

Қазақстан Республикасының Инвестициялар және даму министрлігі
(ҚР Президентінің 06.08.2014 ж. N 875 Жарлығымен құрылды)Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию
Республики Казахстан от 31 июля
2017 года № 517. Зарегистрирован
в Министерстве юстиции
Республики Казахстан 31 августа
2017 года № 15600Министерство по инвестициям и развитию
Республики Казахстан

Об утверждении Правил определения уровня квалификации авиационного персонала

В соответствии с пунктом 1 статьи 54 Закона Республики Казахстан от 15 июля 2010 года «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» **ПРИКАЗЫВАЮ:**

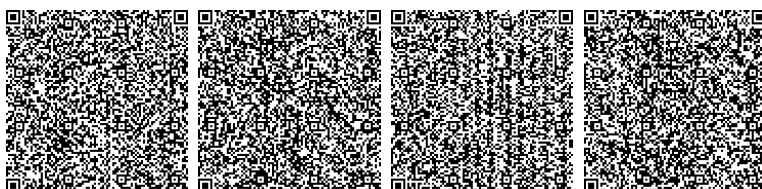
1. Утвердить прилагаемые Правила определения уровня квалификации авиационного персонала.

2. Комитету гражданской авиации Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан обеспечить:

1) государственную регистрацию настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан;

2) в течение десяти календарных дней со дня государственной регистрации настоящего приказа направление его копии на бумажном носителе и в электронной форме на казахском и русском языках в Республиканское государственное предприятие на праве хозяйственного ведения «Республиканский центр правовой информации» для официального опубликования и включения в Эталонный контрольный банк нормативных правовых актов Республики Казахстан;

3) в течение десяти календарных дней после государственной регистрации настоящего приказа направление его копии на официальное опубликование в периодические печатные издания;



4) размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан;

5) в течение десяти рабочих дней после государственной регистрации настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан представление в Юридический департамент Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан сведений об исполнении мероприятий, согласно подпунктам 1), 2), 3) и 4) настоящего пункта.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на курирующего вице-министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан.

4. Настоящий приказ вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования.

Исполняющий обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан

**А.
Айдарбаев**

Утверждены
приказом исполняющего обязанности
Министра по инвестициям
и развитию Республики Казахстан
от 31 августа 2017 года
№ 517

Правила определения уровня квалификации авиационного персонала

Глава 1. Общие положения

1. Настоящие Правила определения уровня квалификации авиационного персонала (далее – Правила) разработаны в соответствии с пунктом 1 статьи 54 Закона Республики Казахстан от 15 июля 2010 года «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации», требованиями стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (далее - ИКАО) и определяют порядок определения уровня квалификации авиационного персонала.

2. В настоящих Правилах применяются следующие термины и определения:

1) уполномоченный орган в сфере гражданской авиации (далее – уполномоченный орган) – центральный исполнительный орган, осуществляющий руководство в области использования воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности гражданской и экспериментальной авиации;

2) оценка для присвоения квалификации в области гражданской авиации (оценка подтверждения соответствия квалификации специалистов) – процедура оценки знаний и практических навыков специалистов, проводимая в целях определения или подтверждения уровня их квалификации и допуска к самостоятельной профессиональной деятельности;

3) свидетельство авиационного персонала – документ, подтверждающий квалификацию авиационного персонала;

4) квалификация – сочетание умений, знаний и установок, требуемых для выполнения задачи на предписанном уровне;

5) квалификационная отметка – запись, сделанная в свидетельстве или имеющая к нему отношение, являющаяся его частью, в которой указываются особые условия, права или ограничения, относящиеся к этому свидетельству;

6) квалификационный блок – функция, состоящая из нескольких отдельных компонентов;

7) квалификационная проверка (proficiency check) – демонстрация умений, необходимых для продления или возобновления квалификационных отметок, включая устный экзамен (если предусмотрено);

8) квалификационный элемент – действие, представляющее собой задачу, которая имеет инициирующее событие и завершающее событие, четко определяющие ее границы, и наблюдаемый результат;

9) квалификационная система подготовки и оценки – система подготовки и оценки, для которой характерны ориентация на результаты, особое внимание к стандартам эффективности выполнения операций и измерению этих стандартов, а также разработка учебного курса на основе установленных стандартов эффективности;

10) специалист – физическое лицо, имеющее профессиональную и/или специальную подготовку в сфере гражданской авиации;

11) критерии эффективности – простое оценочное изложение требуемых результатов при демонстрации квалификационных элементов и описание критериев, используемых для определения того, достигнут ли требуемый уровень эффективности их выполнения;

12) кандидат – специалист, претендующий на прохождение оценки;

13) инструктивные указания по оценке (использованию объективных данных) – инструкции, содержащие подробную информацию (например, допустимые пределы) в виде объективных данных, которые экзаменатор использует для определения того, отвечает ли кандидат требованиям квалификационного стандарта;

14) экзамен по лётным умениям (skill test) – демонстрация практических умений для получения свидетельства или оценки, включая также устные экзамены, которые могут потребоваться.

3. Уровень квалификации авиационного персонала определяется путем проведения квалификационного экзамена, которая включает в себя:

- 1) тестирование;
- 2) проверка практических навыков.

Обязательным условием проведения квалификационного экзамена является полное завершение кандидатом всех предшествующих процедур, предусмотренных квалификационными требованиями для получения, продления соответствующей квалификационной отметки свидетельств (обучение, стажировка, тренажерная подготовка, летная подготовка).

4. Авиационный персонал должен продемонстрировать уровень теоретических знаний и практических навыков, а также знание языков на уровне, соответствующем выполняемым функциям, в соответствии со стандартами Международной организации гражданской авиации (ИКАО) с помощью тестирования или периодических проверок, проводимых назначенными физическими лицами, имеющими право определять уровень квалификации авиационного персонала.

5. Тестирование теоретических знаний и оценка практических навыков кандидатов проверяется на соответствие:

- 1) Закона Республики Казахстан от 15 июля 2010 года «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации»;
- 2) требования стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

6. Уровень квалификации авиационного персонала определяется экзаменатором (оценщиком), назначаемым уполномоченным органом в соответствии главой 3 настоящих Правил.

Уровень квалификации авиационного персонала легкой и сверхлегкой авиации, не участвующего в коммерческих воздушных перевозках, проводится постоянно действующими квалификационными комиссиями некоммерческих организаций, объединяющих эксплуатантов воздушных судов. Квалификационные комиссии осуществляют свою деятельность в соответствии с Руководством по деятельности аттестационной комиссии, приведенном в приложении 1 настоящих Правил.

7. Положительный результат тестирования теоретических знаний и оценки практических навыков является основанием для выдачи или продления срока действия свидетельства, продления срока действия квалификационных и/или специальных отметок и присвоения квалификаций для специалистов в области гражданской авиации.

По результатам окончания теста/проверки, экзаменатор (оценщик) заполняет заключение о соответствии/несоответствии кандидата:

для диспетчеров ОВД – протокол проведения квалификационного экзамена по форме, согласно приложению 2 к настоящим Правилам;

для членов летного экипажа - ATPL/MPL/TYPERRATING/TRAINING/SKILL TEST AND PROFICIENCY CHECK ON MULTIPLOT AEROPLANES по форме, согласно приложению 3 к настоящим Правилам;

для специалистов по ТО ВС - Оценочный лист / Assessment Form по форме, согласно приложению 4 к настоящим Правилам.

8. Экзаменатор (оценщик) осуществляет свою деятельность в соответствии Руководством по деятельности экзаменатора (оценщика) (Examiner's handbook), согласно приложению 5 и настоящим Правилам.

Глава 2. Порядок определения уровня квалификации авиационного персонала

Параграф 1. Тестирование теоретических знаний

9. Тестирование теоретических знаний кандидата для выдачи свидетельства авиационного персонала проводится автоматизированным способом на компьютерах, (за исключением специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов).

Тестирование теоретических знаний кандидата для квалификационных, специальных отметок, продления свидетельства авиационного персонала могут проводиться автоматизированным способом на компьютерах и на бумажных носителях.

10. Для прохождения тестирования теоретических знаний кандидаты представляют экзаменатору (оценщику):

1) заявление на проведение квалификационных экзаменов по форме, согласно приложению 6 к настоящим Правилам;

2) копии документов специальной и профессиональной подготовки (оригиналы для сверки);

3) копию документа, удостоверяющего личность (для сверки).

11. По итогам рассмотрения документов, указанных в пункте 10 Правил, кандидату выдается регистрационная карта на прохождение тестирования (далее – Регистрационная карта) по форме, согласно приложению 7 к настоящим Правилам.

12. Помещение для тестирования оснащается камерами видеонаблюдения для ведения видеозаписи процесса тестирования.

13. Кандидаты допускаются к тестированию при предъявлении регистрационной карты и оригинала документа, удостоверяющего личность (для идентификации).

14. Кандидатами не разрешается разговаривать с другими кандидатами, обмениваться материалами, использовать информацию на бумажных, электронных и иных носителях, покидать помещение, использовать принимающее -передающие электронные устройства (в том числе мобильные телефоны и иные электронные оборудования). Такие устройства подлежат отключению на время проведения тестирования.

15. В случае нарушения тестируемым кандидатом требований пункта 14 настоящих Правил, экзаменатор останавливает процесс тестирования такого кандидата и удаляет его из помещения для тестирования.

Результаты тестирования кандидатов, нарушивших требования пункта 14 настоящих Правил, аннулируются. При этом экзаменатор составляет акт о нарушении Правил определения уровня квалификации авиационного персонала (далее – акт о нарушении) по форме, согласно приложению 8 к настоящим Правилам, в течение одного рабочего дня.

Кандидаты, в отношении которых был составлен акт о нарушении, проходят повторное тестирование не ранее чем через двенадцать месяцев со дня нарушения.

16. В случае невозможности продолжения тестирования вследствие непреодолимой силы (стихийные явления, военные действия и тому подобное), а также по причине технических неполадок тестирование приостанавливается.

В этом случае оформляется акт о приостановлении процедуры тестирования по форме, согласно приложению 9 к настоящим Правилам, а тестирование проводится в другое время в течение этого дня либо в другой день, согласно графику тестирования.

17. По истечении отведенного времени тестирование автоматически завершается.

18. Подсчет- правильных ответов тестирования осуществляется автоматически, при помощи компьютерной программы тестирования.

19. После завершения тестирования кандидат ознакоми́вается с результатами тестирования.

20. Разработка тестовых заданий и их ежегодное обновление осуществляется экзаменатором (оценщиком), по согласованию с уполномоченным органом, согласно настоящими Правилами.

21. Пороговый уровень для прохождения тестирования теоретических знаний составляет 75% и более.

22. Тесты различаются по степени сложности, в зависимости от квалификации, на которую заявляет кандидат.

23. По результатам прохождения тестирования теоретических знаний принимается одно из следующих решений:

- 1) тест пройден;
- 2) тест не пройден.

24. На основании положительного результата тестирования выдается сертификат по форме, согласно приложению 10 к настоящим Правилам.

25. Кандидаты, получившие результаты тестирования ниже пороговых значений, указанных в пункте 21 настоящих Правил, допускаются к повторному тестированию не ранее десяти рабочих дней со дня прохождения тестирования.

26. Кандидаты, не сдавшие тестирование с трех попыток, перед повторной сдачей теоретических экзаменов проходят обучение в авиационном учебном центре (далее – АУЦ).

27. В случае прохождения пороговых значений тестирования (оценки) теоретических знаний, указанных в пункте 21 настоящих Правил, кандидат допускается к оценке практических навыков.

28. При проведении экзамена, экзаменатор (оценщик) следует следующим правилам:

- 1) до начала экзамена :
 - провести инструктаж кандидатов о порядке тестирования;
 - проверить готовность необходимых технических средств и рабочих мест;
 - проверить наличие необходимых тестов, контрольных листов;
 - ознакомить кандидата с инструкцией по технике безопасности для пользователей, работающих в помещении для тестирования, оборудованном персональными компьютерами.
- 2) кандидат на прохождение экзамена предупреждается о том, что начинать читать и выполнять задания можно только по указанию экзаменатора. Кандидаты заполняют контрольные листы, в части их касающейся, до начала теста;
- 3) при проведении инструктажа, сначала экзаменатор (оценщик) доводит кандидатам общие требования по выполнению экзамена, затем по каждому заданию.

29. Экзаменатор отвечает на вопросы кандидатов, касающиеся процедуры проведения экзамена, и призывает их работать спокойно и внимательно. Время инструктажа не входит во время выполнения теста кандидатом.

30. Во время экзамена экзаменатор (оценщик) должен быть спокойным, внимательным, приветливым и немногословным. Нельзя отвечать на вопросы, касающиеся правильности выбора ответа в тестовом задании.

31. На экзаменах с использованием бумажных материалов после получения завершенных письменных работ или заполненных вопросников, они незамедлительно возвращаются экзаменатору (оценщику) для выставления оценок. В случае проведения экзаменов многовариантного типа с использованием

типовых бланков ответов, выставление оценок может производиться автоматически или полуавтоматически при помощи считывающего устройства.

После завершения выполнения тестовых заданий на бумажных носителях, экзаменатор (оценщик) собирает тестовые материалы и контрольные листы. Если даже кандидат не успел выполнить какое - либо задание, он сдает работу не позднее указанного времени. Дополнительное время не предоставляется. Необходимо проверить наличие всех листов с заданиями. При отсутствии части листов с заданиями или контрольных листов экзаменатор останавливает экзамен и аннулирует работу.

32. Результаты экзаменов предоставляются кандидатам в течении 10 рабочих дней с момента окончания тестирования представляются уведомления о результатах экзаменов с указанием общего результата, сведения о полученных оценках, заключения о пробелах в знаниях на основании неправильных ответов на вопросы.

33. Все бумажные материалы, компьютерные записи, относящиеся к экзаменам, хранятся в соответствии с требованиями законодательства об архивном деле.

34. По результатам тестирования теоретических знаний и соответствия кандидата установленным требованиям, экзаменатор (оценщик) принимает решение о его допуске к проверке практических навыков.

Параграф 2. Порядок определения уровня квалификации для получения свидетельств, квалификационных и специальных отметок членов лётного экипажа

35. Стандарты сдачи экзаменов:

1) теоретический экзамен считается сданным, если кандидат ответил правильно не менее, чем на 75% вопросов, указанных в нем;

2) кандидат считается успешно завершившим экзамены по теоретическим дисциплинам для получения соответствующего свидетельства или допуска (rating), если он (она) успешно сдал все экзаменационные дисциплины в течение 18 месяцев после окончания того календарного месяца, когда кандидат начал сдавать первый экзамен. После успешного завершения теоретических экзаменов кандидату выдаётся сертификат согласно приложению 10 к Настоящим

Правилам, с указанием оценок, и количества попыток сдачи для каждой из сдаваемых дисциплин.

36. Сертификат об успешной сдаче теоретических экзаменов действителен:

1) для получения свидетельства пилота легких и сверхлегких воздушных судов (далее – LAPL и ULAPL), частного пилота (далее – PPL) в течение 24 месяцев;

2) для получения свидетельства пилота коммерческой авиации (далее - CPL), квалификационной отметки о допуске к полетам по приборам (далее - допуск к ППП или Instrument Rating (далее - IR)) в течение 36 месяцев;

Периоды в 1) и 2) исчисляются со дня, когда пилот успешно сдает теоретические экзамены в соответствии с подпунктом 2) пункта 35 настоящих Правил.

3) При получении свидетельства линейного пилота (далее - ATPPL) теоретические экзамены остаются в силе для выдачи свидетельства ATPPL в течении 7 лет с даты:

получения квалификации IR, указанной в свидетельстве;

в случае вертолетов - получения квалификации пилота вертолета, указанной в этом свидетельстве.

37. Зачисление теоретических знаний:

1) сданные теоретические экзамены уровня ATPPL зачисляются также в качестве подходящих для получения свидетельства LAPL, ULAPL, PPL, CPL, а также для допуска к ППП (IR);

2) данные теоретические экзамены уровня CPL зачисляются в качестве подходящих для получения свидетельства LAPL, ULAPL, PPL в той же категории воздушных судов;

3) имеющийся у пилота допуск к ППП (IR) или сданные кандидатом теоретические экзамены по ППП (IR) для какой-либо категории воздушных судов зачисляются в качестве подходящих для любой другой категории воздушных судов;

4) имеющееся свидетельство пилота, зачисляется в качестве подходящей теоретической подготовки для получения свидетельства в другой категории

воздушных судов. Это относится также и к успешно сданным кандидатом теоретическим экзаменам для получения свидетельства по какой-либо категории воздушных судов с учетом срока действия этих экзаменов, согласно пункту 44 настоящих Правил.

5) для выдачи LAPL или ULAPL, теоретические знания по общим необходимым предметам, могут быть полностью зачислены обладателю LAPL или ULAPL для другой категории воздушных судов (далее - ВС);

6) для выдачи LAPL, ULAPL или PPL, обладатель свидетельства для другой категории воздушных судов должен получить теоретическую подготовку и успешно сдать теоретические экзамены на соответствующем уровне в следующих областях:

принципы полета (практическая аэродинамика);

эксплуатационные процедуры, лётные характеристики и планирование (Руководство по лётной эксплуатации);

общие знания о ВС (конструкция ВС и силовой установки);

воздушная навигация;

7) при получении лицензий PPL, обладателю свидетельства LAPL в той же категории воздушных судов, в полном объеме зачитываются курсы теоретических знаний и экзаменационные требования;

8) для получения свидетельства пилота легкого самолета LAPL (A), обладатель свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна на планере ULAPL(S) с расширением прав на мотопланер, должен продемонстрировать экзаменатору при проведении экзамена по практическим умениям достаточный уровень теоретических знаний по эксплуатационным процедурам, лётным характеристикам и планированию, общим знаниям о ВС;

9) кандидат на CPL, имеющий CPL в другой категории воздушных судов, проходит переходную теоретическую подготовку по утвержденному учебному курсу, в соответствии с различиями, выявленными между учебными планами CPL для различных категорий воздушных судов. Кандидат сдает экзамены по теоретическим знаниям, как это определено в настоящем разделе, по следующим предметам для соответствующих категорий воздушных судов:

общие знания о ВС : Конструкция и системы, Электроснабжение и электроника, Силовая установка, Аварийно-спасательное оборудование;

общие знания о ВС : Приборное оборудование;

летные характеристики самолетов или вертолетов (в соответствующих случаях);

эксплуатационные процедуры;

принципы полета (аэродинамика);

10) кандидату на CPL, который успешно прошел соответствующие теоретические экзамены для допуска к полётам по ППП (IR) в той же категории воздушных судов, зачитываются требования теоретических знаний по следующим предметам:

эксплуатационные процедуры;

метеорология;

11) кандидат на ATPL, имеющий ATPL в другой категории воздушных судов, проходит переходную теоретическую подготовку в АУЦ, в соответствии с различиями, выявленными между учебными планами ATPL для различных категорий воздушных судов. Кандидат должен сдать теоретические экзамены, как это определено в настоящем разделе, по следующим предметам для соответствующих категорий воздушных судов:

общие знания о ВС: Конструкция и системы, Электроснабжение и электроника, Силовая установка, Аварийно-спасательное оборудование;

общие знания о ВС: Приборное оборудование;

летные характеристики самолетов или вертолетов (в соответствующих случаях);

эксплуатационные процедуры;

принципы полета (аэродинамика);

12) кандидату на ATPL(A), успешно сдавшему соответствующие теоретические экзамены для CPL(A), зачитываются требования теоретических знаний по предмету «ПВП - Радиосвязь»;

13) кандидату на ATPL(H), успешно сдавшему соответствующие теоретические экзамены для CPL(H), зачитываются требования теоретических знаний по следующим предметам:

авиационное законодательство;

принципы полета (вертолет);

ПВП радиосвязь;

14) кандидату на ATPL(A), успешно сдавшему соответствующие теоретические экзамены для получения допуска IR(A), зачитываются требования теоретических знаний по предмету «ППП - Радиосвязь»;

15) кандидату на ATPL(H) с допуском к полётам по ППП (IR(H), успешно сдавшему соответствующие теоретические экзамены для CPL(H), зачитываются требования теоретических знаний по следующим предметам:

принципы полета (вертолета);

ПВП Радиосвязь;

16) кандидату на допуск к полетам по приборам (IR), успешно сдавшему соответствующие теоретические экзамены для CPL в той же категории воздушного судна, зачитываются требования теоретических знаний по следующим предметам:

возможности человека и человеческий фактор;

метеорология;

17) кандидату на допуск полетов по приборам для вертолетов IR(H), успешно сдавшему соответствующие теоретические экзамены для ATPL(H) с допуском к визуальным полётам, требуется сдать следующие предметы:

авиационное законодательство;

планирование и мониторинг полетов;

радионавигация;

ППП Радиосвязь.

