalité



VIII et XI Cochet ou sceau
du service délivrant la licence

X Date de délivrance

Signature du fonctionnaire délivrant la licence.

- 3 -

(Page réservée au service de délivrance des licences)

- 4 -

Pilote

[illegible]

- 3 -

Pilot

[illegible]

— 7 —

XII QUALIFICATIONS DE TYPES

Copilot

Cachet
et signature

SPECIMEN

9

XII QUALIFICATIONS DE TYPES

Copilot

Cachet
et signature

SPECIMEN

- 10 -

XII QUALIFICATIONS D'INSTRUCTEUR DE VOL

[illegible]

- 11 -

XII QUALIFICATIONS D'INSTRUCTEUR DE VOL

Nature de la qualification	Valable jusqu'au (inclus)	Cachet et signature
MEN		

- 12 -

XII QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS

[illegible]

- 13 -

XII, QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS

[illegible]

— 14 —

XIII QUALIFICATION DE RADIOTELEPHONIE

Certificat restreint n° _____ du _____

Langues : _____

Date	Valable jusqu'au (inclus)	Cachet et signature

SPECIMEN

— 15 —

XIII OBSERVATIONS

(Page réservée au service de délivrance des licences)

— 16 —

XIII OBSERVATIONS

(Page réservée au service de délivrance des licences)

— 17 —

XIII OBSERVATIONS

(Page réservée au service de délivrance des licences)

SPECIMEN

— 18 —

XIII. OBSERVATIONS

(Page réservée au service de délivrance des licences)

— 19 —

XIV. RENSEIGNEMENTS UTILES

(Page réservée au service de délivrance des licences)

SPECIMEN

— 20 —

XIV EXAMEN MEDICAL

Date	Résultat	Cachet et signature

SPECIMEN

— 21 —

IX. VALIDITE DE LA LICENCE

Date	Valable jusqu'à (inclus)	Cachet et signature

SPECIMEN

— 22 —

XIV. EXAMEN MEDICAL

Date	Valable jusqu'au (inclus)	Cachet et signature

— 23 —

IX. VALIDITE DE LA LICENCE

Date	Valable jusqu'au (inclus)	Cachet et signature

— 24 —

IX. PRIVILEGES

Sauf restrictions mentionnées aux pages 15, 16, 17 et 18, la licence de pilote de ligne d'hélicoptère permet à son titulaire :

1. D'exercer tous les privilèges d'un pilote privé d'hélicoptère et d'un pilote professionnel d'hélicoptère;
2. De remplir les fonctions de pilote commandant de bord et de copilote sur tout hélicoptère de classe ou de type spécifiés dans la licence quelque soit la nature du vol à condition que, pour les vols aux instruments, il soit détenteur d'une qualification de vol aux instruments applicable aux hélicoptères.

En cas de perte, la personne qui retrouvera cette licence est priée de bien vouloir l'envoyer à la

**DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE
ET COMMERCIALE**

**BAMAKO - B. P. 227
(République du Mali)**

Example 2 - United Kingdom Civil Aviation Authority - Aircraft Maintenance Engineer Licence

C.A. Form 612

I. UNITED KINGDOM

II. AIRCRAFT MAINTENANCE ENGINEER'S LICENCE.

III. Number of Licence

IV. Name of Holder in full :

V. Address

VI. Nationality of Holder

VII. Signature of Holder

VIII. Issued in accordance with the provisions of the Civil Aviation Act, 1949, the Air Navigation Order, 1972 and any Order amending or replacing that Order (in this licence referred to as "the Order"), and with Annex I to the Convention on International Civil Aviation signed on 7th December, 1944.

IX. The holder of this licence is hereby authorised to exercise the privileges specified in paragraph XIV hereof, subject to the conditions of the licence and to any rating included in the licence, and subject to his also holding a current certificate of Issue and Renewal (CA Form 1237) in respect of the licence.

X. Signature of Issuing Officer

Date and Stamp

XI. FOR THE CIVIL AVIATION AUTHORITY

XII. RATING: This licence may include a rating limiting the licence to particular types of aircraft or equipment. Particulars of ratings are given in the Record of Ratings included in this licence.

In the Record of Ratings "Notice No. 10" means the current issue of Airworthiness (or ARB) Notice No. 10, published by the Civil Aviation Authority.

"Annex I" means Annex I to the aforesaid Convention on International Civil Aviation.

XIII. LIMITATIONS AND ENDORSEMENTS.

Limitations:

Endorsements:

No entries, endorsements or alterations may be made on this licence, or its accompanying certificates, other than changes of address on page one, except in the manner and by the persons authorised for this purpose by the Civil Aviation Authority.

XII. RECORD OF RATINGS (continued).
Category

XII. RECORD OF RATINGS (continued).
Category

Certificate of Renewal

1 FROM	2 TO	3 Signature, date and Stamp

SPECIMEN

SPECIMEN

SPECIMEN

VII RECORD OF RATINGS (continued).
Category

XII. RECORD OF RATINGS (continued).
Category

CA Form 1237

**AIRCRAFT MAINTENANCE ENGINEER'S
LICENCE**

Certificate of Issue and Renewal

1. *Certificate of Issue*

It is hereby certified that

has satisfied all the requirements for the
issue of Aircraft Maintenance Engineer's

licence number

for the period

to

Signature

Date and Stamp

2. *Certificate of Renewal*

It is hereby certified that the holder of the
licence referred to above has satisfied all the
requirements for the renewal of the
licence and that the licence is renewed for
the period shown in Columns 1 and 2
overleaf.

