

О внесении изменений в приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 13 июня 2011 года № 362 "Об утверждении квалификационных требований, предъявляемых к лицам, которым выдается свидетельство авиационного персонала"

Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 14 июля 2017 года № 470. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 17 августа 2017 года № 15506

В соответствии с пунктом 2 статьи 50 Закона Республики Казахстан от 6 апреля 2016 года "О правовых актах" **ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Внести в приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 13 июня 2011 года № 362 "Об утверждении квалификационных требований, предъявляемых к лицам, которым выдается свидетельство авиационного персонала" (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 7058, опубликованный в газете "Казахстанская правда" от 10 августа 2011 года № 251 (26672)) следующие изменения:

заголовок изложить в следующей редакции:

"Об утверждении квалификационных требований к лицу для получения свидетельства авиационного персонала";

пункт 1 изложить в следующей редакции:

"1. Утвердить прилагаемые Квалификационные требования к лицу для получения свидетельства авиационного персонала";

Квалификационные требования, предъявляемые к лицам, которым выдается свидетельство авиационного персонала, утвержденные указанным приказом, изложить в новой редакции согласно приложению к настоящему приказу.

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 двадцати одного календарного дня после дня его первого официального опубликования.

*Министр
по инвестициям и развитию
Республики Казахстан*

Ж. Қасымбек

Приложение
к приказу Министра по
инвестициям и развитию
Республики Казахстан
от 14 июля 2017 года № 470

Квалификационные требования к лицу для получения свидетельства авиационного персонала

Глава 1. Общие положения

1. Настоящие Квалификационные требования к лицу для получения свидетельства авиационного персонала (далее – Квалификационные требования) разработаны в соответствии с пунктом 5 статьи 54 Закона Республики Казахстан от 15 июля 2010 года "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации", со стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации (далее - ИКАО) (Приложение 1 к Конвенции о международной гражданской авиации "Выдача свидетельств авиационному персоналу").

2. Настоящие квалификационные требования определяют требования к следующему авиационному персоналу:

1) члены летного экипажа:

пилот сверхлегкого воздушного судна (планер, мотодельтаплан, автожир, свободный аэростат, дирижабль);

пилот легкого воздушного судна (самолет);

частный пилот (самолет, вертолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы);

пилот коммерческой авиации (самолет, вертолет);

пилот многочленного экипажа (самолет);

линейный пилот (самолет, вертолет);

2) члены летного экипажа, отличные от пилотов:

штурман;

бортинженер (бортмеханик);

бортрадист;

3) другой авиационный персонал:

диспетчер обслуживания воздушного движения (далее – диспетчер ОВД);

специалист по техническому обслуживанию воздушных судов (далее – специалист по ТО ВС);

сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер;

оператор авиационной станции (расположенной на морской установке);

3. Выполнение функций члена экипажа воздушных судов, специалиста по ТО ВС, диспетчера ОВД, сотрудника по обеспечению полетов и оператора авиационной станции осуществляется лицом, отвечающим настоящим Квалификационным требованиям и имеющим действующее свидетельство с соответствующими квалификационными отметками. Личные дела авиационного персонала, содержащие документы, их копии и записи, подтверждающие соответствие настоящим Квалификационным требованиям, хранятся в организациях гражданской авиации и в уполномоченном органе в сфере гражданской авиации и передаются в установленном законодательством порядке в архив уполномоченного органа по истечении 5 лет с момента окончания срока действия свидетельства авиационного персонала;

4. Основные определения и термины, используемые в настоящих Квалификационных требованиях:

1) авиационный учебный центр (далее – АУЦ) – юридическое лицо, осуществляющее профессиональную подготовку авиационного персонала и государственных авиационных инспекторов;

2) автожир – винтокрылое воздушное судно тяжелее воздуха, поддерживаемое в полете подъемной силой свободновращающегося в режиме авторотации несущего винта;

3) возможности человека - способности человека и пределы его возможностей, влияющие на безопасность и эффективность авиационной деятельности;

4) время наземной тренировки по приборам – время, в течение которого пилот отрабатывает на земле имитируемый полет по приборам на тренажерном устройстве имитации полета, утвержденном уполномоченным органом;

- 5) приборное время – время полета по приборам или время наземной тренировки по приборам;
- 6) время полета (налет) по приборам - время, в течение которого пилот пилотирует воздушное судно исключительно по приборам без использования внешних ориентиров;
- 7) организация гражданской авиации (далее – организация ГА) - юридическое лицо, осуществляющее деятельность в сфере гражданской авиации;
- 8) организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники (далее – ТО и РАТ) – юридическое лицо или структурное подразделение юридического лица, осуществляющее техническое обслуживание и (или) ремонт авиационной техники и имеющее действующий сертификат организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники;
- 9) уполномоченный орган в сфере гражданской авиации (далее – уполномоченный орган) – центральный исполнительный орган, осуществляющий руководство в области использования воздушного пространства и деятельности гражданской и экспериментальной авиации;
- 10) вид воздушных судов – классификация воздушных судов на основе установленных основных характеристик:
- самолет;
 - вертолет;
 - воздушное судно с системой увеличения подъемной силы;
 - воздушное судно сверхлегкой авиации (мотодельтаплан, автожир, планер, свободный аэростат, дирижабль);
- 11) воздушное судно (далее - ВС) - любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности;
- 12) командир воздушного судна (далее – КВС) - пилот, назначенный эксплуатантом или, в случае авиации общего назначения, владельцем воздушного судна выполнять обязанности командира и отвечать за безопасное выполнение полета;
- 13) бортовое электронное оборудование – любое электронное устройство, включая его электрическую часть, предназначенное для использования на борту воздушного судна, в том числе радиооборудование, система автоматического управления полетом и приборное оборудование;
- 14) воздушное судно, сертифицированное для полетов с одним пилотом - тип воздушного судна, которое по решению государства регистрации, принятому во время сертификации, может безопасно эксплуатироваться летным экипажем минимального состава, а именно одним пилотом;
- 15) квалификационная отметка - запись, сделанная в свидетельстве или имеющем к нему отношение документе, указывающая на особые условия, права или ограничения, относящиеся к этому свидетельству;

- 16) квалификация - сочетание умений, знаний и установок, требуемых для выполнения задачи на предписанном уровне;
- 17) КВС под наблюдением – второй пилот, выполняющий под наблюдением КВС обязанности и функции КВС. Налет в качестве КВС под наблюдением фиксируется в летной книжке пилота, удостоверяется подписью инструктора и засчитывается в общий налет в качестве КВС;
- 18) подготовка по утвержденной программе - подготовка, осуществляемая под контролем и по специальной программе, утвержденной Договаривающимся государством;
- 19) дирижабль – воздушное судно легче воздуха, приводимый в движение силовой установкой;
- 20) свободный аэростат - летательный аппарат легче воздуха, использующий для полета подъемную силу заключенного в оболочке газа или нагретого воздуха с плотностью меньшей, чем плотность окружающего воздуха;
- 21) второй пилот - имеющий свидетельство пилот, который выполняет любые функции пилота, кроме функций командира воздушного судна; исключение составляет пилот, находящийся на борту воздушного судна исключительно с целью прохождения летной подготовки;
- 22) экзаменатор (экзаменуемый или аттестующий специалист) – физическое лицо, обладающее соответствующей квалификацией, уполномоченное и назначенное проводить конкретную оценку (проверку, тестирование) в отношении кандидатов для получения и обладателей свидетельства авиационного персонала в соответствии с нормативно-правовыми актами в области гражданской авиации Республики Казахстан.
- 23) воздушное судно с системой увеличения подъемной силы - воздушное судно тяжелее воздуха, способное выполнять вертикальный взлет, вертикальную посадку и полет на малой скорости, что в основном обеспечивается приводимой в действие двигателем механизацией крыла или тягой двигателя, используемых для создания подъемной силы на этих режимах полета, а также не вращающимися аэродинамическими поверхностями, создающими подъемную силу при выполнении горизонтального полета;
- 24) диспетчер ОВД с квалификационной отметкой в свидетельстве – диспетчер ОВД, имеющий свидетельство и действительные квалификационные отметки, соответствующие осуществляемым им правам;
- 25) коммерческая воздушная перевозка - полет воздушного судна для перевозки пассажиров, грузов или почты за плату или по найму;
- 26) контроль факторов угрозы – процесс обнаружения угроз и реагирования на них с помощью контрмер, которые уменьшают или устраняют последствия угроз и снижают вероятность ошибок или нежелательных состояний;

27) контроль ошибок – процесс обнаружения ошибок и реагирования на них с помощью контрмер, которые уменьшают или устраняют последствия ошибок и снижают вероятность ошибок или нежелательных состояний;

28) ошибка - действие или бездействие члена эксплуатационного персонала, которое приводит к отступлению от намерений или ожиданий организации ГА или этого члена эксплуатационного персонала;

29) угроза – события или ошибки, которые происходят вне сферы компетенции члена эксплуатационного персонала, повышают сложность эксплуатации и которыми необходимо управлять для поддержания допустимого уровня безопасности;

30) медицинское заключение – документ, подтверждающий соответствие его обладателя требованиям, предъявляемым к годности по состоянию здоровья;

31) мотодельтаплан - моторное сверхлегкое воздушное судно с гибким крылом и балансирным управлением;

32) инструктор – лицо, осуществляющее непосредственную деятельность по профессиональной подготовке и тестирование навыков авиационного персонала в соответствии со своей квалификацией;

33) налет с инструктором - полетное время, в течение которого какое-либо лицо проходит летную подготовку на борту воздушного судна с пилотом инструктором, имеющим соответствующее свидетельство;

34) самостоятельный налет – время полета, в течение которого студент-пилот является единственным лицом на борту воздушного судна;

35) воздушное судно, для эксплуатации которого требуется второй пилот - тип воздушного судна, для эксплуатации которого требуется второй пилот, как определено в сертификате типа или сертификате эксплуатанта;

36) пилотировать - манипулировать органами управления воздушного судна в течение полетного времени;

37) планер – воздушное судно тяжелее воздуха, не приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого создается за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета;

38) вертолет – воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми силовой установкой вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении;

39) ночь - период времени между концом вечерних гражданских сумерек и началом утренних гражданских сумерек;

40) время полета:

для самолетов, автожиров, мотодельтапланов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы - общее время с момента начала движения воздушных судов с целью взлета до момента его остановки по окончании полета;

для вертолетов - общее время с момента начала вращения лопастей несущих винтов с целью взлета до момента полной остановки вертолета по окончании полета и прекращения вращения несущих лопастей;

для дирижаблей - общее время с момента, когда дирижабль освобождается от мачты для целей взлета до момента, когда дирижабль окончательно останавливается после завершения полета и закрепляется на мачте;

для планеров - общее время нахождения в полете на буксире или без буксира с момента, когда планер начинает разбег по земле в процессе взлета, до момента, когда планер останавливается после завершения полета;

для аэростатов - общее время с момента, когда гондола отрывается от земли для целей взлета, до момента, когда она окончательно останавливается после завершения полета;

41) летное мастерство - постоянное принятие и осуществление правильных решений по управлению ВС с использованием знаний, навыков и умений для достижения целей полета;

42) план полета - определенные сведения о намеченном полете или части полета воздушного судна, представляемые органам обслуживания воздушного движения;

43) самолет - воздушное судно тяжелее воздуха, приводимое в движение двигателем, подъемная сила которого в полете создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета;

44) ситуация в полете:

сложная – особая ситуация, характеризующаяся заметным повышением психофизиологической нагрузки на экипаж ВС или ухудшением характеристик устойчивости, управляемости, летных характеристик или выходом одного или нескольких параметров полета за эксплуатационные ограничения, но без достижения предельных ограничений и расчетных условий полета;

особая – авиационное событие, возникновение которого связано с воздействием неблагоприятных факторов или их сочетания на любом из этапов полета, приводящее к снижению уровня безопасности полетов;

аварийная – особая ситуация, характеризующаяся значительным повышением психофизиологической нагрузки на экипаж ВС, ухудшением летных характеристик, устойчивости, управляемости и приводящая к достижению (превышению) предельных ограничений и расчетных условий полета;

45) тренажерное устройство имитации полета (далее - тренажер) – любой из следующих трех видов устройств, с помощью которого на земле имитируются условия полета:

тренажер летный, который обеспечивает точное воспроизведение кабины экипажа определенного типа воздушного судна, позволяющее имитировать реальные функции

механической, электрической, электронной и других бортовых систем управления, обычную для членов летного экипажа обстановку и летные характеристики данного типа ВС;

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

тренажер базовой подготовки к полетам по приборам, который оборудован соответствующими приборами и который имитирует обстановку в кабине экипажа, аналогичную обстановке во время полета ВС по приборам;

46) член летного экипажа – имеющий свидетельство авиационного персонала, на которого возложены обязанности, связанные с управлением воздушным судном в течение служебного полетного времени.

Глава 2. Квалификационные требования к пилоту сверхлегкого воздушного судна

Параграф 1. Общие квалификационные требования к пилоту сверхлегкого воздушного судна на мотодельтаплане, автожире, планере, свободном аэростате и дирижабле

5. Кандидату на получение свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна - мотодельтаплана, автожира, планера, свободного аэростата и дирижабля предъявляются следующие квалификационные требования:

1) возраст - старше 17 лет;

2) действующее медицинского заключение класса легкой и сверхлегкой авиации.

