



Препроводительная записка

ДОПОЛНЕНИЕ К
ПРИЛОЖЕНИЮ 1 "ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВ
АВИАЦИОННОМУ ПЕРСОНАЛУ"

(Издание восьмое)

1. Прилагаемое Дополнение заменяет все предыдущие Дополнения к Приложению 1 и включает сведения о различиях, о которых Договаривающиеся государства уведомили до 1 июня 2000 года с учетом всех поправок, включая поправку 162.
2. Данное Дополнение следует поместить в конце Приложения 1 (восьмое издание). Получаемые от Договаривающихся государств сведения о дополнительных различиях будут издаваться через определенные промежутки времени в виде поправок к настоящему Дополнению.

ДОПОЛНЕНИЕ К ПРИЛОЖЕНИЮ 1 (ВОСЬМОЕ ИЗДАНИЕ)

ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВ АВИАЦИОННОМУ ПЕРСОНАЛУ

Различия между национальными правилами и практикой Договаривающихся государств и соответствующими Международными стандартами и Рекомендуемой практикой Приложения 1, сведения о которых поступили в ИКАО в соответствии со статьей 38 *Конвенции о международной гражданской авиации* и резолюцией Совета от 21 ноября 1950 года.

ИЮНЬ 2000 ГОДА

ПЕРЕЧЕНЬ ПОПРАВОК К ДОПОЛНЕНИЮ

<i>№</i>	<i>Дата</i>	<i>Кем внесена</i>

<i>№</i>	<i>Дата</i>	<i>Кем внесена</i>

**ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ 1, ПРИНЯТЫЕ ИЛИ УТВЕРЖДЕННЫЕ СОВЕТОМ
ПОСЛЕ ОПУБЛИКОВАНИЯ ВОСЬМОГО ИЗДАНИЯ В ИЮЛЕ 1988 ГОДА**

<i>№</i>	<i>Дата принятия или утверждения</i>	<i>Дата начала применения</i>
160	24/3/93	10/11/94
161	10/3/97	5/11/98
162	25/2/98	5/11/98

<i>№</i>	<i>Дата принятия или утверждения</i>	<i>Дата начала применения</i>

1. Договаривающиеся государства, уведомившие ИКАО о различиях с Приложением 1

Перечисленные ниже Договаривающиеся государства уведомили ИКАО о различиях, которые существуют между их национальными правилами и практикой и Международными стандартами и Рекомендуемой практикой Приложения 1 (восьмое издание), включая поправку 162, или представили замечания по их применению.

Количество страниц, указанное для каждого государства, и даты издания этих страниц соответствуют фактическим страницам в данном Дополнении.

<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>	<i>Страницы в Дополнении</i>	<i>Дата издания</i>
Австралия	3/3/00	1–5	1/6/00
Аргентина	18/10/99	1–5	1/6/00
Бахрейн	14/8/99	1	1/6/00
Беларусь	28/9/98	1–2	1/6/00
Белиз	19/6/98	1	1/6/00
Бельгия	18/1/99	1	1/6/00
Болгария	12/11/99	1	1/6/00
Бразилия	30/10/98	1	1/6/00
Бутан	22/1/99	1	1/6/00
Германия	17/9/99	1	1/6/00
Греция	18/5/99	1	1/6/00
Дания	22/12/99	1	1/6/00
Замбия	5/3/99	1	1/6/00
Израиль	30/9/99	1	1/6/00
Индия	8/10/99	1	1/6/00
Иран, Исламская Республика	1/9/98	1	1/6/00
Исландия	14/9/99	1	1/6/00
Испания	23/12/98	1–2	1/6/00
Канада	11/2/99	1	1/6/00
Китай	14/4/00	1–2	1/6/00
Китай (ОАР Гонконг)	6/12/9	1	1/6/00
Колумбия	19/7/99	1	1/6/00
Куба	25/7/99	1–2	1/6/00
Кыргызстан	16/7/98	1–2	1/6/00
Ливан	10/7/98	1	1/6/00
Малайзия	28/4/00	1	1/6/00
Мальдивы	22/8/99	1	1/6/00
Мальта	1/10/99	1–2	1/6/00
Марокко	13/7/98	1	1/6/00
Мексика	5/10/98	1	1/6/00
Намибия	13/7/98	1	1/6/00
Нигер	14/7/98	1	1/6/00
Новая Зеландия	3/3/00	1–2	1/6/00
Норвегия	30/6/98	1	1/6/00
Объединенная Республика Танзания	26/1/98	1	1/6/00
Объединенные Арабские Эмираты	7/2/99	1–2	1/6/00
Панама	16/4/99	1–5	1/6/00
Парагвай	3/3/00	1	1/6/00
Перу	3/3/00	1	1/6/00
Российская Федерация	15/6/98	1–2	1/6/00
Саудовская Аравия	25/10/99	1–2	1/6/00
Свазиленд	12/3/99	1–5	1/6/00
Словакия	2/9/99	1	1/6/00
Соединенное Королевство	6/10/98	1–4	1/6/00
Соединенные Штаты Америки	28/1/00	1–5	1/6/00
Судан	12/3/98	1	1/6/00

<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>	<i>Страницы в Дополнении</i>	<i>Дата издания</i>
Таиланд	5/11/99	1	1/6/00
Уганда	3/3/00	1	1/6/00
Украина	2/10/98	1–2	1/6/00
Финляндия	26/10/98	1	1/6/00
Франция	31/12/99	1–2	1/6/00
Чешская Республика	25/11/99	1	1/6/00
Швейцария	3/12/98	1	1/6/00
Швеция	30/07/98	1–2	1/6/00
Эстония	21/2/00	1	1/6/00
Южная Африка	2/1/00	1	1/6/00

2. Договаривающиеся государства, уведомившие об отсутствии различий

<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>	<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>
Австрия	25/9/98	Люксембург	15/7/99
Барбадос	29/7/98	Пакистан	10/9/98
Бурунди	26/8/98	Республика Корея	1/1/98
Венгрия	13/7/98	Руанда	23/9/8
Грузия	22/1/99	Румыния	5/10/98
Египет	14/7/98	Тунис	16/9/98
Зимбабве	22/6/98	Фиджи	18/9/98
Иордания	16/7/98	Чили	27/7/98
Камерун	5/10/99	Ямайка	10/7/98
Кипр	9/6/97	Япония	10/6/98
Коста-Рика	20/7/98		