SP-101MEN

SP-101MEN

XIV. PRIVILEGES OF THE LICENCE.

This is a licence to certify aircraft registered in the United Kingdom, or equipment used or intended to be used in aircraft so registered, in accordance with the privileges of the particular Categories set out below. Aircraft registered in countries outside the United Kingdom or equipment intended for use in such aircraft should be certified only with the written permission of the authorities for such countries.

An aircraft maintenance engineer may, subject to the conditions of his licence, issue certificates as follows :

Category A (Aircraft)

In relation to aircraft (not including engines)

- (a) certificates of maintenance - certificates of release in accordance with the maintenance schedules approved under the Order;
- (b) certificates of compliance in respect of inspections, repairs, replacements and modifications approved under the Order;
- (c) certificates of fitness of aircraft for flight under the "A Conditions" approved under the Order.

Category B (Aircraft)

In relation to aircraft (not including engines) certificates of compliance in respect of inspections, overhauls, repairs, replacements and modifications approved under the Order;

Category C (Engines)

In relation to engines

- (a) certificates of maintenance or certificates of release in accordance with the maintenance schedules approved under the Order;
- (b) certificates of compliance in respect of inspections, repairs, replacements and modifications approved under the Order;
- (c) certificates of fitness of aircraft for flight under the "A Conditions" approved under the Order.

Category D (Engines)

In relation to engines certificates of compliance in respect of inspections, overhauls, repairs, replacements and modifications approved under the Order.*

Category X (Compasses)

Category X (Instruments)

Category X (Electrical)

Category X (Automatic Pilots)

In relation respectively to compasses, instruments, electrical equipment or automatic pilots

- (a) certificates of maintenance or certificates of release in accordance with the maintenance schedules approved under the Order;
- (b) certificates of compliance in respect of inspections, repairs, replacements and modifications approved under the Order.

Category R (Radio)

In relation to aircraft radio installations

- (a) certificates of maintenance or certificates of release in accordance with the maintenance schedules approved under the Order
- (b) certificates of compliance in respect of inspections, repairs, replacements and modifications approved under the Order.*

NOTE: The privileges of the licence shall also include the issue of certificates of compliance in respect of inspections, overhauls, repair replacements and modifications of aircraft apparatus approved under the Order if the licence bears an endorsement to that effect.

* The extent to which each category licence holder may issue certificates of compliance in respect of the maintenance of aircraft is set out in ARB Notice No. 3, published by the Civil Aviation Authority.

TY(2)

SPECIMEN

Example 3

I. UNITED STATES OF AMERICA							XI.	
Department of Transportation - FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION								
THIS CERTIFIES		IV. JOHN DOE						
THAT		V. 1234 FIRST STREET CENTERVILLE OK 73100						
DATE OF BIRTH	HEIGHT	WEIGHT	HAIR	EYES	SEX	NATIONALITY	VI.	
01-20-40	72"	170	BROWN	BROWN	M	USA		
IX. HAS BEEN FOUND TO BE PROPERLY QUALIFIED TO EXERCISE THE PRIVILEGES OF								
II. COMMERCIAL PILOT			III. CERT. NO. 123456789					
RATINGS AND LIMITATIONS								
XII. AIRPLANE SINGLE & MULTISENSE LAND INSTRUMENT AIRPLANE								
XIII.								
VII. SIGNATURE OF HOLDER			X. ADMINISTRATOR					
DATE OF ISSUE: 05-14-82			VIII.					
AC Form 8060-2 (5-81)								

TO:

JOHN DOE
1234 FIRST STREET
CENTERVILLE OK 73100

123456789 99999999
01-20-40 M

UNITED STATES OF AMERICA
DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION

MEDICAL CERTIFICATE First CLASS

THIS CERTIFIES THAT (Full name and address)						
John Doe 1234 First Street Centerville, OK 73100						
DATE OF BIRTH	HEIGHT	WEIGHT	HAIR	EYES	SEX	
01-20-40	72"	170	Brown	Brown	M	
has met the medical standards prescribed in Part 67, Federal Aviation Regulations for this class of Medical Certificate.						
LIMITATIONS						
DATE OF EXAMINATION			EXAMINER'S SERIAL NO.			
5-14-82			00001-8			
EXAMINER SIGNATURE						
John Q. Public, M.D.						
TYPED NAME John Q. Public, M.D.						
AIRMAN'S SIGNATURE						
John Doe						

FAA FORM 8500-9 (10-73) SUPERSEDES PREVIOUS EDITION

CONDITIONS OF ISSUE

This certificate shall be in the personal possession of the airman at all times while exercising the privileges of his airman certificate. Unless modified or recalled within 60 days from date of issue, this certificate becomes valid for the time limits specified below:

- a. FIRST CLASS — SIX calendar months for those operations requiring a First Class Medical Certificate; TWELVE calendar months for those operations requiring only a Second Class Medical Certificate; or, TWENTY-FOUR calendar months for those operations requiring only a Third Class Medical Certificate.
- b. SECOND CLASS — TWELVE calendar months for those operations requiring a Second Class Medical Certificate; or, TWENTY-FOUR calendar months for those operations requiring only a Third Class Medical Certificate.
- c. THIRD CLASS — TWENTY-FOUR calendar months for those operations requiring a Third Class Medical Certificate.

OPERATION DURING PHYSICAL DEFICIENCY

The holder of this certificate is governed by the provisions of FAR Secs. 61.53, 63.19, and 65.48(d) relating to physical deficiency.

NOTICE

Any alteration of this certificate is punishable by a fine not exceeding \$1,000, or imprisonment not exceeding 3 years, or both.