3) прохождение курса теоретической подготовки, разработанного в соответствии с Типовыми программами профессиональной подготовки авиационного персонала, участвующего в обеспечении безопасности полетов (далее - Типовые программы), утвержденных приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 сентября 2013 года № 764 (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов Республики Казахстан за № 8785), в сертифицированном АУЦ в объеме не менее 100 часов и демонстрация уровня теоретических знаний, в следующих областях:

правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна, правила полетов, соответствующая практика и правила обслуживания воздушного движения;

основы международного воздушного законодательства и законодательство Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики

Казахстан и деятельности авиации, в части касающейся выполнения полетов пилотом сверхлегкого воздушного судна;

принципы эксплуатации и работы силовых установок, систем и приборного оборудования;

эксплуатационные ограничения;

соответствующие эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации или другого содержащего эту информацию документа;

для свободных аэростатов и дирижаблей - физические характеристики и практическое применение используемых газов, принципы эксплуатации и работы газовых установок, систем и приборного оборудования;

влияние загрузки и распределения массы на летные характеристики, расчет массы и центровки;

использование и практическое применение взлетных, посадочных и других летно-технических характеристик, приведенных в эксплуатационной документации;

предполетная подготовка и планирование полета по маршруту при выполнении полетов по правилам визуальных полетов (далее – ПВП), подготовка и заполнение планов полета ОВД, соответствующие правила обслуживания воздушного движения, порядок донесений о местоположении, порядок установки высотомера, выполнение полетов в районах с интенсивным движением;

порядок донесений о местоположении, выполнения полетов в районах с интенсивным воздушным движением;

организация воздушного движения;

возможности человека, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

применение основ авиационной метеорологии и правил получения и использования метеорологической информации, измерение высоты, опасные метеорологические условия;

методы выявления опасных метеоусловий;

для свободного аэростата и дирижабля - основные метеорологические явления и аэросиноптические процессы, влияние метеорологических элементов на выполнение полета аэростата и дирижабля;

для планера - условия парения в восходящих и нисходящих термических и горных волновых потоках, парящий полет по маршруту и использование облачных гряд, использование восходящих потоков, не совпадающих с направлением маршрута, опасные ситуации, связанные с метеоусловиями и действия пилота при этом;

практические аспекты аэронавигации и методы счисления пути, пользование аэронавигационными картами;

использование аэронавигационной документации, авиационных кодов и сокращений;

применение методов контроля факторов угрозы и ошибок в эксплуатационной обстановке;

порядок установки высотомера;

использование аэронавигационной документации: сборник аэронавигационной информации, существенные изменения в аэронавигационной обстановке, авиационные коды и сокращения;

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

порядок действий в аварийной обстановке и используемые сигналы, методы и меры предотвращения столкновений;

для свободного аэростата и дирижабля - распознавание режима быстрого спуска из-за утечки газа и выход из него;

правила обеспечения безопасности при полетах в визуальных метеорологических условиях;

основы и принципы полета;

правила ведения связи и фразеология применительно к полетам по ПВП, действия при отказе связи;

процедуры предполетного и послеполетного технического обслуживания, оперативное и периодическое обслуживание сверхлегкого воздушного судна, ремонт, ведение технической документации;

основные виды авиационных горюче - смазочных материалов, специальных жидкостей и газов, применяемых в эксплуатации;

4) опыт эксплуатации в следующих областях:

предполетная подготовка, включая сборку и осмотр ВС;

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

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

управление планером с помощью внешних визуальных ориентиров;

полет в эксплуатационном диапазоне режимов полета;

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

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

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

порядок действий в аварийной обстановке.

Параграф 2. Квалификационные требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки пилота сверхлегкого воздушного судна на мотодельтаплане

6. Кандидату на получение свидетельства пилота воздушного судна с квалификационной отметкой о виде ВС "мотодельтаплан" предъявляются следующие квалификационные требования:

1) налет не менее 20 часов, в том числе:

10 часов с инструктором на мотодельтаплане, на котором будет производиться проверка готовности к самостоятельным полетам, из них не менее 25 подлетов на высотах 3, 15, 30 и 50 метров и 40 посадок с задросселированным двигателем;

1 час полетов на критически малых воздушных скоростях, опознание и вывод из начальной и развившейся стадии сваливания, предупреждение складывания крыла;

6 часов самостоятельного налета, из них не менее 2 часов самостоятельных полетов по маршрутам протяженностью не менее 40 километров (далее - км);

2) эксплуатационный опыт, в качестве пилота мотодельтаплана в следующих областях:

предполетная подготовка, включая сборку и осмотр мотодельтаплана;

распознавание, анализ и контроль факторов угроз и ошибок;

принятие правильных решений на основе оценки ситуации в полете и владения хорошими летными умениями, с обеспечением приемлемого уровня;

безопасности полетов в нормальном полете, при возникновении сложных, особых и аварийных ситуаций;

соблюдение ограничений воздушной скорости, порядка действий в аварийной обстановке;

выполнение полетов по схемам движения, методы и меры, применяемые для предотвращения столкновений;

управление мотодельтапланом по маршруту с помощью внешних визуальных ориентиров;

выполнения полета в эксплуатационном диапазоне режимов полета;

распознавание начального и развившегося сваливания и вывод из него, складывании крыла и других опасных режимах полета;

предотвращение выхода на опасные режимы полета;

взлеты и посадки в различных условиях (боковой ветер, с задросселированным двигателем, ограниченная взлетно-посадочная полоса);

выполнение полетов по маршруту с помощью визуальных ориентиров и методов счисления пути;

порядок действий в аварийной обстановке;

полеты на критически минимальных и максимальных воздушных скоростях, опознание и вывод из начальной и развившейся стадии сваливания крыла.

7. Пилот сверхлегкого воздушного судна на мотодельтаплане выполняет функции пилота на любом типе мотодельтаплана.

Параграф 3. Квалификационные требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки пилота сверхлегкого воздушного судна на автожире

8. Кандидату на получение свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна с квалификационной отметкой о виде ВС "автожир" предъявляются следующие квалификационные требования:

1) налет не менее 25 часов в ходе летной подготовки на автожире, в том числе:

15 часов с инструктором на автожире, на котором будет производиться проверка готовности к самостоятельным полетам, из них не менее 10 посадок с задросселированным двигателем;

1 час полетов на критически малых воздушных скоростях, опознание и вывод из начальной и развившейся стадии замедления оборотов ротора.

2 часа полета по маршруту протяженностью не менее 100 км с одной посадкой до полной остановки на другом аэродроме, отличающийся от аэродрома вылета;

6 часов самостоятельного налета, из них не менее 3 часов самостоятельных полетов по маршрутам, в том числе 1 полет по маршруту протяженностью не менее 100 км с одной посадкой до полной остановки на другом аэродроме, не являющимся аэродромом вылета;

2) эксплуатационный опыт, в качестве пилота легкого воздушного судна на автожире в следующих областях:

предполетная подготовка, включая сборку и осмотр автожира;

распознавание, анализ и контроль факторов угроз и ошибок;

принятие правильных решений на основе оценки ситуации в полете и владения хорошими летными умениями, с обеспечением приемлемого уровня безопасности полетов в нормальном полете, при возникновении сложных, особых и аварийных ситуаций;

соблюдение ограничений воздушной скорости, порядка действий в аварийной обстановке;

выполнение полетов по схемам движения, методы и меры, применяемые для предотвращения столкновений;

управление автожиром по маршруту с помощью внешних визуальных ориентиров; выполнения полета в эксплуатационном диапазоне режимов полета;

распознавание начального и развившегося сваливания и вывод из него, при падении оборотов ротора, складывании крыла и других опасных режимах полета;
предотвращение выхода на опасные режимы полета;
взлеты и посадки в различных условиях (боковой ветер, с задросселированным двигателем, ограниченная взлетно-посадочная полоса);
выполнение полетов по маршруту с помощью визуальных ориентиров и методов счисления пути;
порядок действий в аварийной обстановке;
полеты на критически минимальных и максимальных воздушных скоростях, опознание и вывод из начальной и развившейся стадии замедления оборотов ротора.

9. Пилот сверхлегкого воздушного судна на автожире выполняет функции пилота на любом типе автожира.

Параграф 4. Квалификационные требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки пилота сверхлегкого воздушного судна на планере

10. Кандидату на получение свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна с квалификационной отметкой о виде ВС "планер" предъявляются следующие квалификационные требования:

- 1) налет не менее 15 часов летной подготовки на планерах, в том числе:
 - 10 часов с инструктором на планере, на котором будет производиться проверка готовности к самостоятельным полетам;
 - не менее 6 часов налета в качестве пилота планера;
 - 2 часа самостоятельного налета;
 - 45 стартов и посадок;
 - 1 самостоятельный полет по маршруту протяженностью не менее 50 км или 1 полет с инструктором по маршруту протяженностью не менее 100 км;
- 2) для мотопланеров - не менее 6 часов, включая 4 часа с летным инструктором, в том числе один полет по маршруту, и 1 самостоятельный полет по маршруту протяженностью не менее 150 км с 1 посадкой до полной остановки на другом аэродроме;
- 3) эксплуатационный опыт, в качестве пилота легкого воздушного судна на планере в следующих областях:
 - распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;
 - управлять планером в пределах его ограничений;
 - плавно и точно выполнять все маневры;
 - принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;
 - применять знания в области аэронавигации;

постоянно осуществлять управление планером таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра.

11. Пилот сверхлегкого воздушного судна на планере осуществляет функции командира любого планера, если имеет опыт применения используемого метода старта.

Параграф 5. Квалификационные требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки пилота легкого воздушного судна на свободном аэростате

12. Кандидату на получение свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна с квалификационной отметкой о виде ВС "свободный аэростат" предъявляются следующие квалификационные требования:

1) налет не менее 16 часов летной подготовки на свободных аэростатах, в том числе :

12 часов налета с инструктором;

10 наполнений и 20 стартов и посадок;

1 самостоятельный контролируемый полет с минимальным временем не менее 30 минут;

2) эксплуатационный опыт, в качестве пилота легкого воздушного судна на свободном аэростате в следующих областях:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

управлять свободным аэростатом в пределах его ограничений;

плавно и точно выполнять все маневры;

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;

применять знания в области аэронавигации;

постоянно осуществлять управление свободным аэростатом таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнения схемы полета или маневра;

13. Пилот сверхлегкого воздушного судна на свободном аэростате осуществляет функции командира любого свободного аэростата, если имеет опыт полетов на аэростатах, в которых используется соответственно горячий воздух или газ.

Параграф 6. Квалификационные требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки пилота сверхлегкого воздушного судна на дирижабле

14. Кандидат на получение свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна с квалификационной отметкой о виде ВС "дирижабль" предъявляются следующие квалификационные требования:

- 1) налет не менее 25 часов в качестве пилота на дирижаблях, в том числе:
 - 3 часов учебного полета по маршруту на дирижабле, включая полет по маршруту общей протяженностью не менее 45 км;
 - выполнение 5 взлетов и 5 посадок до полной остановки на аэродроме, включая выполнение перед каждой посадкой полета по установленной схеме движения в зоне аэродрома;
 - 3 часов полета по приборам;
 - 5 часов полета в качестве пилота, выполняющего функции КВС под контролем КВС ;
- 2) эксплуатационный опыт, в следующих областях:
 - распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;
 - предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание дирижаблей;
 - выполнение маневров по наземным ориентирам;
 - аэродромное движение и полеты по схемам движения, правила и меры предосторожности, связанные с предотвращением столкновений;
 - методы и процедуры выполнения взлета, включая соответствующие ограничения, порядок действий в аварийной обстановке и используемые сигналы;
 - управление дирижаблем по внешним визуальным ориентирам;
 - взлеты, посадки и уход на второй круг;
 - техника взлета в максимальном режиме (с учетом пролета препятствий);
 - полет только по приборам, включая выполнение разворота на 180^0 в горизонтальной плоскости;
 - навигация, полет по маршруту с помощью визуальных ориентиров, счисления пути и радионавигационных средств;
 - порядок действий в аварийной обстановке (распознавание утечек), включая имитацию отказов оборудования дирижабля;
 - правила ведения связи и фразеология.