3. Договаривающиеся государства, не представившие информацию

Азербайджан	Казахстан	Палау
Албания	Камбоджа	Папуа-Новая Гвинея
Алжир	Катар	Польша
Ангола	Кения	Португалия
Антигуа и Барбуда	Кирибати	Республика Молдова
Армения	Коморские Острова	Сальвадор
Афганистан	Конго	Самоа
Багамские Острова	Корейская Народно- Демократическая	Сан-Марино
Бангладеш	Республика	Сан-Томе и Принсипи
Бенин	Кот-д'Ивуар	Сейшельские Острова
Боливия	Кувейт	Сент-Винсент и Гренадины
Босния и Герцеговина	Лаосская Народно- Демократическая	Сент-Люсия
Ботсвана	Республика	Сенегал
Бруней-Даруссалам	Латвия	Сингапур
Буркина-Фасо	Лесото	Сирийская Арабская Республика
Бывшая югославская Республика Македония	Либерия	Словения
Вануату	Ливийская Арабская Джамахирия	Соломоновы Острова
Венесуэла	Литва	Сомали
Вьетнам	Маврикий	Суринам
Габон	Мавритания	Сьерра-Леоне
Гаити	Мадагаскар	Таджикистан
Гайана	Малави	Того
Гамбия	Мали	Тонга
Гана	Маршалловы Острова	Тринидад и Тобаго
Гватемала	Микронезии, Федеративные Штаты	Туркменистан
Гвинея	Мозамбик	Турция
Гвинея-Бисау	Монако	Узбекистан
Гондурас	Монголия	Уругвай
Гренада	Мьянма	Филиппины
Демократическая Республика Конго	Науру	Хорватия
Джибути	Непал	Центральноафриканская Республика
Доминиканская Республика	Нигерия	Чад
Индонезия	Нидерланды	Шри-Ланка
Ирак	Никарагуа	Эквадор
Ирландия	Оман	Экваториальная Гвинея
Италия	Острова Кука	Эритрея
Йемен		Эфиопия
Кабо-Верде		

4. Пункты, в отношении которых получены уведомления о различиях

<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>	<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>
Глава 1	Беларусь		Швеция
1.2	Испания		Южная Африка
	Куба	1.2.5.2.1	Австралия
	Объединенные Арабские Эмираты		Беларусь
	Панама		Испания
	Перу		Куба
	Российская Федерация		Кыргызстан
	Украина		Объединенная Республика Танзания
	Эстония		Панама
1.2.1	Ливан		Российская Федерация
	Намибия		Саудовская Аравия
	Нигер		Украина
1.2.2	Иран (Исламская Республика)	1.2.5.2.2	Австралия
	Кыргызстан		Испания
	Объединенная Республика Танзания		Китай
1.2.2.1	Малайзия		Куба
	Соединенное Королевство		Новая Зеландия
1.2.2.2	Бутан		Соединенные Штаты Америки
	Малайзия	1.2.5.2.3	Испания
1.2.4	Ливан		Куба
	Намибия	1.2.6	Соединенные Штаты Америки
	Нигер	1.2.6.1	Австралия
1.2.4.1	Объединенные Арабские Эмираты		Новая Зеландия
1.2.4.2	Австралия	1.2.7	Австралия
1.2.4.4	Белиз		Мексика
1.2.4.4.1	Австралия		Свазиленд
	Свазиленд		Уганда
1.2.4.4.2	Бутан	1.2.7.3	Мексика
1.2.4.5	Свазиленд	1.2.8	Свазиленд
1.2.4.5.1	Свазиленд		Уганда
	Уганда		
1.2.4.8	Свазиленд	Глава 2	Замбия
	Уганда		Южная Африка
1.2.5	Испания	2.1.1.1	Объединенные Арабские Эмираты
1.2.5.1.1	Австралия	2.1.2	Панама
	Новая Зеландия	2.1.3.1	Панама
1.2.5.2	Австралия	2.1.3.1.1	Объединенные Арабские Эмираты
	Аргентина	2.1.3.2	Испания
	Дания		Панама
	Иран (Исламская Республика)		Саудовская Аравия
	Исландия		Соединенные Штаты Америки
	Куба	2.1.3.3	Австралия
	Новая Зеландия	2.1.4.1	Саудовская Аравия
	Норвегия		Соединенные Штаты Америки
	Объединенные Арабские Эмираты	2.1.4.1.1	Саудовская Аравия
	Панама	2.1.4.2	Свазиленд
	Перу	2.1.5.2	Австралия
	Саудовская Аравия		Болгария
	Соединенное Королевство		Замбия
	Соединенные Штаты Америки		Испания
	Финляндия		Франция
	Чешская Республика		Новая Зеландия
			Саудовская Аравия

<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>	<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>
2.1.6	Болгария	2.3.1.3	Малайзия
2.1.7	Соединенное Королевство		Свазиленд
2.1.8.1	Испания		Соединенное Королевство
2.1.9	Беларусь	2.3.1.3.1	Объединенные Арабские Эмираты
	Российская Федерация		Панама
	Саудовская Аравия		Саудовская Аравия
	Соединенное Королевство		Соединенные Штаты Америки
2.1.9.1	Кыргызстан	2.3.1.3.2	Австралия
	Украина		Аргентина
2.1.9.2	Болгария		Замбия
	Китай		Китай (ОАР Гонконг)
	Кыргызстан		Новая Зеландия
	Соединенные Штаты Америки		Объединенные Арабские Эмираты
	Украина		Панама
2.1.9.3	Испания		Южная Африка
	Кыргызстан	2.3.1.4	Болгария
	Украина	2.3.1.4.1	Новая Зеландия
2.1.10	Австралия	2.3.1.5	Свазиленд
	Аргентина	2.3.1.6	Куба
	Беларусь		Соединенные Штаты Америки
	Бразилия	2.3.2	Замбия
	Германия		Свазиленд
	Дания		Соединенные Штаты Америки
	Израиль	2.3.2.1	Аргентина
	Иран (Исламская Республика)		Малайзия
	Исландия		Новая Зеландия
	Испания		Соединенное Королевство
	Колумбия		Франция
	Куба	2.4	Беларусь
	Мальта		Кыргызстан
	Новая Зеландия		Мальта
	Панама		Российская Федерация
	Перу		Украина
	Российская Федерация	2.4.1	Испания
	Соединенное Королевство	2.4.1.2	Аргентина
	Судан		Болгария
	Таиланд		Панама
	Украина		Свазиленд
	Финляндия	2.4.1.3	Венесуэла
	Швеция		Соединенные Штаты Америки
	Южная Африка	2.4.1.3.1	Аргентина
2.2.1	Испания		Болгария
2.2.2	Австралия	2.4.1.3.1.1	Австралия
2.2.2.1	Новая Зеландия		Испания
2.2.3	Куба		Панама
	Панама	2.4.1.4	Болгария
2.3	Мальта	2.4.1.6	Соединенные Штаты Америки
2.3.1.1	Иран (Исламская Республика)	2.4.2	Болгария
	Панама		Замбия
	Словакия		Свазиленд
2.3.1.2	Болгария	2.4.2.1	Аргентина
	Марокко		Китай
	Панама	2.5	Беларусь
	Свазиленд		Кыргызстан