Example 4

BEHÖRIGHETSHANDLING
Statement of Validity

LUFTFARTSVERKET
Board of Civil Aviation
SWEDEN

Bilaga till certifikat/behörighetsbevis med samma serienummer.
Attachment to licence with identical serial number.

III Serienummer/Series No. D 421221-0522

X Gäller to m/Valid to 77-10-31

XIII Anmärkningar/Remarks

X Datum för utfärdande/
Date of issue 1977-06-06

Upprättad av/Issued by Fred Lippman

128

XII Behörighet/Ratings

PAT CERTIFICATE NO. A 14144

FLIGHT INSTRUCTOR

LOADING OF GLIDERS

SINGLE ENG LAND MAX 5700 KG

SINGLE ENG LER (PRIVATE FLYING ONLY)

MULTI ENG LAND MAX 5700 KG

HIPLANE TYPE

DC-6

DC-7

54-210

DC-9

CO-PILOT

For explanation, see reverse side!

SVERIGE Serienummer
III Serial No D - 421221-0522

TRAFIKFLYGARCERTIFIKAT KLASS 1

1 AIRLINE TRANSPORT PILOT LICENCE - AEROPLANE

2 Namn
Name ASPLUND
MONA M

3 Adress Luftfartsverket, Box S-801 01 Norrköping

4 Medicinska/Physiology SWEDISH

5 Inskrivningsnummer/Signature of Pilot

6 Luftfartsverket/Board of Civil Aviation, Sweden

7 Datum för första utfärdande 77-03-28



8 Villkor/Conditions Se anmärkningarna/See reverse side

9 0 000 000

10 Tjänstgöringsnummer

- A Detta certifikat gäller endast i förbindelse med en giltig behörighetshandling med samma serienummer. Behörighetshandlingen skall vara underskrift av Luftfartsverket. Den anger certifikatets giltighetstid samt de skilda villkoren och begränsningarna, som gäller för certifikatet. This licence is valid only in connection with a statement of validity signed by the Board of Civil Aviation and carrying the identical serial number. Such statement will indicate the period of validity of the licence and any conditions and restrictions subject to which the licence has been granted.
- B Issued in accordance with the Standards of ICAC.
- C Addressändring skall anmälas till Luftfartsverket.
- D Upphittat certifikat skall inlämnas till Luftfartsverket. Should this licence be found, please forward it to the Board of Civil Aviation.

Example 5

 <p style="text-align: center;">NEW ZEALAND SENIOR COMMERCIAL PILOT LICENCE - AEROPLANE</p> <p>Licence Nr. <u>76</u></p> <p>Name of holder <u>Paul MALL</u></p> <p>Address at date of issue <u>203 Rothmans Street, GREYMOUTH</u></p> <p>Nationality <u>Australian</u> Date of birth <u>11 July 1936</u></p> <p><small>Issued in accordance with the provisions of the Civil Aviation Regulations 1963 and with Annex 1 to the Convention on International Civil Aviation signed on 7 December 1944.</small></p> <p><small>This licence is valid for the period stated on the associated Licence Validity Certificate and the holder is authorised to pilot aeroplanes subject to the privileges and conditions prescribed in the Civil Aviation Regulations 1963.</small></p> <p>Signature of Issuing Officer <i>[Signature]</i></p> <p><small>FOR THE DIRECTOR, CIVIL AVIATION DIVISION, MINISTRY OF TRANSPORT</small></p> <p>Date of issue <u>27 February 1980</u></p>	<p>RATINGS Right Radiotelephone Operator. Glider Towing Instructor: Category B&D Chemical Instrument: Class 1: ADF</p> <p><small>Aircraft Type: Valid for aeroplanes not exceeding 5 700 kg maximum certificated take-off weight for which type rating certification is entered in the holder's log book and for the following additional types:</small></p> <p style="text-align: center;">DC3</p> <p>LIMITATIONS AND ENDORSEMENTS</p> <p>Not valid for conversion instruction to multi-engined aeroplanes</p> <p>Category B: Restricted to category C privileges by night</p> <p>Signature of holder <i>Paul Mall</i></p> <p>34472G - 50/8/79M MOT 1474</p>
 <p style="text-align: center;">NEW ZEALAND LICENCE VALIDITY CERTIFICATE</p> <p>This is to certify that the</p> <p>Senior Commercial Pilot Licence - Aeroplane</p> <p>Nr <u>76</u> held by</p> <p><u>Paul MALL</u></p> <p>is valid for the period from <u>1 March 1980</u></p> <p><u>31 August 1980</u> (inclusive)</p> <p>Signature <i>[Signature]</i></p> <p><small>FOR THE DIRECTOR, CIVIL AVIATION DIVISION MINISTRY OF TRANSPORT</small></p> <p>Date <u>27 February 1980</u></p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center;"> <p>Mr P. Mall 203 Rothmans Street <u>GREYMOUTH</u></p> </div> <p>34470H - 13,000/8/79M MOT 1480</p>

ГЛАВА 9

АДМИНИСТРАТИВНЫЕ АСПЕКТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ВЫДАЧЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ

9.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

9.1.1 Хотя большая часть работы, выполняемой отделом выдачи свидетельств личному составу, является обычной, всегда имеется значительное число заявлений, оценок или утверждений, представляющих смежные случаи по таким вопросам, как уровень знаний, предыдущий опыт, демонстрация навыков, медицинская годность и т.д. В ряде государств может иметься Совет по рассмотрению, занимающийся решением этих вопросов. При его отсутствии, сотрудник по выдаче свидетельств должен проводить разбор каждого отдельного случая и рекомендовать приемлемые действия вышестоящему начальнику. Необходимость в таком личном подходе к административным аспектам решения вопроса о выдаче свидетельств возникает настолько часто в работе отдела PEL, что для обеспечения единообразия действий, а также прав отдельных заявителей, многие государства считают, что в отделе PEL должен иметься журнал регистраций нетипичных случаев, в который в хронологическом порядке заносился бы в кратком изложении каждый случай, по которому были предприняты неординарные действия, вместе с кратким обоснованием предпринятых действий, а также окончательным решением, принятым директором в конкретном случае. Некоторые из наиболее общих проблем, связанных с выдачей квалификационных отметок и продлением срока действия свидетельств, приводятся в добавлении Т в алфавитном порядке.