38. Критерий предъявляемые к кандидатам:

1) кандидаты должны сдать весь комплекс теоретических экзаменов, которые необходимы для получения свидетельства или квалификационной отметки;

2) кандидаты приступают к сдаче теоретических экзаменов после получения рекомендации АУЦ, которая отвечает за их подготовку. Сдача экзаменов проводится сразу же после удовлетворительного завершения учебного курса теоретического обучения. Рекомендация АУЦ действительна в течение 12 месяцев.

Параграф 3. Оценка практических навыков

39. Оценка практических навыков проводится экзаменатором (оценщиком) в организациях гражданской авиации на рабочих местах специалистов (на тренажерах, воздушных судах или на диспетчерских пунктах).

40. Записи Оценки практических навыков архивируются и хранятся не менее 1 года со дня прохождения оценки для членов летного экипажа, и 2-х лет для диспетчеров ОВД и специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов.

41. В случае не прохождения этапа оценки практических навыков, кандидат допускается к повторному прохождению данной оценки, при этом повторного прохождения тестирования теоретических знаний не требуется.

42. Для прохождения оценки практических навыков кандидат представляет заявления в произвольной форме.

43. По поступившему заявлению кандидата экзаменатор (оценщик) определяет дату, время и место проведения экзамена.

44. Экзаменатор (оценщик) удостоверяется в том, что кандидат готов к прохождению теста, прошел все практические занятия, а задания на тренировку подписаны инструктором.

45. Результат оценки практических навыков действует на всей территории Республики Казахстан в течение одного года для членов летного экипажа, и два года для диспетчеров обслуживания воздушного движения со дня его выдачи.

Параграф 4. Проведения практических тестов/проверок квалификации, летные и практические экзамены.

46. Наиболее распространенным видом практического экзамена на получение свидетельства является летный экзамен для членов летного экипажа. Диспетчеры органа ОВД, персонал по техническому обслуживанию воздушных судов и другой наземный персонал подвергаются практическим проверкам другого характера.

47. Основные концепции летных и других практических экзаменов весьма сходны с концепциями теоретических экзаменов, однако различные формы и методы их проведения обуславливают некоторые важные и существенные различия.

48. Летные и другие практические экзамены оцениваются одним экзаменатором. Проверочные испытания разрабатываются и детализируются таким образом, чтобы обеспечивалась объективность и последовательность: все тесты одного типа оцениваются в соответствии со стандартизированными критериями независимо от того, где, кем и с использованием какого оборудования (или воздушного судна) они проводятся.

49. Критерии охвата и выполнения детальных тестов в рамках учебной программы, кроме технических требований к разработке тестов, включают следующее:

1) максимальная и минимальная продолжительность индивидуального теста и время, отводимое на каждое задание или каждый элемент. Максимальная продолжительность имеет два аспекта: экзаменатор не может неоправданно затягивать тест, поскольку это может несправедливо снизить работоспособность кандидата и кандидат имеет возможность выполнить все практические задачи и ответить на все вопросы в течение разумного периода времени;

2) выполнение каких минимальных требований к опыту проверяется, путем просмотра летной книжки кандидата;

3) сколько попыток может даваться на выполнение задания и при каких условиях, если критерии не соблюдаются.

Одни задания (например, правильные действия при условном отказе двигателя после взлета) могут считаться критическими и должны успешно выполняться с первой попытки, а другие (например, выдерживание абсолютной высоты при крутом развороте) могут допускать возможность повторной попытки

выполнения в случае превышения критериев при первой попытке.

Устанавливается предел в отношении общего числа разрешаемых попыток;

4) соответствующие роли экзаменатора и кандидата на всех этапах, особенно в том, что касается реальных или имитируемых аварийных ситуаций. При проведении летных экзаменов не должно быть никаких сомнений относительно того, кто является командиром воздушного судна, и процедуры передачи/принятия управления ВС должны быть ясными;

5) тип оборудования, которое может использоваться.

Большинство летных экзаменов на получение свидетельства проводятся на соответствующих воздушных судах, или на приемлемых утвержденных тренажерных устройствах имитации полета. Все практические экзамены по ОВД проводятся на комплексных учебно-тренировочных устройствах;

6) вид требуемой оценки.

Наиболее подходящим видом оценки для использования при проведении теста на получение свидетельства является «итоговая оценка», при которой единственным предполагаемым итогом является подтверждение или не подтверждение мастерства кандидата в достижении намеченных результатов обучения;

7) вид, содержание и продолжительность разбора.

По завершении теста кандидата следует информировать о результате и, в соответствующих случаях, о слабых местах или нехватке умения, а также об аспектах, которые были очень хорошо исполнены. Экзаменаторам неуместно проводить формирующую и диагностирующую оценку (отзыв о подготовке). Кандидат самокритично относится к своим результатам и дает отзыв о проведенном тесте;

8) доклад экзаменатора по экзамену практических навыков.

Конкретизируется информация, которая фиксируется, а также указывается, как следует обрабатывать форму, особенно если экзаменатор не является сотрудником уполномоченного органа. Второй экземпляр доклада по экзамену практических навыков предоставляется кандидату. Третий экземпляр доклада направляется в уполномоченный орган.

Параграф 6. Проверка практических навыков диспетчера, оператора ОВД.

50. Проверка практических навыков для получения (подтверждения) квалификационной отметки по обслуживанию воздушного движения проводится на диспетчерском пункте, на котором кандидат подтверждает или получает квалификационную отметку.

Проверка практических навыков проводится по следующим основным критериям:

- 1) выполнение функций в соответствии с технологией работы и должностной инструкцией;
- 2) правильность и своевременность действий в различных ситуациях;
- 3) правильность использования вспомогательных средств обеспечения полетов и связи в процессе работы;
- 4) правильность взаимодействия со смежными пунктами, службами и органами, обеспечивающими и контролирующими полеты;
- 5) своевременность передачи информации в соответствующие службы для оказания помощи воздушным судам, терпящим бедствие на аэродроме и (или) в районе ответственности.

51. Процедуры проверки практических навыков для присвоения специальных квалификационных отметок (инструктор ОВД, экзаменатор) проводятся по соответствующим критериям и определяют профессионально важные качества, необходимые в выполнении данных функций.

52. При получении кандидатом новой квалификационной отметки проверка включает в себя обслуживание воздушного движения кандидатом.

53. В случаях низкой интенсивности (отсутствия) воздушного движения в зоне ответственности диспетчерского пункта, на котором кандидат подтверждает или получает квалификационную отметку разрешается проведение проверки практических навыков на диспетчерском тренажере.

54. Допускается проверка теоретических знаний и практических навыков кандидатов на получение (подтверждение) квалификационной отметки экзаменатором, обладающим аналогичными квалификационными отметками.

55. Подробные сведения о проведении тестирования изложены в Руководстве для экзаменаторов, имеющих право определять уровень квалификации специалистов обслуживания воздушного движения.

Параграф 7. Проведение квалификационного экзамена диспетчера ОВД

56. Экзаменатор ОВД осуществляет свою деятельность с целью определения уровня квалификации специалистов ОВД в случаях:

- 1) получения кандидатом свидетельства диспетчера ОВД;
- 2) продления действия свидетельства диспетчера ОВД;
- 3) присвоения (внесения в свидетельство диспетчера ОВД) квалификационной и специальной отметки;
- 4) продления срока действия квалификационной и специальной отметки.

57. В целях соответствия Правилам выдачи и продления срока действия свидетельств авиационного персонала, утвержденным приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 26 сентября 2013 года № 750 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 8782) в части квалификационных отметок, проведение установленных процедур оценивания направлено на их внесение в свидетельство или продление срока действия только для соответствующей квалификационной отметки.

58. Экзаменатор ОВД осуществляет процедуры оценивания только в отношении тех квалификационных отметок и специальных записей, обладателем которых он является.

59. Проверка теоретических знаний и практических навыков кандидатов, направленная на получение свидетельства диспетчера ОВД, допускает совмещение с аналогичной проверкой, направленной на присвоение какой-либо одной квалификационной отметки и не требует обязательного проведения двух отдельных процедур оценивания квалификации.

Проверка практических навыков для получения квалификационной отметки инструктора ОВД осуществляется по следующим технологическим операциям:

организация, планирование и проведение предварительной подготовки стажера;

определение готовности стажера к практической подготовке;
организация, планирование и проведение практической стажировки на диспетчерском пункте и тренировки на диспетчерском тренажере;
ведение установленной документации.

Проверка практических навыков для получения квалификационной отметки экзаменатора осуществляется по следующим технологическим операциям:

организация и подготовка к проведению экзамена соответствующей категории квалификационной отметки;

проведение инструктажа и определение готовности экзаменуемого к выполнению заданий;

проведение экзамена и объективность оценки экзаменуемого;

ведение установленной документации.

60. Осуществление деятельности, направленной на одновременное присвоение двух и более квалификационных отметок не допускается.

61. Для случаев одновременного продления действия свидетельства и продления срока действия какой-либо одной квалификационной отметки, не требуется обязательного проведения двух отдельных процедур оценивания Экзаменаторами ОВД квалификации диспетчеров ОВД.

Параграф 8. Порядок определения уровня квалификации специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов

62. Стандарт экзаменов первоначальной подготовки для специалистов по ТО ВС изложен в приложении 11 к настоящим Правилам.

63. В настоящих Правилах определяются уровни компетенций, которыми должен обладать кандидат на получение свидетельства специалиста по ТО ВС или обладатель такого свидетельства для внесения квалификационной отметки в него.

64. Базовые знания (индикаторы), которым должен соответствовать обучаемый по завершении первоначальной подготовки с целью получения свидетельства авиационного персонала категорий (подкатегорий) «А», «В1», «В2» и «В3» или квалификационной отметки категорий «В1», «В2», «В3», «С» в

такое свидетельство обозначаются уровнями знаний (1, 2 или 3). При определении уровней знаний обучении на тип ВС, а также теоретической части при обучении в выполнении задач механика категории «А» используются классификация, определяемая пунктом 2 приложением 12.

1) уровень 1 – ознакомление с основными элементами учебного предмета, при этом кандидат должен быть:

ознакомлен с базовыми элементами учебного предмета;

способен дать простое описание учебного предмета, используя общие слова и примеры;

способен использовать характерные для учебного предмета термины;

2) уровень 2 – общие знания по теоретическим и практическим аспектам учебного предмета и способность применять эти знания, при этом кандидат должен быть способным:

понимать теоретические основы учебного предмета;

давать общее описание используемого учебного предмета, где необходимо приводить примеры;

использовать математические формулы, увязывая их с физическими законами при описании учебного предмета;

читать и понимать эскизы, рисунки и схемы при описании учебного предмета;

применить свои знания на практике, используя детальные процедуры;

3) уровень 3 – углубленные знания теоретических и практических аспектов учебного предмета и способность объединять и применять отдельные элементы знаний в логичной и всесторонней манере, при этом кандидат должен:

знать теорию учебного предмета и взаимосвязь с другими учебными предметами;

способен детально описывать учебный предмет, используя теоретические основы и характерные примеры;

способен понимать и использовать математические формулы, относящиеся к учебному предмету;

способен читать, понимать и готовить эскизы, простые рисунки и схемы, описывающие учебный предмет;

способен применять свои знания на практике, используя инструкции производителя;

способен понимать результаты своих действий, полученные от различных источников и мер измерений и корректировать, при необходимости, свои действия.

65. Стандарты экзаменов авиационного персонала, занятого в поддержании летной годности воздушных судов, включают в себя:

1) Стандарт экзаменов первоначальной подготовки для специалистов по ТО ВС, изложен в приложении 11 к настоящим Правилам;

2) Стандарт проведения экзаменов на тип ВС – практическая стажировка для специалистов ТО ВС, изложен в приложении 12 к настоящим Правилам.

66. По завершении первоначальной подготовки или обучения на тип ВС, сдачи соответствующих экзаменов и, при необходимости, оценки, обучаемому выдается сертификат признания «Recognition Certificate» за каждый успешно освоенный модуль или тип ВС / двигатель, при этом запись в сертификате по освоенному типу ВС и двигателю будет соответствовать принятым международным сокращениям. Разрешается выдача единого сертификата по результатам успешного освоения программы первоначальной подготовки по категориям «А», «В1», «В2», «В3» с указанием в сертификате тех модулей, которые успешно, через экзамен, освоены специалистом.

67. Каждая повторная пересдача экзамена ведет к записи в сертификате результата «75%» в независимости от достигнутого результата, превышающего проходной балл.

Параграф 9. Порядок обжалования результатов Оценки

68. Апелляционное заявление (далее - заявление) об обжаловании результатов оценки подается в уполномоченный орган, с обоснованием причины обжалования по форме, согласно приложению 13 к настоящим Правилам.

69. Заявление и экзаменационный материал (для апелляции по результатам тестирования – тестовые вопросы с ответами; для апелляции по результатам

оценки практических навыков – видео - и аудиозаписи оценки практических навыков (при необходимости)) кандидатом подаются не позднее трех рабочих дней со дня получения результатов Оценки.

70. Апелляционное заявление рассматривается на заседании комиссии.

71. Комиссия проводит заседание по рассмотрению заявлений в течение двадцати двух рабочих дней со дня регистрации заявления в уполномоченном органе.

72. Выписка решения комиссии выдается кандидату на следующий рабочий день после его рассмотрения.

Глава 3. Порядок назначения физических лиц, определяющих уровень квалификации авиационного персонала

73. Физическое лицо, для назначения его экзаменатором (оценщиком), представляет в уполномоченный орган:

- 1) заявление в произвольной форме;
- 2) документы, подтверждающие уровни (поддержание) квалификации согласно приказу Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 13 июня 2011 года № 362 «Об утверждении квалификационных требований, предъявляемых к лицам, которым выдается свидетельство авиационного персонала» (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 7058) и приказу Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 сентября 2013 года № 763 «Об утверждении Квалификационных требований, предъявляемые к физическим лицам, имеющим право определять уровень квалификации авиационного персонала» (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 8786).

Примечание. При этом непременным условием для продления деятельности экзаменатора (оценщика) является выполнение на ежегодной основе не менее двух квалификационных проверок авиационного персонала;

3) представление для диспетчеров и операторов обслуживания воздушных судов и членов летного экипажа по формам согласно приложениям 14, 15, настоящим Правилам, Личные данные на специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов согласно приложению 16 настоящих Правил.

74. Оценка соответствия заявителя квалификационным требованиям проводится комиссией в течение двадцати рабочих дней со дня получения документов.

В состав комиссии включаются должностные лица уполномоченного органа, а также персонал отрасли гражданской авиации (действующие экзаменаторы (оценщики)).

Количественный состав членов комиссии должно быть нечетным и составлять не менее семи человек. Комиссию возглавляет председатель комиссии, а в его отсутствие - заместитель председателя. Решение комиссии принимается большинством голосов от общего числа членов комиссии, и оформляется протоколом, составляемым секретарем комиссии, который не является членом комиссии. Протокол подписывается всеми членами комиссии, принимавшими участие в данном заседании.

При равенстве голосов, голос председателя является решающим. Решение комиссии правомочно при наличии 2/3 (двух трети) членов от общего числа.

Председатель комиссии, а в случае его отсутствия заместитель председателя, руководит деятельностью комиссии, председательствует на заседаниях комиссии, планирует работу и осуществляет общий контроль за реализацией ее решений.

75. Оценка проводится с участием заявителя на основании представленных документов согласно пункту 73 настоящих Правил.

В срок не менее, чем за два рабочих дня до начала заседания комиссии, уполномоченный орган направляет заявителю официальное уведомление в произвольной форме, содержащее информацию о дате и времени его начала.

76. В случае, не соответствия представленных документов пункту 73 настоящих Правил, заявление отклоняется на основании отрицательного решения комиссии и подлежит возврату, в срок не позднее двадцати рабочих дней с момента получения заявления, с указанием причин отказа.

77. В случае устранения причины послужившей основанием для отказа в назначении, заявитель повторно подает заявление в порядке, предусмотренном настоящими Правилами.

78. Назначение экзаменатора (оценщика) осуществляется уполномоченным органом на основании положительного решения комиссии с выдачей соответствующего документа по форме, согласно приложению 17 к настоящим Правилам, с указанием всех полномочий, со сроком не более трех лет.

Сведения о назначенных экзаменаторах (оценщиках) размещаются на сайте уполномоченного органа.

79. Полномочия экзаменатора (оценщика) ограничиваются полностью или частично, по заявлению заявителя, в случае окончания срока действия инструкторского допуска, полномочия экзаменатора не прерываются, при необходимости инструкторский допуск может быть продлен решением комиссии на срок не более одного месяца от даты его окончания.

80. При тестировании (оценке) теоретических знаний (License knowledge test) и/или оценке практических навыков (License Skill (Proficiency) Check) с целью выдачи или продления свидетельства авиационного персонала (далее - свидетельства), а также продления срока действия квалификационной отметки, экзаменатор действует от имени уполномоченного органа.