<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>	<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>
2.5.1	Мальта Украина Беларусь	2.7.1.2	Болгария Панама Свазиленд
2.5.1.1	Испания Кыргызстан Российская Федерация	2.7.1.3	Франция Панама Свазиленд
2.5.1.2	Украина Аргентина Болгария Панама Свазиленд Соединенные Штаты Америки	2.7.1.3.1	Соединенные Штаты Америки
2.5.1.3	Перу	2.7.1.3.2	Аргентина Китай Новая Зеландия Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки
2.5.1.3.1	Аргентина Замбия Колумбия	2.7.1.4	Франция
2.5.1.3.1.1	Панама Соединенные Штаты Америки	2.7.1.4.1	Болгария Саудовская Аравия
2.5.1.3.2	Австралия	2.7.1.4.1.1	Австралия Новая Зеландия Соединенные Штаты Америки
2.5.1.4	Свазиленд	2.7.1.5	Свазиленд
2.5.1.5	Свазиленд	2.7.1.6	Соединенные Штаты Америки
2.5.1.5.1	Австралия Индия Канада Новая Зеландия Саудовская Аравия	2.7.2	Замбия Свазиленд Соединенные Штаты
2.5.1.5.1.1	Новая Зеландия Свазиленд Соединенные Штаты Америки	2.7.2.1	Испания Малайзия Новая Зеландия Соединенное Королевство Франция
2.5.1.6	Соединенные Штаты Америки	2.8	Мальта
2.6	Австралия Колумбия Мальта	2.8.1	Испания
2.6.1.1	Болгария Панама Свазиленд	2.8.1.1	Иран (Исламская Республика)
2.6.1.2.2	Панама Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки	2.8.1.2	Аргентина Болгария Панама Свазиленд
2.6.1.3	Болгария Свазиленд	2.8.1.3	Австралия Аргентина Соединенные Штаты Америки
2.6.1.3.1	Австралия	2.8.1.3.1.1	Австралия Испания Китай Новая Зеландия Парагвай Соединенные Штаты Америки
2.6.1.3.2	Австралия		Франция
2.6.1.4	Свазиленд	2.8.1.4	Австралия Болгария
2.6.1.5.1	Австралия Канада Соединенные Штаты Америки Франция		
2.6.1.5.2	Австралия		
2.7.1.1	Иран (Исламская Республика) Куба Панама Словакия		

<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>	<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>
2.8.1.4.1	Китай Новая Зеландия	2.12	Австралия Мальта Новая Зеландия
2.8.1.5	Австралия		Норвегия
2.8.1.6	Соединенные Штаты Америки	2.12.1	Соединенное Королевство
2.8.2	Болгария Замбия Свазиленд	2.12.1.1	Соединенное Королевство
2.9	Колумбия Мальта	2.12.1.2	Аргентина Болгария Свазиленд Франция
2.9.1	Испания	2.12.1.2.1	Китай
2.9.1.1	Иран (Исламская Республика)	2.12.1.3	Аргентина Панама
2.9.1.2	Болгария Панама Свазиленд	2.12.1.3.1	Свазиленд
2.9.1.3.1	Аргентина	2.12.1.3.2	Китай Свазиленд
2.9.1.3.1.1	Австралия Панама Саудовская Аравия Франция	2.12.1.4	Свазиленд
2.9.1.4	Свазиленд	2.12.1.5	Куба Саудовская Аравия Соединенные Штаты Америки
2.9.1.5	Свазиленд	2.12.2.2	Китай
2.9.1.5.1	Индия	2.13	Австралия Мальта Новая Зеландия
2.9.1.5.1.1	Новая Зеландия Свазиленд	2.13.1.1	Норвегия Аргентина Панама
2.9.1.6	Соединенные Штаты Америки	2.13.1.2	Аргентина Болгария
2.10	Австралия Бахрейн Мальта Объединенная Республика Танзания	2.13.1.2.1	Китай
2.10.1.1	Болгария Панама Свазиленд	2.13.1.3	Аргентина Соединенное Королевство
2.10.1.2.2	Австралия Объединенное Королевство Панама Соединенные Штаты Америки	2.13.1.3.1	Панама Саудовская Аравия Соединенные Штаты Америки Франция
2.10.1.3	Австралия Болгария Свазиленд	2.13.1.3.2	Китай
2.10.1.4	Свазиленд	2.13.1.3.3	Китай Саудовская Аравия
2.10.1.5	Канада	2.13.1.5	Саудовская Аравия
2.10.1.5.1	Австралия Соединенные Штаты Америки Франция	2.13.2.1	Аргентина
2.10.1.5.2	Австралия	2.13.2.2	Китай
2.11	Аргентина Мальта Франция	3.2	Дания Мальта Новая Зеландия Норвегия Объединенные Арабские Эмираты
2.11.1.1	Панама Свазиленд	3.2.1	Куба
2.11.1.2	Австралия Испания Куба Панама	3.2.1.1	Панама
		3.2.1.2	Китай
		3.2.1.3.1	Беларусь Кыргызстан Панама Российская Федерация Украина
		3.2.1.5	Соединенные Штаты Америки

<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>	<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>
3.3	Австралия Колумбия Норвегия	4.2.1.5	Соединенное Королевство
3.3.1.1	Аргентина Панама Саудовская Аравия	4.2.2	Соединенное Королевство
3.3.1.2	Австралия Аргентина Китай	4.2.2.2	Швейцария
3.3.1.2.1	Свазиленд Австралия Китай	4.2.2.3.1	Соединенные Штаты Америки
3.3.1.3	Новая Зеландия Аргентина Канада	4.3	Индия Испания Норвегия
3.3.1.3.1	Свазиленд Аргентина Беларусь Замбия Кыргызстан Российская Федерация Украина	4.3.1	Германия Испания
3.3.1.5	Аргентина Соединенные Штаты Америки	4.3.1.1	Австралия Аргентина Китай Панама Саудовская Аравия
3.4	Аргентина Беларусь Кыргызстан Российская Федерация Украина	4.3.1.2	Австралия Аргентина Панама Свазиленд Соединенные Штаты Америки
Глава 4	Бельгия	4.3.1.3	Австралия Саудовская Аравия Соединенные Штаты Америки
4.1	Куба Объединенные Арабские Эмираты	4.3.1.4	Аргентина Греция Куба Объединенные Арабские Эмираты Саудовская Аравия Соединенные Штаты Америки
4.1.1	Замбия	4.4.1.1	Греция Испания Колумбия Мальдивы Соединенное Королевство
4.2	Аргентина Мальта Таиланд Франция Эстония	4.4.2.1	Австралия Греция Саудовская Аравия Свазиленд
4.2.1.1	Малайзия Норвегия Соединенное Королевство Таиланд Швейцария Швеция Южная Африка	4.4.2.2	Австралия
4.2.1.2	Австралия Китай Соединенное Королевство Соединенные Штаты Америки	4.4.2.2.1	Греция Испания Китай Панама Саудовская Аравия Соединенные Штаты Америки
4.2.1.3	Саудовская Аравия Соединенное Королевство Таиланд Швейцария	4.4.2.2.2	Новая Зеландия Соединенные Штаты Америки
4.2.1.4	Соединенное Королевство	4.5	Индия Испания Китай (ОАР Гонконг) Мальта Новая Зеландия Норвегия Объединенные Арабские Эмираты Соединенное Королевство