9.2. ИЗМЕНЕНИЕ ПРАВИЛ

9.2.1 Желательно предоставлять заинтересованным сторонам возможность прокомментировать предлагаемые изменения к правилам. Это можно сделать путем публикации в приемлемом виде следующей информации:

- а) предлагаемое правило;
- б) пояснительный текст; и
- с) срок, в течение которого ответы должны быть представлены полномочному органу.

9.2.2 В число заинтересованных сторон входят авиакомпании, авиаклубы, училища, авиационные ассоциации, авиационные консультанты и другие подразделения гражданской авиации и, если необходимо, все те, у кого имеются свидетельства. Если в результате сделанных замечаний в предлагаемые правила вносятся изменения, то с заинтересованными сторонами проводятся консультации по данным изменениям. Такая система, хотя иногда и является несколько растянутой по времени, позволяет избежать последующих осложнений и укрепляет отношения между полномочным органом и общественностью.

9.3 СБОРЫ

9.3.1 Обычно плата взимается за экзамены, свидетельства и(или) квалификационные отметки, летные экзамены и т.д. Вопрос о том, рассчитывается ли размер сбора с учетом покрытия расходов на обслуживание или взимается номинальный сбор, и правительство несет при этом административные расходы, решается государством. Многие государства в прошлом субсидировали свои авиационные организации, однако в настоящее время сочли необходимым повысить сборы. Когда это происходит, увеличение является, как правило, весьма значительным. Возможно, было бы лучше провести реальные расчеты расходов с самого начала в ходе ежегодных пересмотров и таким образом избежать финансовых проблем. В большинстве государств сборы взимаются до сдачи кандидатом экзамена или до выдачи ему свидетельства.

Должны быть приняты меры с целью разрешения отделу РЕЛ взимать такие сборы или принимать денежные переводы или личные чеки от кандидатов или, в качестве альтернативного варианта, организована общественная касса в непосредственной близости от расположения отдела РЕЛ. Другой возможностью, приемлемой в том случае, когда свидетельство доставляется по почте, является взимание сборов на основе оплаты при вручении (COD).

9.4 РАСПИСАНИЯ

9.4.1 Количество письменных экзаменов, которое может быть запланировано на год, зависит от способности персонала экзаменаторов справиться с подготовительной работой и выставлением отметок и от имеющейся базы для проведения экзаменов. Подготовка обычных билетов для проведения экзаменов не занимает много времени, однако проверка работ является сложной и требует значительного времени. Подготовка экзаменационных билетов с несколькими вариантами ответов (многовариантных) требует значительных затрат времени, однако их можно быстро проверить. Если экзамены с использованием многовариантных билетов планируется проводить чаще, чем пять раз в год, экзаменационная секция должна быть способна выпускать пять различных документов, поскольку в противном случае кандидаты, обладающие хорошей памятью, как правило могут сдавать экзамен с нескольких попыток, не имея глубоких знаний. Это является главным недостатком многовариантных экзаменационных работ, однако этого можно в определенной степени избежать путем внесения в каждую экзаменационную работу по любому отдельному вопросу, по возможности, всех аспектов данного пункта программы. Во избежание любой возможности разглашения содержания билетов целесообразно изменять порядок расположения вариантов ответов на вопросы.

ГЛАВА 9

ДОБАВЛЕНИЕ Т

Проблемы, наиболее часто возникающие при выдаче свидетельств

Перечень вопросов, рассматриваемых в настоящем добавлении, хотя и отражает характер проблем, с которыми приходится сталкиваться при выдаче свидетельств, ни в коей мере не является исчерпывающим.

Для простоты пользования материал приводится в алфавитном порядке,* и ссылки на многие возможные проблемы, связанные с выдачей свидетельств, могут быть найдены только путем прочтения ряда отдельных заголовков.

Вполне понятно, что в нескольких строках не всегда можно дать точное объяснение или отразить каждый нюанс конкретной проблемы.

Приведенные в настоящем добавлении ссылки на пункты Приложения 1 относятся к седьмому изданию Приложения 1, в которое внесена поправка 158, опубликованная в 1982 году.

* В варианте на английском языке (примечание переводчика)

Проблемы, наиболее часто встречающиеся при
выдаче свидетельств

Возраст: В большинстве государств заявление о выдаче свидетельства принимается и заявитель допускается к сдаче необходимых экзаменов за несколько месяцев до достижения им минимального возраста, указанного в Приложении 1; однако свидетельство выдается только тогда, когда этот заявитель фактически достигает этого возраста.

Диспетчер УВД - свидетельство: Такое свидетельство не дает его обладателю никаких прав, если в нем не проставлены квалификационные отметки. Таким образом диспетчер УВД обладает теми правами, которые предоставляются ему квалификационными отметками. В большинстве государств диспетчеры УВД являются государственными служащими и проходят государственную подготовку. Административные органы УВД, в связи с этим, обеспечивают полную подготовку и выдачу свидетельств персоналу УВД.