81. При привлечении уполномоченным органом экзаменатора (оценщика) организации гражданской авиации в сторонние предприятия для проведения тестирования теоретических знаний и/или оценки практических навыков, на период привлечения экзаменатор (оценщик) сохраняет трудовые отношения с организацией гражданской авиации, в которой он работает.

82. Экзаменаторам (оценщикам) авиационных учебных центров, осуществляющим тестирование (оценку) теоретических знаний, не требуется наличие действующих свидетельств, квалификационных отметок и медицинского сертификата.

При этом данная категория экзаменаторов назначается уполномоченным органом по направлениям реализуемых программ профессиональной подготовки авиационного персонала.

83. Для продления срока полномочий, экзаменатор (оценщик) проходит обучение по программам поддержания профессионального уровня и проверку практических навыков.

84. В случае отсутствия экзаменатора (оценщика) требуемой квалификации, для проведения тестирования (оценки) теоретических знаний и оценки практических навыков уполномоченным органом утверждается специалист, имеющий аналогичную по критериям квалификацию. Такое утверждение дается в случае:

- 1) освоения нового типа воздушного судна в Республике Казахстан;
- 2) эксплуатации типов воздушных судов, имеющих ограниченное не выполняемое количество и не производящихся в настоящее время;
- 3) эксплуатации воздушного судна особого производства, для которого ни один человек не имеет рейтинга экзаменатора;
- 4) введения нового сектора управления воздушным движением или диспетчерского пункта.

85. Теоретические знания проверяются экзаменатором (оценщиком), в порядке предусмотренных настоящими Правилами.

86. Экзаменатор не может проводить оценивание квалификации кандидата, в отношении которого он выступал инструктором в предшествующий экзамену период по дисциплине, по которой производится прием экзамена.

Приложение 1
к Правилам определения уровня
квалификации авиационного персонала

Руководством по деятельности аттестационной комиссии

1. Общие положения.

1. Настоящее Положение о квалификационной комиссии некоммерческой организации объединяющих эксплуатантов воздушных судов по определению уровня квалификации и внесение квалификационных и специальных отметок в свидетельство авиационного персонала легкой и сверхлегкой авиации, не участвующего в коммерческих воздушных перевозках.

2. Квалификационная комиссия является постоянно действующим органом некоммерческой организации объединяющих эксплуатантов воздушных судов.

3. Основной задачей комиссии является определение уровня квалификаций теоретических знаний и практических навыков у авиационного персонала лёгкой и сверхлёгкой авиации гражданской авиации при:

выдаче (продлении) свидетельств;

внесении (продлении, подтверждении) квалификационных и специальных отметок в свидетельствах.

4. Комиссия несёт полную ответственность за объективность и соблюдение правил оценки уровня профессиональной подготовленности специалистов.

5. Оценка уровня профессиональной подготовленности авиационного персонала при проведении экзаменов и квалификационных проверок осуществляется членами комиссии, которые в соответствии с квалификацией по специальности и наделены для этих целей полномочиями экзаменаторов

6. Общее руководство работой комиссии осуществляет ее руководитель.

7. Состав комиссии утверждается руководителем некоммерческой организации, по согласованию с Комитетом гражданской авиации Республики Казахстан, которые имеют соответствующую квалификацию и опыт по специальности для осуществления функций:

Руководитель и заместители комиссии - должны иметь высшее авиационное образование, иметь опыт работы на руководящих должностях не менее 5 лет;

Члены комиссии - имеют специальное авиационное образование, обладать опытом работы не менее 3 лет;

8. Подписи в свидетельствах авиационного персонала принадлежит: руководителю комиссии, а в его отсутствие его заместителям.

Глава 2. Полномочия и функции комиссии.

9. Рассмотрение представления и документов с результатами проверок от организаций гражданской авиаций, а также частных лиц, на выдачу свидетельств (продление срока действия), с последующим направлением в уполномоченный орган документов с результатами проверок и протокола заседаний комиссии.

10. Рассмотрение предоставленных материалов и принятие решений на восстановление утерянных, пришедших в негодность, продление срока действия просроченных свидетельств авиационных специалистов.

11. Присвоение (продление) квалификационных и специальных отметок с записью в свидетельство авиационного персонала.

12. Отработка документов, информационных писем, регламентирующих правила выдачи свидетельств, присвоения квалификационных отметок, допуска к самостоятельным полетам авиационных персонала.

13. Распространение (размещение на сайте некоммерческой организации) информации об организации работы комиссии.

14. Подбор состава членов подкомиссий комиссии (экзаменатор теоретической подготовки, лётный экзаменаторов, технический экзаменатор).

15. Организация и проведение экзаменов (тестирование) по проверке уровня теоретических знаний и практических навыков у авиационного персонала при выдаче соответствующего свидетельства, продлении срока их действия, допуске к самостоятельной работе, получении соответствующей квалификационной отметки и подтверждении квалификации.

16. Ведение реестра учета свидетельств авиационных специалистов, ведение делопроизводства.

Глава 3. Обязанности и права руководителя комиссии.

17. Руководитель комиссии обязан:

Организовать разработку и осуществляет соблюдение норм и правил, касающихся порядка выдачи свидетельств авиационному персоналу.

Обеспечить соблюдение требований правил в отношении выдачи свидетельств, проверки квалификации летного состава и специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов.

18. Руководитель комиссии несет ответственность за организацию работы и обеспечение контроля за работой комиссии.

Приложение 2 к Правилам определения уровня квалификации авиационного персонала

Форма

ПРОТОКОЛ
 ПРОВЕДЕНИЯ КВАЛИФИКАЦИОННОГО ЭКЗАМЕНА № _____
 (диспетчера/оператора ОВД)

_____ (наименование организации гражданской авиации)

_____ (фамилия, имя, отчество заявителя)

Дата рождения _____ Должность _____

Цель экзамена _____

(тип квалификационной отметки, допуска)

Часть 1. Теоретическая подготовка			
Предмет/модуль	Вопросы	Ответы	Заключение экзаменатора

Решение экзаменатора _____
 (принятое решение)

Экзаменатор _____
 (должность, подпись, ФИО)

« ____ » _____ 20__ г.

Заявитель _____ (подпись) _____ (ФИО) _____ (Дата)

Часть 2. Практические навыки		
Квалификация: диспетчер ОВД		
Технологические операции	Примечания	Заключение экзаменатора
Прием и сдача дежурства		
Соблюдение установленных правил ОВД (планирования полетов)		
Соблюдение требований руководящих документов		
Соблюдение технологии работы и правил радиообмена		
Использование радиотехнических средств и авиационной электросвязи		
Взаимодействие со смежными службами		
Ведение установленной документации		

Решение экзаменатора _____
 (принятое решение)

Экзаменатор _____
 (должность, подпись, ФИО)

« ____ » _____ 20__ г.

Заявитель _____ (подпись) _____ (Ф.И.О. при наличии) _____ (Дата)

Приложение 3 к Правилам определения уровня квалификации авиационного персонала

Форма

Для членов летного экипажа ATPL/MPL/TYPE OR CLASS RATING /TRAINING/SKILL TEST AND PROFICIENCY CHECK ON MULTIPILOT AEROPLANES

Акт летной проверки заявление и отчет: Свидетельство пилота, квалификационные отметки по типу (TR) или классу (CR) самолета, тренировки, проверки умений (SkillTest) и квалификации (Proficiencycheck)			
Фамилия Кандидата:	Воздушное судно:	SE-SP:H ME-SP:H	
Имя Кандидата:	судно:	SE-MP:HME-MP: H <input type="checkbox"/>	
Подпись заявителя:	Эксплуатация:	SP <input type="checkbox"/> MP <input type="checkbox"/>	
Тип свидетельства:	Содержание:	Training record: <input type="checkbox"/>	TR: <input type="checkbox"/>
№свидетельства		Skill Test: <input type="checkbox"/>	CR: <input type="checkbox"/>
		IR: <input type="checkbox"/>	
Государство выдачи:		Proficiency check: <input type="checkbox"/>	
1	Теоретическая подготовка по типу или классу ВС выполненная в период		
С:	По:	В:	
Оценка:	Минимальная 75%	Тип и номер сертификата:	
Подпись руководителя:		Ф. И.О. (заглавными буквами):	
2	Тренажер (FSTD)		
FSTD (тип самолета):	Три или более осей: да <input type="checkbox"/> нет <input type="checkbox"/>	Готов к эксплуатации	
FSTD производитель:	Движение или система:	Визуализация: да <input type="checkbox"/> нет <input type="checkbox"/>	
FSTD оператор:		Идентификационный код:	
Общее время за управлением:		Заходы по приборам на аэродромах, высота Принятия решения MDA или MDH:	
Место, дата, время:		Тип и номер лицензии:	
Инструктор по типу <input type="checkbox"/> инструктор по классу <input type="checkbox"/>			
Подпись инструктора:		Ф. И.О. (заглавными буквами):	
3	Летная тренировка: на ВС <input type="checkbox"/> на тренажере <input type="checkbox"/> (для ZFTT) <input type="checkbox"/>		

Тип ВС:	Рег. номер:	Время полета:
Взлеты:	Посадки:	Аэродром (взлеты, заходы, посадки):
Время взлета:	Время посадки:	
Место и время:	Тип и номер свидетельства:	
Инструктор по типу <input type="checkbox"/> инструктор по классу <input type="checkbox"/>		
Подпись инструктора:		Ф., И. О. (заглавными буквами):
4	Skill Test Proficiency check	
Детали проверки уровня летной подготовки:		
Аэродром:		Общее время:
Время взлета:		Время посадки:
Зачет	Незачет.	Причина, почему незачет:
Место и дата:		FSTD или регистрация ВС:
Номер сертификата экзаменатора:		Тип и номер свидетельства:
Подпись экзаменатора:		Ф. И.О. (заглавными буквами):

Приложение 4
к Правилам определения уровня
квалификации авиационного персонала

Форма

Оценочный лист / Assessment Form

Оценка практической стажировки (On the Job Training) / OJT Assessment

Aircraft Type: Тип ВС	Training Duration: Продолжительность обучения	Company Location and Approval Nr: Расположение компании и одобрительный номер ее сертификата	
Trainee Name: Имя обучаемого	Date and Place of Birth: Дата и место рождения	KC Staff number: Идентификационный Номер в компании	License Nr. And Type: Номер свидетельства и его категория
OJT Supervisor(s) Name/ Имя супервайзера OJT:		OJT Supervisor Stamp / Штамп супервайзер OJT:	
OJT Assessor Name: Имя оценщика OJT	Date of Assessment: Дата оценки	OJT Assessor Stamp: Штамп оценщика OJT	

Использование отчетов и указаний / Use reports&indications	
Обучаемый читает доступные отчеты и указания / Trainee reads the available reports and indications	Комментарии / Comments:
Обучаемый интерпретирует отчёты и указания корректно (открывает советующие руководства / предпринимает правильные действия к началу решения проблемы)/ Trainee interprets the reports and indications correctly (Opens proper manuals/takes right actions to start the problem solving process)	

Поиск и применение документации / Find&Use documentation	
Обучаемый проверяет правильную ссылку на MEL / Trainee consults the correct MEL reference	Комментарии / Comments:
Обучаемый правильно интерпретирует вылет ВС в соответствии с MEL / Trainee makes the correct interpretation on dispatch according MEL	
Обучаемый находит соответствующую процедуру по поиску отказа и неисправности / Trainee finds proper trouble shooting procedure	
Обучаемый правильно интерпретирует руководство по поиску отказов и неисправностей, руководство по ТО ВС соответствующие процедуры (что видно по предпринимаемым действиям обучаемого) / Trainee makes the correct interpretation on TSM, AM Mandother related procedures (this shows in the actions trainee takes)	

Правильность исполнения / Correctly perform actions	
Обучаемый следует процедуре пошагово / Trainee follows the procedure steps	Комментарии / Comments:
Обучаемый убеждается, что действия соответствующе исполнены / Trainee make sure that actions are properly done	

Работа в условиях окружающей среды / Operate in compliance with environment

Обучаемый оценивает среду до начала выполнения задачи, гарантируя безопасность / Trainees can the environment before starting the task to ensure safety	Комментарии / Comments:
Обучаемый правильно читает / интерпретирует предупреждения / Trainee reads/interprets safety warnings correctly	
Когда необходимо, обучаемый информирует людей о своей работе / Trainee informs people his work, if necessary	
Связь с персоналом по задачам между членами бригады удовлетворительная / Communication linked to task performance between team members is okay	
Обучаемый постоянно оценивает окружающую среду во время исполнения задачи / Trainee continuously scan environment during task performance	
Обучаемый, для гарантии безопасности, соответствующе реагирует на изменения окружающей среды в процессе ее исполнения / Trainee reacts properly to changes during task performance to ensure safety	
Системное взаимодействие / System interaction	
Обучаемый анализирует последствия влияния других систем перед выполнением / Trainee 'analyses' the consequence of other systems before performing an action	Комментарии / Comments:
Обучаемый берет на себя ответственность за другие систем, когда система находится в работе / Trainee takes consequence on other systems into account when acting on a system	
Финальные действия с ВС / Тщательный осмотр / Performs air craft final/close-up	
Обучаемый возвращает самолет обратно в исходное состояние (или в соответствующие условия, в зависимости от обстоятельств) / Trainee restores the aircraft back to initial condition (or appropriate condition depending on the circumstances)	Комментарии / Comments:
Записи в бортовом журнале / Reports in log book	
Обучаемый заполняет соответствующие поля в бортовом журнале / Trainee fills the proper field in the logbook	Комментарии / Comments:
Обучаемый использует соответствующие ссылки и описания в бортовом журнале / Trainee uses proper references and descriptions in the logbook	

Я настоящим подтверждаю, что наблюдал обучаемого в отношении каждой рабочей задачи и что по их завершению обучаемый продемонстрировал соответствие критериям, перечисленным в записях по задачам практической стажировки (OJT Records)/I here by confirm that I have supervised the trainee in relation to every actual job task and that in completing them the trainee has demonstrated compliance with the criteria listed in this OJT task book.

Подпись супервайзера OJT / OJT Supervisor

Sign..... Дата / Date.....

Штамп супервайзера OJT / OJT Supervisor Stamp

Я настоящим подтверждаю завершение затребованного разнообразия и количества задач практической стажировки, основываясь на комментариях супервайзера OJT / I hereby confirm the completion of the required diversity and quantity of OJT, based on the supervisor(s) comments.

Подпись оценщика ОJT/ OJT Assessor

Sign..... Дата / Date.....

Штамп оценщика ОJT /

OJT Assessor Stamp

Примечание. ОЦЕНКА – общие замечания / ASSESSTMENT – General

Должна быть оценена полнота всего ОJT-процесса.

Все отчеты или обратная связь от супервайзера (супервайзеров), контролирующих исполнение каждой фактической задачи или в отношении любого другого источника информации (использование руководств и процедур, соблюдение мер безопасности, предупреждений и рекомендаций, адекватное поведение в среде обслуживания), назначенный оценщик должен иметь возможность:

гарантировать, что процедура ОJT была полностью соблюдена (с точки зрения цели и содержания практической стажировки);

убедитесь, что компетентность кандидата была оценена.

В случае сомнений, оценщик может принять решение перейти к дополнительной оценке кандидата или провести анализ пробелов, если процедуры ОJT соблюдены не в полном объеме, например, когда освоено недостаточное количество задач или не достигнуто достаточное их разнообразие или супервайзер сомневается в отношении корректного исполнения задачи кандидатом. Супервайзер не должен подписывать фактическую задачу, если обучаемый не достигнет требуемой компетентности в безопасном ее выполнении.

Функция оценщика: провести окончательную оценку завершеного ОJT, когда компетенция кандидата косвенно обоснована супервайзером.

Цели: подтвердить завершение требуемого разнообразия и количества ОJT на основе отчетов супервайзера (супервайзеров) и обратной связи от него (от них). Достаточно того, чтобы завершение отдельных задач ОJT подтверждалось непосредственным супервайзером (супервайзерами) без необходимости прямой оценки оценщиком.

Тип оценки: Непрерывная, во время ОJT (подтвержденная непосредственным супервайзером) и суммирующая, как окончательная оценка полноты ОJT (на основе отчетов супервайзеров и обратной связи от них)

Определение качества практической стажировки и ее оценка.

При проведении практической стажировки супервайзер ОJT следит за качеством проводимой стажировки и наблюдает за сталируемым.

При исполнения этих задач необходима постоянная оценка, которая, как минимум, включает в себя следующие моменты:

1) осведомленность обучаемого об окружающей среде (действия по безопасности, применение предупреждений по безопасности и предотвращение опасных ситуаций);

2) интеграция систем (демонстрация понимания взаимодействия систем, включая определение, описание, объяснение, планирование, выполнение);

3) знание и понимание областей, требующих специальных акцентов или нововведений;

4) использование отчетов и указаний (способность читать и объяснять);

5) документация ВС – поиск и применение. Обучаемый должен быть способен идентифицировать соответствующую документацию самолета, ориентироваться внутри этой документации, выполнять предписанные процедуры);

6) выполнение действий по ТО на ВС и использование инструмента;

7) отношение и поведение обучаемого при его работе в условиях обслуживания ВС.

Расположение и определение – обучаемый корректно обнаруживает и определяет системы ВС, главные узлы и компоненты системы и ее подкомпоненты (если применимо) и демонстрирует это оценщику с максимальной точностью.

Объяснение – обучаемый должен быть способен к демонстрации достаточных знаний в проверке систем ВС в части правильной их конфигурации для безопасной работы, выполнения предупреждений по безопасности для предотвращения нанесения вреда персоналу и оборудованию. Затем обучаемый будет определять и правильно объяснять оценщику результаты влияния указанных элементов управления по всем позициям и действиям, которые необходимо выполнить, включая применение любого необходимого тестового

оборудования и / или специального инструмента для завершения требуемых задач. Должны быть использованы процедуры руководства по ТОВС.

Поиск и устранение неисправностей – обучаемый будет использовать соответствующий инструмент и технические руководства к определению отказа /неисправности, определяя требования для безопасного вылета и определения отказа.

Оценка выполняется, на основе комментария супервайзера ОJT. Если по мнению супервайзера ОJT, допущенного к проведению обучения, обучаемый соответствует критериям, перечисленным в параграфе «Оценка – общие замечания», супервайзер будет ставить в записях ОJT свой личный штамп в отношении каждой отдельной задачи.

ЗАВЕРШЕНИЕ: По завершению обучаемому будет выпущен сертификат организации ТО и РАТ, если его применение согласовано с уполномоченным органом.