<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>	<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>
	Эстония		Саудовская Аравия
	Южная Африка		Соединенные Штаты Америки
4.5.1	Куба	6.3.2.8.1	Австралия
4.5.1.1	Саудовская Аравия	6.3.2.18	Австралия
4.5.1.2	Саудовская Аравия	6.3.2.23	Австралия
4.5.1.3.2	Соединенные Штаты Америки		Соединенные Штаты Америки
4.6	Аргентина		Швеция
	Испания	6.3.2.24	Соединенные Штаты Америки
	Малайзия	6.3.2.27	Австралия
	Новая Зеландия	6.3.3	Греция
	Объединенные Арабские Эмираты	6.3.3.3	Австралия
	Панама		Панама
	Эстония		Саудовская Аравия
4.6.1	Куба		Соединенные Штаты Америки
4.6.1.2	Аргентина	6.3.3.4	Соединенные Штаты Америки
4.6.1.3	Аргентина	6.3.4.1	Австралия
4.6.1.4	Панама		Новая Зеландия
			Панама
Глава 5	Швейцария		Соединенные Штаты Америки
5.1	Австралия	6.4	Соединенные Штаты Америки
	Соединенные Штаты Америки	6.4.1.2	Соединенные Штаты Америки
5.1.1	Дания	6.4.2.5	Австралия
	Новая Зеландия		Панама
	Объединенные Арабские Эмираты	6.4.2.5.1	Швеция
	Свазиленд	6.4.2.8.1	Австралия
5.1.3	Объединенные Арабские Эмираты		Новая Зеландия
	Свазиленд	6.4.2.16	Австралия
		6.4.2.22	Соединенные Штаты Америки
			Швеция
Глава 6	Замбия	6.4.2.23	Соединенные Штаты Америки
	Свазиленд	6.4.3.3	Соединенные Штаты Америки
6.1.1	Греция	6.4.3.3.1	Австралия
	Объединенные Арабские Эмираты	6.4.3.4	Соединенные Штаты Америки
	Панама	6.5	Соединенные Штаты Америки
	Соединенное Королевство	6.5.1	Греция
6.2.1	Куба	6.5.2.5	Австралия
	Объединенные Арабские Эмираты	6.5.2.5.1	Соединенные Штаты Америки
6.2.2	Греция		Швеция
6.2.3	Южная Африка	6.5.2.8.1	Австралия
6.2.4	Швеция		Соединенные Штаты Америки
	Южная Африка	6.5.2.23	Австралия
6.3	Соединенные Штаты Америки	6.5.3.3	Австралия
6.3.2.5	Австралия		Соединенные Штаты Америки
	Греция	6.5.3.4	Соединенные Штаты Америки
6.3.2.5.1	Новая Зеландия	6.5.4.1	Австралия
	Панама		Новая Зеландия
			Соединенные Штаты Америки

Глава 1

- 1.2.4.2 В случае продления срока действия медицинского заключения и если обследование проводится менее чем за 28 дней до даты истечения срока действия заключения, то срок действия нового медицинского заключения начинается с той даты, когда прекращается действие предыдущего медицинского заключения, а не в тот день, когда оно выдано.
- 1.2.4.4.1 Исключение делается только для тех членов врачебной комиссии, которые работали в удаленных районах.
- 1.2.5.1.1 Квалификационные отметки о типе воздушного судна проставляются в летных книжках и не существует требования о том, чтобы летная книжка хранилась у обладателя вместе со свидетельством. Вследствие этого другое государство не может проверить, действительно ли данное свидетельство для выполнения конкретного полета.
- 1.2.5.2 Периоды между представлением заключения о годности по состоянию здоровья составляют 48 месяцев для медицинского заключения класса 2, если возраст обладателя свидетельства менее 40 лет.
- 1.2.5.2.1 Период между представлением заключения о годности по состоянию здоровья составляет 12 месяцев для медицинского заключения класса 1, если возраст обладателя свидетельства от 40 до 60 лет.
- 1.2.5.2.2* Не выполняется.
- 1.2.6.1 Этот Стандарт не применяется в отношении обладателей свидетельства инженера по техническому обслуживанию воздушных судов.
- 1.2.7 Этот Стандарт не применяется в отношении обладателей свидетельства инженера по техническому обслуживанию воздушных судов.

Глава 2

- 2.1.3.3 Квалификационные отметки о классе и типе вносятся в летные книжки, а не в свидетельства.
- 2.1.5.2 а) В применяемой в Австралии учебной программе подготовки кандидатов на получение квалификационных отметок о типе и допуске к выполнению полетов на самолетах, эксплуатируемых экипажем из нескольких пилотов, не предусматривается обучение порядку действий при потере экипажем трудоспособности и порядку координации действий экипажа, включая распределение задач по пилотированию, а также взаимодействию членов экипажа и применению контрольных карт.
- с) Не существует требования о том, чтобы кандидат на получение квалификационной отметки о допуске к выполнению полетов на самолетах, для эксплуатации которых требуется экипаж из нескольких пилотов, демонстрировал на уровне свидетельства линейного пилота авиакомпании объем знаний, определенный полномочным органом по выдаче свидетельств на основе требований, предъявляемых к знаниям кандидатов на получение свидетельства линейного пилота авиакомпании (ATPL).
- 2.1.10 Не выполняется положение об ограничении возраста командиров воздушных судов, выполняющих регулярные международные воздушные перевозки или нерегулярные международные воздушные перевозки за вознаграждение или по найму.
- Не выполняется положение об ограничении по возрасту вторых пилотов воздушных судов, выполняющих регулярные международные воздушные перевозки или нерегулярные международные воздушные перевозки за вознаграждение или по найму.