Технический персонал, обслуживающий воздушные суда

- a) Утвержденные организации по техническому обслуживанию. Положение об утвержденных организациях по техническому обслуживанию позволяет нанимать персонал, не имеющий свидетельств, для проведения работ по техническому обслуживанию и капитальному ремонту воздушных судов. Однако, как правило, значительное количество тех лиц, которые наняты утвержденной организацией по техническому обслуживанию, имеют свидетельства специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов. Продление действия таких свидетельств осуществляется аналогично тому, как это делается в отношении свидетельств технического персонала, не работающего в утвержденных организациях по техническому обслуживанию.
- b) Знания. Многие государства считают целесообразным выпускать такие свидетельства со специальными правами. В подобных случаях общей практикой является предъявление требований о необходимости широких знаниях по общим вопросам, а также требования к заявителю в отношении специальных и подробных знаний по такой части воздушного судна, как силовые установки и оборудование к ним, планы воздушных судов, гидравлические системы, компоненты или авиационное электронное оборудование, в отношении которых предоставляются специальные права.
- c) Предшествующий опыт. Обычным требованием является подтверждение того, что обладатель свидетельства работает в тех областях, в отношении которых он желал бы сохранить свое свидетельство и квалификационные отметки. Документы, подтверждающие это, не обязательно представлять в отдел PEF и часто достаточно того, чтобы обладатель свидетельства мог представить необходимое доказательство, возможно, из архивов компании, если того требует инспектор.
- d) Квалификационные отметки. Свидетельство может быть выдано с квалификационными отметками, предоставляющими во всей полноте права в отношении отдельных типов воздушных судов (обычно это относится к небольшим воздушным судам) или в отношении таких частей, компонентов или оборудования воздушного судна, которые считаются в административном плане присланными для удовлетворения потребностей местных организаций по техническому обслуживанию воздушных судов. Эта концепция основывается на идее, что свидетельство и квалификационные отметки в нем должны соответствовать задачам, действительно выполняемым владельцем свидетельства, а не более или менее произвольно установленному перечню задач, который принимается за типичный для технического персонала.

Утвержденный порядок подготовки. Очевидно, что училища всегда пытаются сохранить высокий уровень подготовки и обычно менее подвержены влиянию повседневных проблем, чем другие подразделения в авиации. В связи с этим большинство считает целесообразным там, где это возможно, распространять статус утвержденных на курсы, проводимые местными училищами. Важно отметить, что статус официально утвержденных обычно придается соответствующим отдельным курсам, проводимым училищем, а не всему училищу в целом. Этот статус снимается, если училище оказывается не в состоянии, а, возможно, по причине нехватки соответствующих инструкторов, проводить официально утвержденные курсы или если курсанты не могут получить полную подготовку в рамках

училища, либо, если снижаются требования в рамках данного курса. Число несдавших экзамены на получение свидетельства из числа тех, кто закончил утвержденные курсы подготовки, обычно не должно превышать определенного процента, например, двадцати процентов; в противном случае статус официально утвержденного, присвоенный любому курсу, ставится под сомнение.

Пилот коммерческой авиации (вертолет). Опыт. В большинстве государств считается, что независимо от наличия опыта полетов на других воздушных судах, налет на вертолетах должен составлять не менее 50 часов.

Пилот коммерческой авиации. Предшествующий опыт. В отношении свидетельств "временного" типа обычно требуется, чтобы его обладатель представил в отдел PCL доказательство того, что в течение последних двенадцати месяцев он налетал установленное количество часов, в противном случае он должен пройти летный экзамен. Для свидетельств "постоянного" типа обычным требованием является, чтобы пилот представил доказательство о налете установленного полетного времени и выполнении требуемого количества взлетов и посадок. Если речь идет о ночных полетах, то этот налет должен выполняться в ночное время.

Квалификация. В Стандарте п.1.2.5 Приложения 1 говорится, что директор должен быть уверен в том, что владелец удостоверения сохраняет свою квалификацию. Этот Стандарт соблюдается государствами несколькими способами. В случае свидетельств "временного" типа пилот должен представить в отдел PCL для проверки летные книжки и другие документы, подтверждающие накопленный им опыт, за период, предшествующий продлению. Если этого оказывается недостаточно, соответствующее лицо должно пройти экзамен. Продление срока действия свидетельства по этой системе основывается на подтверждении квалификации за период срока действия свидетельства. В отношении свидетельства "постоянного" типа от обладателя свидетельства закон требует поддержания уровня квалификации путем обеспечения соответствия различным требованиям к предшествующему опыту, предусматриваемым его свидетельством и квалификационными отметками. По этой системе соответствие квалификации может быть установлено только путем проверки заверенных летных книжек или других документов. Если таковых документов в наличии не имеется, то это лицо должно пройти экзамен. Многие администрации считают удобным принимать заявления утвержденных эксплуатантов в качестве подтверждения квалификации сотрудников этого эксплуатанта.

Экзамены.

- а) Время, отводимое на экзамен. Должны быть установлены четкие принципы в отношении времени, в течение которого сдается экзамен. Уровень технических знаний кандидата, которому требуется слишком много времени для написания экзаменационной работы, следует считать ниже среднего.
- б) Многовариантные экзаменационные билеты. Некоторые кандидаты пытаются получить проходной балл, не затрачивая больших усилий на учебу. Это можно определить по нескольким неудачным попыткам сдать экзамен. Если для таких кандидатов не устанавливать срок, по истечении которого они могут повторно сдать экзамен по конкретному предмету, то они в конечном итоге получают проходной балл просто благодаря тому факту, что постепенно заучивают ответы на вопросы наизусть. Подобную практику не следует поощрять.
- в) Шпаргалки, подсказки и т.п. Четкий контроль и угроза лишения всех зачетов, полученных за двухлетний период, должны помочь искоренению этой нежелательной практики.