Глава 3. Квалификационные требования к пилоту легкого воздушного судна (самолет)

15. Кандидату на получение свидетельства пилота легкого воздушного судна на самолете предъявляются следующие квалификационные требования:

- 1) минимальный возраст - старше 17 лет;
- 2) действующее медицинское заключение класса легкой и сверхлегкой авиации;
- 3) прохождение курса теоретической подготовки, разработанного в соответствии с Типовыми программами в сертифицированном АУЦ в объеме не менее 100 часов и демонстрация уровня теоретических знаний, в следующих областях:

правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства пилота легкого воздушного судна, правила полетов, соответствующая практика и правила обслуживания воздушного движения;

основы международного воздушного законодательства и законодательство Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации, в части касающейся выполнения полетов пилотом сверхлегкого воздушного судна;

принципы эксплуатации и работы силовых установок, систем и приборного оборудования;

эксплуатационные ограничения;

соответствующие эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации или другого содержащего эту информацию документа;

влияние загрузки и распределения массы на летные характеристики, расчет массы и центровки;

использование и практическое применение взлетных, посадочных и других летно-технических характеристик, приведенных в эксплуатационной документации;

предполетная подготовка и планирование полета по маршруту при выполнении полетов по ПВП, подготовка и заполнение планов полета ОВД, соответствующие правила ОВД, порядок донесений о местоположении, порядок установки высотомера, выполнение полетов в районах с интенсивным движением;

порядок донесений о местоположении, выполнения полетов в районах с интенсивным воздушным движением;

организация воздушного движения;

возможности человека, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

применение основ авиационной метеорологии и правил получения и использования метеорологической информации, измерение высоты, опасные метеорологические условия;

методы выявления опасных метеоусловий;

практические аспекты аэронавигации и методы счисления пути, пользование аэронавигационными картами;

использование аэронавигационной документации, авиационных кодов и сокращений;

применение методов контроля факторов угрозы и ошибок в эксплуатационной обстановке;

порядок установки высотомера;

использование аэронавигационной документации: сборник аэронавигационной информации, существенные изменения в аэронавигационной обстановке, авиационные коды и сокращения;

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

порядок действий в аварийной обстановке и используемые сигналы, методы и меры предотвращения столкновений;

правила обеспечения безопасности при полетах в визуальных метеорологических условиях;

основы и принципы полета;

правила ведения связи и фразеология применительно к полетам по ПВП, действия при отказе связи;

процедуры предполетного и послеполетного технического обслуживания, оперативное и периодическое обслуживание сверхлегкого воздушного судна, ремонт, ведение технической документации;

основные виды авиационных горюче - смазочных материалов, специальных жидкостей и газов, применяемых в эксплуатации;

4) налет не менее 40 часов летной подготовки на самолетах, в том числе:

25 часов с инструктором на самолете, на котором будет производиться проверка готовности к самостоятельным полетам;

1,5 часа по приборам, включая выполнение разворота на 180° в горизонтальной плоскости на самолете, оборудованном соответствующими приборами;

1,5 часа на критически малых воздушных скоростях, опознание и вывод из начальной и развившейся стадии сваливания, предупреждение попадания в штопор;

2 полета по маршрутам, в том числе один полет по маршруту протяженностью не менее 270 км с посадками до полной остановки на 2 различных аэродромах, не являющихся аэродромом вылета;

5) самостоятельный налет не менее 10 часов, из них:

5 часов по кругу и в зону;

2 полета по маршрутам, в том числе 1 (один) полет по маршруту протяженностью не менее 270 км с посадками до полной остановки на 2 различных аэродромах, не являющихся аэродромом вылета;

6) эксплуатационный опыт, в следующих областях:

распознавать, анализировать и контролировать факторы угрозы и ошибок;

управлять ВС в пределах ограничений его характеристик;

управлять ВС по приборам, включая выполнение разворота на 180° в горизонтальной плоскости;

плавно и точно выполнять все маневры;

принимать своевременные решения и квалифицированно осуществлять контроль в полете;

применять знания в области аэронавигации;

постоянно осуществлять управление ВС таким образом, чтобы обеспечить точное выполнение схемы полета или маневра;

16. Пилот легкого воздушного судна на самолете осуществляет функции командира любого легкого или сверхлегкого самолета.

Глава 4. Квалификационные требования к частному пилоту

Параграф 1. Общие квалификационные требования к частному пилоту самолета, вертолета или воздушного судна с системой увеличения подъемной силы

17. Кандидату на получение свидетельства частного пилота на самолете, вертолете или воздушном судне с системой увеличения подъемной силы предъявляются следующие квалификационные требования:

1) возраст - старше 17 лет;

2) действующее медицинское заключение 2 класса;

3) прохождение теоретического курса, разработанного в соответствии с Типовыми программами в сертифицированном АУЦ в объеме не менее 100 часов и демонстрация уровня теоретических знаний, в следующих областях:

правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства частного пилота, правила полетов, порядок установки высотомера, соответствующие практика и правила обслуживания воздушного движения;

основы международного воздушного законодательства и законодательство Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации, в части касающейся выполнения полетов частным пилотом;

принципы эксплуатации и работы двигателей, систем и приборного оборудования;

эксплуатационные ограничения соответствующего вида ВС и двигателей, соответствующие эксплуатационные данные из руководства по летной эксплуатации ВС или другого содержащего эту информацию документа;

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

влияние загрузки и распределения массы на летные характеристики, расчет массы и центровки;

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

предполетное планирование и планирование полета по маршруту при выполнении полетов по ПВП, подготовка и заполнение планов полета ОВД, соответствующие правила ОВД, порядок донесений о местоположении, порядок установки высотомера, выполнение полетов в районах с интенсивным движением;

возможности человека, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;
применение основ авиационной метеорологии и правил получения и использования метеорологической информации, измерение высоты, опасные метеорологические условия;

практические аспекты аэронавигации и методы счисления пути, пользование аэронавигационными картами;

применение методов контроля факторов угрозы и ошибок в эксплуатационной обстановке;

порядок установки высотомера;

использование аэронавигационной документации: сборник аэронавигационной информации, существенные изменения в аэронавигационной обстановке, авиационные коды и сокращения;

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

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

основы полета;

правила ведения связи и фразеология применительно к полетам по ПВП, действия при отказе связи;

4) способность выполнять в качестве КВС соответствующего вида полеты и маневры, со степенью компетенции, соответствующей правам, предоставляемым частным пилотам, а также умение:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

управлять воздушным судном в пределах его ограничений;

плавно и точно выполнять все маневры;

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

применять знания в области аэронавигации;

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

18. Для осуществления полетов в ночное время или по приборам кандидат на получение свидетельства частного пилота должен пройти обучение на воздушном судне соответствующего вида с двойным управлением с пилотом-инструктором, по выполнению полетов в ночное время или по приборам, включающее взлеты, посадки и навигацию;

19. Частный пилот осуществляет функции командира или второго пилота воздушного судна соответствующего вида и типа, не занятого в коммерческой авиации.

Параграф 2. Квалификационные требования к частному пилоту самолета

20. Кандидат на получение свидетельства частного пилота с квалификационной отметкой о виде ВС "самолет" имеет:

1) налет в качестве пилота самолета в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной программе не менее 45 часов, из которых засчитывается не более 5 часов налета на сертифицированном тренажере, в том числе, не менее:

25 часов налета с пилотом-инструктором на самолете с двойным управлением, на котором будет производиться проверка готовности к самостоятельным полетам;

3 часа налета по приборам, включая выполнение разворота на 180^0 в горизонтальной плоскости;

10 часов самостоятельного налета на самолетах под руководством пилота-инструктора в соответствии с запрашиваемой квалификационной отметкой, включая 5 часов самостоятельного налета по маршруту, при этом один полет по маршруту протяженностью не менее 270 км с посадкой до полной остановки на двух различных аэродромах, не являющихся аэродромом вылета;

2) эксплуатационный опыт на уровне требований, предъявляемых к частному пилоту, в следующих областях:

распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;

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

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

управление самолетом с помощью внешних визуальных ориентиров;

полеты на критически низких воздушных скоростях; распознавание начального и развившегося сваливания и выход из него;

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

взлеты и посадки в нормальных условиях и при боковом ветре;

взлеты с коротким разбегом (с укороченной летной полосы и с учетом высоты пролета препятствий);

посадки на аэродром ограниченных размеров;

полет только по приборам, включая выполнение разворота на 180^0 в горизонтальной плоскости на вертолете, оборудованном соответствующими приборами

;

полет по маршруту с использованием визуальных ориентиров, методов счисления пути, и, при наличии, радионавигационных средств;

работа в аварийном режиме, включая имитацию неисправностей бортового оборудования;

полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, согласно Правил фразеологии радиообмена при выполнении полетов и обслуживании воздушного движения утвержденным приказом исполняющего обязанности Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 15 октября 2010 года № 454 (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 6635).

Параграф 3. Квалификационные требования к частному пилоту вертолета

21. Кандидат на получение свидетельства частного пилота с квалификационной отметкой о виде ВС "вертолет" имеет:

1) налет не менее 45 часов летной подготовки на вертолетах, из которых засчитывается не более 5 часов налета на сертифицированном тренажере, в том числе, не менее:

25 часов с пилотом - инструктором на вертолете с двойным управлением;

10 часов самостоятельного налета на вертолетах под руководством пилота-инструктора, включая 5 часов самостоятельного налета по маршруту, при этом один полет по маршруту протяженностью не менее 180 км с посадками в двух различных пунктах;

3 часа налета по приборам, включая выполнение разворота на 180^0 в горизонтальной плоскости;

35 часов налета с пилотом - инструктором на вертолете, на котором будет производиться проверка готовности к самостоятельным полетам;

2) эксплуатационный опыт на уровне требований, предъявляемых к частному пилоту, в следующих областях:

распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;

предполетная подготовка, включая расчет массы и центровки, осмотр и обслуживание вертолета;

аэродромное движение и полеты по схеме движения, методы и меры предотвращения столкновений;

управление вертолетом с помощью внешних визуальных ориентиров;

вывод на начальном этапе из режима проваливания при работающих двигателях; методы вывода из режима малых оборотов винта в пределах нормального диапазона оборотов двигателя;

маневрирование на земле и опробование двигателя; висение; взлеты и посадки - в нормальных условиях, с попутным ветром и с площадок с уклоном;

взлеты и посадки с минимальной потребной тягой; техника взлета и посадки в максимальном режиме;

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

производство полетов с площадок ограниченных размеров; быстрые остановки;

полеты по маршруту с помощью визуальных ориентиров, методов счисления пути и , при их наличии, радионавигационных средств, включая, по крайней мере, часовой полет;

действия в аварийной обстановке, включая имитацию неисправностей бортового оборудования; заход на посадку в режиме авторотации;

полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, согласно Правил фразеологии радиообмена при выполнении полетов и обслуживании воздушного движения утвержденным приказом исполняющего обязанности Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 15 октября 2010 года № 454 (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 6635).

Параграф 4. Квалификационные требования к частному пилоту воздушного судна с системой увеличения подъемной силы

22. Кандидат на получение свидетельства частного пилота с квалификационной отметкой о виде ВС "воздушного судна с системой увеличения подъемной силы" имеет :

1) налет не менее 40 часов летной подготовки на воздушных судах с системой увеличения подъемной силы, не менее:

20 часов с пилотом - инструктором на воздушных судах с системой увеличения подъемной силы с двойным управлением;

10 часов самостоятельного налета на воздушных судах с системой увеличения подъемной силы под руководством пилота - инструктора, включая 5 часов самостоятельного налета при выполнении полетов по маршруту, включая полет по маршруту протяженностью не менее 270 км с выполнением в ходе такого полета посадок до полной остановки на двух различных аэродромах, не являющихся аэродромом вылета;

2) эксплуатационный опыт на уровне требований, предъявляемых к частному пилоту, в следующих областях:

распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;

предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание воздушного судна с энергетической системой увеличения подъемной силы;

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

управление воздушным судном с системой увеличения подъемной силы с помощью внешних визуальных ориентиров;

маневрирование на земле и опробование двигателей; висение и выполнение безостановочных взлетов и набора высоты; висение и непрерывный заход на посадку и посадка – в нормальных условиях, с попутным ветром и с площадок с уклоном;

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

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

вывод на начальном этапе из режима проваливания при работающих двигателях; методы вывода из режимов малых оборотов винта в пределах нормального диапазона оборотов двигателя;

полеты по маршруту по визуальным ориентирам, методы счисления пути и использование, при их наличии, радионавигационных средств, включая выполнение полета в течение по крайней мере 1 часа;

действия в аварийной обстановке, включая имитацию отказов оборудования воздушного судна с системой увеличения подъемной силы; восстановление тяги для авторотации и заход на посадку в режиме авторотации, где это применимо; отказ трансмиссии и соединительного вала, где это применимо;

полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, согласно Правил фразеологии радиообмена при выполнении полетов и обслуживании воздушного движения утвержденным приказом исполняющего обязанности Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 15 октября 2010 года № 454 (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 6635).