Оценочный лист / Assessment Form

Оценка практической элемента при обучении на тип ВС / Practical Assessment of Type Training Course

Aircraft Type: Тип ВС	Training Duration: Продолжительность обучения	Company Location and Approval Nr: Расположение компании и одобрительный номер ее сертификата	
Trainee Name: Имя обучаемого	Date and Place of Birth: Дата и месторождения	KC Staff number: Идентификационный номер в компании	License Nr. and Type: Номер свидетельства и его категория
Instructor / Assessor Name: Имя инструктора / оценщика	Date of Assessment: Дата оценки	Instructor / Assessor Stamp: Штамп инструктора / оценщика	

Task Number Номер задачи	ATA Chapter Number / Номер ATA Chapter	Description of Task / Описание задачи	Assessor Stamp / Штамп оценщика	
			Passed / Прошел	Failed / Не прошел
1)				
2)				
3)				
4)				
5)				

Использование отчетов и указаний / Use reports&indications	1-я попытка		2-я попытка	
	Про-шел	Не про-шел	Про-шел	Не про-шел
Обучаемый читает доступные отчеты и указания / Trainee reads the available reports and indications				

Обучаемы интерпретирует отчёты и указания корректно (открывает советующие руководства / предпринимает правильные действия к началу решения проблемы) / Trainee interprets the reports and indications correctly (Opens proper manuals/takes right actions to start the problem solving process)				
Поиск и применение документации / Find&Use documentation	1-я попытка		2-я попытка	
	Про-шел	Не про-шел	Про-шел	Не про-шел
Обучаемый проверяет правильную ссылку на MEL / Trainee consults the correct MEL reference				
Обучаемый правильно интерпретирует вылет ВС в соответствии с MEL / Trainee makes the correct interpretation on dispatch according MEL				
Обучаемый находит соответствующую процедуру по поиску отказа и неисправности / Trainee finds proper trouble shooting procedure				
Обучаемый правильно интерпретирует руководство по поиску отказов и неисправностей, руководство по ТО ВС и др. соответствующие процедуры (что видно по предпринимаемым действиям обучаемого) / Trainee makes the correct interpretation on TSM, AMM and other related procedures (this shows in the actions trainee takes)				
Правильность исполнения / Correctly perform actions	1-я попытка		2-я попытка	
	Про-шел	Не про-шел	Про-шел	Не про-шел
Обучаемый следует процедуре пошагово / Trainee follows the procedure steps				
Обучаемый убеждается, что действия соответствующе исполнены / Trainee make sure that actions are properly done				
Работа в условиях окружающей среды / Operate in compliance with environment	1-я попытка		2-я попытка	
	Про-шел	Не про-шел	Про-шел	Не про-шел
Обучаемый оценивает среду до начала выполнения задачи, гарантируя безопасность / Trainees cans the environment before starting the task to ensure safety				
Обучаемый правильно читает/ интерпретирует предупреждения / Trainee reads/interprets safety warnings correctly				
Когда необходимо, обучаемый информирует людей о своей работе / Trainee informs people of his work, if necessary				
Связь с персоналом по задачам между членами бригады удовлетворительная / Communication linked to task performance between team members is okay				
Обучаемый постоянно оценивает окружающую среду во время исполнения задачи / Trainee continuously cans environment during task performance				
Обучаемый, для гарантии безопасности, соответствующе реагирует на изменения окружающей среды в процессе ее исполнения / Trainee reacts properly to changes during task performance to ensure safety				
Системное взаимодействие / System interaction	1-я попытка		2-я попытка	
	Про-шел	Не про-шел	Про-шел	Не про-шел
Обучаемый анализирует последствия влияния других систем перед выполнением / Trainee 'analyses' the consequence of other systems before performing an action				
Обучаемый учитывает последствия других систем, когда система находится в работе / Trainee takes consequence on other systems into account when acting on a system				

Финальные действия с ВС / Тщательный осмотр / Performs aircraft final/close-up	1-я попытка		2-я попытка	
	Прошел	Не прошел	Прошел	Не прошел
Обучаемый возвращает самолет обратно в исходное состояние (или в соответствующие условия, в зависимости от обстоятельств) Trainee restores the aircraft back to initial condition (or appropriate condition depending on the circumstances)				

Записи в бортовом журнале / Reports in logbook	1-я попытка		2-я попытка	
	Прошел	Не прошел	Прошел	Не прошел
Обучаемый заполняет соответствующие поля в бортовом журнале / Trainee fills the proper field in the logbook				
uses proper references and descriptions in the logbook				
Обучаемый использует соответствующие ссылки и описания в бортовом журнале / Trainee				

Я настоящим подтверждаю, что наблюдал обучаемого в отношении каждой рабочей задачи и что по их завершению обучаемый продемонстрировал соответствие критериям, перечисленным в записях по задачам практической обучения (PTR) / I hereby confirm that I have supervised the trainee in relation to every actual job task and that in completing them the trainee has demonstrated compliance with the criteria listed in the introduction to this PTR.

Подпись оценщика / Assessor Sign.....

Дата / Date..... печать оценщика / Assessor Stamp.

Instructor Comments / Комментарии инструктора :
Assessor Comments / Комментарии оценщика:

Примечание. ОЦЕНКА – общие замечания / ASSESSTMENT – General

По завершению всех задач должна быть выполнена оценка, которая соответствует следующим критериям:

оценка должна быть выполнена назначенным оценщиком;

оценка должна быть сфокусирована на компетенциях, относящихся к типу ВС и его техническому обслуживанию , которое будет включать , как минимум, следующие пункты:

1) осведомленность обучаемого об окружающей среде (действия по безопасности, применение предупреждений по безопасности и предотвращение опасных ситуаций);

2) интеграция систем (демонстрация понимания взаимодействия систем, включая определение, описание, объяснение, планирование, выполнение);

3) знание и понимание областей, требующих специальных акцентов или нововведений;

4) использование отчетов и указаний (способность читать и объяснять);

5) документация ВС – поиск и применение. Обучаемый должен быть способен идентифицировать соответствующую документацию самолета, ориентироваться внутри этой документации, выполнять предписанные процедуры);

6) выполнение действий по ТО на ВС и использование инструмента;

7) отношение и поведение обучаемого при его работе в условиях обслуживания ВС.

Оценка проводится оценщиком, заполняющим настоящую форму оценки. Для заполнения этой формы оценщик должен выбрать задачу или количество задач (не более 5), которые / достаточны для оценки критериев, перечисленных в подпункте 2) выше. Как количество, так и характер выбранных конкретных задач могут отличаться для каждого отдельного учащегося в зависимости от их соответствующего опыта. Подробная информация о выбранных задачах и соответствующем номере главы АТА должна быть записана в указанном месте.

После того как задачи будут выбраны, их оценка может быть выполнена следующим образом:

Расположение и определение – обучаемый корректно обнаруживает и определяет системы ВС, главные узлы и компоненты системы и ее подкомпоненты (если применимо) и демонстрирует это оценщику с максимальной точностью.

Объяснение – обучаемый должен быть способен к демонстрации достаточных знаний в проверке систем ВС в части правильной их конфигурации для безопасной работы, выполнения требований предупреждений по безопасности для предотвращения нанесения вреда персоналу и оборудованию. Затем обучаемый будет определять и правильно объяснять оценщику результаты влияния указанных элементов управления по всем позициям и действиям, которые необходимо выполнить, включая применение любого необходимого

тестового оборудования и / или специального инструмента для завершения требуемых задач. Должны быть использованы процедуры руководства по ТО ВС.

Поиск и устранение неисправностей – обучаемый будет использовать соответствующий инструмент и технические руководства к определению отказа /неисправности, определяя требования для безопасного вылета и определения отказа.

Оценка проводится используя записи «прошел» / «не прошел». Если, по мнению оценщика, обучаемый отвечает критериям, перечисленным в подпункте 2) выше, имеющим отношение к каждой выбранной задаче, оценщик отметит эту задачу штампом оценщика.

Если, по мнению оценщика, обучаемый не отвечает хотя бы одному из указанных критериев, относящихся к выбранной задаче, оценщик не поставит свой штамп и вместо этого напишет слово «Fail» («Не прошел») в то место, которое предназначено для штампа. Затем обучаемый должен пройти переоценку, выполнив еще одну задачу (задачи), выбранную оценщиком, которая эквивалента исходной задаче как по сложности, так и по техническим характеристикам. Для удовлетворения всех указанных критериев к оценке может использоваться не более 5 задач.

ЗАВЕРШЕНИЕ. По завершении как требуемых задач, так и успешной практической оценки, оригинал записей по практическому обучению (Practical Training Records, PTR) обучаемого будет возвращен в учебный отдел АУЦ либо инструктором практического элемента, либо оценщиком практического элемента для проверки обеспечения выполнения всех требований к практическому обучению и гарантии соответствия этим требованиям. Если все требования выполнены, обучаемому будет выпущен сертификат от имени АУЦ, подтверждающий обучение на тип ВС в части практического элемента.

Приложение 5 к Правилам определения уровня квалификации авиационного персонала

Руководство по деятельности экзаменатора (оценщика)

1. Принятые в Руководстве сокращения и определения.
2. Категории специалистов в отношении которых осуществляются процедуры оценки компетенции;
3. Требования к экзаменатору (оценщику), составленные на основании настоящих правил и Квалификационных требований;
4. Организационные аспекты деятельности экзаменатора (оценщика), включающие, как минимум:
 - 1) организацию рабочего времени, определенного для выполнения экзаменатором (оценщиком) своих функций и исключаяющие его деятельность одновременно с выполнением функций, предписанных свидетельством авиационного персонала, а также нарушающие организацию времени, необходимого для отдыха;
 - 2) определение и описание форм профессиональной подготовки экзаменаторов (оценщиков);
 - 3) формы материального и морального стимулирования;
 - 4) ответственность экзаменатора (оценщика) за результаты деятельности;
 - 5) ответственность руководства за несоблюдение требований в отношении деятельности экзаменатора (оценщика), с указанием непосредственной должности;
5. Политика в отношении участия экзаменаторов (оценщиков) для осуществления деятельности по проведению теоретических и практических экзаменов в других организациях гражданской авиации или АУЦ, включающая, как минимум:
 - 1) учет рабочего времени;
 - 2) гарантии в области оплаты труда;
 - 3) командировочные издержки (при необходимости);

6. Характеристика используемых для проведения теоретического и практического экзаменов помещений, оборудования, технических, программных средств;

7. Описание процедур проведения теоретического и практического экзаменов, области (дисциплины), в отношении которых они проводятся, недвусмысленные и четкие указания для каждого этапа (процесса) с учетом категории экзаменуемых;

8. Правила и политика в отношении составления тестов и практических упражнений;

9. Оценка экзаменаторами (оценщиками) эффективности подготовки оцениваемых кандидатов инструкторами и/или АУЦ (в случае если Экзаменатор осуществляет деятельность в АУЦ);

10. Политика и процедура повторного прохождения процедуры оценки уровня квалификации;

11. Порядок, формы и виды отчетности о результатах теоретического и практического экзаменов;

12. Порядок подачи и рассмотрения апелляций;

13. Меры, принимаемые для защиты тестовых заданий и упражнений;

14. Организация ведения учета, хранения и мер обеспечения сохранности всей документации, связанной с процедурами теоретического и практического экзаменов;

15. Надзор и проверки деятельности экзаменаторов (оценщиков);

16. Установленные формы, отчеты и документация;

17. Предотвращение конфликта интересов.

Приложение 6
к Правилам определения уровня
квалификации авиационного персонала

Форма
наименование организации
гражданской авиации

Заявление

на проведение квалификационных экзаменов

1. _____
(фамилия, имя, отчество заявителя)

Дата рождения _____ Должность _____

Цель экзамена _____
(тип квалификационной отметки, допуска)

Рабочее место _____
(рабочее место, тип ВС)

2. Заявитель обязуется выполнять все условия квалификационной проверки.

Заявитель _____
(подпись) (ФИО) (Дата)

Приложение 7
к Правилам определения уровня
квалификации авиационного персонала

Форма

Регистрационная карта на прохождение тестирования

ФОТО

Идентификационный номер

Кандидата _____

Прохождение тестирования:

Дата _____ время

Приложение 8
к Правилам определения уровня
квалификации авиационного персонала

Форма

Акт

о нарушении Правил определения уровня квалификации
авиационного персонала

« ____ » _____ 201 _ г. ____ ч. ____ мин.

Экзаменатор тестирования _____
(Ф.И.О. (при наличии))

Установил факт нарушения кандидатом
_____ ИИН _____
(Ф. И. О. (при наличии))

Требований пункта 14 Правил определения уровня
квалификации авиационного персонала. _____
(краткое описание нарушения)

Подпись экзаменатора тестирования: _____

С актом ознакомлен: _____
(подпись, фамилия, имя, отчество (при наличии), допустившего
вышеуказанное нарушение. В случае отказа кандидата, допустившего
вышеуказанное нарушение, от подписания настоящего акта
соответствующая запись)

_____ (подпись, фамилия, имя, отчество (при наличии), ИИН
иного лица, подтверждающего факт отказа кандидата,
допустившего вышеуказанное нарушение, от подписания настоящего акта)

Приложение 9
к Правилам определения уровня
квалификации авиационного персонала

Форма

Акт

о приостановлении процедуры тестирования

Дата г. _____

Мы нижеподписавшиеся, составили настоящий акт о том, что «__»

_____ 20__ года в __ ч. __ мин. тестирование приостановлено вследствие:

- сбой связи
- сбой компьютерной техники
- сбой электрической сети
- иных причин.

Дополнительная информация о причинах приостановления тестирования:

Тестирование приостановлено в отношении следующих кандидатов:

1. Ф.И.О (при наличии) _____ ИИН _____
2. Ф.И.О. (при наличии) и подпись экзаменатора: _____

Приложение 10
к Правилам определения уровня
квалификации авиационного персонала

Форма

CERTIFICATE № / course title

СЕРТИФИКАТ № / наименование курса

ИМЯ ФАМИЛИЯ

NAMESURNAME

Персональный код:

/Identity No/

Свидетельство авиационного персонала (если применимо):

/ License (if applicable)/

Успешно сдал теоретический экзамен ИКАО, Приложение 1

/has successfully completed theoretical examination ICAO Annex 1

Результаты экзамена:

/Examination Results/

Дисциплина/Subjects	Дата/Date	Попытка /Attempt	Результат %/ Score %

Место и дата выдачи: 20__ г. «__» _____

Place and date of issue: 20____ «__» _____

Экзаменатор по теоретической знаниям:

/ Theoretical knowledge examiner

Приложение 11
к Правилам определения уровня
квалификации авиационного персонала

Стандарт экзаменов первоначальной подготовки для специалистов по ТО ВС

1. Общие требования.

1. Все экзамены в рамках первоначальной (базовой) профессиональной подготовки должны быть проведены с применением вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и вопроса в виде очерка (essay), если это определено требованиями ниже.

Неправильные альтернативные ответы должны выглядеть эквивалентно правдоподобно для любого, кто не знает предмет. Все альтернативные ответы должны быть связаны с вопросом и содержать подобный словарь, грамматическую конструкцию и одинаковую длину. В вопросах, содержащих цифровые значения, неправильные ответы должны соответствовать процедурным ошибкам, таким как использование неправильного значения (+ в сравнении с -) или с неправильными мерами измерения. Они не должны быть случайными числами.

2. Каждый из вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких должен иметь три альтернативных варианта ответа, из которых только один должен быть правильным и кандидату должно быть отпущено время на каждый модуль, которое базируется на среднем номинальном отрезке времени из расчета 75 секунд на каждый вопрос.

3. Каждый вопрос в виде очерка (essay) требует подготовки в написании ответа и кандидату отводится 20 минут для ответа на каждый вопрос.

4. Приемлемые вопросы для очерка (essay) должны быть подготовлены и оценены с использованием знаний программ Appendix I модулей 7A, 7B, 9A, 9B, 10 и 10RK.

5. Каждый вопрос будет иметь подготовленную для него модель ответа, которая будет также включать знание любых альтернативных ответов, которые могут соответствовать другим подразделам.

6. Модель ответа будет разбита на перечень важных пунктов, известных как ключевые пункты.

7. Проходная оценка по каждому модулю или под - модулю части с вопросами и выбором правильного варианта ответа составляет 75 %.

8. Проходная оценка для каждого вопроса в виде очерка (essay) составляет 75%, в которой ответ кандидатов должен включать 75% затребованных ключевых пунктов, определенных вопросом и содержать незначительные ошибки, относящиеся к любому ключевому пункту.

9. Если вопросы с выбором правильного варианта ответа, либо вопросы в виде очерка (essay) провалены, в последующем, необходимо пересдать то, что не сдано.

10. Несданный модуль может быть пересдан не ранее чем через 90 дней, последующих за датой экзамена, который не сдан, за исключением случаев, когда АУЦ, обучающий специалистов по ТО ВС, одобренный в соответствии с Annex IV (Part-147) или правилами РК проводит курс повторно с учетом несданного предмета в каком-то определенном модуле, где несданный модуль может быть пересдан не ранее чем через 30 дней.

11. Период времени, затребованный к базовым знаниям, применяется к каждому индивидуальному экзамену по модулю, за исключением тех (того) экзамена по модулю, который был пройден как часть свидетельства другой категории, где свидетельство уже была выдано.

12. Максимальное число последовательных попыток пересдач для каждого модуля равно 3-м. Следующая сессия из трех попыток разрешается после прохождения 1 - го года ожидания между сессиями.

13. Заявитель должен подтвердить в письменной форме АУЦ, обучающей специалистов по ТО ВС которые проводят экзамен, о числе и количество попыток сдачи в течение последнего года и назвать организацию или авиационную власть, где эти попытки имели место. АУЦ, обучающий специалистов по ТО ВС, ответственны за проверку количества попыток в пределах установленного временного лимита.

1. Количество вопросов на каждый модуль:

1) Модуль 1 - Математика:

категория А: 16 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 20 минут.

категория В1: 32 вопроса с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 40 минут.

категория В2: 32 вопроса с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 40 минут.

категория В3: 32 вопроса с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 40 минут.

2) Модуль 2 - Физика:

категория А: 32 вопроса с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 40 минут.

категория В1: 52 вопроса с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 65 минут.

категория В2: 52 вопроса с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 65 минут.

категория В3: 32 вопроса с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 35 минут

3) Модуль 3 - Основы электротехники:

категория А: 20 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 25 минут.

категория В1: 52 вопроса с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 65 минут.

категория В2: 52 вопроса с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 65 минут.

категория В3: 24 вопроса с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 30 минут.

4) Модуль 4- Основы электроники:

категория В1: 20 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 25 минут.

категория В2: 40 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 50 минут.

категория В3: 8 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 10 минут.

5) Модуль 5 - Системы приборов цифровой техники/электроники:

категория А: 16 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 20 минут.

категория В1.1 и В1.3: 40 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 50 минут.

категория В1.2 и В1.4: 20 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 25 минут.

категория В2: 72 вопроса с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 90 минут.

категория В3: 16 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 20 минут.

6) Модуль 6 - Материалы и детали:

категория А: 52 вопроса с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 65 минут.

категория В1: 72 вопроса с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 90 минут.

категория В2: 60 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 75 минут.

категория В3: 60 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 75 минут.

