

**О внесении изменений в приказ исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 31 июля 2017 года № 517 "Об утверждении Правил определения уровня квалификации авиационного персонала"**

Приказ Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 31 июля 2019 года № 594. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 1 августа 2019 года № 19179

**Примечание ИЗПИ!**

**Настоящий приказ вводится в действие с 1 августа 2019 года.**

**ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Внести в приказ исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 31 июля 2017 года № 517 "Об утверждении Правил определения уровня квалификации авиационного персонала" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 15600, опубликован в Эталонном контрольном банке нормативных правовых актов Республики Казахстан в электронном виде от 26 декабря 2017 года) следующие изменения:

в Правилах определения уровня квалификации авиационного персонала, утвержденных указанным приказом:

подпункт 1) пункта 2 изложить в следующей редакции:

"1) уполномоченная организация в сфере гражданской авиации - акционерное общество со стопроцентным участием государства в уставном капитале, осуществляющее деятельность, направленную на обеспечение устойчивого развития отрасли гражданской авиации Республики Казахстан, безопасности полетов и авиационной безопасности (далее - уполномоченная организация);";

пункт 4 изложить в следующей редакции:

"4. Авиационный персонал демонстрирует уровень теоретических знаний и практических навыков, а также знание языков на уровне, соответствующем выполняемым функциям, в соответствии со стандартами Международной организации гражданской авиации (далее - ИКАО) с помощью тестирования или периодических проверок, проводимых назначенными физическими лицами, для определения уровня квалификации авиационного персонала.";

часть первую пункта 6 изложить в следующей редакции:

"6. Уровень квалификации авиационного персонала определяется экзаменатором (оценщиком), назначаемым уполномоченной организацией в соответствии главой 3 настоящих Правил.";

абзац второй пункта 9 изложить в следующей редакции:

"Тестирование теоретических знаний кандидата для квалификационных, специальных отметок, продления свидетельства авиационного персонала проводится или автоматизированным способом на компьютерах, или на бумажных носителях.";

пункт 14 изложить в следующей редакции:

"14. Во время тестирования кандидаты не разговаривают с другими кандидатами, не обмениваются материалами, не используют информацию на бумажных, электронных и иных носителях, не покидают помещение, не используют принимающие-передающие электронные устройства (в том числе мобильные телефоны и иные электронные оборудования). Такие устройства подлежат отключению на время проведения тестирования.";

пункт 20 изложить в следующей редакции:

"20. Разработка тестовых заданий и их ежегодное обновление осуществляется экзаменатором (оценщиком), по согласованию с уполномоченной организацией, согласно настоящими Правилами.";

подпункт 2) пункта 28 изложить в следующей редакции:

"2) кандидат на прохождение экзамена предупреждается о том, что начинать читать и выполнять задания можно только по указанию экзаменатора. Кандидаты заполняют контрольные листы, в части их касающейся, до начала теста.";

пункт 30 изложить изложить в следующей редакции:

"30. Во время экзамена экзаменатор (оценщик) ведет себя спокойно, внимательный, приветливый и немногословен. Нельзя отвечать на вопросы, касающиеся правильности выбора ответа в тестовом задании.";

абзац первый пункта 31 изложить в следующей редакции:

"31. На экзаменах с использованием бумажных материалов после получения завершенных письменных работ или заполненных вопросников, они незамедлительно возвращаются экзаменатору (оценщику) для выставления оценок. В случае проведения экзаменов многовариантного типа с использованием типовых бланков ответов, выставление оценок производится автоматически или полуавтоматически при помощи считывающего устройства."

подпункт 5) пункта 37 изложить в следующей редакции:

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

подпункт 6) пункта 37 изложить в следующей редакции:

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

принципы полета (практическая аэродинамика);

эксплуатационные процедуры, летные характеристики и планирование (Руководство по летной эксплуатации);

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

воздушная навигация;"

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

абзац первый подпункта 10) пункта 37 изложить в следующей редакции:

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

абзац первый подпункта 11) пункта 37 изложить в следующей редакции:

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

;

абзац первый подпункта 15) пункта 37 изложить в следующей редакции:

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

абзац первый подпункта 17) пункта 37 изложить в следующей редакции:

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

подпункт 1) пункта 38 изложить в следующей редакции:

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

подпункты 1), 2), 3), 4) и 5) пункта 49 изложить в следующей редакции:

"1) максимальная и минимальная продолжительность индивидуального теста и время, отводимое на каждое задание или каждый элемент. Максимальная продолжительность имеет два аспекта: экзаменатор не затягивает неоправданно тест, поскольку это несправедливо снизит работоспособность кандидата и кандидат выполнит все практические задачи и ответит на все вопросы в течение разумного периода времени;

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

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

Одни задания (например, правильные действия при условном отказе двигателя после взлета) считаются критическими и успешно выполняются с первой попытки, а другие (например, выдерживание абсолютной высоты при крутом развороте) - с повторной попытки выполнения в случае превышения критериев при первой попытке. Устанавливается предел в отношении общего числа разрешаемых попыток;

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

5) тип оборудования, которое используется.";

подпункт 8) пункта 49 изложить в следующей редакции:

"8) доклад экзаменатора по экзамену практических навыков.

Конкретизируется информация, которая фиксируется, а также указывается, как следует обрабатывать форму, особенно если экзаменатор не является сотрудником уполномоченной организации. Второй экземпляр доклада по экзамену практических навыков предоставляется кандидату. Третий экземпляр доклада направляется в уполномоченную организацию.";

пункт 55 изложить в следующей редакции:

"55. Подробные сведения о проведении тестирования изложены в Руководстве для экзаменаторов, определяющих уровень квалификации специалистов обслуживания воздушного движения.";

пункт 68 изложить в следующей редакции:

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

пункт 71 изложить в следующей редакции:

"71. Комиссия проводит заседание по рассмотрению заявлений в течение двадцати двух рабочих дней со дня регистрации заявления в уполномоченной организации.";

абзац первый пункта 73 изложить в следующей редакции:

"73. Физическое лицо, для назначения его экзаменатором (оценщиком), представляет в уполномоченную организацию:";

часть вторую пункта 74 изложить в следующей редакции:

"В состав комиссии включаются должностные лица уполномоченной организации, а также персонал отрасли гражданской авиации (действующие экзаменаторы (оценщики)).";

часть вторую пункта 75 изложить в следующей редакции:

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

пункт 78 изложить в следующей редакции:

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

Сведения о назначенных экзаменаторах (оценщиках) размещаются на сайте уполномоченной организации.";

пункты 80, 81 и 82 изложить в следующей редакции:

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

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

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

При этом данная категория экзаменаторов назначается уполномоченной организацией по направлениям реализуемых программ профессиональной подготовки авиационного персонала.";

абзац первый пункта 84 изложить в следующей редакции:

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

пункт 9 приложения 1 изложить в следующей редакции:

"9. Рассмотрение представления и документов с результатами проверок от организаций гражданской авиации, а также частных лиц, на выдачу свидетельств (

продление срока действия), с последующим направлением в уполномоченную организацию документов с результатами проверок и протокола заседаний комиссии.";

приложения 4, 11, 12, 13, 14, 17 и 19 изложить в следующей редакции согласно приложениям 1, 2, 3, 4, 5, 6 и 7 к настоящему приказу.";

2. Комитету гражданской авиации Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан в установленном законодательством порядке обеспечить:

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

2) в течение десяти календарных дней со дня государственной регистрации настоящего приказа направление на казахском и русском языках в Республиканское государственное предприятие на праве хозяйственного ведения "Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан" для официального опубликования и включения в Эталонный контрольный банк нормативных правовых актов Республики Казахстан.

3) размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на курирующего вице-министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан.

4. Настоящий приказ вводится в действие с 1 августа 2019 года и подлежит официальному опубликованию.

*Министр индустрии  
и инфраструктурного развития  
Республики Казахстан*

*Р. Скляр*

Приложение 1  
к приказу Министра индустрии  
и инфраструктурного развития  
Республики Казахстан  
от 31 июля 2019 года № 594

Приложение 4  
к Правилам определения уровня  
квалификации  
авиационного персонала  
Форма

## Оценочный лист / Assessment Form

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

Aircraft Тип ВС	Type:	Training Duration: Продолжительность обучения	Company Location and Approval Nr: Расположение компании и одобрительный номер ее сертификата	License Nr. A n d

Trainee Name: Имя обучаемого	Date and Place of Birth: Дата и место рождения	КС Staff number: Идентификационный Номер в компании	Type: Номер свидетельства и его категория
OJT Supervisor(s) Name/ Имя супервайзера OJT:		OJT Supervisor Stamp / Штамп супервайзер OJT:	
OJT Assessor Name: Имя оценщика OJT	Date of Assessment: Дата оценки	OJT Assessor Stamp: Штамп оценщика OJT	
Использование отчетов и указаний / Use reports&indications			
Обучаемый читает доступные отчеты и указания / Trainee reads the available reports and indications			Комментарии / Comments:
Обучаемый интерпретирует отчеты и указания корректно (открывает советующие руководства / предпринимает правильные действия к началу решения проблемы)/ Trainee interprets the reports and indications correctly (Opens proper manuals/takes right actions to start the problem solving process)			
Поиск и применение документации / Find&Use documentation			
Обучаемый проверяет правильную ссылку на MEL / Trainee consults the correct MEL reference			Комментарии / Comments:
Обучаемый правильно интерпретирует вылет ВС в соответствии с MEL / Trainee makes the correct interpretation on dispatch according MEL			
Обучаемый находит соответствующую процедуру по поиску отказа и неисправности / Trainee finds proper trouble shooting procedure			
Обучаемый правильно интерпретирует руководство по поиску отказов и неисправностей, руководство по ТО ВС соответствующие процедуры (что видно по предпринимаемым действиям обучаемого) / Trainee makes the correct interpretation on TSM, AM Mandother related procedures (this shows in the actions trainee takes)			
Правильность исполнения / Correctly perform actions			
Обучаемый следует процедуре пошагово / Trainee follows the procedure steps			Комментарии / Comments:
Обучаемый убеждается, что действия соответствующе исполнены / Trainee make sure that actions are properly done			
Работа в условиях окружающей среды / Operate in compliance with environment			
Обучаемый оценивает среду до начала выполнения задачи, гарантируя безопасность / Trainees can the environment before starting the task to ensure safety			Комментарии / Comments:
Обучаемый правильно читает / интерпретирует предупреждения / Trainee reads/interprets safety warnings correctly			
Когда необходимо, обучаемый информирует людей о своей работе / Trainee in forms people his work, if necessary			
Связь с персоналом по задачам между членами бригады удовлетворительная / Communication linked to task performance between team members is okay			
Обучаемый постоянно оценивает окружающую среду во время исполнения задачи / Trainee continuously scan environment during task performance			
Обучаемый, для гарантии безопасности, соответствующе реагирует на изменения окружающей среды в процессе ее исполнения /			
Системное взаимодействие / System interaction			
Обучаемый анализирует последствия влияния других систем перед выполнением / Trainee 'analyses' the consequence of other systems before performing an action			

Обучаемый берет на себя ответственность за другие систем, когда система находится в работе/ Trainee takes consequence on others systems into account when acting on a system	Комментарии / Comments:
Финальные действия с ВС / Тщательный осмотр / Performs air craft final/close-up	
Обучаемый возвращает самолет обратно в исходное состояние (или в соответствующие условия, в зависимости от обстоятельств) / Trainee restores the aircraft back to initial condition (or appropriate condition depending on the circumstances)	Комментарии / Comments:
Записи в бортовом журнале / Reports in log book	
Обучаемый заполняет соответствующие поля в бортовом журнале / Trainee fills the proper field in the logbook	Комментарии / Comments:
Обучаемый использует соответствующие ссылки и описания в бортовом журнале / Trainee uses proper references and descriptions in the logbook	

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

Подпись супервайзера OJT / OJT Supervisor Sign.....  
Дата / Date.....

Штамп супервайзера OJT / OJT Supervisor Stamp

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

Подпись оценщика OJT/ OJT Assessor  
Sign..... Дата / Date.....

Штамп оценщика OJT /  
OJT Assessor Stamp

Примечание. ОЦЕНКА - общие замечания / ASSESSTMENT - General

Оценивается полнота всего OJT-процесса.

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

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

убедиться, что компетентность кандидата оценена.

В случае сомнений, оценщик принимает решение перейти к дополнительной оценке кандидата или провести анализ пробелов, если процедуры OJT соблюдены не в полном

объеме, например, когда освоено недостаточное количество задач или не достигнуто достаточное их разнообразие или супервайзер сомневается в отношении корректного исполнения задачи кандидатом. Супервайзер не подписывает фактическую задачу, если обучаемый не достигнет требуемой компетентности в безопасном ее выполнении.

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

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

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

Определение качества практической стажировки и ее оценка.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Объяснение - обучаемый способен к демонстрации достаточных знаний в проверке систем ВС в части правильной их конфигурации для безопасной работы, выполнения предупреждений по безопасности для предотвращения нанесения вреда персоналу и оборудованию. Затем обучаемый определяет и правильно объясняет оценщику результаты влияния указанных элементов управления по всем позициям и действиям,

которые необходимо выполнить, включая применение любого необходимого тестового оборудования и / или специального инструмента для завершения требуемых задач. Используются процедуры руководства по ТОВС.

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

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

**ЗАВЕРШЕНИЕ:** По завершению обучаемому будет выпущен сертификат организации ТО и РАТ, если его применение согласовано с уполномоченной организацией.

#### Оценочный лист / Assessment Form

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

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

Task Number Номер задачи	ATA Chapter Number / Номер ATA Chapter	Description of Task / Описание задачи	Assessor Stamp / Штамп оценщика			
			Passed/ Прошел	Failed / Не прошел		
1)						
2)						
3)						
4)						
5)						
Использование отчетов и указаний / Use reports&indications			1-я попытка		2-я попытка	
			Прошел	Не прошел	Прошел	Не прошел
Обучаемый читает доступные отчеты и указания / Trainee reads the available reports and indications						
Обучаемый интерпретирует отчеты и указания корректно (открывает советуемые руководства / предпринимает правильные действия к						

началу решения проблемы) / Trainee interprets the reports and indications correctly (Opens proper manuals/takes right actions to start the problem solving process)				
Поиск и применение документации / Find&Use documentation	1-я попытка		2-я попытка	
	Прошел	Н е прошел	Прошел	Н е прошел
Обучаемый проверяет правильную ссылку на MEL / Trainee consults the correct MEL reference				
Обучаемый правильно интерпретирует вылет ВС в соответствии с MEL / Trainee makes the correct interpretation on dispatch according MEL				
Обучаемый находит соответствующую процедуру по поиску отказа и неисправности / Trainee finds proper trouble shooting procedure				
Обучаемый правильно интерпретирует руководство по поиску отказов и неисправностей, руководство по ТО ВС и др. соответствующие процедуры (что видно по предпринимаемым действиям обучаемого) / Trainee makes the correct interpretation on TSM, AMM and other related procedures (this shows in the actions trainee takes)				