Глава 5. Квалификационные требования к пилоту коммерческой авиации

Параграф 1. Общие квалификационные требования к пилоту коммерческой авиации самолета и вертолета

23. Кандидату на получение свидетельства пилота коммерческой авиации на самолете или вертолете предъявляются следующие квалификационные требования:

- 1) возраст - старше 18 лет;
- 2) действующее медицинское заключение 1 класса;
- 3) прохождение курса теоретической подготовки, разработанного в соответствии с Типовыми программами в сертифицированном АУЦ в объеме не менее 750 часов и демонстрация уровня теоретических знаний, в следующих областях:

правила и положения применительно к обладателю свидетельства линейного пилота авиакомпании;

правила и положения, касающиеся полета по правилам полетов по приборам (далее – ППП);

соответствующие практика и правила ОВД;

основы международного воздушного законодательства и законодательство Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации, в части касающейся выполнения полетов;

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

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

использование, ограничения и пригодность к эксплуатации бортового электронного оборудования, электронных устройств и приборов, необходимых для управления и навигации воздушного судна при полете по ППП и в метеорологических условиях полета по приборам, использование и ограничения автопилота;

правила эксплуатации и ограничения соответствующих видов воздушных судов;

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

пилотажные приборы, компасы, поворотная ошибка и ошибка из-за воздействия ускорения;

гироскопические приборы, эксплуатационные ограничения и воздействие прецессии, правила и порядок действий при отказах различных пилотажных приборов и электронных индикаторов;

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

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

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

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

предполетная подготовка и проверка, соответствующие полету по ППП;

предполетное планирование и оперативное планирование полета по маршруту, подготовка и представление планов полета ОВД, соответствующие правила обслуживания воздушного движения;

оперативное планирование полета; подготовка и представление для целей ОВД планов полета по ППП;

порядок установки высотомера;

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

возможности человека включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

возможности человека применительно к полетам на воздушных судах по приборам, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

понимание и применение авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; коды и сокращения; правила получения и использование метеорологической информации перед полетом и во время полета, измерение высоты;

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

причины, распознавание и последствия обледенения двигателей и планера, правила прохода фронтальных зон, обход районов с опасными метеоусловиями;

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

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

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

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

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

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

применение методов контроля факторов угрозы и ошибок в эксплуатационной обстановке;

понимание и использование аэронавигационной документации, такой как сборник аэронавигационной информации, существенные изменения в аэронавигационной обстановке, авиационные коды и сокращения, и карт вылета, полета по маршруту, снижения и захода на посадку по приборам;

меры предосторожности и действия в аварийной обстановке; правила безопасности; меры безопасности, связанные с полетами по ППП, критерии пролета препятствий; эксплуатационные правила грузовых перевозок и перевозки опасных грузов;

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

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

основы полета;

правила ведения связи и фразеология, применяемые при полетах воздушных судов по ПВП и ППП, действия при отказе связи;

4) прохождение курса взаимодействия в многочленном экипаже в объеме не менее 25 часов теоретической подготовки и не менее 20 часов практической подготовки;

5) способность выполнять в качестве КВС установленные процедуры и маневры со степенью компетенции, соответствующей правам пилота коммерческой авиации, а также умение:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

управлять ВС в пределах его ограничений;

плавно и точно выполнять все маневры;

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

применять знания в области аэронавигации;

постоянно осуществлять управление ВС таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра.

6) способность выполнять полет на многодвигательных воздушных судах соответствующего вида исключительно по приборам при одном неработающем двигателе или с имитацией одного неработающего двигателя.

24. Для осуществления полетов в ночное время или по приборам кандидат на получение свидетельства коммерческого пилота должен пройти обучение на

воздушном судне соответствующего вида с двойным управлением с пилотом-инструктором, по выполнению полетов в ночное время или по приборам, включающее взлеты, посадки и навигацию;

25. Квалификационная отметка о типе ВС ставится, если кандидат:

1) приобрел под надлежащим контролем опыт на соответствующем типе ВС и/или соответствующем пилотажном тренажере в следующем;

обычные схемы полета и маневры на всех этапах полета;

особые и аварийные процедуры и маневры, связанные с выходом из строя и отказами оборудования;

по мере необходимости, выполнение полетов по приборам, включая заходы на посадку, уходы на второй круг и посадки по приборам в нормальных, особых и аварийных условиях, в том числе с имитацией отказа двигателя;

для выдачи квалификационной отметки о типе для самолета прошел подготовку по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них;

порядок действий при потере экипажем трудоспособности и порядок координации действий экипажа, включая распределение задач по пилотированию; взаимодействие членов экипажа и применение контрольных карт;

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

3) для пилота самолета - продемонстрировал, на уровне свидетельства линейного пилота авиакомпании, объем знаний согласно подпункта 3) пункта 23 настоящих Квалификационных требований.

26. Пилот коммерческой авиации осуществляет функции:

частного пилота ВС соответствующего вида;

КВС соответствующего вида при полетах, не связанных с коммерческими воздушными перевозками;

КВС соответствующего вида при коммерческих воздушных перевозках, сертифицированного для полетов с одним пилотом;

второго пилота на воздушном судне соответствующего вида, для эксплуатации которого требуется наличие второго пилота.

Параграф 2. Квалификационные требования к пилоту коммерческой авиации самолета

27. Кандидату на получение свидетельства коммерческого пилота с квалификационной отметкой о виде воздушного судна "самолет" предъявляются следующие квалификационные требования:

1) налет на самолете не менее 200 часов, из них налетал 150 часов по ПВП и 50 часов по ППП в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной программе в качестве пилота самолета, из которых засчитывается не более 10 часов налета на тренажере;

100 часов в качестве КВС или, если кандидат проходил курс обучения по утвержденной программе сертифицированном АУЦ 70 часов в качестве КВС;

50 часов, выполняя полеты по маршруту в качестве КВС, включая полет по маршруту протяженностью не менее 540 км с выполнением в ходе этого полета посадок до полной остановки на двух различных аэродромах, не являющихся аэродромом вылета;

110 часов налетал по приборам в процессе обучения по интегрированной программе подготовки или 50 часов налетал по приборам в процессе обучения по модульной программе подготовки;

10 часов налетал по приборам на ВС запрашиваемого типа с двойным управлением под руководством пилота-инструктора;

5 часов налетал в ночное время, из которых не менее 3 часов налета с пилотом-инструктором на самолете с двойным управлением, включая не менее 1 часа налета по маршруту протяженностью не менее 50 км, а также выполнение пяти взлетов и пяти посадок в качестве КВС;

2) эксплуатационный опыт на уровне требований, предъявляемых к коммерческому пилоту, в следующих областях:

распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;

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

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

управление самолетом с помощью внешних визуальных ориентиров;

полет на критически низких воздушных скоростях; предотвращение штопора; распознавание начального и развившегося сваливания и выход из него;

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

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

взлеты и посадки в нормальных условиях и при боковом ветре;

взлеты с коротким разбегом (с укороченной летной полосы с учетом высоты пролета препятствий);

посадки на аэродром ограниченных размеров;

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

полет по маршруту с использованием визуальных ориентиров, методов счисления пути и радионавигационных средств; правила изменения маршрута;

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

полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, согласно Правил фразеологии радиообмена при выполнении полетов и обслуживании воздушного движения утвержденным приказом исполняющего обязанности Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 15 октября 2010 года № 454 (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 6635);

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

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

порядок действий и маневры при выполнении полетов по ППП в нормальных, особых и аварийных условиях, включая, по крайней мере, следующее:

переход на полет по приборам после взлета;

стандартные схемы вылета и прибытия по приборам;

схемы полета по ППП по маршруту;

полет в зоне ожидания;

заходы на посадку по приборам при установленных минимумах;

порядок ухода на второй круг;

посадки после выполнения заходов на посадку по приборам;

маневры в полете и конкретные летные характеристики.

28. При получении квалификационной отметки на права выполнения полетов по приборам на воздушном судне с несколькими двигателями, кандидат должен пройти летную подготовку на таком воздушном судне соответствующего вида с двойным управлением под руководством пилота -инструктора. Пилот - инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта по управлению воздушным судном соответствующего вида по приборам с одним неработающим двигателем или с имитацией одного неработающего двигателя.

29. Квалификационная отметка о классе ставится, если кандидат продемонстрировал степень умения, соответствующую свидетельству для класса воздушного судна, по которому он желает получить квалификационную отметку.

Параграф 3. Квалификационные требования к пилоту коммерческой авиации вертолета

30. Кандидату на получение свидетельства коммерческого пилота с квалификационной отметкой о виде воздушного судна "вертолет" предъявляются следующие квалификационные требования:

1) налет не менее 150 часов или налетал 100 часов во время подготовки по утвержденному курсу в качестве пилота вертолетов, из которых засчитывается не более 10 часов налета на сертифицированном тренажере, в том числе, по меньшей мере :

35 часов в качестве КВС;

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

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

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

2) эксплуатационный опыт на уровне требований, предъявляемых к пилоту коммерческой авиации, в следующих областях:

распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;

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

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

управление вертолетом с помощью внешних визуальных ориентиров;

вывод на начальном этапе из режима проваливания при работающих двигателях, методы вывода из режима малых оборотов несущего винта в пределах нормального диапазона оборотов двигателя;

маневрирование на земле и опробование двигателя, висение, взлеты и посадки – в нормальных условиях, с попутным ветром и с площадок с уклоном, заходы на посадку по крутым траекториям;

взлеты и посадки с минимальной потребной тягой, техника взлета и посадки в максимальном режиме;

использование площадок ограниченных размеров, быстрые остановки;

висение за пределами влияния земли, по мере необходимости, полеты с грузом на внешней подвеске;

полет на большой высоте;

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

полет по маршруту с помощью визуальных ориентиров, счисления пути и радионавигационных средств, правила изменения маршрута;

порядок действий в особых случаях и аварийной обстановке, включая имитацию неисправностей бортового оборудования, заход на посадку и посадка в режиме авторотации;

полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, согласно Правил фразеологии радиообмена при выполнении полетов и обслуживании воздушного движения утвержденным приказом исполняющего обязанности Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 15 октября 2010 года № 454 (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 6635).

Глава 6. Квалификационные требования к пилоту многочленного экипажа

31. Кандидату на получение свидетельства пилота многочленного экипажа на самолете предъявляются следующие квалификационные требования:

1) возраст - старше 18 лет;

2) действующее медицинское заключение 1 класса.

3) прохождение курса теоретической подготовки и демонстрация уровня теоретических знаний в соответствии с подпунктом 3) пункта 23 настоящих Квалификационных требований;

4) подготовку на самолетах с двойным управлением по всем квалификационным блокам, указанным в добавлении 3 Приложения 1 к Конвенции ИКАО, на уровне, отвечающем требованиям к выдаче свидетельств пилота многочленного экипажа, включая квалификационные блоки, которые требуются для пилота, выполняющего полеты по приборам;

5) навыки, которые необходимы для выполнения всех квалификационных блоков, указанных в добавлении 3 Приложения 1 к Конвенции ИКАО, в качестве пилота, управляющего воздушным судном, и пилота, не управляющего воздушным судном, на уровне, требуемом для выполнения функций второго пилота на самолетах с газотурбинными двигателями, сертифицированных для выполнения полетов по ПВП и ППП с экипажем в составе не менее двух пилотов, а также умение:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

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

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

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

поддерживать действенное общение с другими членами летного экипажа и демонстрировать способность эффективно выполнять процедуры в случае потери трудоспособности членами экипажа и обеспечивать координацию действий членов экипажа, включая распределение задач по пилотированию, сотрудничество членов экипажа, соблюдение штатных эксплуатационных процедур и использование контрольных карт;

6) налетал не менее 240 часов, по утвержденному курсу, в качестве пилотирующего и в качестве контролирующего пилота при выполнении реальных полетов и на тренажере;

7) опыт полетов в реальных условиях включает соблюдение всех требований к опыту, перечисленных в пункте 20 настоящих Квалификационных требований, подготовку по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них, полеты в ночное время и полеты исключительно по приборам на самолете с газотурбинными двигателями, сертифицированном для выполнения полетов с экипажем в составе не менее двух пилотов, или на тренажере, имитирующем условия полета, утвержденном уполномоченным органом в соответствии с пунктом 4 добавления 3 Приложения 1 к Конвенции ИКАО, опыт, который необходим для получения соответствующего квалификационного уровня, определенного в добавлении 3 Приложения 1 к Конвенции о международной гражданской авиации.

32. При осуществлении прав обладателя квалификационной отметки о праве на полеты по приборам на самолете с одним пилотом, пилот многочленного экипажа демонстрирует способность выполнять функции КВС при выполнении полетов с одним пилотом исключительно по приборам и отвечает требованиям, предъявляемым при внесении квалификационной отметки о праве на полеты по приборам.

32. Прежде чем осуществлять функции пилота коммерческой авиации для выполнения полетов на самолете с одним пилотом, пилоту имеющий свидетельство многочленного экипажа необходимо:

налетать 70 часов на самолетах в качестве КВС или не менее 10 часов в качестве КВС и требуемые часы дополнительного налета в качестве КВС под наблюдением;

налетать в качестве КВС 20 часов, выполняя полеты по маршруту, из которых не менее 10 часов в качестве КВС и 10 часов в качестве КВС под наблюдением, в том числе полет по маршруту протяженностью не менее 540 км, в ходе которого выполняются посадки с полной остановкой на двух аэродромах;

обеспечить свое соответствие другим требованиям, предъявляемым при выдаче свидетельства коммерческого пилота, применительно к соответствующему виду самолета.

34. Пилот многочленного экипажа самолета осуществляет функции:

частного пилота самолета при условии соблюдения, требований в частным пилотам самолета;

пилота квалификационной отметки о праве на полеты по приборам в составе многочленного экипажа;

второго пилота при выполнении полетов на самолете, для эксплуатации которого требуется наличие второго пилота.

Глава 7. Квалификационные требования к линейному пилоту

Параграф 1. Общие квалификационные требования к линейному пилоту самолета и вертолета

35. Кандидату на получение свидетельства линейного пилота на самолете или вертолете предъявляются следующие квалификационные требования:

1) возраст - старше 21 года;

2) действующее медицинское заключение 1 класса.