7) Модуль 7А - Практики технического обслуживания:

категория А: 72 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и 2 очерка (essay). Разрешенное время 40 минут плюс 40 минут.

категория В1: 80 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и 2 очерка (essay). Разрешенное время 100 минут плюс 40 минут.

категория В2: 60 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и 2 очерка (essay). Разрешенное время 75 минут плюс 40 минут.

8) Модуль 7В - Практики технического обслуживания:

категория В3: 60 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и 2 очерка (essay). Разрешенное время 75 минут плюс 40 минут.

9) Модуль 8 - Базовая аэродинамика:

категория А: 20 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 25 минут.

категория В1: 20 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 25 минут.

категория В2: 20 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 25 минут.

категория В3: 20 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 25 минут.

10) Модуль 9А - Возможности человека, применительно к техническому обслуживанию ВС (для категорий А, В1, В2):

категория А: 20 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и 1 очерк (essay). Разрешенное время 25 минут плюс 20 минут.

категория В1: 20 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и 1 очерк (essay). Разрешенное время 25 минут плюс 20 минут.

категория В2: 20 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и 1 очерк (essay). Разрешенное время 25 минут плюс 20 минут.

11) Модуль 9В - Возможности человека, применительно к техническому обслуживанию ВС (для категории В3):

категория В3: 16 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и 1 очерк (essay). Разрешенное время 20 минут плюс 20 минут.

12) Модуль 10 - Авиационное законодательство:

категория А: 32 вопроса с выбором правильного варианта ответа из нескольких и 1 очерк (essay). Разрешенное время 40 минут плюс 20 минут.

категория В1: 40 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и 1 очерк (essay). Разрешенное время 50 минут плюс 20 минут.

категория В2: 40 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и 1 очерк (essay). Разрешенное время 50 минут плюс 20 минут.

категория В3: 32 вопроса с выбором правильного варианта ответа из нескольких и 1 очерк (essay). Разрешенное время 40 минут плюс 20 минут.

13) Модуль 10RK - Казахстанское и международное авиационное законодательство:

Категория А: 32 вопроса с выбором правильного варианта ответа из нескольких и 1 очерк (essay). Разрешенное время 40 минут плюс 20 минут.

Категория В1: 40 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и 1 очерк (essay). Разрешенное время 50 минут плюс 20 минут.

Категория В2: 40 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и 1 очерк (essay). Разрешенное время 50 минут плюс 20 минут.

Категория В3: 32 вопроса с выбором правильного варианта ответа из нескольких и 1 очерк (essay). Разрешенное время 40 минут плюс 20 минут.

14) Модуль 11А - Самолеты с газотурбинными двигателями – аэродинамика, структура и системы:

категория А: 108 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 135 минут.

категория В1: 140 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 175 минут.

15) Модуль 11В - Самолеты с поршневыми двигателями - аэродинамика, структура и системы (для категорий А2 и В1.2):

категория А: 72 вопроса с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 90 минут.

категория В1: 100 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 125 минут.

16) Модуль 11С - Самолеты с поршневыми двигателями - аэродинамика, структура и системы (для категории В3):

категория В3: 60 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 75 минут.

17) Модуль 12- Вертолеты - аэродинамика, структура и системы:

категория А: 100 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 125 минут.

категория В1: 128 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 160 минут.

18) Модуль 13- Воздушные суда – аэродинамика, структура и системы:

категория В2: 180 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 225 минут. Вопросы и разрешенное время могут быть разделены в два экзамена, если требуется.

19) Модуль 14 - Силовая установка:

категория В2: 24 вопроса с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 30 минут.

20) Модуль 15 - Газотурбинный двигатель:

категория А: 60 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 75 минут.

категория В1: 92 вопроса с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 115 минут.

21) Модуль 16 - Поршневой двигатель:

категория А: 52 вопроса с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 65 минут.

категория В1: 72 вопроса с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 90 минут.

категория В3: 68 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 80 минут.

22) Модуль 17А - Воздушный винт (для категорий А и В1):

категория А: 20 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 25 минут.

категория В1: 32 вопроса с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 40 минут.

23) Модуль 17В - Воздушный винт (для категории В3):

категория В3: 28 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 30 минут.

Приложение 12
к Правилам определения уровня
квалификации авиационного персонала

Стандарт проведения экзаменов на тип ВС – практическая стажировка для
специалистов ТО ВС.

Глава 1. Общие требования

Квалификационное оценивание на тип ВС состоит из теоретического экзамена, практического оценки, практическое оценка не применимы к рейтингам категории «С».

1. Теоретические экзамены соответствуют следующим требованиям:

1) должны быть проведены в АУЦ, сертифицированных уполномоченным органом в соответствии с требованиями Республики Казахстан, или при проведении в других учебных организациях - признанных уполномоченным органом;

2) должны соответствовать стандартам, за исключением разрешенного описанного в подпункте 3 ниже:

с соответствующими элементами, определенными в обязательной части приемлемых данных, установленных уполномоченным органом или, если таких элементов нет, стандартом, описанных в настоящем Приложении; и

по стандарту проведения экзаменов настоящих Правил.

3) в случае категории «С», для специалистов, квалифицированных по академическому техническому образованию, первое соответствующее теоретическое обучение на тип ВС должно быть получено по уровню категорий «В1» или «В2»;

4) должны быть начаты и завершены в пределах 3-х летнего периода, предшествующих заявлению на внесение рейтинга в свидетельство специалиста по ТО ВС.

Примечание. Началом 3 - летнего периода считается начало изучения теоретического элемента или практической стажировки в зависимости от того, что начато раньше, окончание – дата оценки практического элемента или дата

подписания супервайзером практической стажировки последней освоенной задачи программы практической стажировки, одобренной к проведению авиационной властью той страны, которая выдала свидетельство.

2. Практическое оценка должна соответствовать следующим требованиям:

1) должны быть проведены в АУЦ сертифицированным уполномоченным органом в соответствии с требованиями Республики Казахстан, или при проведении в других организациях - одобренных к проведению практического обучению и оценки уполномоченным органом;

2) должны соответствовать стандартам за исключением разрешенного обучения отличиям, описанного в пункте «с» ниже:

с соответствующими элементами, определенными в обязательной части приемлемых данных, установленных уполномоченным органом или, если таких элементов нет, стандартом, описанных в настоящем Приложении; и

по стандарту проведения экзаменов настоящих Правил.

3) должны включать наличие отмеченных пунктов, соответствующих деятельности по ТО ВС (отмеченных знаком «X»), относящихся к типу ВС;

4) должны включать демонстрацию использования оборудования, компонентов, тренажеров, других устройств, используемых при обучении на тип ВС;

5) должны быть начаты и завершены в пределах 3 - х летнего периода, предшествующих заявлению на внесение рейтинга в свидетельство специалиста по ТО ВС.

Примечание. Началом 3 - х летнего периода считается начало изучения теоретического элемента или практической стажировки в зависимости от того, что начато раньше, окончание – дата оценки практического элемента или дата подписания супервайзером практической стажировки последней освоенной задачи программы практической стажировки, одобренной к проведению авиационной властью той страны, которая выдала свидетельство.

Глава 2. Стандарт экзаменов на тип ВС и оценка

Стандарт экзамена теоретического элемента

По завершению этапа теоретического элемента, должен быть проведен письменный экзамен, который заключается в следующем:

1) Формат экзамена включает в себя вопросы с выбором правильного варианта ответа из нескольких. Каждый вопрос должен иметь 3 альтернативных ответа, в котором только один должен иметь правильный ответ. Общее время экзамена базируется на общем числе вопросов и время для ответов в среднем рассчитывается из расчета 90 секунд на вопрос.

2) Неправильные альтернативные ответы должны выглядеть правдоподобно для любого, кто не знает предмет. Все альтернативные ответы должны быть очевидны к вопросу и иметь одинаковый словарь, грамматическую конструкцию и длину.

3) В вопросах, содержащих цифровые значения, неправильные ответы должны соответствовать процедурным ошибкам, таким как использование неправильного значения (+ в сравнении с -) или неправильные меры измерения. Они не должны быть случайными числами.

4) Уровень экзамена для каждого раздела (Chapters) (*) должен быть один из определенных в п.2 «Уровни обучения на тип ВС». Однако, является приемлемым использование ограниченного числа вопросов самого низкого уровня.

5) Экзамены должны быть с закрытой книгой. Никакой справочный материал не допускается. Исключение будет сделано для тех экзаменов, где кандидаты «В1» или «В2» будут интерпретировать техническую документацию.

Число вопросов должно быть как минимум 1 вопрос на час преподавания. Число вопросов на каждый раздел и уровень должны быть пропорциональны к:

фактическим часам обучения, потраченным на обучение в этом разделе и уровню обучения;

целям изучения, как приведено в учебном плане курса (TNA).

Уполномоченный орган будет оценивать количество и уровень вопросов при одобрении курса.

6) Минимальный проходной балл на экзамене составляет 75 %. Там, где экзамен обучения на тип ВС разделяется на несколько экзаменов, каждый экзамен должен быть пройден с оценкой не менее 75%. С целью возможности достичь отметки именно 75%, число вопросов в экзамене должно быть кратно 4 - м.

7) Конец фазы экзаменов не может быть использован как часть финального экзамена до тех пор, пока экзамены не будут соответствовать нужному количеству требуемых вопросов и их уровню.

Глава 3. Стандарт оценки практического элемента

После того, как практической элемент обучения на тип ВС будет завершен, должна быть выполнена оценка, которая соответствует следующему требованиям:

оценка должна быть исполнена аттестующим специалистом (оценщиком) соответствующе квалифицированным, назначенным;

оценка должна оценивать знания и умения обучаемого.

Типы экзаменов:

Экзамен должен быть проведен оценщиком в АУЦ сертифицированным уполномоченным органом.

Экзамен должен быть устным, письменным или базирующимся на практической оценке или их комбинации, при этом он должен соответствовать следующим требованиям:

вопросы устного экзамена должны требовать подробного разъяснения ответа;

вопросы письменного экзамена должны быть в виде изложения (essay) или с вопросами выбором правильного варианта ответа из нескольких;

практическая оценка должна показывать компетенцию специалиста в исполнении задачи;

вопросы должны быть по образцу раздела (Chapters) (**), взятые из параграфа 3 плана курса (Syllabus) / экзамена на указанном уровне.

неправильные альтернативные ответы должны выглядеть правдоподобно для любого, кто не знает предмет. Все альтернативные ответы должны быть очевидны к вопросу и иметь одинаковый словарь, грамматическую конструкцию и длину.

в вопросах, содержащих цифровые значения, неправильные ответы должны соответствовать процедурным ошибкам, таким как использование неправильного значения (+ в сравнении с -) или неправильные меры измерения. Они не должны быть случайными числами.

Экзамены должны гарантировать, что обучаемым достигнуты следующие цели:

должным образом изучено ВС и его системы;

гарантировано безопасное исполнение ТО, инспекций и плановых работ в соответствии с руководством по ТО ВС и, по мере необходимости, с другими соответствующими инструкциями и задачами на ВС того или иного типа, даны примеры поиска отказа и неисправности, ремонта, регулировок, замен, оснастки и функциональных проверок, таких как запуск и опробование двигателя, если требуется;

Корректно использование технической литературы и документации ВС.

Корректно использование специализированного / специального инструмента и тестового оборудования, выполнение снятия и замены компонентов и модулей специального типа, включая ТО при эксплуатации ВС.

Следующие условия применяют к экзаменам:

Максимальное число последовательных попыток равно 3 - м. Следующая сессия из трех попыток разрешается после прохождения 1 - го года между сессиями.

Период ожидания равен 30 дням и требуется после первой провальной попытки в пределах одной сессии, затем потребуются период ожидания в 60 дней после второй провальной попытки.

Заявитель должен подтвердить письменно и уведомить оценщика, которые принимают экзамен, о количестве и датах попыток за последний год и где именно такие попытки имели место.

Экзамен на тип ВС должен быть пройден, включая требуемый практический элемент в пределах 3 - х лет, предшествующих заявлению для внесения рейтинга в свидетельство специалиста по ТО ВС.

Примечание. Началом 3 - летнего периода считается начало изучения теоретического элемента или практической стажировки в зависимости от того, что начато раньше, окончание – дата оценки практического элемента или дата подписания супервайзером практической стажировки последней освоенной задачи программы практической стажировки, одобренной авиационной властью той страны, которая выдала свидетельство (лицензию).

Экзамен на тип ВС провидится как минимум с одним экзаменатором. Экзаменатор (экзаменаторы) не должны быть вовлечены в обучение заявителя.

Написанный и подписанный отчет подготавливается экзаменатором (экзаменаторами) с информацией о результате экзамена (прошел или не прошел).

Практическая стажировка.

Практическая стажировка (ОJT) проводится под контролем организации по ТО ВС, соответственно одобренной к техническому обслуживанию определенного типа ВС и двигателя и оценивается аттестующим специалистом (оценщиком), соответствующе квалифицированным, назначенным.

Практическая стажировка должна быть начата и завершена в пределах 3 - х лет, предшествующих заявлению для внесения рейтинга типа ВС в свидетельство специалиста по ТО ВС.

Примечание. Началом 3 - летнего периода считается начало изучения теоретического элемента или практической стажировки в зависимости от того, что начато раньше, окончание – дата оценки практического элемента или дата подписания супервайзером практической стажировки последней освоенной задачи программы практической стажировки, одобренной авиационной властью той страны, которая выдала свидетельство (лицензию).

1) цели:

Целью практической стажировки является получение требуемой компетенции и опыта в исполнении безопасного ТО ВС.

2) Содержание

Практическая стажировка должна включать задачи, которые приемлемы уполномоченным органом.

Задачи ОJT, затребованные к завершению, должны быть приемлемы как к ВС, так и его системам, в том числе к вводу технических данных, требуемых для завершения задачи. Простые задачи могут быть включены в ОJT, другие более сложные задачи по ТО должны, при необходимости, быть включены и выполнены на ВС данного типа.

Каждая задача должна быть подписана обучаемым и назначенным супервайзером. Перечисленные задачи должны ссылаться на актуальные рабочие карты, рабочие листы.

Окончательная оценка завершеного ОJT является обязательной и должна быть оценена аттестующим специалистом (оценщиком).

Следующие данные должны быть написаны на рабочих листах ОJT / журнала:

- 1) ФИО обучаемого;
- 2) дата рождения;
- 3) одобренная организация по ТО ВС;
- 4) расположение;
- 5) имя супервайзера (ов) и оценщика, включая номер свидетельства, если применимо;
- 6) дата завершения задачи;
- 7) описание задачи и рабочая карта/ заказ на работу, журнал.
- 8) тип ВС и регистрационный номер ВС
- 9) применимый рейтинг к ВС.

В порядке содействия проверке компетентными властями, демонстрация ОJT должны состоять из (i) детализированных рабочих листов / журналов и (ii) отчета о соответствии, демонстрирующего соответствие ОJT требованиям этой части.

До 50% стандартных задач может быть освоено до начала обучения на тип ВС, другие 50% задач, применимых к конкретному типу ВС, должны быть освоены после завершения обучения на тип ВС.

Глава 4. Стандарт экзаменов по курсам переподготовки и поддержания профессионального уровня для специалистов ТО ВС.

1. Все экзамены курсов переподготовки и поддержание профессионального уровня, которые требуют экзамена, проводится с применением вопросов и выбором правильного варианта ответа из нескольких с использованием электронных программ или в письменной форме.

2. Неправильные альтернативы ответы должны выглядеть эквивалентно правда подобно для любого, кто не знает предмет. Все альтернативные ответы должны быть очевидны к вопросу и содержать подобный словарь, грамматические конструкции и одинаковую длину. В вопросах, содержащих цифровые значения, неправильные ответы должны соответствовать процедурным ошибкам, таким как использование неправильного значения (+ в сравнении с -) или с неправильными мерами измерения. Они не должны быть случайными числами.

3. Каждый из вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких иметь от 2-х альтернативных варианта ответа, из которых только один правильный и кандидату должно быть отпущено время на каждый модуль, которое базируется на среднем номинальном отрезке времени из расчета 90 секунд на каждый вопрос.

4. Каждый вопрос будет иметь подготовленную для него модель ответа.

5. Проходная оценка по каждому курсу с вопросами и выбором правильного варианта ответа составляет 75%.

Приложение 13
к Правилам определения уровня
квалификации авиационного персонала

Форма

Уполномоченный орган

от

(фамилия, имя отчество (при
наличии))

(специальность)

Апелляционное заявление

С результатами оценки (тестирование/практические умения и навыки),
(нужное подчеркнуть) не согласен по причине:

В этой связи, прошу Вас рассмотреть мое заявление на заседании
комиссии и принять решение по данному вопросу.

Дата

Подпись Кандидата

Приложение 14
к Правилам определения уровня
квалификации авиационного персонала

Форма

представление

для диспетчеров и операторов обслуживания

воздушного движения

в _____
(название уполномоченного органа)

на _____
(цель)

Ф.И.О. _____

Дата рождения _____

Занимаемая должность _____

Место работы _____

Свидетельство: _____ № _____

выдано _____

(кем, дата,)

действительно до «___» _____ г.

Общее образование _____

(что закончил, период обучения, наименование учебного учреждения полностью)

Специальное образование _____

(что закончил, период обучения, наименование учебного учреждения полностью)

Прохождение КПП (КПК) _____

(где, период и цель обучения)

Тренажерная подготовка проведена в объеме _____ часов

с общей оценкой _____

Инструктор _____ «_____»

_____ 20__ г.

(ФИО, подпись)

Заключение ВЛЭК: признан годным к работе диспетчером до

«_____» _____ 20__ г.

Наличие допуска к работе _____

(наименование пункта ОВД, к инструкторской работе,)

Наличие нарушений правил ОВД _____

(дата, характер, принятые меры)

Краткая характеристика

Вывод: _____ Экзаменатор _____

(подпись, Ф.И.О. (при наличии)) «_____» _____ 20__ г.М.П.

Приложение 15
к Правилам определения уровня
квалификации авиационного персонала

Форма

представление для членов летного экипажа

(цель)

_____ (фамилия, имя, отчество)

Занимаемая должность: _____

Подразделение: _____

Дата рождения: _____

Общее образование: _____

Специальное образование и последняя переподготовка: _____

_____ (наименование учебного заведения, курсов, месяц, год окончания)

признан ВЛЭК годным к летной работе до: _____

Тип (ы) воздушного судна: _____

Общий налет: _____ часов, из них ночью: _____ часов

Самостоятельный налет: _____ часов, из них ночью: _____ часов: __

Самостоятельный налет по типам ВС: _____

Присвоенный минимум погоды: _____

Наличие авиационных происшествий: _____

(характер, тип ВС, дата)

ХАРАКТЕРИСТИКА

ВЫВОД: по своим морально - деловым качествам достоин назначения экзаменатором

Экзаменатор _____

(Ф.И.О. (при наличии)) (подпись) (дата)

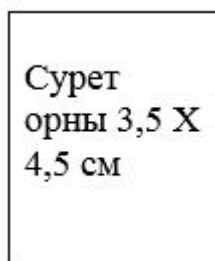
М.П.