- 2.2.2 Пилот-курсант может выполнять функции командира воздушного судна (к примеру, на самолете, выполняющем перевозки пассажиров) под руководством официально утвержденного инструктора.
- 2.3.1.3.2 Не существует требования, чтобы кандидат на получение свидетельства пилота-любителя (самолет) (PPL-A) имел только опыт полетов на самолете.
- 2.4.1.3.1.1 Кандидату на получение свидетельства пилота коммерческой авиации (CPL) может засчитываться опыт полета в качестве командира воздушного судна не только на самолете, но и на других категориях воздушных судов.
- 2.5.1.3.2 В Австралии при определении соответствия требованиям полета кандидата на получение свидетельства линейного пилота авиакомпании (самолет) учитывается также полет в качестве бортинженера и штурмана.
- 2.5.1.5.1 Не существует требования о том, чтобы кандидат на получение свидетельства линейного пилота авиакомпании (самолеты) демонстрировал свою способность выполнять функции командира самолета с несколькими двигателями, эксплуатация которого требует присутствия второго пилота.
- 2.6 В Австралии квалификационная отметка о допуске к выполнению полетов по приборам выдается только вторым пилотам, при этом их опыт должен соответствовать тем требованиям, которые предъявляются при выдаче соответствующего свидетельства.
- 2.6.1.3.1 Не существует требования, чтобы кандидат налетал не менее 10 часов по маршрутам в качестве командира воздушного судна, хотя это требуется согласно Приложению 1.
- 2.6.1.3.2 Не существует требования, чтобы кандидат налетал не менее 10 часов по приборам на самолете, хотя это требуется согласно Приложению 1.
- 2.6.1.5.1 Не существует требования, чтобы пилот-любитель, претендующий на получение квалификационной отметки о праве на выполнение полетов по приборам, отвечал требованиям к остроте слуха, предъявляемым при выдаче медицинского заключения первого класса.
- 2.6.1.5.2* Не существует требования, чтобы пилот-любитель, претендующий на получение квалификационной отметки о праве на выполнение полетов по приборам, отвечал требованиям к состоянию здоровья, предъявляемым при получении медицинского заключения первого класса.
- 2.7.1.4.1.1* Кандидаты на получение свидетельства пилота-любителя (вертолет) не должны обязательно проходить летное обучение полетам по приборам под руководством уполномоченного пилота-инструктора.
- 2.8.1.3 Минимальный опыт полета составляет 125 часов, а не 150 часов, как это предусматривается в Приложении 1.
- 2.8.1.3.1.1 В правилах, действующих в Австралии, нет требования о наличии полета 10 часов по приборам на самолете с двойным управлением под руководством пилота-инструктора.
- 2.8.1.4 В правилах, действующих в Австралии, нет требования о прохождении летной подготовки и проведении проверки в области выполнения маневров в полете и вывода из необычного углового положения с использованием только основных пилотажных приборов.
- 2.8.1.5 В правилах, действующих в Австралии, нет требования о прохождении летной подготовки и проведении проверки в области выполнения маневров в полете и вывода из необычного углового положения с использованием только основных пилотажных приборов.
- 2.9.1.3.1.1 В правилах, действующих в Австралии, нет требования о наличии опыта полетов по приборам и в ночное время.

*Рекомендуемая практика.

- 2.10 В Австралии квалификационная отметка о допуске к полетам по приборам выдается только вторым пилотам и при этом их опыт должен соответствовать тем требованиям, которые предъявляются при выдаче соответствующего свидетельства.
- 2.10.1.2.2 а) Не существует требования о том, что налет при выполнении полетов по маршрутам в качестве командира вертолета должен составлять не менее 10 часов, как это требуется согласно Приложению 1.
- 2.10.1.3 Не существует требования о том, что кандидат должен налетать 10 часов по приборам на вертолетах под руководством пилота-инструктора, как это требуется согласно Приложению 1.
- 2.10.1.5.1 Не существует требования о том, чтобы острота слуха пилота-любителя, претендующего на получение квалификационной отметки о допуске к выполнению полетов по приборам, отвечала требованиям к остроте слуха, предъявляемым при получении медицинского заключения первого класса.
- 2.10.1.5.1.2* Не существует требования о том, чтобы пилот-любитель, претендующий на получение квалификационной отметки о допуске к выполнению полетов по приборам, отвечал требованиям к состоянию здоровья, предъявляемым при получении медицинского заключения первого класса.
- 2.11.1.2 В правилах, действующих в Австралии, есть требования о том, чтобы кандидат на получение квалификационной отметки пилота-инструктора имел свидетельство пилота коммерческой авиации (CPL). Однако в действующих в Австралии правилах, регулирующих получение свидетельств пилота коммерческой авиации (вертолеты), не оговаривается каких-либо требований к опыту полетов по приборам и поэтому они не соответствуют содержащемуся в п. 2.11.1.2 Стандарту.
- 2.12 Пилоту планера нет необходимости иметь свидетельство.
- 2.13 Пилоту-любителю (свободный аэростат) нет необходимости иметь свидетельство. Коммерческим пилотам выдается свидетельство, отвечающее требованиям ИКАО.

Глава 3

- 3.3 В Австралии выдается ограниченное свидетельство бортинженера и предъявляемое при этом требование к знаниям и опыту кандидатов не отвечает соответствующим требованиям Приложения 1.
- 3.3.1.2 Не существует требований к знаниям летных характеристик и аспектов планирования, а также возможностей и ограничений человека и эксплуатационных правил.
- 3.3.1.2.1* Не выполняется.

Глава 4

- 4.2.1.2 Не существует требований к знаниям в области возможностей и ограничений человека.
- 4.3.1.1 Минимальный возраст кандидата – 18 лет.
- 4.3.1.2 Не существует нормативных положений, регулирующих требования к опыту и знаниям, но применяемая практика отвечает требованиям ИКАО.
- 4.4.2.1
- 4.4.2.2

Глава 5

- 5.1 Существуют следующие различия в физических характеристиках свидетельств, выдаваемых персоналу:

Члены летного экипажа

- a) в пункте (I) указывается полномочный орган гражданской авиации по безопасности полетов (CASA), а не Австралия;
- b) название свидетельств (II) печатается не очень жирным шрифтом; и
- c) дата рождения (IVa), адрес (V), гражданство (VI) и квалификационные отметки (XII) в свидетельстве не указываются.

Инженер по техническому обслуживанию воздушных судов

- a) в пункте (I) указывается полномочный орган гражданской авиации по безопасности полетов, а не Австралия;
- b) название свидетельства (II) печатается не очень жирным шрифтом;
- c) дата рождения (IV a) в свидетельстве не указывается; и
- d) не выполняются перечисленные в п. 5.1.3 требования к цвету свидетельств.

Глава 6

- 6.3.2.5 В каждом конкретном случае принимается отдельное решение. Ряд нарушений сердечно-сосудистой системы, включая перенесенный инфаркт миокарда, необязательно служат причиной признания кандидата непригодным.
- 6.3.2.8.1* Не требуется периодически делать рентгенографию грудной клетки.
- 6.3.2.18 В медицинском вопроснике и форме обследования не требуется конкретно указывать заболевания крови или иммунной системы, кроме ВИЧ.
- 6.3.2.23 Не выполняется.
- 6.3.2.27 Дефекты речи необязательно являются причиной признания кандидата непригодным, однако информация о них должна представляться.
- 6.3.3.3 a) Необходимость коррекции зрения более +/- 3 диоптрии необязательно является причиной признания кандидата непригодным.
- 6.3.4.1 Независимо от возраста аудиограмму требуется проводить каждые 5 лет.
- 6.4.2.5 В каждом случае принимается отдельное решение. Ряд нарушений сердечно-сосудистой системы, в частности перенесенный инфаркт миокарда, необязательно служит причиной признания кандидата непригодным.
- 6.4.2.8.1* Для получения медицинского заключения любого класса нет необходимости периодически делать рентгенографию грудной клетки.
- 6.4.2.16 В медицинском вопроснике и форме обследования не требуется конкретно указывать заболевания крови или иммунной системы, кроме ВИЧ.
- 6.4.3.3.1* Необходимость коррекции зрения более +/- 5 диоптрии необязательно является причиной признания кандидата непригодным.
- 6.5.2.5 В каждом конкретном случае принимается отдельное решение. Ряд нарушений сердечно-сосудистой системы, в частности перенесенный инфаркт миокарда, необязательно является причиной признания кандидата непригодным.