Правильность исполнения / Correctly perform actions	1-я попытка		2-я попытка	
	Прошел	Н е прошел	Прошел	Н е прошел
Обучаемый следует процедуре пошагово / Trainee follows the procedure steps				
Обучаемый убеждается, что действия соответствующе исполнены / Trainee make sure that actions are properly done				

Работа в условиях окружающей среды / Operate in compliance with environment	1-я попытка		2-я попытка	
	Прошел	Н е прошел	Прошел	Н е прошел
Обучаемый оценивает среду до начала выполнения задачи, гарантируя безопасность / Trainees cans the environment before starting the task to ensure safety				
Обучаемый правильно читает/ интерпретирует предупреждения / Trainee reads/interprets safety warnings correctly				
Когда необходимо, обучаемый информирует людей о своей работе / Trainee informs people of his work, if necessary				
Связь с персоналом по задачам между членами бригады удовлетворительная / Communication linked to task performance between team members is okay				
Обучаемый постоянно оценивает окружающую среду во время исполнения задачи / Trainee continuously cans environment during task performance				
Обучаемый, для гарантии безопасности, соответствующе реагирует на изменения окружающей среды в процессе ее исполнения / Trainee reacts properly to changes during task performance to ensure safety				

	1-я попытка		2-я попытка	

Системное взаимодействие / System interaction	Прошел	Н е прошел	Прошел	Н е прошел
Обучаемый анализирует последствия влияния других систем перед выполнением / Trainee 'analyses' the consequence of other systems before performing an action				
Обучаемый учитывает последствия других систем, когда система находится в работе / Trainee takes consequence on other systems into account when acting on a system				

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

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

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

Подпись оценщика / Assessor Sign.....

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

Instructor Comments / Комментарии инструктора:

Assessor Comments / Комментарии оценщика:

Примечание. ОЦЕНКА - общие замечания / ASSESSTMENT - General

По завершению всех задач выполняется оценка, которая соответствует следующим критериям:

оценка проводится назначенным оценщиком;

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

- 1) осведомленность обучаемого об окружающей среде (действия по безопасности, применение предупреждений по безопасности и предотвращение опасных ситуаций);
- 2) интеграция систем (демонстрация понимания взаимодействия систем, включая определение, описание, объяснение, планирование, выполнение);
- 3) знание и понимание областей, требующих специальных акцентов или нововведений;
- 4) использование отчетов и указаний (способность читать и объяснять);
- 5) документация ВС - поиск и применение. Обучаемый способен идентифицировать соответствующую документацию самолета, ориентироваться внутри этой документации, выполнять предписанные процедуры);
- 6) выполнение действий по ТО на ВС и использование инструмента;
- 7) отношение и поведение обучаемого при его работе в условиях обслуживания ВС.

Оценка проводится оценщиком, заполняющим настоящую форму оценки. Для заполнения этой формы оценщик выбирает задачу или количество задач (не более 5), которые / достаточны для оценки критериев, перечисленных в подпункте 2) выше. Как количество, так и характер выбранных конкретных задач отличаются для каждого отдельного учащегося в зависимости от их соответствующего опыта. Подробная информация о выбранных задачах и соответствующем номере главы АТА записана в указанном месте. После того как задачи выбраны, их оценка выполняется следующим образом:

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

Объяснение - обучаемый способен к демонстрации достаточных знаний в проверке систем ВС в части правильной их конфигурации для безопасной работы, выполнения требований предупреждений по безопасности для предотвращения нанесения вреда персоналу и оборудованию. Затем обучаемый определяет и правильно объясняет оценщику результаты влияния указанных элементов управления по всем позициям и действиям, которые необходимо выполнить, включая применение любого необходимого тестового оборудования и / или специального инструмента для завершения требуемых задач. Используются процедуры руководства по ТО ВС.

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

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

Если, обучаемый не отвечает хотя бы одному из указанных критериев, относящихся к выбранной задаче, оценщик не поставит свой штамп и вместо этого напишет слово "

Fail" ("Не прошел") в то место, которое предназначено для штампа. Затем обучаемый проходит переоценку, выполнив еще одну задачу (задачи), выбранную оценщиком, которая эквивалентна исходной задаче как по сложности, так и по техническим характеристикам. Для удовлетворения всех указанных критериев к оценке используется не более 5 задач.

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

Приложение 2  
к приказу Министра индустрии  
и инфраструктурного развития  
Республики Казахстан  
от 31 июля 2019 года № 594  
Приложение 11  
к Правилам определения уровня  
квалификации  
авиационного персонала  
Форма

## **Стандарт экзаменов первоначальной подготовки для специалистов по ТО ВС**

### **Глава 1. Общие требования.**

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

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

2. Каждый из вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких имеет три альтернативных варианта ответа, из которых только один правильный и кандидату отпускается время на каждый модуль, который базируется на среднем номинальном отрезке времени из расчета 75 секунд на каждый вопрос.

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

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

5. Каждый вопрос имеет подготовленную для него модель ответа, которая также включается знание любых альтернативных ответов, которые соответствуют другим подразделам.

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

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

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

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

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

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

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

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

14. Количество вопросов на каждый модуль:

1) Модуль 1 - Математика:

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

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

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

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

2) Модуль 2 - Физика:

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

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

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

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

3) Модуль 3 - Основы электротехники:

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

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

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

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

4) Модуль 4- Основы электроники:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6) Модуль 6 - Материалы и детали:

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

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

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

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

7) Модуль 7А - Практики технического обслуживания:

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

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

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

8) Модуль 7В - Практики технического обслуживания:

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

9) Модуль 8 - Базовая аэродинамика:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

12) Модуль 10 - Авиационное законодательство:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

17) Модуль 12- Вертолеты - аэродинамика, структура и системы:  
категория А: 100 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 125 минут;  
категория В1: 128 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 160 минут;

18) Модуль 13- Воздушные суда - аэродинамика, структура и системы:  
категория В2: 180 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 225 минут. Вопросы и разрешенное время могут быть разделены в два экзамена, если требуется;

19) Модуль 14 - Силовая установка:  
категория В2: 24 вопроса с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 30 минут;

20) Модуль 15 - Газотурбинный двигатель:  
категория А: 60 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 75 минут;  
категория В1: 92 вопроса с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 115 минут;

21) Модуль 16 - Поршневой двигатель:  
категория А: 52 вопроса с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 65 минут;  
категория В1: 72 вопроса с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 90 минут;  
категория В3: 68 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 80 минут;

22) Модуль 17А - Воздушный винт (для категорий А и В1):  
категория А: 20 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 25 минут;  
категория В1: 32 вопроса с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 40 минут;

23) Модуль 17В - Воздушный винт (для категории В3):  
категория В3: 28 вопросов с выбором правильного варианта ответа из нескольких и без очерка (essay). Разрешенное время 30 минут.

## **Стандарт проведения экзаменов на тип ВС - практическая стажировка для специалистов ТО ВС.**

### **Глава 1. Общие требования**

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

1. Теоретические экзамены соответствуют следующим требованиям:

1) проводятся в АУЦ, сертифицированных уполномоченной организацией в соответствии с требованиями приказа исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 6 февраля 2015 года № 115 "Об утверждении Правил сертификации и выдачи сертификата авиационного учебного центра гражданской авиации" (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 10486), или при проведении в других учебных организациях - признанных уполномоченной организацией;

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

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

по стандарту проведения экзаменов настоящих Правил.