3) прохождение курса теоретической подготовки и демонстрация уровня теоретических знаний в соответствии с подпунктом 3) пункта 23 настоящих Квалификационных требований;

4) для вертолета - продемонстрировал способность выполнять в качестве КВС соответствующего вида, эксплуатация которого требует наличия второго пилота, следующие процедуры и маневры, для самолета - продемонстрировал способность выполнять действия и маневры, в качестве командира самолета с несколькими двигателями:

предполетную подготовку, включая подготовку эксплуатационного плана полета и представление плана полета ОВД;

обычные схемы полетов и маневры на всех этапах полета;

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

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

5) способность выполнять процедуры и маневры, со степенью компетенции, соответствующей правам, предоставляемым линейному пилоту, а также умение:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

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

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

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

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять, включая процесс принятия взвешенных решений и осведомленность о воздушной обстановке;

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

36. Линейный пилот осуществляет функции:

частного пилота и пилота коммерческой авиации воздушного судна соответствующего вида, а применительно к свидетельству для самолета и воздушного судна с системой увеличения подъемной силы – права по квалификационной отметке о праве на полеты по приборам и выполняет функции КВС соответствующего вида при коммерческих воздушных перевозках и любого ВС, сертифицированного для полетов более чем с одним пилотом.

Параграф 2. Квалификационные требования к линейному пилоту самолета

37. Кандидату на получение свидетельства линейного пилота с квалификационной отметкой "самолет" предъявляются следующие квалификационные требования:

1) налет не менее 1500 часов в качестве пилота самолета, включаемое в общий налет время полетов на сертифицированном тренажере не превышает 100 часов, из которых не более 25 часов может составлять налет на процедурном тренажере или на тренажере для базовой подготовки к полетам по приборам;

500 часов в качестве КВС под наблюдением или 250 часов либо в качестве КВС, либо не менее 70 часов из этого времени в качестве КВС, а необходимое дополнительное время налета – в качестве КВС под наблюдением;

200 часов, выполняя полеты по маршруту, из которых не менее 100 часов в качестве КВС под наблюдением;

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

100 часов, выполняя полеты ночью в качестве КВС или второго пилота;

2) прохождение летной подготовки на самолете с двойным управлением и квалификационной отметки о допуске к полетам по приборам, согласно требований к пилотам коммерческой авиации самолета или для пилота многочисленного экипажа.

Параграф 3. Квалификационные требования к линейному пилоту вертолета

38. Кандидату на получение свидетельства линейного пилота с квалификационной отметкой "вертолет" предъявляются следующие квалификационные требования:

1) налет не менее 1000 часов в качестве пилота вертолета, включаемое в общий налет время полетов на сертифицированном тренажере не превышает 100 часов, из которых не более 25 часов может составлять налет на процедурном тренажере или на тренажере для базовой подготовки к полетам по приборам;

250 часов в качестве КВС или не менее 70 часов в качестве КВС и необходимое дополнительное время полета - в качестве КВС под наблюдением;

200 часов по маршруту, из которых не менее 100 часов в качестве КВС под наблюдением;

30 часов по приборам, из которых не более 10 часов тренажерной подготовки по приборам;

50 часов ночью в качестве КВС или второго пилота.

2) прохождение летной подготовки, согласно требований к пилоту коммерческой авиации вертолета.

Глава 8. Квалификационные требования к штурману

39. Кандидату на получение свидетельства штурмана предъявляются следующие квалификационные требования:

1) возраст - старше 18 лет;

2) действующее медицинское заключение 2 класса;

3) прохождение курса теоретической подготовки, разработанного в соответствии в соответствии с Типовыми программами, в сертифицированном АУЦ в объеме не менее 500 часов или 170 часов (при наличии опыта) и демонстрация уровня теоретических знаний, в следующих областях:

правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства штурмана;

соответствующие практики и правила обслуживания воздушного движения;

основы международного воздушного законодательства и законодательство Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации, в части касающихся выполнения полетов;

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

использование взлетно-посадочных и других характеристик, включая правила управления в крейсерском режиме;

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

возможностей человека применительно к штурману, включая принципы контроля факторов угроз и ошибок;

понимание и практическое применение авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов, коды и сокращения; правила получения и использование метеорологической информации перед полетом и во время полета, измерение высоты;

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

методы счисления пути, полеты по изобарической поверхности и правила аэронавигации, использование аэронавигационных карт, радионавигационных средств и систем зональной навигации, особые навигационные требования в отношении полетов по маршрутам большой протяженности;

использование, ограничения и эксплуатационная надежность авиационного электронного и приборного оборудования, необходимого для навигации воздушного судна;

использование, точность и надежность навигационных систем, применяемых на этапах вылета, полета по маршруту и захода на посадку; опознавание радионавигационных средств;

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

небесная сфера, включая движение небесных светил, их выбор и распознавание в целях определения местонахождения воздушного судна в полете; тарировка сектантов; заполнение навигационной документации;

определения, единицы измерения и формулы, используемые в аэронавигации;

понимание и использование такой аэронавигационной документации, как сборник аэронавигационной информации, существенные изменения в аэронавигационной обстановке, авиационные коды, сокращения и карты вылета, полета по маршруту, снижения и захода на посадку по приборам;

основы полета;

правила ведения связи и фразеология;

4) способность выполнять обязанности штурмана ВС с уровнем компетенции, соответствующим правам, предоставляемым штурману, а также умение:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;

применять знания в области аэронавигации;

выполнять все обязанности члена единого экипажа;

осуществлять действенное общение с другими членами летного экипажа.

5) налет не менее 200 часов, выполняя функции штурмана, на воздушных судах, выполняющих полеты по маршруту, включая не менее 30 часов полетов в ночное время

6) способность удовлетворительно определять в полете местонахождение ВС и использовать данную информацию для осуществления навигации воздушного судна следующим образом:

ночью – не менее 25 раз методом астрономических наблюдений;

днем – не менее 25 раз методом астрономических наблюдений в сочетании с использованием автономных навигационных систем и навигационных систем, ориентированных на внешние средства.

40. Штурман осуществляет функции на любом типе воздушного судна, при осуществлении радиотелефонной связи, штурман должен продемонстрировать способность говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи.

Глава 9. Квалификационные требования к бортинженеру (бортмеханику)

41. Кандидату на получение свидетельства бортинженера (бортмеханика) предъявляются следующие квалификационные требования:

1) возраст - старше 18 лет;

2) действующее медицинское заключение 2 класса;

3) прохождение курса теоретической подготовки, разработанного в соответствии с Типовыми программами, в сертифицированном АУЦ в объеме не менее 200 часов и демонстрация уровня теоретических знаний, в следующих областях:

правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства бортинженера, правила и положения, регулирующие эксплуатацию гражданских воздушных судов в части обязанностей бортинженера;

основные принципы устройства двигателей, газотурбинных и/или поршневых двигателей, характеристики топлива, топливные системы, включая регулирование подачи топлива, смазочные материалы и системы смазки, форсажные камеры и системы впрыска, назначение и принципы работы систем зажигания и запуска двигателей;

принципы работы, правила эксплуатации и ограничения двигателей воздушных судов; влияние атмосферных условий на характеристики двигателей;

планеры, органы управления, конструкции, колесные шасси, тормоза и противоюзковые устройства, ресурс по коррозии и усталости материалов; обнаружение повреждений и дефектов конструкции;

противообледенительные и водоотталкивающие системы;

системы наддува и кондиционирования воздуха, кислородные системы;

гидравлические и пневматические системы;

основы электротехники, электрические системы постоянного и переменного тока, системы электропроводки воздушных судов, металлизация и экранирование;

принципы работы приборного оборудования, компасов, автопилотов, связного радиооборудования, радионавигационных и радиолокационных средств, систем управления полетом, дисплеев и авиационного электронного оборудования;

ограничения соответствующих воздушных судов;

системы пожарной сигнализации и противопожарные системы;

использование и проверка исправности оборудования и систем соответствующих воздушных судов;

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

использование и практическое применение данных о летно-технических характеристиках, включая правила управления в крейсерском режиме;

эксплуатационные аспекты метеорологии;

основы навигации, принцип работы и эксплуатация автономных систем;

возможности человека применительно к бортинженеру, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

принципы технического обслуживания, правила поддержания летной годности, дефектация, предполетные осмотры, меры предосторожности при заправке топливом и применение внешних источников питания; установленное оборудование и системы кабины;

порядок действий в нормальных, особых и аварийных условиях;

эксплуатационные правила грузовых перевозок и перевозки опасных грузов;

основы аэродинамики;

правила ведения связи и фразеология.

4) эксплуатационный опыт работы, накопленный при выполнении обязанностей бортинженера (бортмеханика) под контролем бортинженера (бортмеханика) - инструктора, в следующих областях:

предполетные осмотры;

правила заправки топливом, регулирование расходов топлива;

проверка документов по техническому обслуживанию;

обычные действия в кабине экипажа на всех этапах полета;

координация действий экипажа и порядок действий в случае потери членами экипажа трудоспособности;

дефектация;

распознавание отклонений в функционировании бортовых систем;

применение особых и альтернативных (резервных) процедур;

распознавание аварийной обстановки;

применение соответствующего порядка действий в аварийной обстановке.

5) способность выполнять в качестве бортинженера (бортмеханика) воздушного судна обязанности и правила, с уровнем компетенции, соответствующим правам бортинженера (бортмеханика), а также умение:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

использовать бортовые системы с учетом характеристик и ограничений воздушного судна;

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;

применять знания в области аэронавигации;

выполнять все обязанности члена единого экипажа таким образом, чтобы гарантировать успешные результаты;

осуществлять действенное общение с другими членами летного экипажа.

42. Бортинженер (бортмеханик) осуществляет функции на любых типах ВС, на которых продемонстрировал уровень знаний и умений, которые применяются для обеспечения безопасности полетов данных типов ВС.

Глава 10. Квалификационные требования к бортрадисту

43. Кандидату на получение свидетельства бортрадиста предъявляются следующие квалификационные требования:

1) возраст - старше 18 лет;

2) действующее медицинское заключение 2 класса;

3) прохождение курса теоретической подготовки, разработанного в соответствии с Типовыми программами, в сертифицированном АУЦ в объеме не менее 100 часов и демонстрация уровня теоретических знаний, в следующих областях:

правила и положения, относящиеся к обладателю свидетельства бортрадиста;

основы международного воздушного законодательства и законодательство Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации, в части касающихся выполнения полетов и технического обслуживания;

радиооборудование и его эксплуатация;

электрооборудование ВС и его эксплуатация;

назначение средств сбора полетной информации, решаемых ими задачи, правила эксплуатации;

назначение аварийно-спасательного снаряжения ВС, правила эксплуатации;

основные метеорологические элементы, явлений и связанных с ними эксплуатационные аспекты;

опасные для полетов метеорологические явления, особые условия погоды и связанные с ними эксплуатационные аспекты;

практическая работа с метеорологическими кодами и прогнозами;
возможности человека применительно к бортрадисту, включая принципы контроля факторов угроз и ошибок;

правила ведения радиосвязи и фразеология;

телеграфная азбука, прием на слух сигналов азбуки Морзе;

применение и передача корреспонденции телеграфным ключом.

4) налет не менее 100 часов в качестве бортрадиста на ВС, в которое включает не более 50 часов налета, полученного на летном тренажере, имитирующем реальные условия полета.

44. Бортрадист осуществляет функции на любых типах ВС, на которых продемонстрировал знания и умения, указанные в настоящих Квалификационных требованиях.

Глава 11. Квалификационные требования к специалисту по техническому обслуживанию воздушных судов

45. Кандидату на получение свидетельства специалиста по ТО ВС предъявляются следующие квалификационные требования:

1) возраст - старше 18 лет;

2) прохождение медицинской комиссии на пригодность по состоянию здоровья к выполнению профессиональных функций;

3) прохождение курсов первоначальной подготовки, включающей теоретические и практические элементы в виде модулей, представленных в типовых программах, путем обучения в авиационных учебных центрах, сертифицированных уполномоченным органом или самостоятельно с демонстрацией уровня теоретических знаний через экзамен в уполномоченном органе или сертифицированном учебном центре, а также оценки отдельных модулей практического элемента аттестующим специалистом (оценщиком) при обучении в сертифицированном АУЦ и демонстрация знаний в следующих областях:

законодательство Республики Казахстан и международное авиационное законодательство в области использования воздушного пространства и деятельности авиации в части технического обслуживания ВС, поддержания летной годности ВС, обучения персонала, занятого в ТО ВС, выдачи, продления свидетельств специалистов по ТО ВС и внесения в них квалификационных отметок (Модуль 10RK);

основы математики, единицы измерения, фундаментальные принципы и теоретические основы физики и химии, имеющие отношение к ТО ВС;

характеристики материалов и их применение при проектировании ВС, включая принципы проектирования конструкции и функционирования систем ВС, методы сборки, двигатели и связанные с ними системы, механические, гидравлические,

электрические и электронные источники питания; приборное оборудование и системы индикации ВС, системы управления ВС и бортовые системы навигационного и связного оборудования;

работы, выполнение которых необходимо для поддержания летной годности ВС, включая методы и процедуры капитального ремонта, текущего ремонта, проверки, замены, модификации или устранения дефектов конструкции ВС, его компонентов и систем согласно методикам, предусмотренным в соответствующих руководствах по ТО и РАТ и применяемых в этом случае стандартах летной годности;

возможности человека, включая принципы контроля фактора угрозы и ошибок, применительно к ТО ВС (Модуль 9);

4) опыт в ТО ВС в соответствии с программой базовых навыков, представленных в типовых программах, при наличии у кандидата на получение свидетельства среднего образования (школы) или любого образования, либо профессиональной подготовки, которые не попадают под определение подпунктах 5) и 6) настоящего пункта:

для категорий "А", "В3" "В1.2", "В1.4" - 3 года практического опыта ТО ВС в эксплуатации;

для категории "В2" и подкатегорий "В1.1" и "В1.3" - 5 лет практического опыта ТО ВС в эксплуатации;

5) базовый опыт в ТО ВС в соответствии с программой базовых навыков, представленных в типовых программах при наличии у кандидата на получение свидетельства высшего или среднего технического образования, позволяющее уполномоченному органу рассматривать специалиста как опытного работника в технической профессии:

для категории "А" и "В3" и подкатегорий "В1.2", "В1.4" - 2 года практического опыта ТО ВС в эксплуатации;

для категории "В2" и подкатегорий "В1.1", "В1.3" - 3 года практического опыта ТО ВС в эксплуатации;

6) базовый опыт в ТО ВС, полученного по программе базовых навыков, представленных в типовых программах при получении кандидатом первоначальной подготовки по программам специалистов по ТО ВС категорий "А", "В1", "В2" и "В3" в сертифицированном авиационном учебном центре:

для категории "А", подкатегорий "В1.2" и "В1.4" - 1 год практического опыта ТО ВС в эксплуатации;

для категории "В2" и подкатегорий "В1.1", "В1.3" - 2 года практического опыта ТО ВС в эксплуатации;

для категории "В3" - 6 месяцев практического опыта ТО ВС в эксплуатации.