Приложение 16
к Правилам определения уровня
квалификации авиационного персонала

Форма

Личные данные на специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов

1. Фамилия, имя, отчество.



2. Дата рождения.

3. Номер свидетельства / срок действия свидетельства.

4. Номер приложения к свидетельству специалиста по ТО ВС (пункт XV).

5. Категория свидетельства на основании приложения к свидетельству.

6. Первоначальная подготовка, предшествующая выдаче свидетельства специалиста по ТО ВС (авиационное учебное заведение или авиационный учебный центр, полученная специальность, даты и место прохождения подготовки, при самостоятельном изучении указать «самостоятельное изучение»).

7. Должность кандидата на получение свидетельства специалиста ТО ВС в организации по ТО и РАТ на момент подачи заявления (если кандидат не работает в организации по ТО и РАТ пишется «Не применимо»).

8. Обучение на тип ВС (тип ВС / двигатель / рейтинг / дата обучения) (заполняется, если заявитель может доказать обучение на тип ВС сертификатом).

9. Ограничения на основании приложения к свидетельству (пункт XV) (если есть, то указать какие).

Дата/ Подпись оценщика / М.П. (при наличии) и подпись ответственного лица организации по ТО и РАТ (если заявитель нанят для работы в организацию по ТО и РАТ).

ТО ВС – техническое обслуживания воздушных судов

ТО и РАТ - техническое обслуживания и ремонт авиационной техники

Приложение 17
к Правилам определения уровня
квалификации авиационного персонала

Форма

Examiner (assessor) authorization

Назначение экзаменатором (оценщиком)

The CAC of the MID Republic of Kazakhstan hereby authorizes.
Комитет гражданской авиации МИР Республики Казахстан назначает.

Last, First name:

Имя Фамилия _____

License number:

Номер свидетельства _____

Home address:

Aircraft Type

Тип воздушного судна _____

As A Senior Examiner

Старшим экзаменатором _____

As a Type Rating Examiner

Экзаменатором по типу ВС _____

Authorization number is: KZ/TRE/0XX

Номер назначения

This authorization entitles the holder:

Держатель этого назначения уполномочен:

1) to conduct Proficiency Checks in accordance with ICAO Annexes 1 - 6
/проводить проверки летных умений в соответствии с требованиями Приложений
ИКАО 1-6;

2) to conduct Skill Tests in accordance with ICAO Annexes 1 - 6 / проводить
проверки квалификации в соответствии с требованиями Приложений ИКАО 1 - 6;

3) to supervise Examiner Authorization/ осуществлять надзор выполняемых
экзаменаторами проверок;

4) re – authorization acceptance tests/проводить тест на продление срока
действия экзаменатора.

This authorization is valid until: _____

Назначение действительно: _____

Date of issue / Дата выдачи:

Official person civil aviation authority

Должностное лицо уполномоченного органа

Приложение 18
к Правилам определения уровня
квалификации авиационного персонала

Стандарт экзаменов по теоретическим знаниям пилотам (ATPL(A)):

Дисциплина: AIR LAW	
Экзамен по теоретическим знаниям	
Продолжительность экзамена, общее количество вопросов и распределение вопросов по темам	
	ATPL(A)
Время экзамена, чч:мм	01:00
Распределение вопросов по темам дисциплины	
010 01 INTERNATIONAL LAW: CONVENTIONS, AGREEMENTS AND ORGANISATIONS	3
010 02 AIRWORTHINESS OF AIRCRAFT	2
010 03 AIRCRAFT NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS	1
010 04 PERSONNEL LICENSING	2
010 05 RULES OF THE AIR	8
010 06 PROCEDURES FOR AIR NAVIGATION SERVICES — AIRCRAFT OPERATIONS (PANS-OPS)	7
010 07 AIR TRAFFIC SERVICES AND AIR TRAFFIC MANAGEMENT	5
010 08 AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE	2
010 09 AERODROMES (ICAO Annex 14, Volume I — Aerodrome Design and Operations)	6
010 10 FACILITATION (ICAO Annex 9)	2
010 11 SEARCH AND RESCUE	2
010 12 SECURITY	2
010 13 AIRCRAFT ACCIDENT AND INCIDENT INVESTIGATION	2
Общее количество вопросов	44
Дисциплина: AIRCRAFT GENERAL KNOWLEDGE – AIRFRAME/SYSTEMS/POWER PLANT	
Экзамен по теоретическим знаниям	
Продолжительность экзамена, общее количество вопросов и распределение вопросов по темам	
	ATPL(A)
Время экзамена, чч:мм	02:00
Распределение вопросов по темам дисциплины	
021 01 SYSTEM DESIGN, LOADS, STRESSES, MAINTENANCE	04
021 02 AIRFRAME	04
021 03 HYDRAULICS	05
021 04 LANDING GEAR, WHEELS, TYRES, BRAKES	05
021 05 FLIGHT CONTROLS	07
021 06 PNEUMATICS — PRESSURISATION AND AIRCONDITIONING SYSTEMS	05
021 07 ANTI-ICING AND DE-ICING SYSTEMS	04
021 08 FUEL SYSTEM	06
021 09 ELECTRICS	06

021 10PISTON ENGINES	06
021 11TURBINE ENGINES	20
021 12PROTECTION AND DETECTION SYSTEMS	04
021 13OXYGEN SYSTEMS	04
Общее количество вопросов	80

Дисциплина: AIRCRAFT GENERAL KNOWLEDGE – INSTRUMENTATION	
Экзамен по теоретическим знаниям	
Продолжительность экзамена, общее количество вопросов и распределение вопросов по темам	
	ATPL(A)
Время экзамена, чч:мм	01:30
Распределение вопросов по темам дисциплины	
022 01 SENSORS AND INSTRUMENTS	08
022 02 MEASUREMENT OF AIR DATA PARAMETERS	08
022 03 MAGNETISM - DIRECT READING COMPASS AND FLUX VALVE	04
022 04 GYROSCOPIC INSTRUMENTS	04
022 05 INERTIAL NAVIGATION AND REFERENCE SYSTEMS (INS AND IRS)	05
022 06 AEROPLANE: AUTOMATIC FLIGHT CONTROL SYSTEMS	08
022 08 TRIMS - YAW DAMPER - FLIGHT ENVELOPE PROTECTION	03
022 09 AUTOTHROTTLE - AUTOMATIC THRUST CONTROL SYSTEM	02
022 10 COMMUNICATION SYSTEMS	02
022 11 FLIGHT MANAGEMENT SYSTEMS (FMS)	04
022 12 ALERTING SYSTEMS, PROXIMITY SYSTEMS	06
022 13 INTEGRATED INSTRUMENTS - ELECTRONIC DISPLAYS	04
022 14 MAINTENANCE, MONITORING AND RECORDING SYSTEMS	01
022 15 DIGITAL CIRCUITS AND COMPUTERS	01
Общее количество вопросов	60

Дисциплина: FLIGHT PERFORMANCE AND PLANNING – MASS AND BALANCE	
Экзамен по теоретическим знаниям	
Продолжительность экзамена, общее количество вопросов и распределение вопросов по темам	
	ATPL(A)
Время экзамена, чч:мм	01:00
Распределение вопросов по темам дисциплины	
031 01 PURPOSE OF MASS AND BALANCE CONSIDERATIONS	03
031 02 LOADING	05
031 03 FUNDAMENTALS OF CG CALCULATIONS	05
031 04 MASS AND BALANCE DETAILS OF AIRCRAFT	05
031 05 DETERMINATION OF CG POSITION	05
031 06 CARGO HANDLING	02
Общее количество вопросов	25

Дисциплина: FLIGHT PERFORMANCE AND PLANNING – PERFORMANCE (AEROPLANES)	
Экзамен по теоретическим знаниям	

Продолжительность экзамена, общее количество вопросов и распределение вопросов по темам	
	ATPL(A)
Время экзамена, чч:мм	01:00
Распределение вопросов по темам дисциплины	
032 01 GENERAL	05
032 02 PERFORMANCE CLASS B - SINGLE ENGINE AEROPLANES	10
032 03 PERFORMANCE CLASS B - MULTI ENGINE AEROPLANES	10
032 04 PERFORMANCE CLASS A - AEROPLANES CERTIFICATED UNDER CS 25 ONLY	10
Общее количество вопросов	35
Дисциплина: FLIGHT PERFORMANCE AND PLANNING – FLIGHT PLANNING AND MONITORING	
Экзамен по теоретическим знаниям	
Продолжительность экзамена, общее количество вопросов и распределение вопросов по темам	
	ATPL(A)
Время экзамена, чч:мм	02:00
Распределение вопросов по темам дисциплины	
033 01 FLIGHT PLANNING FOR VFR FLIGHTS	05
033 02 FLIGHT PLANNING FOR IFR FLIGHTS	10
033 03 FUEL PLANNING	10
033 04 PRE-FLIGHT PREPARATION	08
033 05 ICAO FIGHT PLAN (ATS FLIGHT PLAN)	05
033 06 FLIGHT MONITORING AND IN-FLIGHT RE-PLANNING	05
Общее количество вопросов	43
Дисциплина: HUMAN PERFORMANCE	
Экзамен по теоретическим знаниям	
Продолжительность экзамена, общее количество вопросов и распределение вопросов по темам	
	ATPL(A)
Время экзамена, чч:мм	01:00
Распределение вопросов по темам дисциплины	
040 01 HUMAN FACTORS: BASIC CONCEPTS	02
040 02 BASICS OF FLIGHT PHYSIOLOGY	33
040 03 BASIC AVIATION PSYCHOLOGY	13
Общее количество вопросов	48
Дисциплина: METEOROLOGY	
Экзамен по теоретическим знаниям	
Продолжительность экзамена, общее количество вопросов и распределение вопросов по темам	
	ATPL(A)
Время экзамена, чч:мм	02:00
Распределение вопросов по темам дисциплины	
050 01 THE ATMOSPHERE	11
050 02 WIND	11
050 03 THERMODYNAMICS	04

050 04 CLOUDS AND FOG	07
050 05 PRECIPITATION	03
050 06 AIRMASSES AND FRONTS	07
050 07PRESSURE SYSTEMS	06
050 08 CLIMATOLOGY	08
050 09FLIGHT HAZARDS	11
050 10 METEOROLOGICAL INFORMATION	16
Общее количество вопросов	84

Дисциплина: GENERAL NAVIGATION	
Экзамен по теоретическим знаниям	
Продолжительность экзамена, общее количество вопросов и распределение вопросов по темам	
	ATPL(A)
Время экзамена, чч:мм	02:00
Распределение вопросов по темам дисциплины	
061 01BASICS OF NAVIGATION	12
061 02 MAGNETISM AND COMPASSES	04
061 03 CHARTS	14
061 04 DEAD RECKONING NAVIGATION (DR)	16
061 05 IN-FLIGHT NAVIGATION	14
Общее количество вопросов	60

Дисциплина: RADIO NAVIGATION	
Экзамен по теоретическим знаниям	
Продолжительность экзамена, общее количество вопросов и распределение вопросов по темам	
	ATPL(A)
Время экзамена, чч:мм	01:30
Распределение вопросов по темам дисциплины	
062 01 BASIC RADAR PRINCIPLES	07
062 02 RADIO AIDS	21
062 03 RADAR	12
062 05 AREA NAVIGATION SYSTEMS RNAV/FMS	15
062 06 GLOBAL NAVIGATION SATELLITE SYSTEMS	11
Общее количество вопросов	66

Дисциплина: OPERATIONAL PROCEDURES	
Экзамен по теоретическим знаниям	
Продолжительность экзамена, общее количество вопросов и распределение вопросов по темам	
	ATPL(A)
Время экзамена, чч:мм	01:15
Распределение вопросов по темам дисциплины	
071 01 GENERAL REQUIREMENTS	25
071 02 SPECIAL OPERATIONAL PROCEDURES AND HAZARDS	20
Общее количество вопросов	45

Дисциплина: PRINCIPLES OF FLIGHT (AEROPLANES)	
Экзамен по теоретическим знаниям	
Продолжительность экзамена, общее количество вопросов и распределение вопросов по темам	
	ATPL(A)
Время экзамена, чч:мм	01:00
Распределение вопросов по темам дисциплины	
081 01 SUBSONIC AERODYNAMICS	17
081 02 HIGH SPEED AERODYNAMICS	06
081 04 STABILITY	06
081 05 CONTROL	04
081 06 LIMITATIONS	03
081 07 PROPELLERS	04
081 08 FLIGHT MECHANICS	04
Общее количество вопросов	44
Дисциплина: VFRCOMMUNICATION	
Экзамен по теоретическим знаниям	
Продолжительность экзамена, общее количество вопросов и распределение вопросов по темам	
	ATPL(A)
Время экзамена, чч:мм	00:30
Распределение вопросов по темам дисциплины	
091 01 DEFINITIONS	05
091 02 GENERAL OPERATING PROCEDURES	11
091 03 RELEVANT WEATHER INFORMATION TERMS (VFR)	02
091 04 ACTION REQUIRED TO BE TAKEN IN CASE OF COMMUNICATION FAILURE	02
091 05 DISTRESS AND URGENCY PROCEDURES	02
091 06 GENERAL PRINCIPLES OF VHF PROPAGATION AND FREQUENCY ALLOCATION	02
Общее количество вопросов	24
Дисциплина: IFRCOMMUNICATION	
Экзамен по теоретическим знаниям	
Продолжительность экзамена, общее количество вопросов и распределение вопросов по темам	
	ATPL(A)
Время экзамена, чч:мм	00:30
Распределение вопросов по темам дисциплины	
092 01 DEFINITIONS	05
092 02 GENERAL OPERATING PROCEDURES	11
092 03 ACTION REQUIRED TO BE TAKEN IN CASE OF COMMUNICATION FAILURE	02
092 04 DISTRESS AND URGENCY PROCEDURES	02
092 05 RELEVANT WEATHER INFORMATION TERMS (IFR)	02
092 06 GENERAL PRINCIPLES OF VHF PROPAGATION AND FREQUENCY ALLOCATION	02
Общее количество вопросов	24

Приложение 19
к Правилам определения уровня
квалификации авиационного персонала

Руководство по составлению расписания,

проведения проверки, уровня подготовки и тестирования квалификации
членов летных экипажей.

Таблица 1. Содержание экзамена по практическим умениям допуска к полётам по ППП (самолёт) пилотов.

Использование карт контрольных проверок (check list), применение летного мастерства (airmanship), анти - и противо - обледенительные процедуры и принципы контроля факторов угрозы и ошибок применяются во всех частях.

Часть 1 – Подготовка к полету и вылет.	
1.1	Работа с РЛЭ (или аналогичным руководством), особенно расчет параметров полета, массы и центровки
1.2	Работа с документами обслуживания воздушного движения, прогнозом погоды
1.3	Подготовка ATS плана полета, IFR плана и журнала полёта
1.4	Осмотр перед полетом
1.5	Метеоминимумы
1.6	Выруливание на взлет
1.7	Предполётный брифинг. Взлет
1.8 ***	Переход к полету по приборам
1.9 ***	Инструментальные процедуры при вылете, установка высотомера
1.10 ***	Согласование вопросов связи с пунктом ATS, процедуры радиосвязи
Часть 2 – Общее пилотирование***	
2.1	Управление самолетом исключительно по приборам, включая горизонтальный полет на разных скоростях, триммирование ВС
2.2	Развороты с набором высоты и снижением со стандартным разворотом (Rate 1 turn)
2.3	Выход из необычных положений (unusual attitude), включая виражи с постоянным креном 45° и крутые виражи при снижении
2.4*	Восстановление из сваливания в горизонтальном полете, виражах с подъемом и снижением и полете в посадочной конфигурации – только для самолетов
2.5	Режим «ограниченной панели»: устойчивый набор и снижение, стандартные развороты на заданной высоте с выходом на запланированный курс, восстановление из необычных положений (unusual attitude) – только для самолетов
Часть 3 - Процедуры IFR на маршруте***	
3.1	Слежение за линией пути, включая её захват, например с использованием электронных навигационных систем NDB, VOR, RNAV

3.2	Использование радиотехнических средств
3.3	Горизонтальный полет, управление курсом, высотой и скоростью, установка мощности, техника триммирования
3.4	Установка высотомера
3.5	Оценка времени полета и расчетного времени прибытия (ETAs) (если потребуется, ожидание на маршруте (en-route holding))
3.5	Наблюдение за ходом полета, ведение журнала полета, контроль использования топлива, управлением системами ВС
3.7	Процедуры защиты от обледенения, смоделированные, если необходимо
3.8	Связь с ATS – согласование, процедуры радиосвязи
Часть 4 – Процедуры точного захода на посадку***	
4.1	Установка и проверка средств навигации, идентификация оборудования
4.2	Процедуры прибытия, проверка высотомера
4.3	Переговоры при заходе на посадку и приземлении, включая проверки при снижении, заходе на посадку и приземлении.
4.4 **	Процедура ожидания (Holding procedure)
4.5	Соответствие с установленной процедурой захода на посадку
4.6	Оценка времени захода на посадку
4.7	Управление курсом, высотой и скоростью (стабилизированная посадка)
4.8 **	Уход на второй круг
4.9 **	Процедура повторного захода на посадку и посадки
4.10	Связь с ATS – согласование, процедуры радиосвязи
Часть 5 – Процедуры неточного захода на посадку***	
5.1	Установка и проверка средств навигации, идентификация оборудования
5.2	Процедуры прибытия, проверка высотомера
5.3	Переговоры при заходе на посадку и приземлении, включая проверки при снижении, заходе на посадку и приземлении.
5.4 **	Процедура ожидания (Holding procedure)
5.5	Соответствие с установленной процедурой захода на посадку
5.6	Оценка времени захода на посадку
5.7	Управление курсом по высоте и скорости (стабилизированная посадка)
5.8 **	Уход на второй круг
5.9 **	Процедура повторного захода на посадку и приземления
5.10	Связь с ATS – согласование, процедуры радиосвязи
Часть 6 – Полет, когда один из двигателей находится в нерабочем состоянии (только для многодвигательных самолетов) ***	
6.1	Имитация отказа двигателя после взлета или при уходе на второй круг
6.2	Заход на посадку, уход на второй круг и повторный заход на посадку в условиях отказа одного двигателя
6.3	Заход на посадку и приземление при отказе одного двигателя
6.4	Связь с ATS – согласование, процедуры радиосвязи

Примечание:

* Может быть выполнено на тренажерах FFS, FTD 1/2/3 или FNPT II.