*Рекомендуемая практика.

- 6.5.2.8.1* Для получения медицинского заключения любого класса не требуется периодически делать рентгенографию грудной клетки.
- 6.5.2.23 Дефекты речи обязательно являются причиной признания кандидата непригодным, но информация о них должна представляться.
- 6.5.3.3 Необходимость коррекции зрения более +/- 3 диоптрии обязательно является причиной признания кандидата непригодным.
- 6.5.4.1 Независимо от возраста аудиограмму требуется проводить каждые 5 лет.
-

Глава 1

- 1.2.5.2 6 месяцев для свидетельства линейного пилота авиакомпании (самолет) и линейного пилота авиакомпании (вертолет).
- 12 месяцев для свидетельства пилота-любителя и свидетельства пилота коммерческой авиации летательных аппаратов легче воздуха и свидетельства диспетчера УВД.
- 36 месяцев для свидетельств механика по техническому обслуживанию воздушных судов, авиационного диспетчера и оператора авиационной станции.

Глава 2

- 2.1.10 Начиная с октября 1996 года на территории Аргентинской Республики осуществляется "Программа оценки физического и психического состояния здоровья работающих в авиатранспортных компаниях членов экипажа, возраст которых превышает 60 лет, а также их способности эксплуатировать технику".
- Эта программа позволит некоторым пилотам и вторым пилотам, выполняющим коммерческие воздушные перевозки, остаться на летной работе после достижения ими 60-летнего возраста, но при условии строгого контроля за физическим и психическим состоянием их здоровья и способностью эксплуатировать технику, хотя выполнять полеты они смогут только в пределах территории Аргентинской Республики и пилотировать только те воздушные суда, которые зарегистрированы в этом государстве.
- В июле 1997 года вышеуказанный Стандарт был изменен и введено в действие правило, допускающее исключения в отношении ограничений, касающихся пилотов/вторых пилотов, зарегистрированных в данной программе, в частности в отношении эксплуатации воздушных судов, включенных в регистр Аргентины, но только в пределах национального воздушного пространства, если имеется разрешение государства отправления и/или если существуют двусторонние соглашения или соглашения на взаимной основе с другими авиационными администрациями, в которых используется подобное правило и в аэропорты и воздушные пространства которых эти пилоты могут выполнять полеты.
- 2.3.1.3.2 10 часов самостоятельного налета по местным воздушным линиям.
- 2.3.2.1 При условии соблюдения требований, предусмотренных в пп. 1.2.5, 1.2.6 и 2.1, обладатели свидетельства пилота-любителя (самолет) имеют право выполнять перечисленные ниже функции, но не за вознаграждение:
- a) в качестве командира любого самолета, не выполняющего полеты с целью получения доходов. Для приобретения права на перевозку пассажиров в дневное время они должны после получения свидетельства налетать 25 часов в качестве пилота и пройти проверку под контролем квалифицированного инструктора в полете длительностью не менее 30 мин и с тремя посадками.
 - b) Прежде чем выполнить ночной полет по местной воздушной линии, они должны успешно закончить курс подготовки по утвержденной программе для получения квалификационной отметки о праве на выполнение ночных полетов по местным воздушным линиям, в рамках которой предусматривается:
 - 1) 10 часов налета по приборам или 5 часов налета по приборам со шторками и 5 часов наземной тренировки по приборам и
 - 2) 10 часов налета по приборам по местным воздушным линиям, из них 5 часов полетов с инструктором и 5 часов самостоятельно.

- 2.4.1.2 Требуется, чтобы кандидат успешно закончил обучение по основной программе среднего учебного заведения или эквивалентное учебное заведение, утвержденное компетентным полномочным органом, и закончил утвержденный курс подготовки пилотов коммерческой авиации (самолет).
- 2.4.1.3.1 Для получения свидетельства пилота коммерческой авиации необходимо успешно закончить курс подготовки по утвержденной программе и иметь следующий летный опыт:
- Требуется налетать 200 часов после получения свидетельства пилота-любителя (самолет), из которых:
- 120 часов в качестве командира воздушного судна, из которых по меньшей мере 80 часов по маршрутам;
 - 10 часов по приборам (со штурками) или 5 часов по приборам (со штурками) и 5 часов наземной тренировки приборам;
 - 10 часов в ночное время, из которых 5 часов с инструктором и 5 часов самостоятельно, и выполнить по меньшей мере 10 посадок.
- Остальное время из требуемых двухсот часов (200) может быть налет в качестве командира воздушного судна или пилота под руководством инструктора-пилота.
- 2.4.2.1
- a) Выполнять функции командира воздушного судна при осуществлении коммерческих полетов на воздушном судне, чей вес не превышает 5700 кг.
 - b) Выполнять функции второго пилота на самолетах, выполняющих коммерческие полеты, для эксплуатации которых необходим второй пилот или его присутствие необходимо для выполнения конкретного полета при условии, что он (она) имеет надлежащую квалификацию.
 - c) Выполнять функции командира воздушного судна на самолетах, вес которых превышает 5700 кг, выполняющих некоммерческие полеты при условии, что он (она) имеет квалификационную отметку о допуске к выполнению полетов на соответствующем воздушном судне.
- 2.5.1.2 Требуется, чтобы кандидат успешно закончил среднее учебное заведение или эквивалентное ему заведение, утвержденное компетентным полномочным органом.
- 2.5.1.3.1 Не менее 1500 часов налета после получения им (ею) свидетельства пилота-любителя (самолет), в том числе:
- a) не менее 800 часов в качестве командира воздушного судна, из которых:
 - 200 часов, выполняя полеты по маршрутам;
 - 100 часов, выполняя полеты в ночное время, включая 25 часов, выполняя полеты по маршрутам в ночное время. Если кандидат выполняет функции второго пилота, то эти часы увеличиваются в два раза;
 - 25 часов, выполняя полеты по приборам (ПМУ), а если кандидат выполняет функции второго пилота, то этот налет увеличивается в два раза.
 - b) 65 часов, выполняя полеты по приборам, а если кандидат выполняет функции второго пилота, то этот налет увеличивается в два раза.
- Остальной налет из указанных выше требуемых 1500 часов может быть в качестве второго пилота или пилота под руководством пилота-инструктора.
- 2.7.1.3.2 Кандидат в ходе обучения налетал самостоятельно не менее 10 часов по местным линиям.
- 2.8.1.2 Требуется, чтобы кандидат успешно закончил основную программу среднего учебного заведения, утвержденного компетентным полномочным органом, и успешно закончил утвержденный курс подготовки пилотов коммерческой авиации (вертолеты).