7) кандидату на получение отметки в приложении к свидетельству (пункт XV) категории "С" для многодвигательных ВС, который получает эту категорию через квалификационные отметки "В1.1", "В1.3" или "В2", - не менее 3 года опыта с

использованием привилегий сертифицирующего персонала категории "B1.1", "B1.3" или "B2" или поддерживающего персонала в этих подкатегориях / категории, или их комбинации;

8) кандидату на получение отметки в приложении к свидетельству (пункт XV) категории "С" для многодвигательных ВС, который получают эту категорию через высшее техническое образование – не менее 3 года опыта работы в организации ТО и РАТ по задачам, напрямую связанным с ТО ВС, включая 6 месяцев работы по наблюдению задач в среде, связанной с базовым (периодическим) ТО ВС;

9) для получения первой отметки категории "С" в графу XII "Rating" свидетельства запрашиваемого типа ВС для любого из специалистов, указанных в подпунктах 7) и 8) настоящего пункта – прохождение теоретического элемента по курсу обучения на тип ВС затребованного типа, для каждой последующей отметки – прохождение общего ознакомительного курса по типу ВС в соответствии с типовой программой;

10) кандидату на получение отметки в приложении к свидетельству (пункт XV) по категории "С" для ВС иных, чем многодвигательные, который получает эту категорию через квалификационные отметки "B1.2" или "B1.4" - не менее 5 лет опыта с использованием привилегий сертифицирующего персонала категории "B1.2" или "B1.4" или поддерживающего персонала в этих подкатегориях или их комбинации;

11) для специалистов, которые получают отметку категории "С" в приложении к свидетельству (пункт XV) через высшее техническое образование – не менее 3 года опыта в организации по ТО и РАТ, включая 12 месяцев в среде, связанной с базовым (периодическим) ТО ВС;

12) наблюдение за базовым (периодическим) ТО ВС включает в себя выполнение обязанностей специалистом в подразделениях организации ТО и РАТ по планированию ТО ВС, гарантии качества, по ведению и сохранению записей по ТО ВС / поддержания летной годности, по контролю одобрения запасных частей, работу в отделе технического сервиса / техническом отделе.

46. При первоначальном получении отметки в свидетельство специалиста ТО ВС, за исключением отметки "B3", требуется не менее 1 года опыта в ТО ВС на ВС по тем категориям/подкатегориям, на которые претендует заявитель (при получении первого рейтинга). Для последующих добавлений категорий/подкатегорий в свидетельство специалиста по ТО ВС, дополнительный последний опыт в ТО ВС может быть не более одного года, но не менее трех месяцев (при получении второго и последующих рейтингов). Требуемый опыт должен зависеть от разницы между имеющейся категорией/подкатегорией и той, на которую претендует специалист по ТО ВС. Такой дополнительный опыт должен стать базовым для новой запрашиваемой категории/подкатегории свидетельства специалиста по ТО ВС.

47. В качестве последнего опыта рассматриваются не менее 6 месяцев от затребованных 12 месяцев, который приобретается в пределах 12 месяцев до даты

подачи заявления на свидетельство специалиста по ТО ВС. Остаток последнего опыта приобретается в пределах 7 лет до подачи заявления. Остальной базовый опыт приобретается в пределах 10 лет до подачи заявления.

48. Несмотря на требования по опыту в ТО и РАТ, опыт полученный в государственной и экспериментальной авиации принимается к рассмотрению, при условии, что такое ТО и РАТ является эквивалентом к требуемому.

49. Для категории "А" и "В3" дополнительный опыт в ТО и РАТ должен быть не менее 6 месяцев, для категорий "В1" и "В2" - не менее 12 месяцев.

50. Специалист по ТО ВС удостоверяет годность к эксплуатации воздушного судна или его частей после санкционированного ремонта, модификации или монтажа двигателя, вспомогательных агрегатов, приборов и/или единиц оборудования и подписывать разрешение на эксплуатацию после осмотра, технического обслуживания и/или периодического обслуживания и осуществляет функции:

1) в отношении:

тех воздушных судов, которые указаны в его свидетельстве, либо по своей принадлежности к общему виду; или

таких планеров, двигателей, бортовых систем или элементов, которые указаны в его свидетельстве, либо по своей принадлежности к общему виду; и/или

таких бортовых электронных систем или элементов, которые указаны в его свидетельстве либо, либо по своей принадлежности к общему виду;

2) при условии, что специалист по ТО ВС знаком со всей необходимой информацией, касающейся технического обслуживания и летной годности определенного воздушного судна, на которое специалист по ТО ВС подписывает свидетельство о техническом обслуживании, или планера двигателя, бортовой системы или ее элемента, бортовой электронной системы или ее элемента, годность к эксплуатации которых специалист по ТО ВС удостоверяет;

3) при условии, что за предшествующие 24 месяцев специалист по ТО ВС имел опыт по осмотру, обслуживанию или технической эксплуатации ВС или его компонентов в соответствии с правами, предоставленными ему как обладателю свидетельства, в течение по крайней мере 6 месяцев или что были соблюдены условия выдачи ему свидетельства с предоставлением соответствующих прав согласно настоящих Квалификационных требований.

Глава 12. Квалификационные требования к сотруднику по обеспечению полетов/полетный диспетчер

51. Кандидату на получение свидетельства сотрудника по обеспечению полетов/полетный диспетчер предъявляются следующие квалификационные требования:

1) возраст - старше 21 года;

2) действующее медицинское заключение 3 класса;

3) прохождение курса теоретической подготовки, разработанного в соответствии с Типовыми программами, в сертифицированном АУЦ в объеме не менее 500 часов или 150 часов (при наличии опыта) и демонстрация уровня теоретических знаний, в следующих областях:

законодательство Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации, в части касающихся обладателя свидетельства сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера, правил и процедур обслуживания воздушного движения, принципов работы силовых установок самолетов, систем и приборного оборудования;

эксплуатационных ограничений ВС и силовых установок;

перечня минимального оборудования воздушного судна;

влияния загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики ВС, по расчету массы и центровки;

оперативного планирования полета; по расчету расхода топлива и продолжительности полета по топливу; процедур выбора запасного аэропорта, управления крейсерским полетом по маршруту, полетов на увеличенную дальность;

подготовки и представления планов полета для организации воздушного движения;

основных принципов систем планирования с помощью компьютеров;

возможностей человека применительно к обязанностям диспетчера;

авиационной метеорологии, перемещения областей низкого и высокого давления, структур фронтов, возникновения и характеристик особых явлений погоды, которые влияют на условия взлета, полета по маршруту и посадки;

по применению авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов, кодов и сокращений, правил получения и использования метеорологической информации;

принципов аэронавигации, правил выполнения полета по приборам;

пользования аэронавигационной документацией;

эксплуатационных процедур перевозки обычных и опасных грузов;

процедур, касающихся авиационных происшествий и инцидентов, правил полетов в аварийной ситуации;

процедур, связанных с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и диверсиями в отношении ВС;

принципов полета, относящихся к соответствующему виду воздушного судна;

правил ведения связи с воздушными судами и соответствующими наземными станциями;

производить точные расчеты и проводить анализ погоды по ежедневным синоптическим картам и сводкам погоды, проводить инструктаж об условиях погоды в районах конкретной воздушной трассы, прогнозировать погоду при осуществлении воздушных перевозок в аэропортах назначения и запасных аэропортах;

определять оптимальную траекторию полета для данного участка и готовить планы полетов;

проводить оперативный контроль и оказывать помощь летному экипажу при полетах в неблагоприятных метеорологических условиях;

4) имеет не менее 2 года опыта по исполнению функций на одной или нескольких (в любом сочетании) должностях при условии, что при любом сочетании опыта период работы составляет не менее 1 года в любой из следующей должности:

члена летного экипажа воздушного судна, задействованного в коммерческих воздушных перевозках; или

метеоролога в организации, обеспечивающей полеты ВС, задействованных в коммерческих воздушных перевозках; или

диспетчера обслуживания воздушного движения или технического руководителя сотрудников по обеспечению полетов или службы производства полетов ВС, задействованных в коммерческих воздушных перевозках; или

наличие не менее одного года стажа работы в качестве сотрудника, оказывающего помощь в обслуживании полетов ВС при осуществлении воздушных перевозок; или

пройти курс подготовки по утвержденной программе и проработать под наблюдением сотрудника по обеспечению полетов не менее 90 рабочих дней в течение 6 месяцев непосредственно перед подачей заявления.

5) имеет способность:

производить точные и приемлемые с эксплуатационной точки зрения анализы погоды на основе серий ежедневных синоптических карт и сводок погоды; обеспечивать проведение обоснованных с эксплуатационной точки зрения инструктажей об условиях погоды, преобладающих в районах конкретной воздушной трассы; прогнозировать погоду для транспортной авиации, уделяя особое внимание аэропортам назначения и запасным аэропортам;

определять оптимальную траекторию полета для данного участка и готовить точные, заполненные от руки и/или с помощью компьютера планы полетов;

обеспечивать оперативный контроль и оказывать все прочие виды помощи при полетах в неблагоприятных метеорологических условиях в соответствии с обязанностями обладателя свидетельства сотрудника по обеспечению полетов;

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибок.

52. Сотрудник по обеспечению полетов/полетного диспетчера осуществляет функции сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера в регионе, в котором обладает знаниями, необходимыми для осуществления деятельности.

Глава 13. Квалификационные требования к диспетчеру обслуживания воздушного движения

53. Кандидату на получение свидетельства диспетчера ОВД предъявляются следующие квалификационные требования:

1) возраст - старше 21 года;

2) действующее медицинское заключение 3 класса;

3) прохождение курса теоретической подготовки, разработанного в соответствии с Типовыми программами, в сертифицированном АУЦ и демонстрация уровня теоретических знаний, в следующих областях:

законодательство Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации, правила и положения в части касающейся обслуживания воздушного движения, в том числе права, обязанности и ответственность обладателя квалификационной (ых) отметки (ок) диспетчера ОВД;

принципы, использование и ограничения оборудования, применяемого в ОВД, речевая связь, регистрация информации, передача данных, радионавигационные средства, наблюдение и радиолокационные системы, автоматическое зависимое наблюдение, обработка планов полета, дисплей (интерфейс пользователя), оперативные данные и данные об условиях эксплуатации;

принципы полета, принципы эксплуатации и функционирования ВС, силовых установок и систем, характеристики ВС, имеющие отношение к ОВД;

возможности человека, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок, а также подготовку по оптимизации работы группы;

авиационная метеорология, применение и понимание метеорологической документации и информации, возникновение и характеристики особых явлений погоды, которые влияют на выполнение полетов и их безопасность, принцип измерения барометрической высоты;

принципы аэронавигации, принципы, ограничения и точность навигационных систем и визуальных средств;

процедуры ОВД, связи, радиотелефонии и обмена фразеологией (штатные, нештатные и аварийные), использование соответствующей авиационной документации, практические методы обеспечения безопасности полетов;

54. Кандидат на получение квалификационной отметки диспетчера ОВД продемонстрировал уровень знаний, в следующих областях:

1) для квалификационной отметки диспетчера аэродрома:

генеральный план аэродрома, физические характеристики и визуальные средства; структура воздушного пространства;

применяемые правила, процедуры и источники информации;

аэронавигационные средства;

оборудование управления воздушным движением и его использование;

рельеф местности и характерные наземные ориентиры;

характерные особенности воздушного движения;

особые явления погоды;

планы действий в аварийной обстановке и поисково-спасательных операциях;