3) в случае категории "С", для специалистов, квалифицированных по академическому техническому образованию, первое соответствующее теоретическое обучение на тип ВС получается по уровню категорий "В1" или "В2";

4) начинаются и завершаются в пределах 3-х летнего периода, предшествующих заявлению на внесение рейтинга в свидетельство специалиста по ТО ВС.

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

2. Практическое оценка соответствует следующим требованиям:

1) проведена в АУЦ сертифицированным уполномоченной организацией в соответствии с требованиями Правил сертификации и выдачи сертификата авиационного учебного центра гражданской авиации, или при проведении в других

организациях - одобренных к проведению практического обучения и оценки уполномоченной организацией;

2) соответствуют стандартам за исключением разрешенного обучения отличиям, описанного в пункте "с" ниже:

с соответствующими элементами, определенными в обязательной части приемлемых данных, установленных уполномоченной организацией или, если таких элементов нет, стандартом, описанным в настоящем Приложении; и

по стандарту проведения экзаменов настоящих Правил.

3) включают наличие отмеченных пунктов, соответствующих деятельности по ТО ВС (отмеченных знаком "X"), относящихся к типу ВС;

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

5) начинаются и завершаются в пределах 3-х летнего периода, предшествующих заявлению на внесение рейтинга в свидетельство специалиста по ТО ВС.

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

## **Глава 2. Стандарт экзаменов на тип ВС и оценка**

### Стандарт экзамена теоретического элемента

По завершению этапа теоретического элемента, проводится письменный экзамен, который заключается в следующем:

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

2) неправильные альтернативные ответы выглядят правдоподобно для любого, кто не знает предмет. Все альтернативные ответы очевидны к вопросу и имеют одинаковый словарь, грамматическую конструкцию и длину;

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

4) уровень экзамена для каждого раздела (Chapters) (\*) один из определенных в пункте 2 "Уровни обучения на тип ВС2. Однако, является приемлемым использование ограниченного числа вопросов самого низкого уровня.

5) экзамены проводятся с закрытой книгой. Никакой справочный материал не допускается. Исключение будет сделано для тех экзаменов, где кандидаты "B1" или "B2" будут интерпретировать техническую документацию.

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

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

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

Уполномоченная организация будет оценивать количество и уровень вопросов при одобрении курса;

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

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

### **Глава 3. Стандарт оценки практического элемента**

После того, как практической элемент обучения на тип ВС завершен, выполняется оценка, которая соответствует следующему требованиям:

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

оценка оценивает знания и умения обучаемого.

Типы экзаменов:

Экзамен проводится оценщиком в АУЦ сертифицированном уполномоченной организацией.

Экзамен проводится устным, письменным методом или базируется на практической оценке или их комбинации, при этом он соответствует следующим требованиям:

вопросы устного экзамена требуют подробного разъяснения ответа;

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

практическая оценка показывает компетенцию специалиста в исполнении задачи;

вопросы по образцу раздела (Chapters) (\*\*), взяты из параграфа 3 плана курса (Syllabus) / экзамена на указанном уровне;

неправильные альтернативные ответы выглядят правдоподобно для любого, кто не знает предмет. Все альтернативные ответы очевидны к вопросу и имеют одинаковый словарь, грамматическую конструкцию и длину;

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

Экзамены гарантируют, что обучаемым достигнуты следующие цели:  
изучены ВС и его системы;

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

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

Следующие условия применяют к экзаменам:

максимальное число последовательных попыток равно 3-м. Следующая сессия из 3-х попыток проводится после прохождения 1-го года между сессиями;

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

Заявитель подтверждает письменно и уведомляет оценщика, который принимает экзамен, о количестве и датах попыток за последний год и где именно такие попытки имели место.

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

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

Экзамен на тип ВС проводится как минимум с одним экзаменатором. Экзаменатор (экзаменаторы) не вовлекается в обучение заявителя.

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

Практическая стажировка.

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

Практическая стажировка начинается и завершается в пределах 3-х лет, предшествующих заявлению для внесения рейтинга типа ВС в свидетельство специалиста по ТО ВС.

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

1) цели:

целью практической стажировки является получение требуемой компетенции и опыта в исполнении безопасного ТО ВС;

2) содержание

Практическая стажировка должна включать задачи, которые приемлемы уполномоченной организацией.

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

Каждая задача подписывается обучаемым и назначенным супервайзером.

Перечисленные задачи ссылаются на актуальные рабочие карты, рабочие листы.

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

Следующие данные записаны в рабочих листах ОJT / журнала:

1) ФИО обучаемого;

2) дата рождения;

3) одобренная организация по ТО ВС;

4) расположение;

5) имя супервайзера (ов) и оценщика, включая номер свидетельства, если применимо;

6) дата завершения задачи;

7) описание задачи и рабочая карта/ заказ на работу, журнал.

8) тип ВС и регистрационный номер ВС

9) применимый рейтинг к ВС.

В порядке содействия проверке компетентными властями, демонстрация ОЛТ состоят из детализированных рабочих листов / журналов и отчета о соответствии, демонстрирующего соответствие ОЛТ требованиям этой части.

До 50% стандартных задач осваивается до начала обучения на тип ВС, другие 50% задач, применимых к конкретному типу ВС, осваиваются после завершения обучения на тип ВС.

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

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

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

Они не являются случайными числами.

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

4. Каждый вопрос имеет подготовленную для него модель ответа.

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

Приложение 4  
к приказу Министра индустрии  
и инфраструктурного развития  
Республики Казахстан  
от 31 июля 2019 года № 594  
Приложение 13  
к Правилам определения уровня  
квалификации  
авиационного персонала

**Уполномоченная организация**

---

от \_\_\_\_\_  
(фамилия, имя отчество (при наличии))

\_\_\_\_\_  
(специальность)

Апелляционное заявление

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

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

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

Дата

Подпись Кандидата

Приложение 5  
к приказу Министра индустрии  
и инфраструктурного развития  
Республики Казахстан  
от 31 июля 2019 года № 594

Приложение 14  
к Правилам определения уровня  
квалификации  
авиационного персонала  
Форма

<p>Место для фотографии</p>	<p>Представление для диспетчеров и операторов обслуживания воздушного движения в _____ (название уполномоченной организации)</p>
-------------------------------------	--

на \_\_\_\_\_  
(ц е л ь)

Ф.И.О. \_\_\_\_\_

Дата рождения \_\_\_\_\_

Занимаемая должность \_\_\_\_\_

Место работы \_\_\_\_\_

Свидетельство: \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_

выдано \_\_\_\_\_

(к е м , д а т а , )

действительно до " \_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ г.

Общее образование \_\_\_\_\_  
(что закончил, период обучения, наименование учебного учреждения полностью)  
Специальное образование \_\_\_\_\_  
(что закончил, период обучения, наименование учебного учреждения полностью)  
Прохождение КПП (КПК) \_\_\_\_\_

Тренажерная подготовка проведена в объеме \_\_\_\_\_ часов с общей оценкой \_\_\_\_\_  
(где, период и цель обучения)

Инструктор \_\_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.  
( Ф И О , п о д п и с ь )

Заключение ВЛЭК: признан годным к работе диспетчером до  
" \_\_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Наличие допуска к работе \_\_\_\_\_  
(наименование пункта ОВД, к инструкторской работе, )

Наличие нарушений правил ОВД \_\_\_\_\_

К р а т к а я \_\_\_\_\_  
(дата, характер, принятые меры) х а р а к т е р и с т и к а

Вывод: \_\_\_\_\_ Экзаменатор \_\_\_\_\_  
(подпись, Ф.И.О. (при наличии)) " \_\_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.М.П.