- 2.8.1.3 Требуется наличие следующего опыта:
- 60 часов налета в качестве командира вертолета, из них 10 часов полетов по маршрутам;
 - 10 часов налета по приборам с опущенной шторкой или 5 часов налета по приборам с опущенной шторкой и 5 часов наземной тренировки по приборам;
 - 3 часа налета в ночное время на вертолете с двойным управлением, включая выполнение 10 взлетов с набором каждый раз высоты 200 м.
- Остальное время налета, чтобы обеспечить наличие указанного выше в подпункте а) опыта, может быть в качестве командира вертолета или пилота под руководством пилота-инструктора.
- 2.9.1.3.1 Не менее 500 часов налета на вертолетах, из которых:
- не менее 300 часов в качестве командира вертолета;
 - 100 часов налета, выполняя полеты по маршрутам в качестве командира вертолета, включая не менее 15 часов налета по маршрутам в ночное время;
 - 50 часов налета по приборам на вертолете в реальных или имитируемых условиях, из которых не более 20 часов может быть время наземной тренировки на вертолете.
- Остальное время налета, чтобы обеспечить наличие указанного выше в п. 1 500 часов налета, может быть в качестве второго пилота воздушного судна, для эксплуатации которого необходим второй пилот или в качестве пилота под руководством пилота-инструктора.
- Ни один из кандидатов не выполняет функций командира вертолета при выполнении транспортных работ с грузом на внешней подвеске без прохождения соответствующей подготовки под руководством квалифицированного летного инструктора (вертолет), который затем делает соответствующую запись о готовности кандидата к выполнению таких работ в его (ее) летной книжке.
- 2.11 Свидетельство пилота-инструктора выдается с квалификационной отметкой или квалификационными отметками о допуске к полетам на соответствующей категории воздушных судов (самолет, вертолет, планер, летный аппарат легче воздуха и т. д.)
- 2.12.1.2 Кандидат успешно завершил обучение по основной программе, а также успешно закончил утвержденный курс подготовки пилотов-планеристов.
- 2.12.1.3
- Кандидат имеет не менее 12 часов учебного налета, из которых 9 часов на планере с двойным управлением и 3 часа при выполнении полетов по местным линиям.
 - Если кандидат имеет свидетельство пилота самолета или автожира, то количество часов с двойным управлением может быть уменьшено в зависимости от его квалификации и опыта, которые необходимы в каждом случае.
- 2.13.1.1 Кандидату на получение свидетельства пилота-любителя летного аппарата легче воздуха должно быть не менее 17 лет.
- 2.13.1.2 Кандидат успешно завершил обучение по основной программе, а также утвержденный учебный курс подготовки пилотов летных аппаратов легче воздуха.
- 2.13.1.3
- Если обучение проводится на свободном аэростате, то не менее 10 часов налета с выполнением 6 наборов высоты, из которых:
 - 2 набора высоты длительностью не менее одного часа каждый, если это выполнялось на наполненном газом свободном аэростате, или

- 2 набора высоты длительностью не менее 30 мин, если это выполнялось на наполненном горячим воздухом свободном аэростате;
 - 1 набор высоты под контролем инструктора до высоты 1500 м относительно земли, если это выполнялось на наполненном газом свободном аэростате, или
 - 1 набор высоты под контролем до 1000 м относительно земли, если это выполнялось на наполненном горячим воздухом аэростате;
 - 1 набор высоты, во время которого кандидат был единственным, кто находился на свободном аэростате.
- b) Если обучение проводилось на управляемом аэростате (дирижабле), то 50 часов полета, включая:
- 5 часов полета в качестве командира; и
 - 5 часов полета с применением основ навигации.

2.13.2.1

Свидетельство пилота-любителя летательного аппарата легче воздуха дает право его обладателю выполнять функции командира летного аппарата легче воздуха той категории и типа, которые указаны в его свидетельстве. Право заниматься перевозкой пассажиров не представляется до тех пор, пока:

- a) обладатель квалификационной отметки о допуске к полетам на свободном аэростате не налетает:
- 5 часов и не выполнит не менее 8 наборов высоты после получения им свидетельства и не пройдет проверки инструктором, имеющим надлежащую квалификацию, который делает после этого соответствующую запись в летной книжке кандидата.
- b) Обладатель квалификационной отметки о допуске к полетам на управляемом аэростате (дирижабль) не налетает:
- 15 часов после получения им его свидетельства и не пройдет летной проверки инструктором, имеющим надлежащую квалификацию, который делает после этого соответствующую запись в летной книжке кандидата.

Обладатели свидетельства пилота-любителя летательного аппарата легче воздуха не получают оплаты за свои услуги ни сами лично, ни для третьих сторон.

Глава 3

3.3.1.1

Быть совершеннолетним.

3.3.1.2

Кандидат имеет свидетельство инженера по техническому обслуживанию воздушных судов и успешно завершил основную программу среднего учебного заведения или эквивалентного ему учебного заведения, утвержденного компетентным полномочным органом, или:

- a) имеет свидетельство инженера по техническому обслуживанию с квалификационной отметкой о допуске к обслуживанию воздушных судов категории "С";
- b) имеет свидетельство линейного пилота авиакомпании (самолет); или
- c) имеет сертификат авиационного техника, выданный одним из утвержденных официальных учебных заведений, или
- d) имеет степень авиационного инженера и
- e) отвечает требованиям, установленным для кандидатов на обучение на утвержденном курсе подготовки бортиженеров.