2) для квалификационной отметки диспетчер процедурного контроля подхода или диспетчер процедурного контроля района ОВД:

структура воздушного пространства;

применяемые правила, процедуры и источники информации;

аэронавигационные средства;

оборудование управления воздушным движением и его использование;

рельеф местности и характерные наземные ориентиры;

характерные особенности воздушного движения и потока движения;

особые явления погоды;

планы действий в аварийной обстановке и поисково-спасательных операциях;

3) для квалификационной отметки диспетчер контроля подхода с использованием средств наблюдения, диспетчер контроля района ОВД с использованием средств наблюдения:

структура воздушного пространства;

применяемые правила, процедуры и источники информации;

аэронавигационные средства;

оборудование управления воздушным движением и его использование;

рельеф местности и характерные наземные ориентиры;

характерные особенности воздушного движения и потока движения;

особые явления погоды;

планы действий в аварийной обстановке и поисково-спасательных операциях;

принципы, использование и ограничения соответствующих систем наблюдения ОВД и связанного с ним оборудования;

процедуры предоставления обслуживания ОВД на основе наблюдения, при необходимости, включая правила выдерживания соответствующей высоты полета над местностью;

4) успешно обеспечивал под руководством аттестованного инструктора (диспетчера) ОВД:

в отношении квалификационной отметки диспетчера аэродрома, осуществление аэродромного диспетчерского обслуживания на диспетчерском пункте руления в течение не менее 140 часов, или на стартовом диспетчерском пункте в течение не менее 280 часов, или на диспетчерском пункте вышка в течение не менее 430 часов;

в отношении квалификационной отметки диспетчера процедурного контроля подхода, осуществление процедурного контроля воздушного движения на диспетчерском пункте подхода в течение не менее 280 часов;

в отношении квалификационной отметки диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения, осуществление диспетчерского обслуживания воздушного движения подхода на диспетчерском пункте подхода или диспетчерском пункте круга в течение не менее 350 часов;

в отношении квалификационной отметки диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения, с получением одновременно квалификационной отметки диспетчера процедурного контроля подхода, осуществление диспетчерского обслуживания воздушного движения подхода и процедурный контроль на диспетчерском пункте подхода или на диспетчерском пункте круга в течение не менее 430 часов;

в отношении квалификационной отметки диспетчера процедурного контроля района ОВД, осуществление процедурного контроля на рабочем месте районного диспетчерского пункта/районного диспетчерского центра в течение не менее 280 часов;

в отношении квалификационной отметки диспетчера контроля района ОВД с использованием средств наблюдения, осуществление районного диспетчерского обслуживания воздушного движения с использованием систем наблюдения на рабочем месте районного диспетчерского пункта/районного диспетчерского центра в течение не менее 380 часов;

в отношении квалификационной отметки диспетчера контроля района ОВД с использованием средств наблюдения, с одновременным получением квалификационной отметки диспетчера процедурного контроля района ОВД, осуществление районного диспетчерского обслуживания воздушного движения с использованием систем наблюдения и процедурный контроль на рабочем месте районного диспетчерского пункта/районного диспетчерского центра в течение не менее 460 часов;

в отношении квалификационной отметки (допуска) на местном диспетчерском пункте осуществлять районное диспетчерское обслуживание воздушного движения на местных воздушных линиях с использованием имеющихся радиотехнических средств в течение не менее 280 часов.

55. Квалификационные отметки соответствуют следующим диспетчерским пунктам :

1) квалификация диспетчера аэродрома присваивается для лиц, имеющих допуск к самостоятельной работе на диспетчерском пункте руления и/или стартовом диспетчерском пункте и/или диспетчерском пункте вышки;

2) квалификация диспетчера процедурного контроля подхода и диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения присваивается для лиц, имеющих допуск к самостоятельной работе на диспетчерском пункте подхода, и/или диспетчерском пункте круга, и/или для лиц, имеющих допуск к самостоятельной работе на других диспетчерских пунктах (при совмещении диспетчерских пунктов);

3) квалификация диспетчера процедурного контроля района ОВД и диспетчера контроля района ОВД с использованием средств наблюдения присваивается для лиц, имеющих допуски на рабочем месте районного диспетчерского пункта/районного диспетчерского центра и/или местного диспетчерского пункта.

56. При получении одновременно нескольких квалификационных отметок применяются требования по отношению к каждой квалификационной отметке.

57. Кандидату для получения специальной квалификационной отметки (допуска) инструктора ОВД требуется:

стаж работы в ОВД не менее 3 года;

прохождение специализированной подготовки в сертифицированном АУЦ;

осуществление функции в отношении которого запрашивается квалификационная отметка, под руководством аттестованного инструктора в течение не менее 8 часов.

58. Кандидату для получения специальной квалификационной отметки (допуска) руководителя полетов (старшего диспетчера смены) требуется:

стаж работы в ОВД не менее 3 года – для старшего диспетчера смены, не менее шести лет – для руководителя полетов;

пройти специализированную подготовку в сертифицированном АУЦ;

допуск хотя бы на одном диспетчерском пункте, на котором осуществляет контроль

;

осуществлять функции в отношении которого запрашивается квалификационная отметка, под руководством аттестованного инструктора (руководителя полетов/старшего диспетчера смены) в течение не менее 180 часов.

59. Кандидат на получение квалификации, связанной с диспетчерским обслуживанием международных полетов, должен говорить на авиационном английском языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его на уровне не ниже рабочего (уровень 4 по шкале ИКАО).

60. Диспетчера ОВД (имеющий допуск на диспетчерском пункте) осуществляет функции по обслуживанию воздушного движения, предусмотренные данной квалификационной отметкой, не менее 24 часов в течение 6 месяцев.

61. Квалификационная отметка теряет силу, если диспетчер ОВД не осуществляет функции, предусмотренные квалификационной отметкой в течение 6 месяцев.

62. Диспетчер ОВД с внесенными в свидетельство одной или несколькими ниже указанными квалификационными отметками (допусками) осуществляет следующие функции:

квалификационная отметка диспетчера аэродрома, обеспечивает или контролирует обеспечение аэродромного диспетчерского обслуживания на том аэродроме, по которому аттестован данный обладатель свидетельства;

квалификационная отметка диспетчера процедурного контроля подхода, обеспечивает или контролирует обеспечение диспетчерского обслуживания подхода на

аэродроме или аэродромах, по которым аттестован данный обладатель свидетельства, в пределах воздушного пространства или части этого воздушного пространства, находящегося под юрисдикцией диспетчерского органа, обеспечивающего диспетчерское обслуживание подхода;

квалификационная отметка диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения, обеспечивает и/или контролирует обеспечение диспетчерского обслуживания подхода с использованием соответствующих систем наблюдения ОВД на аэродроме или аэродромах, по которым аттестован данный обладатель свидетельства, в пределах воздушного пространства или части этого воздушного пространства, находящегося под юрисдикцией диспетчерского органа, обеспечивающего диспетчерское обслуживание подхода;

квалификационная отметка диспетчера процедурного контроля района ОВД, обеспечивает и/или контролирует обеспечение районного диспетчерского обслуживания в пределах диспетчерского района или части этого диспетчерского района, по которому аттестован данный обладатель свидетельства;

квалификационная отметка диспетчера контроля района ОВД с использованием средств наблюдения, обеспечивать и/или контролировать обеспечение диспетчерского обслуживания района ОВД с использованием системы наблюдения ОВД в пределах воздушного пространства или части этого воздушного пространства, по которому аттестован данный обладатель свидетельства.

Глава 14. Квалификационные требования к оператору авиационной станции (расположенной на морской установке)

63. Кандидату на получение свидетельства оператора авиационной станции (расположенной на морской установке) предъявляются следующие квалификационные требования:

- 1) возраст - старше 18 лет;
- 2) имеет техническое образование;

3) прохождение курса теоретической подготовки, разработанного в соответствии с Типовыми программами, в сертифицированном АУЦ и демонстрация уровня теоретических знаний, в следующих областях:

процедуры радиотелефонной связи, фразеология, сеть электросвязи;

законодательства Республики Казахстан и нормативных актов, регулирующих выполнение работ на морской установке;

обслуживание воздушного движения;

правила и положения, применяемые к оператору авиационной станции;

правила полетов и основы воздушной навигации;

основные теоретические вопросы авиационной метеорологии и основные положения документов, регламентирующие метеообеспечение авиации;
основы и принципы работы радионавигационного оборудования;
тактико–технические характеристики радионавигационного оборудования и средств авиационной электросвязи;

принципы, использование и ограничения оборудования электросвязи на авиационной станции;

основные данные и тактико-технические характеристики обслуживаемых ВС;

4) опыт работы:

успешно закончил курс подготовки по утвержденной программе в течение 12 месячного периода, непосредственно предшествовавшего подаче заявления, и успешно проработал под руководством аттестованного оператора авиационной станции не менее 2 месяцев; или

успешно проработал под руководством аттестованного оператора авиационной станции не менее 6 месяцев из 12 месяцев, непосредственно предшествовавших подаче заявления;

5) продемонстрировал свою компетентность:

в эксплуатации используемого оборудования электросвязи;

в качественной и точной передаче и приеме радиотелефонных сообщений.

Глава 15. Общие квалификационные требования, предъявляемые к летному персоналу для получения квалификационной отметки "инструктор"

64. Инструкторы подразделяются на следующие категории:

1) пилот-инструктор ВС;

2) инструктор типа ВС;

3) инструктор по классу ВС;

4) инструктор для допуска к полетам по приборам;

5) инструктор по пилотажным тренажерам;

6) инструктор по взаимодействию членов экипажа многочленного ВС;

7) инструктор по комплексной летной подготовке.

65. Кандидату на получение квалификационной отметки "инструктор", предъявляются следующие квалификационные требования:

1) возраст - старше 18 лет;

2) отвечает требованиям к знаниям и опыту предъявляемым при получении свидетельства пилота коммерческой авиации в соответствии с видом ВС, за исключением подготовки на получение свидетельства пилота легких и сверхлегких ВС, в этом случае кандидат отвечает требованиям к знаниям и опыту, предъявляемым при получении свидетельства пилота соответствующего вида легкого и сверхлегкого ВС;

3) прохождение курса теоретической подготовки, разработанного в соответствии с Типовыми программами, в сертифицированном АУЦ и демонстрация уровня теоретических знаний, в следующих областях:

- методики теоретического и практического обучения;
- по оценке успеваемости студентов, учащихся или слушателей по тем предметам, по которым осуществляется наземная подготовка;
- процесса усвоения материала;
- элементов эффективного обучения;
- по оценке и проверке уровня знаний студентов, учащихся или слушателей, теории обучения;
- по разработке программы подготовки;
- планирования урока;
- методики аудиторного обучения;
- по использованию учебных средств, включая при необходимости тренажеры;
- по проведению анализа и исправлению ошибок студентов, учащихся и слушателей;
- возможностей человека применительно к летной подготовке, включая принципы контроля факторов угроз и ошибок;
- опасности, связанной с имитацией выхода из строя систем и отказов на ВС;

4) под руководством назначенного пилота-инструктора кандидат:

прошел курс обучения по методике ведения летной подготовки, включая демонстрацию операций, методы практического обучения, распознавание и исправление наиболее распространенных ошибок курсантов;

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

5) продемонстрировал способность обучать в тех областях, в которых он намерен проводить летную подготовку, и на тех видах и классах ВС, по которым предусматривается осуществление функций пилота-инструктора, включая, в соответствующих случаях, предполетный инструктаж, разбор полетов и наземную подготовку;

6) имеет подготовку по утвержденной программе в соответствии с видом ВС, указанном в свидетельстве;

7) владеет летно - методическими навыками:

распознавание, анализ и контроль факторов угроз и ошибок в процессе подготовки слушателя;

управление воздушным судном в пределах ограничений его характеристик и методически грамотно обучать слушателя на приемлемом уровне безопасности полетов

;

умения плавно и точно выполнять все маневры и умело показывать их слушателю;

принятие своевременных решений и квалифицированное осуществление контроля в полете;

анализ и исправление ошибок обучаемых;

управлять воздушным судном таким образом, чтобы обеспечить точное выполнение и показ схемы полета или маневра слушателю;

распознавать и контролировать факторы угроз и ошибок при обучении;

управлять воздушным судном в пределах ограничений его характеристик;

плавно и точно выполнять все маневры, методически правильно объяснять слушателю координацию движений при пилотировании воздушным судном;

применять знания в области аэронавигации (самолетовождения) и передавать их слушателю;

методически грамотно и безопасно обучать слушателя.

66. Срок действия квалификационной отметки инструктора определяется по решению уполномоченного органа, но не превышает 3 года.

67. Пилот осуществляет функции пилота - инструктора на ВС и/или тренажере, при наличии:

свидетельства пилота, штурмана или бортинженера (бортмеханика), с квалификационной отметкой "инструктор" (соответствующей категории), выданных в соответствии с настоящими Квалификационными требованиями;

сертификата (свидетельства) инструктора тренажера, с соответствующими квалификационными отметками, согласно настоящим Квалификационным требованиям

Параграф 1. Квалификационные требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки пилота - инструктора

68. Кандидату для получения квалификационной отметки пилота - инструктора "самолет" предъявляются следующие квалификационные требования:

1) не менее 200 часов налета, из которых 150 часов в качестве КВС;

2) наличие действующего свидетельства пилота;

3) не менее 5 часов налета на однодвигательном самолете с поршневой силовой установкой в течение 6 месяцев, предшествующих проверочному полету перед поступлением на курсы летного инструктора;

4) прохождение курсов летных инструкторов, включающие не менее:

50 часов по методике летного обучения;

25 часов по методике теоретического обучения;

10 часов по знаниям профилирующих дисциплин летной эксплуатации соответствующего типа ВС;

15 часов летно-методической подготовки на одномоторных ВС.