Приложение 6  
к приказу Министра индустрии  
и инфраструктурного развития  
Республики Казахстан  
от 31 июля 2019 года № 594  
Приложение 17  
к Правилам определения уровня  
квалификации авиационного  
персонала

### Examiner (assessor) authorization Назначение экзаменатором (оценщиком)

**The Aviation Administration Republic of Kazakhstan hereby authorizes.  
Авиационная Администрация Республики Казахстан назначает.**

Last, First name: \_\_\_\_\_  
Имя Фамилия \_\_\_\_\_  
License number: \_\_\_\_\_  
Номер свидетельство \_\_\_\_\_  
Home address: \_\_\_\_\_  
Aircraft Type \_\_\_\_\_

Тип воздушного судна \_\_\_\_\_

As A Senior Examiner

Старшим экзаменатором \_\_\_\_\_

As a Type Rating Examiner

Экзаменатором по типу ВС \_\_\_\_\_

Authorization number is: KZ/TRE/0XX

Номер назначения

This authorization entitles the holder:

Держатель этого назначения уполномочен:

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

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

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

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

This authorization is valid until: \_\_\_\_\_

Назначение действительно: \_\_\_\_\_

Date of issue / Дата выдачи:

Official person civil aviation authority

Должностное лицо уполномоченной организации.

Приложение 7  
к приказу Министра индустрии  
и инфраструктурного развития  
Республики Казахстан  
от 31 июля 2019 года № 594

Приложение 19  
к Правилам определения уровня  
квалификации  
авиационного персонала

## **Руководство по составлению расписания, проведения проверки, уровня подготовки и тестирования квалификации членов летных экипажей.**

### **Таблица 1. Содержание экзамена по практическим умениям допуска к полетам по ППП (самолет) пилотов.**

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

Часть 1 - Подготовка к полету и вылет.

1.1	Работа с РЛЭ (или аналогичным руководством), особенно расчет параметров полета, массы и центровки
1.2	Работа с документами обслуживания воздушного движения, прогнозом погоды
1.3	Подготовка ATS плана полета, IFR плана и журнала полета
1.4	Осмотр перед полетом
1.5	Метеоминимумы
1.6	Выруливание на взлет
1.7	Предполетный брифинг. Взлет
1.8* **	Переход к полету по приборам
1.9* **	Инструментальные процедуры при вылете, установка высотомера
1.10 ***	Согласование вопросов связи с пунктом ATS, процедуры радиосвязи
Часть 2 - Общее пилотирование***	
2.1	Управление самолетом исключительно по приборам, включая горизонтальный полет на разных скоростях, триммирование ВС
2.2	Развороты с набором высоты и снижением со стандартным разворотом (Rate 1 turn)
2.3	Выход из необычных положений (unusual attitude), включая виражи с постоянным креном 45° и крутые виражи при снижении
2.4*	Восстановление из сваливания в горизонтальном полете, виражах с подъемом и снижением и полете в посадочной конфигурации - только для самолетов
2.5	Режим "ограниченной панели": устойчивый набор и снижение, стандартные развороты на заданной высоте с выходом на запланированный курс, восстановление из необычных положений (unusual attitude) - только для самолетов
Часть 3 - Процедуры IFR на маршруте***	
3.1	Слежение за линией пути, включая ее захват, например с использованием электронных навигационных систем NDB, VOR, RNAV
3.2	Использование радиотехнических средств
3.3	Горизонтальный полет, управление курсом, высотой и скоростью, установка мощности, техника триммирования
3.4	Установка высотомера
3.5	Оценка времени полета и расчетного времени прибытия (ETAs) (если потребуется, ожидание на маршруте (en-route holding))
3.5	Наблюдение за ходом полета, ведение журнала полета, контроль использования топлива, управлением системами ВС
3.7	Процедуры защиты от обледенения, смоделированные, если необходимо
3.8	Связь с ATS - согласование, процедуры радиосвязи
Часть 4 - Процедуры точного захода на посадку***	
4.1	Установка и проверка средств навигации, идентификация оборудования
4.2	Процедуры прибытия, проверка высотомера
4.3	Переговоры при заходе на посадку и приземлении, включая проверки при снижении, заходе на посадку и приземлении.
4.4* *	Процедура ожидания (Holding procedure)

4.5	Соответствие с установленной процедурой захода на посадку
4.6	Оценка времени захода на посадку
4.7	Управление курсом, высотой и скоростью (стабилизированная посадка)
4.8* *	Уход на второй круг
4.9* *	Процедура повторного захода на посадку и посадки
4.10	Связь с ATS - согласование, процедуры радиосвязи
Часть 5 - Процедуры неточного захода на посадку***	
5.1	Установка и проверка средств навигации, идентификация оборудования
5.2	Процедуры прибытия, проверка высотомера
5.3	Переговоры при заходе на посадку и приземлении, включая проверки при снижении, заходе на посадку и приземлении.
5.4* *	Процедура ожидания (Holding procedure)
5.5	Соответствие с установленной процедурой захода на посадку
5.6	Оценка времени захода на посадку
5.7	Управление курсом по высоте и скорости (стабилизированная посадка)
5.8* *	Уход на второй круг
5.9* *	Процедура повторного захода на посадку и приземления
5.10	Связь с ATS - согласование, процедуры радиосвязи
Часть 6 - Полет, когда один из двигателей находится в нерабочем состоянии (только для многодвигательных самолетов) ***	
6.1	Имитация отказа двигателя после взлета или при уходе на второй круг
6.2	Заход на посадку, уход на второй круг и повторный заход на посадку в условиях отказа одного двигателя
6.3	Заход на посадку и приземление при отказе одного двигателя
6.4	Связь с ATS - согласование, процедуры радиосвязи

**Примечание:**

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

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

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

**Таблица 2. Содержание квалификационной проверки/ Экзамена по практическим умениям**

Самолеты с экипажем, состоящим из 1 пилота(SPA), кроме сложных самолетов с повышенными летными характеристиками	Практическое обучение			Квалификационная проверка/по практическим умениям		
Маневры, процедуры	Тренажер "FTD"	Тренажер "FFS"	А	Инициалы инструктора	Проверено на	Инициалы экзаменатора, принявшего экзамена
				, который провел курс обучения	Тренажер "FFS"	

ЧАСТЬ 1

1 1.1. Предполетная подготовка, документация, масса и центровка, метеоусловия, брифинг (NOTAM)					
1.2. Предполетные проверки					
1.2.1 Наружные	P#		P		
1.2.2 Внутренние			P	M	
1.3. Запуск двигателя: Нормальные неисправности.	P--->	---->	-- -- >	M	
1.4. Выруливание на взлет		P--->	-- -- >	M	
1.5. Проверки перед вылетом: Опробование двигателя (Engine run - up)	P--->	---->	-- -- >	M	
1.6. Взлет: Нормальный, с установкой закрылков согласно РЛЭ, Боковой ветер (если позволяют условия)		P--->	-- -- >	M	
1.7. Набор высоты: выдерживание скоростей Vx/Vy, выход на курс, выравнивание		P--->	-- -- >	M	
1.8. Связь с ATS - согласование, процедуры радиосвязи					