Налет. Налет, выполненный в ходе сдачи практических экзаменов, обычно засчитывается в общий налет, требуемый от членов летного экипажа. Такой подход уменьшает связанные с этим расходы. Приведенные в Приложении 1 требования к налету применяются большинством государств в качестве установленного минимума и применимы только к тем кандидатам, летные книжки которых свидетельствуют о постоянном процессе накопления опыта. Как правило, если в записях летной книжки кандидата имеются длительные перерывы, то обычно требуется больший налет, чем этот минимум.

Проверка летной подготовки. Проверка летной подготовки проводится назначаемыми государством экзаменаторами как при первичной выдаче, так и в случае продления срока действия квалификационных отметок. В целях экономии и эффективности экзамены на получение отметки о типе и отметки о праве на полеты по приборам часто объединяются и, по возможности, проводятся одновременно с проводимой эксплуатантом проверкой летной подготовки на соответствие требованиям Приложения 6 (см. также о комплексном пилотажном тренажере).

Бортинженер.

- а) Налет. Во многих нормативных положениях говорится, что требуется по крайней мере 50 часов налета, накопленного в течение 12 месяцев, предшествующих выдаче свидетельства, при выполнении фактических обязанностей бортинженера на воздушном судне, имеющем рабочее место бортинженера.
- б) Навыки. Частичная проверка профессиональных навыков может быть проведена на утвержденном пилотажном тренажере. Однако большинство государств требует, чтобы бортинженер продемонстрировал свои профессиональные навыки на каждом типе воздушного судна, по которому он хотел бы летать. По этой причине от бортинженера требуется сдача письменного экзамена на получение квалификационной отметки о типе и прохождении проверки в полете, предусматриваемой для бортинженера.
- в) Предшествующий опыт. Многие государства требуют от кандидата на продление квалификационной отметки пилота-инструктора налет за предшествующие продлению 12 месяцев определенного количества часов при выполнении летной подготовки. 1 июля".

Пилот планера. Предшествующий опыт. Приемлемым требованием является налет по крайней мере трех полетов продолжительностью не менее двадцати минут каждый за последние двенадцать месяцев.

Свидетельство ИКАО. У ИКАО нет каких-либо свидетельств и она не выполняет каких-либо функций по выдаче таковых; эти функции осуществляются Договаривающимися государствами. Таким образом, такой вещи, как "свидетельство ИКАО", не существует. Однако термин "свидетельство ИКАО" часто используется в просторечии, когда имеются в виду свидетельства, выдаваемые Договаривающимися государствами в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой Приложения 1. Применение государствами этих Стандартов привело к возросшему признанию иностранных свидетельств национальными администрациями, а это цель к которой нужно стремиться, а именно: достижение полного признания свидетельств среди всех Договаривающихся государств.

Подготовка в полете. Часто в полет назначается дополнительный член экипажа воздушных судов с единственной целью получения летных навыков. Такая практика не считается отходом от положений п.1.2.1 Приложения 1, при условии, что на борту имеется полностью укомплектованный и имеющий соответствующие свидетельства и квалификацию экипаж и что дополнительные члены экипажа имеют свидетельства, соответствующие уровню, с которого начинается их подготовка. Некоторые государства требуют, чтобы проходящие подготовку дополнительные члены экипажа сдавали письменную часть экзамена на получение свидетельства или квалификационной отметки более высокого класса прежде, чем им разрешат пройти подготовку в полете (см. также о квалификационной отметке пилота-инструктора).

Квалификационные отметки о праве на полеты по приборам:

- а) Аспекты, связанные с выдачей свидетельств. В Приложении 1 говорится только об одной квалификационной отметке о праве на полеты по приборам для пилотов самолетов независимо от того, являются они пилотами-любителями, пилотами коммерческой авиации, старшими пилотами коммерческой авиации или линейными пилотами авиакомпаний, а также независимо от того, является пилот командиром воздушного судна или вторым пилотом. Поскольку навыки полетов по приборам являются весьма быстро утрачиваемой сенсорно-моторной реакцией, важно, чтобы эта реакция подвергалась регулярной тренировке и проверке. Многие государства к обладателям свидетельств предъявляют более высокие требования более высокой категории в отношении квалификационных отметок о праве на полеты по приборам. В соответствии с Рекомендуемой практикой существуют отдельные квалификационные отметки о праве на полеты по приборам для пилотов вертолетов, однако до настоящего времени еще не разработаны международные стандарты в этой области.
- б) Обязанности эксплуатанта. В главе 9 (части I и II) Приложения 6 приводятся требования к квалификации летного экипажа самолета. В части I Приложения 6 требуется проведение проверки техники пилотирования с примерным интервалом в 6 месяцев, а в п.9.4.4 от пилота требуется демонстрация эксплуатанту в полете или на тренажере умения выполнять полеты по приборам. Практика в этом отношении является различной, однако ни одно государство не делает в данном вопросе никаких скидок, поскольку умение выполнять полеты по приборам считается одним из наиболее важных аспектов безопасности полетов.
- в) Предшествующий опыт. В ряде государств от пилота требуется представить документы, подтверждающие, что в течение предыдущих шести месяцев он налетал определенное количество часов по приборам, как правило, от шести до десяти часов. Не более пятидесяти процентов этого полета может быть выполнено на утвержденных комплексных пилотажных тренажерах. Это считается достаточным для поддержания квалификации, однако подобная система требует проведения каждые шесть месяцев практической проверки умения выполнять полеты по приборам. В других государствах для проведения каждой второй шестимесячной проверки умения выполнять полеты по приборам допускается использование утвержденных комплексных пилотажных тренажеров. В ходе остальных шестимесячных практических проверок умения выполнять полеты по приборам от пилота требуется демонстрация умения управлять воздушным судном того типа, в отношении которого он имеет квалификационную отметку, и выполнение, по крайней мере, следующих маневров в полете по приборам в пределах установленных допусков:
- 1) полет на малой скорости;
 - 2) заход на посадку;
 - 3) набор высоты, снижение, разворот, разворот с набором высоты, разворот со снижением; и
 - 4) полет при полностью асимметричной тяге с работающими двигателями и заход на посадку.