**** Может быть выполнено, либо в части 4, либо в части 5.**

***** Должно быть выполнено при ориентировании только по приборам.**

Таблица 2. Содержание квалификационной проверки/ Экзамена по практическим умениям

Самолеты экипажем, состоящим из 1 пилота(SPA), кроме сложных самолетов с повышенными летными характеристиками	Практическое обучение				Квалификационная проверка /по практическим умениям	
	Тренажер «FTD»	Тренажер «FFS»	A	Инициалы инструктора, который провел курс обучения	Проверено на Тренажер «FFS» А	Инициалы экзаменатора, принявшего экзамена
Маневры, процедуры						
ЧАСТЬ 1						
1 1.1. Предполетная подготовка, документация, масса и центровка, метеоусловия, брифинг (NOTAM)						
1.2. Предполетные проверки						
1.2.1 Наружные	P#		P			
1.2.2 Внутренние			P		M	
1.3. Запуск двигателя: Нормальные неисправности.	P--->	---->	---->		M	
1.4. Выруливание на взлет		P--->	---->		M	
1.5. Проверки перед вылетом: Опробование двигателя (Engine run - up)	P--->	---->	---->		M	
1.6. Взлет: Нормальный, с установкой закрылков согласно РЛЭ, Боковой ветер (если позволяют условия)		P--->	---->		M	
1.7. Набор высоты: выдерживание скоростей Vx/Vy, выход на курс, выравнивание		P--->	---->		M	
1.8. Связь с ATS – согласование, процедуры радиосвязи						
ЧАСТЬ 2						
2. Летная работа (визуальные метеоусловия - VMC)		P--->	---->			
2.1. Прямой и горизонтальный полет при различных скоростях, включая полет при критически малой скорости с использованием и без использования закрылков (включая полет на скорости V _{ms} сакогда применимо)			---->			
2.2. Крутые виражи (360° влево и вправо с креном 45°)		P--->	---->		M	

2.3. Сваливание и вывод из него: 1) Сваливание на «чистом» крыле; 2) подход к сваливанию в вираже со снижением с креном, в конфигурации самолёта и двигателя при заходе на посадку (approach configuration); 3) подход к сваливанию при посадочной конфигурации самолёта и двигателя (landing configuration); 4) подход к срыву, на вираже в наборе с убранными закрылками и режиме работы двигателя “climb power” (только для одномоторного самолета)		P--->	----	>		M	
2.4. Выполнение полета с помощью автопилота и пилотажного командного прибора (может быть выполнено в части 3) если возможно.		P--->	----	>		M	
2.5. Связь с ATS– согласование, процедуры радиосвязи							
ЧАСТЬ 3А							
3А Работа по маршруту по правилам визуальных полетов ПВП (см. В. 5.3 и В.5.4)							
3А.1. План полета, «слепое счисление пути» (dead reckoning), чтение карт.							
3А. 2 Выдерживание высоты, курса и скорости							
3А. 3 Ориентация, контроль времени и пересмотр расчетного времени прибытия (ETAs)							
3А. 4 Использование радионавигационных средств (если это применимо)							
3А. 5 Менеджмент в полете (журнал полета, в том числе плановые проверки, в т.ч. топлива, систем и обледенения)							
3А.7. Связь с ATS – согласование, процедуры радиосвязи							
ЧАСТЬ 3Б							
3Б Полет по приборам		P--->	---	>		M	
3Б.1* Вылет по IFR							
3Б.2* IFR по маршруту		P--->	---	>		M	
3Б.3* Процедуры по маршруту		P--->	---	>		M	
3Б.4* Заход по ILS до DH/A 200 футов (60м) или до минимума процедуры (может быть использован автопилот для захвата глиссады)		P--->	---	>		M	
3Б.5* Неточный заход на посадку до MDH/A (минимальной высоты снижения) и MAP (точки ухода на второй круг)		P--->	---	>		M	
3Б.6* Летные упражнения, в том числе с имитацией отказа компаса и авиагоризонта: развороты с gate 1 turn, восстановление из сложных положений (recoveries from unusual attitudes)	P--->	---	>			M	
3Б.7* Отказ курсового или глиссадного маяка	P--->	---	>				
3Б.8. Связь с ATS – согласование, процедуры радиосвязи.							
ЧАСТЬ 4							
4. Прибытие и посадка.		P--->	---	>		M	
4.1. Аэродромные процедуры по прибытию.							
4.2. Нормальная посадка.		P--->	---	>		M	

4.3. Посадка без закрылок		P--->	---	>		M	
4.4. Посадка при боковом ветре (при подходящих условиях)		P--->	---	>			
4.5. Подход и посадка в режиме малого газа с высоты до 2000 футов над полосой (только для одномоторных самолетов)		P--->	---	>			
4.6. Уход на второй круг с минимальной высоты		P--->	---	>		M	
4.7. Уход на второй круг в ночных условиях (если возможно)	P--->	---	>				
4.8. Связь с ATS – согласование, процедуры радиосвязи.							
ЧАСТЬ 5							
5. Нештатные и аварийные процедуры (пункты этой части могут быть объединены с пунктами частей 1 – 4).		P--->	---	>		M	
5.1. Прерванный взлет на разумной скорости							
5.2. Имитация отказа двигателя после взлета (только для одномоторных самолетов)			P			M	
5.3. Имитация вынужденной посадки на холостом ходу (только для одномоторных самолетов)			P			M	
5.4. Имитированные чрезвычайные ситуации: 1) огонь и дым в полете; 2) сбой системы, в зависимости от обстоятельств.	P--->	---	>				
5.5. Выключение двигателя и его повторный запуск (только для проверки лётных умений на многодвигательных самолётах), если выполняется в самолете, то на безопасной высоте	P--->	---	>				
5.6. Связь с ATS – согласование, процедуры радиосвязи.							
ЧАСТЬ 6							
6. Имитация полёта с асимметричной тягой.	P---->	----	>X			M	
6.1.* (Эта часть может быть скомбинирована с частями 1 - 5). Имитация отказа двигателя при взлете (на безопасной высоте, если она проводится не на тренажерах FFS или FNPTII)							
6.2.* Заход на посадку и уход на второй круг с асимметричной тягой	P--->	---	>			M	
6.3.* Заход на посадку и посадка с полной остановкой с асимметричной тягой	P--->	---	>			M	
6.4. Связь с ATS – согласование, процедуры радиосвязи.							

Таблица 3. Содержание экзамена по практическим умениям для выдачи CPL

(А)

Карты контрольных проверок самолета, летное мастерство, управление самолетом с помощью внешних визуальных ориентиров, анти- и противно-обледенительные процедуры и принципы контроля факторов угрозы и ошибок применяются во всех частях.	
ЧАСТЬ 1 — ПОДГОТОВКА К ПОЛЕТУ И ВЫЛЕТ	
1.1	Предполетная подготовка, включая: планирование полета, изучение документации, оценка массы и центровки, получение сведений о погоде, обзор сообщений для пилотов (NOTAM)
1.2	Осмотр и обслуживание самолета
1.3	Выруливание и взлет
1.4	Анализ летных характеристик и триммирование
1.5	Оценка аэродрома и схем движения

1.6	Процедура вылета, установка высотомера, обзор окружающего пространства для предупреждения столкновений
1.7	Связь с ATS – согласование, процедуры радиосвязи
ЧАСТЬ 2 ОСНОВНОЕ ПИЛОТИРОВАНИЕ	
2.1	Управление самолетом с помощью внешних визуальных ориентиров, в том числе движение по прямой, на заданной высоте, набор, снижение, наблюдение
2.2	Полет на критически низких скоростях, включая распознавание и выход из ситуации начального и развившегося сваливания
2.3	Виражи, включая развороты в посадочной ситуации. Крутые виражи с углом крена 45°
2.4	Полеты на критически высоких скоростях, включая распознавание и выход из спирального пикирования
2.5	Полет исключительно по приборам, включая: <ul style="list-style-type: none"> а) горизонтальный полет, крейсерский режим полета, контроль курса, высоты и скорости; б) виражи в наборе и снижении с углом крена 10°–30°; в) выход из нестандартных положений (recoveries from unusual attitudes); г) режим «ограниченной панели».
2.6	Связь с ATS – согласование, процедуры радиосвязи
ЧАСТЬ 3 ПРОЦЕДУРЫ НА МАРШРУТЕ	
3.1	Управление самолетом с помощью внешних визуальных ориентиров, в том числе определение дальности и продолжительности полета в крейсерском режиме.
3.2	Ориентация, чтение карты
3.3	Управление высотой, скоростью, курсом, наблюдение
3.4	Настройка высотомера, связь с ATS – согласование, процедуры радиосвязи
3.5	Наблюдение за ходом полета, ведение полетного журнала, контроль расхода топлива, оценка отклонений от маршрута и воссоздание правильного направления полета
3.6	Наблюдение за погодными условиями, оценка тенденций, планирование отклонений от линии заданного пути (track)
3.7	Слежение за направлением маршрута, позиционирование (с помощью навигационных систем NDB или VOR), идентификация оборудования (полет по приборам), осуществление плана ухода на запасной аэродром (визуальный полет)
ЧАСТЬ 4 – ПРОЦЕДУРЫ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ И ПОСАДКИ	
4.1	Процедуры прибытия, установка высотомера, проверки, наблюдение
4.2	Связь с ATS – согласование, процедуры радиосвязи
4.3	Уход на второй круг с низкой высоты
4.4	Нормальная посадка, посадка с боковым ветром (при подходящих условиях)
4.5	Посадка с коротким пробегом
4.6	Заход и посадка на малом газе (только для одномоторных самолетов)
4.7	Посадка без использования закрылков
4.8	Послеполетные действия
ЧАСТЬ 5 НЕНОРМАЛЬНЫЕ И АВАРИЙНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	
Эта часть может быть объединена с частями 1 – 4	
5.1	Имитация отказа двигателя после взлета (на безопасной высоте), пожарные учения
5.2	Сбои в работе оборудования, включая неполадки альтернативного механизма выпуска шасси, неисправности в электрической и тормозной системах
5.3	Имитация вынужденной посадки
5.4	Связь с ATS – согласование, процедуры радиосвязи
5.5	Устные вопросы
ЧАСТЬ 6 – ИМИТАЦИЯ АСИММЕТРИЧНОГО ПОЛЕТА И ДРУГИЕ ПРОВЕРКИ, СООТВЕТСТВУЮЩИЕ КЛАССУ ИЛИ ТИПУ	
Эта часть может быть объединена с частями 1 – 5	

6.1	Имитация отказа двигателя во время взлета (на безопасной высоте, если не проводить на тренажере «FFS»)
6.2	Асимметричный заход на посадку и уход на второй круг
6.3	Асимметричный заход и посадки с полной остановкой
6.4	Остановка и повторный запуск двигателя
6.5	Связь с ATS – согласование, процедуры радиосвязи, летное мастерство
6.6	По усмотрению FE – любые другие положения лётной проверки, соответствующие классу или типу, если это применимо: а) системы самолета, включая обращение с автопилотом; б) эксплуатация системы наддува; в) использование анти - и противобледенительной системы.
6.7	Устные вопросы

Примечание. Пояснения кРуководству по составлению расписания, проведения проверки, уровня подготовки и тестирования квалификации членов летных экипажей приведено в приложении.

**Приложение
к Руководству
по составлению расписания,
проведения проверки, уровня подготовки
и тестирования квалификации
членов летных экипажей.**

**Пояснения к Руководству по составлению расписания,
проведения проверки, уровня подготовки и тестирования квалификации
членов летных экипажей.**

Глава 1. Общее

1. Кандидат проходит весь необходимый инструктаж в соответствии с программой теста/проверки. Экзаменатор удостоверяется, что кандидат готов к прохождению теста, проверяет, что кандидат прошел все практические занятия, а задания на тренировку подписаны инструктором.

2. Вопросы, которые должны быть проработаны в ходе теста/проверки, даются в соответствующих документах (License Skill Tests/Proficiency Checks LSC /LPCMPA&SP). Возможно использование нескольких сценариев для проведения тестов/проверок. При этом экзаменатор выбирает один из этих сценариев. Разрешается использование тренажеров при условии их соответствия всем требованиям и наличия разрешения на их использование от соответствующего органа.

3. Экзаменатор проводит лётное тестирование таким образом, чтобы оно соответствовало требованиям уполномоченного органа, а также обеспечивало у каждого кандидата достаточное время на подготовку и на проведение всех манёвров, прописанных в данном тесте.

4. Уполномоченный орган требует, чтобы теоретические знания были проверены с помощью заполнения вопросников с несколькими вариантами ответа или же другими подходящими способами. Там где вопросники с несколькими вариантами ответа не используются, используется иной подходящий способ оценки знаний пилота, с фиксацией в письменной (электронной) форме.

Глава 2. Проведение теста/проверки

5. Пункты, отмеченные буквой «М» (mandatory – обязательные) содержат требования к минимальному объёму знаний, подлежащему тестированию. Экзаменатор, по своему усмотрению выбирает дополнительные вопросы из области «практической тренировки».

6. При выполнении теста LST/LPC допускается 2 (две) попытки в случае выявления несущественных ошибок. В этом случае кандидат проходит все остальные задачи тестового полёта, и лишь после этого ему даётся возможность выполнить какую-либо задачу повторно, если осталось время.

При проведении проверки/теста на воздушном судне завершение выполнения всех задач с первого раза может быть невозможно из-за сложностей, связанных с диспетчерским сопровождением или каких-либо других внешних факторов.

Неспособность прохождения пяти заданий с первой попытки означает необходимость прохождения кандидатом всего теста повторно. Кандидат, проваливший не более 5 заданий, допускаются на их пересдачу со 2 (второй) попытки.

7. Не сдача кандидатом даже одного вопроса дважды означает, что ему/ей будет необходимо повторно пройти всю проверку/тест целиком.

8. Попытка №1. Если кандидат при первой попытке сдачи теста/проверки не отвечает на вопрос, который он до этого успешно сдал, это зачитывается как неудачная первая попытка. Это означает, что нужно изменить отметки, сделанные экзаменатором на бланке LST/LPC ранее.

9. Попытка №2.

Неверный ответ на какой-либо вопрос при повторном тестировании /проверке, включая те вопросы, на которые был дан правильный ответ при первой попытке, означает, что кандидат должен повторно сдавать весь тест/проверку целиком. Данное требование часто трактуется неверно.

Ключевыми являются слова «повторное тестирование/проверка». Необходимо, чтобы первая попытка была полностью завершена. Если есть вопросы, на которые дан неверный ответ, экзаменатор дает кандидату

возможность осуществить вторую попытку (попытку №2). По этой причине советуем избегать повторного выполнения того полётного манёвра, который кандидат уже успешно прошёл. Есть много других возможностей решить данную проблему. Например, предоставить пилотирование самолётом другому пилоту до момента наступления этапа/манёвра, который подлежит проверке/тестированию (в самолёте активное управление до этого момента может взять на себя экзаменатор). Тренажер может быть «выставлен» и «поставлен на паузу» до момента полной готовности кандидата к продолжению или же, в случае с неудачной попыткой ухода на 2 (второй) круг, можно выбрать другой тип захода к любой точке, принятой за начало условий, соответствующих минимальным.

Во всех случаях, если предстоит выполнять полет на тренажере по заданию, которое уже проходили (сдавали), об этом оповещается кандидат в ходе брифинга.

10. Если тест/проверка прекращены по причинам, сочтённым экзаменатором незначительными, то при возобновлении теста (проверки) необходимо сдавать только те секции, которые не были сданы. При наличии веских причин на прекращение теста, кандидат не может вернуться к выполнению производственных рейсов до успешного прохождения теста.

11. При попытке № 1 экзаменатор может по своему усмотрению повторить любые упражнения (любой вопрос) проверки единожды. Кандидат не вправе требовать от экзаменатора повторного проведения теста. Как правило, экзаменатор может по своему усмотрению повторить какое-либо упражнение в том случае, если он/она считает, что ошибка, допущенная кандидатом незначительна, и ошибка может быть исправлена проведением повторного инструктажа. Возможность повторения не предоставляется при недостаточной подготовке кандидата. Если требуется дополнительная тренировка, то она предоставляется до повторного тестирования, то есть до 2 (второй) попытки. Повторные полеты не переносятся на другой сценарий тренажера (на другой полёт), за исключением случаев, когда проведение проверки (теста) изначально планировалось как 2 (второе) дневное мероприятие. Повторы не передаются другому экзаменатору. Вопросы для повторного тестирования, при попытке № 2 не повторяются. Кандидату необходимо сказать о допущенных при 1 (первой) попытке ошибках перед предоставлением 2 (второй) попытки.

12. Несмотря на то, что технически все части теста могут быть повторены 2 раза, предоставление права на повтор всех упражнений является неправильным. Повторные попытки не фиксируются в формах LST/LPC.

13. Экзаменатор может остановить тест (проверку) на любом этапе в том случае, если становится ясным, что компетентность кандидата требует полной переоценки (повторной проверки).

14. Если экзаменатор считает, что кандидат не достаточно хорошо справился с заданием ввиду каких-либо внешних отвлекающих факторов, упражнение не должно оцениваться.

Если пилот явился на экзамен и перед его началом не высказал каких-либо жалоб на здоровье, то считается, что он готов к полёту. Жалобы на здоровье после проведения теста не принимаются.

15. Формат проведения теста (проверки) составлен таким образом, чтобы имитировался производственный полет. Планирование и подготовка к полёту производится экипажем с использованием обычных материалов, в соответствии с эксплуатационными процедурами. В полёте кандидат использует те же карты и сборники, что и обычно. Например, нельзя использовать заготовленные заранее дома рисунки, схемы или ксерокопии с выделенными фрагментами.

Проведение тестов/проверок с имитацией отказа систем самолета и двигателей не осуществляется в производственных условиях, при коммерческой перевозке груза или пассажиров.

16. Тест (проверка) на самолёте с многочисленным экипажем осуществляется в составе экипажа. Если же тест (проверка) проводится на самолёте, а не на тренажере, экзаменатор может выступать в роли второго пилота (командира).

17. Кандидат на первоначальное присвоение лицензии линейного пилота (ATPL) демонстрирует навыки работы в качестве пилота, осуществляющего активное управление (pilot flying) на всех этапах теста. Кроме того, кандидат также демонстрирует и навыки работы в качестве пилота, не осуществляющего управление (pilot monitoring).

18. Подробные сведения о проведении лётной проверки (тестирования) изложены в Руководстве экзаменатора летного состава.

19. Целью лётной проверки/тестирования является:

1) определение, сумел ли кандидат на практике продемонстрировать наличие у него (неё) необходимых знаний (навыков), соответствующих получаемому допуску (рейтингу);

2) улучшение стандартов преподавания и обучения путём выдачи рекомендаций по исправлению ошибок, обычно допускаемых в ходе исполнения каких-либо упражнений (процедур);

3) обеспечение соблюдения (а там, где возможно – и ужесточение) стандартов безопасности в авиационной индустрии, требуя соблюдения лётной дисциплины и авиационных стандартов.

Глава 3. Экзамен по практическим умениям для получения квалификационной отметки о допуске к полётам по ППП (IR skill test)

20. Кандидат на получение IR должен получить инструктаж по тому же классу или типу воздушного судна, которое будет использоваться при лётной проверке.