ЧАСТЬ 2

2. Летная работа (визуальные метеоусловия - VMC)					
2.1. Прямой и горизонтальный полет при различных скоростях, включая полет при критически малой скорости с использованием и без использования закрылок (включая полет на скорости Vmсакогда применимо)		P--->	-- -- >		
2.2. Крутые виражи (360° влево и вправо с креном 45°)		P--->	-- -- >	M	
2.3. Сваливание и вывод из него: 1) Сваливание на "чистом" крыле; 2) подход к сваливанию в вираже со снижением с креном, в конфигурации самолета и двигателя при заходе на посадку (approach configuration); 3) подход к сваливанию при посадочной конфигурации самолета и двигателя (landing configuration); 4) подход к срыву, на вираже в наборе с убранными закрылками и режиме работы двигателя "climb power" (только для одномоторного самолета)		P--->	-- -- >	M	

2.4. Выполнение полета с помощью автопилота и пилотажного командного прибора (может быть выполнено в части 3) если возможно.	P--->	-- -- >	M		
2.5. Связь с ATS- согласование, процедуры радиосвязи					
ЧАСТЬ 3А					
3А Работа по маршруту по правилам визуальных полетов ПВП (см. В.5.3 и В.5.4 )					
3А.1. План полета, "слепое счисление пути " (dead reckoning), чтение карт.					
3А.2 Выдерживание высоты, курса и скорости					
3А.3 Ориентация, контроль времени и пересмотр расчетного времени прибытия ( ETAs)					
3А.4 Использование радионавигационных средств (если это применимо)					
3А.5 Менеджмент в полете (журнал полета , в том числе плановые проверки, в т.ч. топлива, систем и обледенения)					
3А.7. Связь с ATS - согласование, процедуры радиосвязи					
ЧАСТЬ 3Б					
3Б Полет по приборам 3Б.1* Вылет по IFR	P--->	-- - >	M		
3Б.2* IFR по маршруту	P--->	-- - >	M		
3Б.3* Процедуры по маршруту	P--->	-- - >	M		
3Б.4* Заход по ILS до DH/A 200 футов ( 60м) или до минимума процедуры (может быть использован автопилот для захвата глиссады)	P--->	-- - >	M		
3Б.5* Неточный заход на посадку до MDH/ А (минимальной высоты снижения) и MAP (точки ухода на второй круг)	P--->	-- - >	M		
3Б.6* Летные упражнения, в том числе с имитацией отказа компаса и авиагоризонта : развороты с rate 1 turn, восстановление из сложных положений (recoveries from unusual attitudes)	P--->	---> -- - >	M		
3Б.7* Отказ курсового или глиссадного маяка	P--->	---> -- - >			

3Б.8. Связь с ATS - согласование, процедуры радиосвязи.						
ЧАСТЬ 4						
4. Прибытие и посадка.			--			
4.1. Аэродромные процедуры по прибытию.		P--->	-		M	
			>			
4.2. Нормальная посадка.		P--->	--		M	
			-			
			>			
4.3. Посадка без закрылок		P--->	--		M	
			-			
			>			
4.4. Посадка при боковом ветре (при подходящих условиях)		P--->	--			
			-			
			>			
4.5. Подход и посадка в режиме малого газа с высоты до 2000 футов над полосой (только для одномоторных самолетов)		P--->	--			
			-			
			>			
4.6. Уход на второй круг с минимальной высоты		P--->	--		M	
			-			
			>			
4.7. Уход на второй круг в ночных условиях (если возможно)	P--->	--->	--			
			-			
			>			
4.8. Связь с ATS - согласование, процедуры радиосвязи.						
ЧАСТЬ 5						
5. Нештатные и аварийные процедуры (пункты этой части могут быть объединены с пунктами частей 1 - 4).			--			
5.1. Прерванный взлет на разумной скорости		P--->	-		M	
			>			
5.2. Имитация отказа двигателя после взлета (только для одномоторных самолетов)			P		M	
5.3. Имитация вынужденной посадки на холостом ходу (только для одномоторных самолетов)			P		M	
5.4. Имитированные чрезвычайные ситуации: 1) огонь и дым в полете; 2) сбой системы, в зависимости от обстоятельств.	P--->	--->	--			
			-			
			>			
5.5. Выключение двигателя и его повторный запуск (только для проверки летных умений на многодвигательных самолетах), если выполняется в самолете, то на безопасной высоте	P--->	--->	--			
			-			
			>			
5.6. Связь с ATS - согласование, процедуры радиосвязи.						
ЧАСТЬ 6						

6. Имитация полета с асимметричной тягой.					
6.1.* (Эта часть может быть скомбинирована с частями 1 - 5). Имитация отказа двигателя при взлете (на безопасной высоте, если она проводится не на тренажерах FFS или FNPTII)	P---->	---->	-- -- > X		M
6.2.* Заход на посадку и уход на второй круг с асимметричной тягой	P--->	--->	-- - >		M
6.3.* Заход на посадку и посадка с полной остановкой с асимметричной тягой	P--->	--->	-- - >		M
6.4. Связь с ATS - согласование, процедуры радиосвязи.					

Таблица 3. Содержание экзамена по практическим умениям для выдачи CPL(A)

Карты контрольных проверок самолета, летное мастерство, управление самолетом с помощью внешних визуальных ориентиров, анти - и противно- обледенительные процедуры и принципы контроля факторов угрозы и ошибок применяются во всех частях.	
<b>ЧАСТЬ 1 — ПОДГОТОВКА К ПОЛЕТУ И ВЫЛЕТ</b>	
1.1	Предполетная подготовка, включая: планирование полета, изучение документации, оценка массы и центровки, получение сведений о погоде, обзор сообщений для пилотов (NOTAM)
1.2	Осмотр и обслуживание самолета
1.3	Выруливание и взлет
1.4	Анализ летных характеристик и триммирование
1.5	Оценка аэродрома и схем движения
1.6	Процедура вылета, установка высотомера, обзор окружающего пространства для предупреждения столкновений
1.7	Связь с ATS - согласование, процедуры радиосвязи
<b>ЧАСТЬ 2 ОСНОВНОЕ ПИЛОТИРОВАНИЕ</b>	
2.1	Управление самолетом с помощью внешних визуальных ориентиров, в том числе движение по прямой, на заданной высоте, набор, снижение, наблюдение
2.2	Полет на критически низких скоростях, включая распознавание и выход из ситуации начального и развившегося сваливания
2.3	Виражи, включая развороты в посадочной ситуации. Крутые виражи с углом крена 45°
2.4	Полеты на критически высоких скоростях, включая распознавание и выход из спирального пикирования
2.5	Полет исключительно по приборам, включая: а) горизонтальный полет, крейсерский режим полета, контроль курса, высоты и скорости; б) виражи в наборе и снижении с углом крена 10°-30°; в) выход из нестандартных положений (recoveries from unusual attitudes); г) режим "ограниченной панели".
2.6	Связь с ATS - согласование, процедуры радиосвязи
<b>ЧАСТЬ 3 ПРОЦЕДУРЫ НА МАРШРУТЕ</b>	
3.1	Управление самолетом с помощью внешних визуальных ориентиров, в том числе определение дальности и продолжительности полета в крейсерском режиме.
3.2	Ориентация, чтение карты