Проверки навыков полетов по приборам продолжают обычно один час или более и проводятся после проверки знания схем полета на утвержденных комплексных пилотажных тренажерах.

- д) Контроль за проведением проверок летной подготовки. Большинство государств передает полномочия по проведению проверок профессиональных навыков пилотов при продлении классификационных отметок о праве на полеты пилотам-инспекторам компаний, и эти проверки в связи с этим позволяют также эксплуатанту обеспечить соответствие положениям Приложения 6. Результаты таких проверок навыков полетов по приборам доводятся до сведения отдела PCL. Эти проверочные полеты часто проводятся в присутствии сотрудников отдела безопасности полетов, и в ряде государств каждая четвертая проверка навыков выполнения полетов по приборам проводится под контролем государственного экзаменатора. В части В-1 Руководства ИКАО по подготовке личного состава (Doc 7192) говорится о квалификационной отметке о праве на полеты по приборам, а глава 9 полностью посвящена этим вопросам.

- с) Требования к знаниям. Приведенные в Приложении 1 различные требования к знаниям являются, в силу необходимости, весьма краткими и не содержат деталей. Многие государства устанавливают детальные требования к знаниям для свидетельств, которые они выдают, используя для этого инструктивный материал, содержащийся в соответствующей части Руководства ИКАО по подготовке личного состава (Дос 7192).

Свидетельство. Термин "свидетельство" не определен ни в Приложении 1, ни в лексиконе ИКАО (Дос 8800). В настоящем документе термин "свидетельство" обозначает документ или документы, которые предоставляют их владельцу полномочия на выполнение определенных обязанностей или функций, которых лишены другие лица. Когда директор выдает кому-либо свидетельство, то он, тем самым, фактически гарантирует от имени государства, что будут обеспечены основные требования по безопасности в пределах человеческих возможностей.

Категории свидетельств. Термин "свидетельство более высокой категории" используется для обозначения свидетельств пилота в следующей последовательности от низшей категории до высшей: пилот свободного аэростата, планера, пилот-любитель, пилот коммерческой авиации, старший пилот коммерческой авиации и линейный пилот авиакомпании. Квалификационные отметки в свидетельстве повышают его категорию по сравнению с таким же, не имеющим отметки свидетельством. Обычно правилами государств не предусматриваются те виды свидетельств, которые не требуются, даже если они указаны в Приложении 1. Например, во многих государствах не выполняются полеты на свободных аэростатах.

Летные книжки. От пилотов и других членов экипажа требуется заносить свой налет в летную книжку. Эти книжки, заполняемые самостоятельно и заверенные эксплуатантом, служат основой при оценке опыта кандидата.

Свидетельства пилотов - квалификационные отметки. Отметка о категории не вносится в свидетельство, если она ясно вытекает из отметки о классе. Точно также не вносится отметка о классе, если она вытекает из отметки о типе. Таким образом классификационная отметка о классе сухопутного самолета с одним двигателем подразумевает, что ее владелец имеет также отметку о категории самолетов и в связи с этим имеет определенные права совершать полеты на всех самолетах с одним двигателем, с исключением тех, которые классифицированы как самолеты специальной конструкции.

Пилот-любитель самолета - предшествующий опыт. В случае свидетельства "временного" типа от обладателя обычно требуется представить в отдел РЕЛ доказательство того, что за последние 12 месяцев он налетал 8 часов, из которых по крайней мере 3 часа на перелете из одного пункта в другой. В противном случае он должен пройти проверку летной подготовки. Время полета на планере может быть засчитано, но не более двух часов. Для свидетельств "постоянного" типа обычно требуется, чтобы пилот доказал, что за последние 90 дней он выполнил пять взлетов и посадок. Если речь идет о ночных полетах, этот налет должен быть выполнен в ночное время.

Пилот-любитель (вертолет):

- а) Налет. В качестве минимума требуется налет около 10 часов на вертолетах, независимо от количества часов налета, который, возможно, имеется у кандидата на самолетах или авиажирах.
- б) Предшествующий опыт. Для свидетельства "временного" типа обычно требуется, чтобы его владелец представил в отдел РЕЛ документы, подтверждающие, что за последние 12 месяцев он налетал 5 часов в качестве командира воздушного судна или 10 часов в качестве второго пилота; в противном случае он должен пройти проверку летной подготовки.

Для свидетельства "постоянного" типа обычно требуется, чтобы пилот представил доказательство тому, что за последние девяносто дней он выполнил пять взлетов и посадок. Если речь идет о ночных полетах, то этот налет должен быть выполнен в ночное время.