21. Кандидат должен получить зачет по всем частям проверки лётных умений (skill test). Если по какому-либо пункту в какой-либо части получен незачёт, значит, по этой части ставится незачет. Незачет в более чем одной из частей будет требовать от кандидата пересдачу всех частей лётной проверки. Незачет только одной части будет требовать пересдачи этой части. Незачет по любой части повторной проверки, в том числе по тем частям, которые были успешно сданы на предыдущей пересдаче, будут требовать от кандидата пересдачи всей проверки лётных умений (skill test). Проверка лётных умений по всем частям должна быть завершена в течение 6 месяцев. Неспособность сдать все соответствующие разделы теста с двух попыток потребует дальнейшего обучения.

22. Повторное обучение может начаться сразу после неудачных лётных проверок. Количество попыток сдать проверку лётных умений не ограничено.

23. Проверка предназначена для имитации практического полета. Маршрут полета должен быть выбран экзаменатором. Существенным элементом является способность кандидата планировать и проводить полёт на основе общепринятых инструктивных материалов. Кандидат берет на себя планирование полета и должен обеспечить нахождение всего оборудования и документации для

выполнения полета на борту. Продолжительность полета должна составлять не менее 1 часа.

24. В случае если кандидат принимает решение прекратить проверку по причинам, которые экзаменатор считает неуважительными, этот кандидат должен пересдать всю проверку снова. Если проверка останавливается по причинам, которые экзаменатор считает уважительными, то в следующем полете идет проверка только по несданным её частям.

25. По усмотрению экзаменатора, любой маневр или процедура испытания может быть повторена кандидатом один раз. Экзаменатор может остановить тест на любом этапе, если он считает, что демонстрация навыков полета кандидатом требует полного повторного тестирования.

26. Кандидат должен пилотировать воздушное судно из положения, при котором могут быть выполнены функции КВС и выполнять полёт, как будто нет других членов экипажа. Экзаменатор не должен участвовать в пилотировании воздушного судна, за исключением случаев, когда его вмешательство необходимо в интересах безопасности, или во избежание недопустимой задержки для другого судна.

27. Относительная/Абсолютная высота принятия решения (Decision heights /altitude), минимальная относительная/абсолютная высота снижения (minimum descent heights/altitudes) и точка ухода на второй круг определяются кандидатом и согласуются с экзаменатором.

28. Кандидат на IR должен продемонстрировать экзаменатору выполняемые им проверки и обязанности, в том числе идентификацию устройств радиосвязи. Проверки должны быть завершены в соответствии с установленными картами контрольных проверок для воздушного судна, на котором проводится лётная проверка. Во время подготовки к полету кандидат обязан определить параметры работы двигателя и скорости. Параметры взлета, захода на посадку и посадки рассчитывается кандидатом в соответствии с руководством по лётной эксплуатации используемого воздушного судна.

29. Кандидат должен продемонстрировать способность управлять воздушным судном в пределах его ограничений, плавно и точно выполнить все маневры, показать хорошее принятие решений и летное умение, продемонстрировать знания в области аэронавигации; и осуществлять контроль

над воздушным судном на всех этапах полёта так, чтобы успешный исход процедуры или маневра никогда не подвергался сомнениям.

30. В зависимости от условий турбулентности, летных качеств и характеристик используемого воздушного судна допускаются следующие отклонения параметров полета:

1) по высоте:

как правило, ± 100 футов (30 метров);

начало ухода на второй круг, высота принятия решения, $+50/-0$ футов ($+15/-0$ метров);

минимальная высота снижения (точка ухода на второй круг), $+50/-0$ футов ($+15/-0$ метров);

2) слежение за линией пути (tracking):

радиолокационное ± 5 ;

точный заход на посадку - половина шкалы по азимуту и глиссаде;

3) курс:

при всех работающих двигателях, ± 5 ;

с имитацией отказа двигателя ± 10 ;

4) скорость:

при всех работающих двигателях, ± 5 узлов;

с имитацией отказа двигателя, $+10/-5$ узлов.

Глава 4. Экзамен по лётным умениям (skill test) и квалификационная проверка (proficiency check) уровня подготовки для выдачи свидетельств пилота многочленного экипажа (MPL), пилота авиалиний (ATPL), квалификационных отметок по типу и классу, а также квалификационная проверка для допуска к полетам по приборам (IR)

31. Кандидат на проведение экзамена по практическим умениям должен пройти обучение на том же классе или типе воздушных судов, которые будут использоваться на экзамене.

32. Незачёт по любой из части экзамена с двух попыток требует дополнительного обучения.

33. Количество попыток сдачи экзамена не ограничено.

Содержание курса обучения, квалификационной проверки (proficiency check) или экзамена по практическим умениям (skill test).

34. Если иное не определено одобренными данными производителя ВС, учебный план обучения полетам, квалификационные проверки и экзамены по практическим умениям должны соответствовать настоящим Правил. Учебный план, квалификационные экзамены по практическим умениям могут быть уменьшены, путем зачета предыдущего опыта работы на аналогичных типах воздушных судов, как это определено одобренными данными производителя ВС.

35. Кроме экзамена по практическим умениям для выдачи ATPPL, пилоту могут быть зачтены элементы практического экзамена, которые являются общими по тем типам и вариантам ВС, на которых пилот имеет допуск.

36. Экзаменатор может выбирать между различными сценариями квалификационных проверок и экзаменов по практическим умениям. Эти сценарии содержат смоделированные эксплуатационные режимы. Должны быть использованы также комплексные тренажеры полетов (FFS) и другие, имеющиеся в наличии тренажеры, как это предусмотрено настоящими правилами.

37. Во время квалификационной проверки, экзаменатор должен убедиться, что обладатель отметок класса или типа имеет необходимый уровень теоретических знаний.

38. В случае если кандидат принимает решение прекратить проверку или экзамен по причинам, которые экзаменатор считает неуважительными, этот кандидат должен пересдать всю проверку снова. Если проверка или экзамен останавливается по причинам, которые экзаменатор считает уважительными, то в следующем полете идет проверка только по несданным её частям.

39. По усмотрению FE, любой маневр или процедура проверки (экзамена) может быть повторена кандидатом один раз. FE может остановить проверку на любом этапе, если он считает, что демонстрация кандидатом навыков полета требует полной повторной лётной проверки.

40. Кандидат должен пилотировать воздушное судно из положения, при котором могут быть выполнены функции КВС или второго пилота, в зависимости от проверки, и выполнять полёт, как будто нет других членов экипажа, в случае, если проверка требует одиночного пилотирования.

41. В ходе предварительной подготовки экзаменационного полета, кандидат должен определить параметры работы двигателя и скорости. Кандидат должен предоставить экзаменатору результаты проведенных им контрольных проверок и других подготовительных работ, в том числе, связанных с идентификацией средств радиосвязи. Проверки должны быть завершены в соответствии с картами контрольных проверок (check list) для воздушного судна, на котором проводится испытание и, если это применимо, с концепцией взаимодействия экипажа (МСС). Лётные характеристики для взлета, захода на посадку и посадки рассчитывается кандидатом в соответствии с инструкцией по производству полетов или руководству по лётной эксплуатации для используемого воздушного судна. Относительная/Абсолютная высота принятия решения (DH/A), относительная /абсолютная минимальная высота снижения (MDH/A), а также точка ухода на второй круг (MAP) должны быть согласованы с экзаменатором.

42. Экзаменатор не должен участвовать в пилотировании воздушного судна, за исключением случаев, когда его вмешательство необходимо в интересах безопасности, или во избежание недопустимой задержки для другого судна.

Специальные требования для квалификационных проверок и экзаменов по практическим умениям при получении квалификационных отметок типа ВС с многочленным экипажем (MPA), одно пилотных самолетов (SPA) при эксплуатации их с многочленным экипажем, а также при получении свидетельств пилота многочленного экипажа (MPL) и пилота линейной авиации (ATPL).

43. Проверка лётных навыков для самолета с многочленным экипажем или для SPA самолета при эксплуатации их с многочленным экипажем осуществляется в многочленном экипаже. Другой кандидат или другой квалифицированный пилот с квалификационной отметкой иного типа может выполнять функции второго пилота. Если используется воздушное судно, второй пилот должен быть экзаменатором или инструктором.

44. Кандидат должен действовать в качестве «пилотирующего пилота» (PF) при прохождении всех частей лётной проверки, за исключением нештатных и

аварийных операций, которые, в соответствии с МСС, могут быть проведены пилотом, как в качестве «пилотирующего пилота» (PF), так и в качестве «не пилотирующего пилота» (PNF). Кандидат на получение квалификационной отметки типа на МРА в первый раз, или на получение ATPPL, также должен продемонстрировать способность действовать в качестве PNF. Кандидат может выбрать, либо левое, либо правое сиденье в кабине самолета для проверки лётных умений, если все элементы этих испытаний могут быть выполнены на выбранном месте.

45. При проверке кандидатов на получение ATPPL, или на выдачу отметок типа для МРА, или SPA при эксплуатации с многочленным экипажем, которые требуют выполнения обязанностей КВС, независимо от того, заявитель действует как PF или PNF, экзаменатором должны быть проверены следующие специальные области знаний:

- 1) управление взаимодействием экипажа;
- 2) выполнение общего контроля эксплуатации воздушного судна путем соответствующего надзора;
- 3) установка приоритетов и принятие решений в соответствии с аспектами безопасности и соответствующими нормами и правилами, применительно к сложившейся обстановке, в том числе и при возникновении чрезвычайных ситуаций.

46. Если требуется получение IR, то проверка должна быть проведена по ППП (IFR), а также максимально возможно смоделированы коммерческие условия эксплуатации воздушного транспорта. Существенным элементом для проверки является способность кандидата планировать и проводить полёт, пользуясь обычными общепринятыми средствами.

47. Если курс получения квалификационной отметки о допуске на тип (Type Rating) включает менее 2-х часов летной подготовки, проверка лётных умений может быть проведена на тренажере FFS и может быть завершена до начала учебных полетов на самолете. В этом случае свидетельство о завершении курса на отметку типа, включая летную подготовку на самолете, должно быть направлено уполномоченному органу до того, как отметка нового типа будет введена в свидетельство кандидата.

48. В случае самолет с экипажем, состоящим из 1 человека (SP aircraft), за исключением сложного самолета с повышенными летными характеристиками, кандидат должен пройти все соответствующие части квалификационных проверок и проверки умений. Если по какому-либо пункту в какой-либо части получен «незачет», значит, по этой части ставится «незачет». «Незачет» в более чем одной из частей будет требовать от кандидата передачу всех частей лётной проверки. «Незачет» только одной части будет требовать передачи только этой части. «Незачет» в любой части повторной проверки, в том числе в тех частях, в которые был получен «зачет» на предыдущей попытке, будут требовать от кандидата передачи всей проверки лётных умений. Для SPA многодвигательного самолета, часть 6 соответствующего испытания или проверки, относящаяся к асимметричному полету, должна быть пропущена.

49. В случае самолетов с многочленным экипажем и SP самолетов с повышенными летными характеристиками, кандидат должен пройти все части экзамена по практическим умениям и квалификационной проверки. Незачет в более чем 5 пунктах будет требовать от кандидата передачу всей лётной проверки. Незачет в менее чем 5 пунктах будет требовать передачи только этих пунктов. Незачет по любым пунктам повторной проверки, в том числе по тем, которые были зачтены на предыдущей передаче, будут требовать от кандидата передачи всей проверки. Часть 6 не является частью экзамена по практическим умениям и квалификационной проверки при получении свидетельств ATPPL или пилота многочленного экипажа MPL. Если заявитель неудачно сдает или вообще не сдает часть 6, отметка типа будет выдаваться ему без прав посадки по приборам, категорий CAT II или CAT III. Чтобы расширить права по отметке типа на CAT II или CAT III, кандидат должен сдать проверку лётных умений по части 6 на соответствующем типе воздушного судна.

50. Кандидат должен продемонстрировать способность:

- 1) управлять самолетом в пределах его ограничений;
- 2) плавно и точно выполнить все маневры,
- 3) продемонстрировать хорошее принятие решений и летное умение;
- 4) продемонстрировать знания в области аэронавигации;

5) осуществлять контроль над воздушным судном во всех случаях так, чтобы успешный исход процедуры или маневра никогда не вызывал серьезных сомнений.

6) понимать и применять координацию действий членов экипажа и процедуры при потере работоспособности членов экипажа, если это применимо;

7) эффективно взаимодействовать с другими членами экипажа, если это применимо.

51. Ниже приведена таблица, в которую вносятся данные обучения и результаты лётной проверки для SP (single - pilot) самолетов, кроме комплексных самолетов с повышенными летными характеристиками:

1) в таблице применены следующие символы:

P - пилоты, обученные в качестве КВС или второго пилота, а также, выполняющие функции «пилотирующего пилота» (PF) и «не пилотирующего пилота» (PNF);

X - упражнение, для которого должны быть использованы имитаторы полета, если таковые имеются; в противном случае, если необходимо, для маневра и процедуры должен использоваться самолет;

P # = Обучение должно быть дополнено осмотром самолета под наблюдением;

2) практическая подготовка должна проводиться, по крайней мере, на учебной технике уровня, показанного как (P), или может быть проведена на любом более высоком уровне техники, показанном стрелкой (---->). Для обозначения используемой учебной техники применяются следующие обозначения и аббревиатуры:

A – Самолет;

FFS - Комплексный тренажёр;

FTD - Тренажер для обучения полетам (включая тренажер FNPT II для квалификационной отметки класса многодвигательного самолета);

3) пункты части 3Б, отмеченные звездочкой (*) и пункты части 6 для многодвигательных самолетов должны выполняться, ориентируясь исключительно на приборы, если ревалидация или возобновление IR включены в

проверку лётных умений или квалификационную проверку. Если отмеченные звездочкой (*) пункты не проведены исключительно по приборам во время экзамена по практическим умениям или квалификационной проверки, и, если нет прав IR, которые можно зачесть, отметки класса или типа будут ограничиваться только правами визуальных полетов VFR;

4) для ревалидации квалификационной отметки по классу многодвигательного самолета, только для визуальных полетов, когда требуемый опыт прохождения 10 секторов маршрута в течение предыдущих 12 месяцев не был завершен, должны быть выполнены испытания по части 3А. Лётная проверка по части 3А не требуются, если выполнена проверка по упражнениям части 3Б;

5) указанная буква «М» в колонке проверки лётных умений или квалификационной проверки означает, что это упражнение (или упражнение на выбор когда таковых несколько) необходимо выполнить обязательно;

6) тренажёры FFS или FNPT II должны быть использованы для практической подготовки по квалификационным отметкам типа или класса многодвигательного самолета, если они являются частью утвержденного курса обучения для получения квалификационных отметок класса или типа. Для утверждения их в курсе принимаются во внимание следующее:

квалификационный уровень тренажеров FFS или FNPT II, приведенный в соответствующих сертификационных требованиях;

квалификация инструкторов;

количество часов подготовки на FFS или FNPT II, предусмотренных курсом обучения;

квалификация и предыдущий опыт кандидата на аналогичных типах, которые используются при обучении;

когда проверка лётных умений и квалификационная проверка осуществляется в многочленном режиме эксплуатации, квалификационная отметка о допуске на тип ограничивается многочленным режимом эксплуатации.

Глава 5. Экзамен по практическим умениям для получения CPL

52. Кандидат на прохождение квалификационных испытаний для получения CPL должен пройти обучение на том же классе или типе воздушного судна, которое будет использоваться при проверке лётных умений.

53. Кандидат должен получить зачет по всем частям проверки лётных умений (skill test). Если по какому-либо пункту в какой-либо части получен незачёт, значит, по этой части ставится незачет. Незачет в более чем одной из частей будет требовать от кандидата пересдачу всех частей лётной проверки. Незачет только одной части будет требовать пересдачи этой части. Незачет по любой части повторной проверки, в том числе по тем частям, которые были успешно сданы на предыдущей пересдаче, будут требовать от кандидата пересдачи всей проверки лётных умений (skill test). Проверка лётных умений по всем частям должны быть завершены в течение 6 месяцев. Неспособность сдать все соответствующие разделы теста с двух попыток потребует дальнейшего обучения.

54. Повторное обучение может начаться сразу после неудачных лётных проверок. Количество попыток сдать проверку лётных умений не ограничено.

Проведение экзамена по практическим умениям.

55. В случае если кандидат принимает решение прекратить проверку по причинам, которые летный экзаменатор считает неудовлетворительными, этот кандидат должен пересдать весь проверку снова. Если проверка останавливается по причинам, которые летного экзаменатора считает удовлетворительными, то в следующем полете идет проверка только по несданным её частям.

56. По усмотрению летного экзаменатора, любой маневр или процедура проверки может быть повторена кандидатом один раз. Летный экзаменатор может остановить тест на любом этапе, если он считает, что демонстрация кандидатом навыков полета требует полного повторного лётной проверки.

57. Кандидат должен пилотировать воздушное судно из положения, при котором могут быть выполнены функции командира воздушного судна и проводить полёт, как будто нет других членов экипажа.

58. Кандидат должен продемонстрировать экзаменатору выполняемые им проверки и обязанности, в том числе идентификацию устройств радиосвязи. Проверки должны быть завершены в соответствии с установленными картами

контрольных проверок для воздушного судна, на котором проводится лётная проверка. Во время подготовки к полету кандидат определяет параметры работы двигателя и скорости. Параметры взлета, захода на посадку и посадки рассчитывается кандидатом в соответствии с руководством по лётной эксплуатации используемого воздушного судна.

59. Летный экзаменатор не должен участвовать в пилотировании воздушного судна, за исключением случаев, когда его вмешательство необходимо в интересах безопасности, или во избежание недопустимой задержки движения другого судна.

60. Самолет, используемый для квалификационных испытаний должен отвечать требованиям для учебных самолетов, а также должен быть сертифицирован для перевозки не менее четырех человек, должен иметь винт с переменным шагом и убирающиеся шасси.

61. Маршрут полета должен быть выбран летный экзаменатор, а пункт назначения должен быть контролируемым аэродромом. Продолжительность полета должна составлять не менее 90 минут.

62. Кандидат должен продемонстрировать способность:

- 1) управлять самолетом в пределах его ограничений;
- 2) плавно и точно выполнить все маневры;
- 3) показать хорошее принятие решений и летное умение;
- 4) продемонстрировать знания в области аэронавигации;
- 5) осуществлять контроль над воздушным судном во всех случаях так, чтобы успешный исход процедуры или маневра никогда не вызывал серьезных сомнений.

Допускаемые отклонения параметров полета.

63. Пункты 2.3, 2.5. и все пункты частей 5 и 6 Таблица 3. Содержание экзамена по практическим умениям для выдачи CPL(A) в полном объеме могут быть выполнены на тренажерах FNPT- II, FTD-1/2/3 или FFS.