3.3	Управление высотой, скоростью, курсом, наблюдение
3.4	Настройка высотомера, связь с ATS - согласование, процедуры радиосвязи
3.5	Наблюдение за ходом полета, ведение полетного журнала, контроль расхода топлива, оценка отклонений от маршрута и воссоздание правильного направления полета
3.6	Наблюдение за погодными условиями, оценка тенденций, планирование отклонений от линии заданного пути (track)
3.7	Слежение за направлением маршрута, позиционирование (с помощью навигационных систем NDB или VOR), идентификация оборудования (полет по приборам), осуществление плана ухода на запасной аэродром (визуальный полет)
<b>ЧАСТЬ 4 - ПРОЦЕДУРЫ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ И ПОСАДКИ</b>	
4.1	Процедуры прибытия, установка высотомера, проверки, наблюдение
4.2	Связь с ATS - согласование, процедуры радиосвязи
4.3	Уход на второй круг с низкой высоты
4.4	Нормальная посадка, посадка с боковым ветром (при подходящих условиях)
4.5	Посадка с коротким пробегом
4.6	Заход и посадка на малом газе (только для одномоторных самолетов)
4.7	Посадка без использования закрылков
4.8	Послеполетные действия
<b>ЧАСТЬ 5 НЕНОРМАЛЬНЫЕ И АВАРИЙНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ</b>	
Эта часть может быть объединена с частями 1 - 4	
5.1	Имитация отказа двигателя после взлета (на безопасной высоте), пожарные учения
5.2	Сбои в работе оборудования, включая неполадки альтернативного механизма выпуска шасси, неисправности в электрической и тормозной системах
5.3	Имитация вынужденной посадки
5.4	Связь с ATS - согласование, процедуры радиосвязи
5.5	Устные вопросы
<b>ЧАСТЬ 6 - ИМИТАЦИЯ АСИММЕТРИЧНОГО ПОЛЕТА И ДРУГИЕ ПРОВЕРКИ, СООТВЕТСТВУЮЩИЕ КЛАССУ ИЛИ ТИПУ</b>	
Эта часть может быть объединена с частями 1 - 5	
6.1	Имитация отказа двигателя во время взлета (на безопасной высоте, если не проводить на тренажере " FFS")
6.2	Асимметричный заход на посадку и уход на второй круг
6.3	Асимметричный заход и посадки с полной остановкой
6.4	Остановка и повторный запуск двигателя
6.5	Связь с ATS - согласование, процедуры радиосвязи, летное мастерство
6.6	По усмотрению FE - любые другие положения летной проверки, соответствующие классу или типу, е с л и э т о п р и м е н и м о : а) системы самолета, включая обращение с автопилотом; б) эксплуатация системы наддува; в) использование анти - и противо - обледенительной системы.
6.7	Устные вопросы

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

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

### **Глава 1. Общие положения**

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

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

3. Экзаменатор проводит летное тестирование таким образом, чтобы оно соответствовало требованиям уполномоченной организации, а также обеспечивало у каждого кандидата достаточное время на подготовку и на проведение всех маневров, прописанных в данном тесте.

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

### **Глава 2. Проведение теста/проверки**

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

6. При выполнении теста LST/LPC допускается 2 (две) попытки в случае выявления несущественных ошибок. В этом случае кандидат проходит все остальные задачи

тестового полета, и лишь после этого ему предоставляется возможность выполнить какую-либо задачу повторно, если осталось время.

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

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

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

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

#### 9. Попытка № 2.

Неверный ответ на какой-либо вопрос при повторном тестировании/проверке, включая те вопросы, на которые был дан правильный ответ при первой попытке, означает, что кандидат повторно сдает весь тест/проверку целиком.

Ключевыми являются слова "повторное тестирование/проверка". Необходимо, чтобы первая попытка была полностью завершена. Если есть вопросы, на которые дан неверный ответ, экзаменатор дает кандидату возможность осуществить вторую попытку (попытку №2). По этой причине избегается повторное выполнение того полетного маневра, который кандидат уже успешно прошел. Есть много других возможностей решить данную проблему. Например, предоставить пилотирование самолетом другому пилоту до момента наступления этапа/маневра, который подлежит проверке/тестированию (в самолете активное управление до этого момента берет на себя экзаменатор). Тренажер "выставляется" и "поставлен на паузу" до момента полной готовности кандидата к продолжению или же, в случае с неудачной попыткой ухода на 2 (второй) круг, выбирается другой тип захода к любой точке, принятой за начало условий, соответствующих минимальным.

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

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

11. При попытке № 1 экзаменатор по своему усмотрению повторяет любые упражнения (любой вопрос) проверки единожды. Кандидат не вправе требовать от

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

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

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

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

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

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

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

16. Тест (проверка) на самолете с многочленным экипажем осуществляется в составе экипажа. Если же тест (проверка) проводится на самолете, а не на тренажере, экзаменатор выступает в роли второго пилота (командира).

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

демонстрирует и навыки работы в качестве пилота, не осуществляющего управление (pilot monitoring).

18. Подробные сведения о проведении летной проверки (тестирования) изложены в приложении 19 настоящих Правил.

19. Целью летной проверки/тестирования является:

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

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

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

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

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

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

22. Повторное обучение начинается сразу после неудачных летных проверок. Количество попыток сдать проверку летных умений не ограничено.

23. Проверка предназначена для имитации практического полета. Маршрут полета выбирается экзаменатором. Существенным элементом является способность кандидата планировать и проводить полет на основе общепринятых инструктивных материалов. Кандидат берет на себя планирование полета и обеспечивает нахождение всего оборудования и документации для выполнения полета на борту. Продолжительность полета составляет не менее 1 часа.

24. В случае если кандидат принимает решение прекратить проверку по причинам, которые экзаменатор считает неуважительными, этот кандидат пересдает всю проверку

снова. Если проверка останавливается по причинам, которые экзаменатор считает уважительными, то в следующем полете идет проверка только по несданным ее частям.

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

26. Кандидат пилотирует воздушное судно из положения, при котором выполняются функции КВС и выполняет полет, как будто нет других членов экипажа. Экзаменатор не участвует в пилотировании воздушного судна, за исключением случаев, когда его вмешательство необходимо в интересах безопасности, или во избежание недопустимой задержки для другого судна.

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

28. Кандидат на IR демонстрирует экзаменатору выполняемые им проверки и обязанности, в том числе идентификацию устройств радиосвязи. Проверки завершаются в соответствии с установленными картами контрольных проверок для воздушного судна, на котором проводится летная проверка. Во время подготовки к полету кандидат определяет параметры работы двигателя и скорости. Параметры взлета, захода на посадку и посадки рассчитывается кандидатом в соответствии с руководством по летной эксплуатации используемого воздушного судна.

29. Кандидат демонстрирует способность управлять воздушным судном в пределах его ограничений, плавно и точно выполнить все маневры, показать хорошее принятие решений и летное умение, продемонстрировать знания в области аэронавигации; и осуществлять контроль над воздушным судном на всех этапах полета так, чтобы успешный исход процедуры или маневра не подвергался сомнениям.

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

1) по высоте:

$\pm 100$  футов (30 метров);

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

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

2) слежение за линией пути (tracking):

радиолокационное  $\pm 5$  ;

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

3) курс:

при всех работающих двигателях,  $\pm 5$  ;

с имитацией отказа двигателя  $\pm 10$  ;

4) скорость:

при всех работающих двигателях,  $\pm 5$  узлов;

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

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

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

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

33. Количество попыток сдачи экзамена не ограничено.