Требуемая квалификация для получения второго свидетельства. Многие государства используют положение, по которому от обладателя действительного свидетельства, подавшего заявление о выдаче другого свидетельства, требуется прохождение только таких испытаний и демонстрация только таких навыков, которые выходят за рамки требований к знаниям и навыкам, предусматриваемым уже имеющимся у него свидетельством. Большинство государств также выдает свидетельства более низкой категории владельцу действительного свидетельства без предъявления к нему требований о сдаче каких-либо испытаний или демонстрации каких-либо навыков.

Комплексный пилотажный тренажер. В Приложении 1 указываются три вида комплексных пилотажных тренажера. В соответствии с этим Приложением, в целях сокращения до минимума полетного времени, расходуемого на проверки летной подготовки и проверочные полеты, максимально используется утвержденный пилотажный тренажер.

Квалификационные отметки о типе. В свидетельство пилота отдельно вносятся не все квалификационные отметки. Например, считается, что обладатель свидетельства пилота коммерческой авиации с квалификационной отметкой о типе в отношении двухдвигательного самолета имеет также отметку о виде (самолет) и отметку о классе (многодвигательный сухопутный). Однако эти две квалификационные отметки обычно специально не вносятся в свидетельство; они в нем подразумеваются.

- a) Самолеты легче 5700 кг. Обычно для самолетов легче 5700 кг требуются отдельные отметки о типе в том случае, если этот тип имеет особые эксплуатационные характеристики или если он используется для специальных видов полетов, например, опрыскивания, опыления, выполнения фигур высшего пилотажа, прыжков с парашютом, воздушной буксировки.
- b) Знания. Обычно пилоты сдают письменный экзамен для проверки их знания силовых установок, планера самолета, оборудования систем воздушного судна, включая их эксплуатационные ограничения. От них требуется также демонстрация в полете умения управлять воздушным судном с максимально разрешенным взлетным весом, как в обычных условиях, так и в имитированных аварийных условиях. Перед прохождением таких проверок пилот должен отвечать минимальным требованиям к налету на этом типе воздушных судов.
- c) Квалификационные отметки на право управления несколькими типами воздушных судов. Для воздушных судов легче 5700 кг большинство государств не требует от пилота сдачи полного комплекса квалификационных экзаменов по каждому типу воздушного судна, в отношении которых он хотел бы получить квалификационную отметку. Как правило, сдача полного комплекса квалификационных экзаменов требуется в отношении первого воздушного судна данного класса и категории, однако в отношении других типов воздушных судов этого же класса требуется сдача только ограниченного числа экзаменов.

Порядок придания силы свидетельству. О порядке придания силы свидетельству говорится в п.1.2.2 Приложения 1. Свидетельству придается сила на срок, который не может превышать периода действительности первоначального свидетельства.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ИЗДАНИЯ ИКАО

Ниже приводится статус и общее описание различных серий технических изданий, выпускаемых Международной организацией гражданской авиации. В этот перечень не включены специальные издания, которые не входят ни в одну из указанных серий, например "Каталог аэронавигационных карт ИКАО" или "Метеорологические таблицы для международной аэронавигации".

Международные стандарты и Рекомендуемая практика принимаются Советом ИКАО в соответствии со статьями 54, 37 и 90 Конвенции о международной гражданской авиации и для удобства пользования называются Приложениями к Конвенции. Единообразное применение Договаривающимися государствами требований, включенных в Международные стандарты, признается необходимым для безопасности и регулярности международной аэронавигации, а единообразное применение требований, включенных в Рекомендуемую практику, считается желательным в интересах безопасности, регулярности и эффективности международной аэронавигации. Для обеспечения безопасности и регулярности международной аэронавигации весьма важно знать, какие имеются различия между национальными правилами и практикой того или иного государства и положениями Международного стандарта. В случае же несоблюдения какого-либо Международного стандарта Договаривающееся государство, согласно Статье 38 Конвенции, обязано уведомить об этом Совет. Для обеспечения безопасности аэронавигации могут также иметь значение сведения о различиях с Рекомендуемой практикой, и, хотя Конвенция не предусматривает каких-либо обязательств в этом отношении, Совет просил Договаривающиеся государства уведомлять не только о различиях с Международными стандартами, но и с Рекомендуемой практикой.

Правила аэронавигационного обслуживания (PANS) утверждаются Советом и предназначены для применения во всем мире. Они содержат в основном эксплуатационные правила, которые не получили еще статуса Международных стандартов и Рекомендуемой

практики, а также материалы более постоянного характера, которые считаются слишком подробными, чтобы их можно было включить в Приложение, или подвергаются частым изменениям и дополнениям и для которых процесс, предусмотренный Конвенцией, был бы слишком затруднителен.

Дополнительные региональные правила (SUPPS) имеют такой же статус, как и PANS, но применяются только в соответствующих регионах. Они разрабатываются в сводном виде, поскольку некоторые из них распространяются на сопредельные регионы или являются одинаковыми в двух или нескольких регионах.

В соответствии с принципами и политикой Совета подготовка нижеперечисленных изданий производится с санкции Генерального секретаря.

Технические руководства содержат инструктивный и информационный материал, развивающий и дополняющий Международные стандарты, Рекомендуемую практику и PANS, и служат для оказания помощи в их применении.

Аэронавигационные планы конкретизируют требования к средствам и обслуживанию международной аэронавигации в соответствующих аэронавигационных регионах ИКАО. Они готовятся с санкции Генерального секретаря на основе рекомендаций региональных аэронавигационных совещаний и принятых по ним решений Совета. В планы периодически вносятся поправки с учетом изменений требований и положения с внедрением рекомендованных средств и служб.

Циркуляры ИКАО содержат специальную информацию, представляющую интерес для Договаривающихся государств, включая исследования по техническим вопросам.