69. Кандидату для получения квалификационной отметки пилота - инструктора "вертолет" предъявляются следующие квалификационные требования:

1) не менее 250 часов налета на вертолете, из которых не менее 100 часов в качестве командира вертолета;

2) наличие свидетельства коммерческого пилота вертолета;

3) не менее 5 часов налета на однодвигательном вертолете в течение 6 месяцев, предшествующих проверочному полету перед поступлением на курсы летного инструктора;

4) прохождение курсов летных инструкторов вертолета, включающие не менее:

50 часов по методике летного обучения;

25 часов по методике теоретического обучения;

10 часов по знаниям профилирующих дисциплин летной эксплуатации соответствующего типа ВС;

15 часов летно-методической подготовки на одномоторных ВС.

70. Кандидату для получения квалификационной отметки пилота - инструктора "мотодельтаплан" или "автожир" предъявляются следующие квалификационные требования:

1) не менее 100 часов в качестве КВС;

2) прохождение курсов летных инструкторов "мотодельтаплан" или "автожир", включающие не менее:

50 часов по методике летного обучения;

25 часов по методике теоретического обучения;

10 часов по знаниям профилирующих дисциплин летной эксплуатации соответствующего типа ВС;

10 часов летно-методической подготовки.

71. Кандидату для получения квалификационной отметки пилота - инструктора "планер" предъявляются следующие квалификационные требования:

1) не менее 100 часов налета и 200 стартов (запусков) в качестве КВС;

2) прохождение курсов летных инструкторов планер:

50 часов по методике летного обучения;

25 часов по методике теоретического обучения;

10 часов по знаниям профилирующих дисциплин летной эксплуатации соответствующего типа ВС;

10 часов летно-методической подготовки.

72. Кандидат для получения квалификационной отметки пилота - инструктора "свободный аэростат" предъявляются следующие квалификационные требования:

1) не менее 75 часов налета в качестве КВС;

2) прохождение курсов летных инструкторов "свободный аэростат",

50 часов по методике летного обучения;

25 часов по методике теоретического обучения;

10 часов по знаниям профилирующих дисциплин летной эксплуатации соответствующего типа ВС;

10 часов летно-методической подготовки.

73. Кандидату для получения квалификационной отметки пилота - инструктора "дирижабль" предъявляются следующие квалификационные требования:

1) не менее 100 часов налета в качестве КВС;

2) прохождение курсов летных инструкторов "дирижабль" включающие не менее: 50 часов по методике летного обучения;

25 часов по методике теоретического обучения;

10 часов по знаниям профилирующих дисциплин летной эксплуатации соответствующего типа ВС;

10 часов летно-методической подготовки.

Параграф 2. Квалификационные требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки инструктора по типу ВС

74. Кандидату для получения квалификационной отметки инструктора по типу одночленного самолета или многочленного самолета предъявляются следующие квалификационные требования:

1) наличие свидетельства коммерческого пилота самолета, многочленного экипажа самолета или линейного пилота самолета;

2) для инструктора одночленных ВС - не менее 500 ч налета на одночленном самолете в том числе не менее 30 часов в качестве КВС данного типа или имеет квалификационные отметки инструктора и инструментальный рейтинг;

3) для инструктора многочленных ВС - не менее 1500 ч налета на многочленном самолете, в том числе в качестве КВС данного типа не менее 30 участков по маршруту из которых не более 15 полетов допускается на летном тренажере, выполненных за 12 месяцев, предшествующих заявке;

4) прохождение курса подготовки инструкторов по типу запрашиваемого ВС (засчитывается пройденный курс по подготовке инструкторов при поддержании профессионального уровня).

75. Кандидату для получения квалификационной отметки инструктора по типу вертолета предъявляются следующие квалификационные требования:

1) наличие свидетельства коммерческого пилота вертолета или линейного пилота вертолета;

1) 250 ч налета на однодвигательных вертолетах с одним пилотом;

2) 500 ч налета на многодвигательных вертолетах с одним пилотом;

3) 1000 ч налета на вертолетах с многочленным экипажем, включая не менее 350 часов на вертолетах с многочленным экипажем или для многодвигательных вертолетах с одним пилотом – не менее 100 часов на вертолетах с многочленным экипажем;

4) прохождение курса подготовки инструкторов по типу ВС (засчитывается пройденный курс по подготовке инструкторов при поддержании профессионального уровня).

Параграф 3. Квалификационные требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки инструктора ВС по классу самолета

76. Кандидату для получения квалификационной отметки инструктора по классу самолета предъявляются следующие квалификационные требования:

1) на однодвигательном самолете - налет не менее 300 часов в качестве пилота, из них не менее 30 часов налета в качестве КВС самолета конкретного типа или класса;

2) на многодвигательном самолете - налет не менее 500 часов в качестве пилота, из них не менее 30 часов налета в качестве КВС самолета конкретного типа или класса.

3) прохождение курса инструкторов по классу самолета (засчитывается пройденный курс по подготовке летного инструктора) включающий не менее:

50 часов по методике летного обучения;

25 часов по методике теоретического обучения;

10 часов по знаниям профилирующих дисциплин летной эксплуатации соответствующего класса ВС;

летную подготовку на однодвигательном самолете 3 часа или на двухдвигательном самолете 5 часов.

77. Инструктор по классу самолетов проводит летную подготовку для выдачи, продления и возобновления допуска к полетам на одно или двухдвигательных самолетах, пилотируемых одним пилотом, за исключением сложных, скоростных с высокими летными характеристиками самолетов.

Параграф 4. Квалификационные требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки инструктора для допуска к полетам по прибору

78. Кандидату для получения квалификационной отметки инструктора для допуска к полетам по приборам предъявляются следующие квалификационные требования:

1) не менее 500 ч налета по приборам, из них 400 ч налета на самолете для инструктора инструментальной квалификации самолета;

2) не менее 500 ч налета по приборам, из них 250 ч на вертолете для инструктора инструментальной квалификации вертолета;

3) прохождение курсов инструкторов инструментальной квалификации включающий:

методика летного обучения не менее 50 часов, кандидату с квалификацией летного инструктора засчитывается полностью;

методика теоретического обучения (преподавание и изучение) не менее 25 часов, кандидату с квалификацией летного инструктора засчитывается полностью;

повторение знаний профилирующих дисциплин летной эксплуатации соответствующего ВС не менее 10 часов, кандидату с квалификацией летного инструктора засчитывается полностью;

4) учебные полеты не менее 10 часов налета на ВС, летном тренажере или процедурном тренажере, для летного инструктора учебные полеты в объеме не менее 5 часов.

79. Инструктор для допуска к полетам по приборам проводить подготовку заявителей для получения, продления и возобновления допуска к полетам по приборам на соответствующих видах/категориях воздушных судов.

Параграф 5. Квалификационные требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки инструктора по пилотажным тренажерам

80. Кандидату на получение квалификационной отметки инструктора по пилотажным тренажерам предъявляются следующие квалификационные требования:

1) имеет или имел свидетельство коммерческого пилота, пилота многочленного или линейного самолета конкретного вида ВС;

2) имеет или имел квалификационной отметки инструментального рейтинга;

3) имеет успешно законченный учебный курс инструктора инструментальной квалификации;

4) прошел проверку квалификации по соответствующему типу ВС на летном тренажере в течение 12 месяцев;

5) для получения квалификационной отметки инструктора тренажера для самолетов с многочленным экипажем необходимо:

не менее 1500 часов полетного времени в качестве пилота самолетов с многочленным экипажем или ВС с системой увеличения подъемной силы;

в качестве пилота или наблюдателя, в течение 12 месяцев;

3 сектора полета по маршруту на борту соответствующего типа ВС; или

2 линейно-ориентированные сессии летной подготовки на тренажере ВС, соответствующего типа, проводимые квалифицированным летным экипажем. Эти тренажерные сессии включают по крайней мере 2 маршрута по 2 часа между 2 различными аэродромами, а также соответствующий предполетный инструктаж и послеполетный разбор;

б) для получения квалификационной отметки инструктора тренажера для самолетов с высокими летными характеристиками с одним пилотом, необходимо:

не менее 500 часов полетного времени в качестве КВС на соответствующем типе; имеет или имел квалификацию инструктора инструментального рейтинга самолета;

7) для получения квалификационной отметки инструктора тренажера для вертолетов, необходимо:

1 час полета на борту соответствующего типа вертолета, в течение 12 месяцев в качестве пилота или в качестве наблюдателя; и

для вертолетов с многочленным экипажем не менее 1000 часов налета в качестве пилота на вертолетах, в том числе не менее 350 часов в качестве пилота на вертолетах с многочленным экипажем;

для многодвигательных вертолетов с одним пилотом, не менее 500 часов в качестве пилота, в том числе 100 часов в качестве КВС;

для однодвигательных вертолетов с одним пилотом, не менее 250 часов в качестве пилота вертолета:

8) для получения квалификационной отметки инструктора тренажера для обучения исключительно на тренажере базовой подготовки, необходимо пройти практическую подготовку и проверку в объеме не менее 3 часов под контролем квалифицированного инструктора, назначенного в этих целях уполномоченным органом.

Параграф 6. Квалификационные требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки инструктора по взаимодействию членов экипажа многочленного воздушного судна

81. Кандидату на получение квалификации инструктора по взаимодействию членов экипажа многочленного ВС предъявляются следующие квалификационные требования:

1) имеет или имел свидетельство коммерческого или линейного пилота;

2) не менее 1500 ч налета в качестве пилота многочленного ВС для самолетов и дирижаблей, 1000 часов – для вертолетов;

3) обучение на процедурном тренажере или летном тренажере в рамках утвержденного курса для инструкторов по координации многочленного экипажа:

методика летного обучения - 25 часов (засчитывается пройденный курс подготовки для летного инструктора, инструктора типа ВС, инструктора класса ВС, инструктора инструментального рейтинга, инструктора тренажера);

методика теоретического обучения (преподавание и изучение) - 25 часов (засчитывается пройденный курс подготовки для летного инструктора, инструктора типа ВС, инструктора класса ВС, инструктора инструментального рейтинга, инструктора тренажера);

техническая учеба по изучению эксплуатируемого тренажера;

не менее 3 ч практической подготовки/инструктажа по координации многочленного экипажа в рамках всего курса на соответствующем тренажере, под контролем и

исполняя требования назначенного в этих целях уполномоченным органом инструктора типа ВС, инструктора тренажера или инструктора по координации многочленного экипажа.

Параграф 7. Квалификационные требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки инструктора по проведению комплексной летной подготовки

82. Кандидат на получение квалификации инструктора по проведению комплексной летной подготовки предъявляются следующие требования:

1) в течение предыдущих 3 лет действующее свидетельство пилота, с указанием инструкторской квалификации, отвечающего требованиям соответствующих курсов;

2) не менее 3 часов летной подготовки на пилотажном тренажере, связанных с функциями инструктора по проведению комплексной летной подготовки под контролем и выполняя требования назначенного в этих целях уполномоченным органом, или если инструктор по проведению комплексной летной подготовки желает проводить обучение исключительно на учебном стенде полета по приборам, ему необходимо провести не менее 3 часов летной подготовки под контролем и выполняя требования назначенного в этих целях уполномоченным органом инструктора;

3) в течение 12 месяцев перед заявкой пройти проверку летной подготовки в соответствии действующего класса или типа в соответствии с предполагаемым обучением, который желает проводить обучение исключительно на учебном стенде полета по приборам, необходимо в течение 12 месяцев перед заявкой провести проверку летной подготовки;

4) для продления квалификационной отметки (рейтинга) инструктора по комплексной летной подготовке соискателю необходимо в течение последних 12 месяцев провести не менее 3 часов обучения на пилотажном тренажере, а также выполнить проверки профессиональной пригодности, для соответствующего типа или класса воздушного судна на пилотажном тренажере.

83. Инструктору, который обучает для получения квалификационной отметки (рейтинга) типа, требуется:

1) свидетельство и квалификационные отметки (рейтинги), выданные соответствии с ИКАО, согласно требованиям другой страны, для проводимого обучения по воздушному судну, зарегистрированного в данной стране;

2) в качестве инструктора квалификационной отметки (рейтинги) типа выполнить 100 часов налета или обучения на имитирующих тренажерах;

3) срок действия разрешения определяется по усмотрению уполномоченного органа, но не превышает 3 лет;

4) разрешение ограничивается следующим образом:

обучение не осуществляется для выдачи какой-либо инструкторской квалификационной отметки (рейтинги);

к обучению допускаются курсанты, владеющие языком, на котором будет проводиться обучение;

не проводится обучение для инструктора по взаимодействию членов экипажа многочленного экипажа.

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан»
Министерства юстиции Республики Казахстан