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

34. Если иное не определено одобренными данными производителя ВС, учебный план обучения полетам, квалификационные проверки и экзамены по практическим умениям соответствуют требованиям настоящих Правил. Учебный план, квалификационные экзамены по практическим умениям уменьшаются, путем зачета предыдущего опыта работы на аналогичных типах воздушных судов, как это определено одобренными данными производителя ВС.

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

36. Экзаменатор выбирает между различными сценариями квалификационных проверок и экзаменов по практическим умениям. Эти сценарии содержат смоделированные эксплуатационные режимы. Используются также комплексные тренажеры полетов (FFS) и другие, имеющиеся в наличии тренажеры, как это предусмотрено настоящими Правилами.

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

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

39. По усмотрению экзаменатора, любой маневр или процедура проверки (экзамена) повторяется кандидатом один раз. Экзаменатор останавливает проверку на любом этапе, если он считает, что демонстрация кандидатом навыков полета требует полной повторной летной проверки.

40. Кандидат пилотирует воздушное судно из положения, при котором выполняются функции КВС или второго пилота, в зависимости от проверки, и выполняет полет, как будто нет других членов экипажа, в случае, если проверка требует одиночного пилотирования.

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

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

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

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

44. Кандидат действует в качестве "пилотирующего пилота" (PF) при прохождении всех частей летной проверки, за исключением нештатных и аварийных операций, которые, в соответствии с МСС, проводятся пилотом, как в качестве "пилотирующего пилота" (PF), так и в качестве "не пилотирующего пилота" (PNF). Кандидат на получение квалификационной отметки типа на MPA в первый раз, или на получение

ATPL, также демонстрирует способность действовать в качестве PNF. Кандидат выбирает, либо левое, либо правое сиденье в кабине самолета для проверки летных умений, если все элементы этих испытаний выполняются на выбранном месте.

45. При проверке кандидатов на получение ATPL, или на выдачу отметок типа для MPA, или SPA при эксплуатации с многочленным экипажем, которые требуют выполнения обязанностей KBC, независимо от того, заявитель действует как PF или PNF, экзаменатором проверяются следующие специальные области знаний:

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

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

47. Если курс получения квалификационной отметки о допуске на тип (Type Rating) включает менее 2-х часов летной подготовки, проверка летных умений проводится на тренажере FFS и завершается до начала учебных полетов на самолете. В этом случае свидетельство о завершении курса на отметку типа, включая летную подготовку на самолете, направляется уполномоченной организации до того, как отметка нового типа вносится в свидетельство кандидата.

48. В случае самолет с экипажем, состоящим из одного человека (SP aircraft), за исключением сложного самолета с повышенными летными характеристиками, кандидат проходит все соответствующие части квалификационных проверок и проверки умений. Если по какому-либо пункту в какой-либо части получен "незачет", значит, по этой части ставится "незачет". "Незачет" в более чем одной из частей требует от кандидата передачу всех частей летной проверки. "Незачет" только одной части требует передачи только этой части. "Незачет" в любой части повторной проверки, в том числе в тех частях, в которых получен "зачет" на предыдущей попытке, будут требовать от кандидата передачи всей проверки летных умений. Для SPA многодвигательного самолета, часть 6 соответствующего испытания или проверки, относящаяся к асимметричному полету, пропускается.

49. В случае самолетов с многочленным экипажем и SP самолетов с повышенными летными характеристиками, кандидат проходит все части экзамена по практическим умениям и квалификационной проверки. Незачет в более чем 5 пунктах требует от кандидата передачу всей летной проверки. Незачет в менее чем 5 пунктах требует

пересдачи только этих пунктов. Незачет по любым пунктам повторной проверки, в том числе по тем, которые были зачтены на предыдущей пересдаче, требует от кандидата пересдачи всей проверки. Часть 6 не является частью экзамена по практическим умениям и квалификационной проверки при получении свидетельств АТРЛ или пилота многочленного экипажа MPL. Если заявитель неудачно сдает или вообще не сдает часть 6, отметка типа выдается ему без прав посадки по приборам, категорий САТ II или САТ III. Чтобы расширить права по отметке типа на САТ II или САТ III, кандидат сдает проверку летных умений по части 6 на соответствующем типе воздушного судна.

50. Кандидат продемонстрировал способность:

- 1) управлять самолетом в пределах его ограничений;
- 2) плавно и точно выполнить все маневры,
- 3) продемонстрировать хорошее принятие решений и летное умение;
- 4) продемонстрировать знания в области аэронавигации;
- 5) осуществлять контроль над воздушным судном во всех случаях так, чтобы успешный исход процедуры или маневра никогда не вызывал серьезных сомнений.
- 6) понимать и применять координацию действий членов экипажа и процедуры при потере работоспособности членов экипажа, если это применимо;
- 7) эффективно взаимодействовать с другими членами экипажа, если это применимо.

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

1) в таблице применены следующие символы:

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

X - упражнение, для которого используются имитаторы полета, если таковые имеются; в противном случае, если необходимо, для маневра и процедуры используется самолет;

P # = Обучение дополняется осмотром самолета под наблюдением;

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

A - Самолет;

FFS - Комплексный тренажер;

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

3) пункты части 3Б, отмеченные звездочкой (\*) и пункты части 6 для многодвигательных самолетов выполняются, ориентируясь исключительно на приборы, если ревалидация или возобновление IR включены в проверку летных умений или

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

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

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

6) тренажеры FFS или FNPT II используются для практической подготовки по квалификационным отметкам типа или класса многодвигательного самолета, если они являются частью утвержденного курса обучения для получения квалификационных отметок класса или типа. Для утверждения их в курсе учитывается следующее:

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

квалификация инструкторов;

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

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

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

## **Глава 5. Экзамен по практическим умениям для получения CPL**

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

53. Кандидат получает зачет по всем частям проверки летных умений (skill test). Если по какому-либо пункту в какой-либо части получен незачет, значит, по этой части ставится незачет. Незачет в более чем одной из частей требует от кандидата передачу всех частей летной проверки. Незачет только одной части требует передачи этой части. Незачет по любой части повторной проверки, в том числе по тем частям, которые успешно сданы на предыдущей передаче, требует от кандидата передачи всей проверки летных умений (skill test). Проверка летных умений по всем частям

завершаются в течение 6 месяцев. Неспособность сдать все соответствующие разделы теста с двух попыток потребует дальнейшего обучения.

54. Повторное обучение начинается сразу после неудачных летных проверок. Количество попыток сдать проверку летных умений не ограничено.

Проведение экзамена по практическим умениям.

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

56. По усмотрению летного экзаменатора, любой маневр или процедура проверки повторяется кандидатом один раз. Летный экзаменатор останавливает тест на любом этапе, если он считает, что демонстрация кандидатом навыков полета требует полного повторного летной проверки.

57. Кандидат пилотирует воздушное судно из положения, при котором выполняются функции командира воздушного судна и проводить полет, как будто нет других членов экипажа.

58. Кандидат демонстрирует экзаменатору выполняемые им проверки и обязанности, в том числе идентификацию устройств радиосвязи. Проверки завершены в соответствии с установленными картами контрольных проверок для воздушного судна, на котором проводится летная проверка. Во время подготовки к полету кандидат определяет параметры работы двигателя и скорости. Параметры взлета, захода на посадку и посадки рассчитывается кандидатом в соответствии с руководством по летной эксплуатации используемого воздушного судна.

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

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

61. Маршрут полета выбирает летный экзаменатор, а пункт назначения является контролируемым аэродромом. Продолжительность полета должна составлять не менее 90 минут.

62. Кандидат продемонстрировал способность:

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

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

Допускаемые отклонения параметров полета.

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

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