- 3.3.1.3 Кандидат имеет следующий опыт:
- а) 100 часов учебного налета на воздушном судне, для эксплуатации которого необходим бортиженер, под контролем лица, имеющего свидетельство бортмеханика или бортиженера, или
 - 1) 50 часов подготовки в условиях, указанных выше в п. а), и 50 часов налета на тренажере соответствующего типа воздушного судна, или
 - 2) если это связано с получением свидетельства линейного пилота авиакомпании (самолет), то налет составляет не менее 250 часов в качестве командира воздушного судна или 500 часов в качестве второго пилота на воздушном судне, для эксплуатации которого необходим бортиженер.
- 3.3.1.3.1 Не менее 50 часов тренировочного налета на воздушном судне, для эксплуатации которого требуется бортиженер, под контролем лица, имеющего свидетельство бортиженера.
- 3.3.1.5 Срок действия медицинского заключения о годности по состоянию здоровья составляет 1 год.
- 3.4 Авиационные полномочные органы Аргентины не выдают такого свидетельства.
- Глава 4**
- 4.2 Свидетельство инженера по техническому обслуживанию воздушных судов выдается после успешного завершения кандидатом утвержденного учебного курса подготовки инженеров по техническому обслуживанию воздушных судов длительностью по меньшей мере 3 года, после чего ему может быть выдано свидетельство трех категорий, а именно: "А", "В" и "С", владельцам которых предоставляются различные права.
- Срок действия медицинского заключения о годности по состоянию здоровья составляет 3 года.
- 4.3.1.1 Быть совершеннолетним.
- 4.3.1.2 Кандидат успешно завершил основную программу среднего учебного заведения или эквивалентного ему учебного заведения, утвержденного компетентным полномочным органом, а также соответствующий утвержденный учебный курс подготовки диспетчеров УВД.
- 4.3.1.4 Срок действия медицинского заключения о годности по состоянию здоровья составляет один год.
- 4.6 В Аргентинской Республике такое свидетельство выдается.
- 4.6.1.2 Быть совершеннолетним.
- 4.6.1.3 Кандидат успешно завершил обучение по основной программе и утвержденный учебный курс подготовки оператора авиационной станции. Срок действия медицинского заключения о годности по состоянию здоровья составляет 3 года.
-

Глава 2

2.10

Если поступает соответствующая просьба, то Бахрейн соглашается, что в его аэропорты будут выполнять международные воздушные перевозки/коммерческие полеты пилоты других Договаривающихся государств, возраст которых более 60 лет, вплоть до достижения ими возрастного ограничения, установленного соответствующим государством регистрации, которое уведомило ИКАО о существующем различии с ее требованием, но максимально до возраста 65 лет и при условии, что возраст другого пилота менее 60 лет.

Глава 1

1.2, примечание 2 В Республике Беларусь специалистам гражданской авиации в зависимости от уровня теоретической подготовки, практических навыков и опыта работы выдаются свидетельства с присвоением соответствующего класса:

- пилотам (третий, второй и первый классы);
- штурманам (третий, второй и первый классы);
- бортинженерам (бортмеханикам) (третий, второй и первый классы);
- бортрадистам (третий, второй и первый классы);
- диспетчерам УВД (третий, второй и первый классы);
- инженерам (техникам) (третий, второй и первый классы);

Высшим является первый класс.

Дополнительно выдаются свидетельства бортпроводникам, бортоператорам и инструкторам парашютной службы.

Свидетельство пилота (первого класса) выдается пилотам (второго класса) при условии выполнения установленных требований и успешного прохождения проверки профессиональных знаний и умений.

1.2.5.2.1 Для пилотов старше 40 лет интервал 12 месяцев не сокращается.

Глава 2

2.1.9 При выдаче свидетельства пилотам при присвоении им более высокого класса учитывается летный опыт:

- общий безаварийный налет, независимо от того, в какой должности (командир воздушного судна или второй пилот) он выполнял полеты;
- общий самостоятельный налет в должности командира воздушного судна;
- самостоятельный налет в должности командира воздушного судна ночью.

2.1.10 Предельный возраст не ограничивает права обладателя свидетельства при выполнении функций командира воздушного судна или второго пилота.

2.4 Соответствует свидетельству пилота третьего класса, который присваивается после окончания летного учебного заведения. Требования по возрасту, знаниям, опыту и умениям не ниже требований, предъявляемых при выдаче свидетельства пилота коммерческой авиации. В свидетельство вносится отметка о классе свидетельства, виде и классе воздушного судна.

2.5 Соответствует классификации пилота второго класса. В свидетельство пилота вносятся отметки о присвоении класса (второй класс), типе и классе воздушного судна. При выдаче свидетельства пилота первого класса требования по опыту превышают требования, предъявляемые при выдаче свидетельства линейного пилота авиакомпании.

2.5.1 Минимальный возраст – 18 лет.

Глава 3

3.2.1.3.1 Кандидат, успешно закончивший учебное заведение по утвержденной программе подготовки штурмана, получает свидетельство штурмана.

3.3.1.3.1 Кандидат, закончивший обучение по утвержденной программе бортинженера, получает свидетельство бортинженера.

- 3.4 Предусмотрена выдача свидетельств бортрадиста. Требования, предусмотренные при выдаче свидетельств, соответствуют требованиям п. 3.3 Приложения 1 (восьмое издание). Свидетельство бортрадиста-телефониста не выдается.
-

Глава 1

1.2.4.4 Не выполняется.



Глава 4

Перечисленные в этой главе свидетельства в Бельгии не выдаются.

Глава 2

- 2.1.5.2 c) Не выполняется требование о том, чтобы знания обладателя свидетельства пилота коммерческой авиации отвечали требованиям к знаниям линейного пилота авиакомпании при получении им квалификационной отметки о допуске к полетам на самолетах, эксплуатируемых экипажем из нескольких человек.
- 2.1.6 Требование об использовании комплексного пилотажного тренажера для проверки профессиональных навыков не выполняется.
- 2.1.9.2 Положение об ограничении времени налета, которое может засчитываться второму пилоту при получении свидетельства более высокого класса, не выполняется.
- 2.3.1.2 g) Требования о наличии знаний в области возможностей и ограничений человека не выполняются.
- 2.3.1.4 Требования к летной подготовке не выполняются.
- 2.4.1.2 i) Требования о наличии знаний в области возможностей и ограничений человека не выполняются.
- 2.4.1.3.1 Правило № 5, п. 2.8.1.4. В правиле указывается, что опыт кандидата на получение свидетельства коммерческого пилота (CPL) составляет 150/100 часов, что меньше указанного в Приложении 1 опыта (200/150 часов).
- 2.4.1.4 Требования к летной подготовке не выполняются.
- 2.4.2 Правило № 5, пп. 2.8.2 и 2.11.2. Разграничительной линией между правами обладателя свидетельства коммерческого пилота и обладателя свидетельства линейного пилота авиакомпании служит максимальная взлетная масса воздушного судна в 5700 кг, а не количество членов экипажа, как это предусматривается в действующем издании Приложения 1.
- 2.5.1.2.k)
2.6.1.1 f) Требования о наличии знаний в области возможностей человека и ограничений не выполняются.
- 2.6.1.3 Требования к летной подготовке не выполняются.
- 2.7.1.2 g) Требования о наличии знаний в области возможностей человека и ограничений не выполняются.
- 2.7.1.4 Требования к летной подготовке не выполняются.
- 2.8.1.2 l) Требования о наличии знаний в области возможностей человека и ограничений не выполняются.
- 2.8.1.4 Требования к летной подготовке не выполняются.
- 2.8.2 Правило № 5, пп. 2.8.2 и 2.11.2. Разграничительной линией между правами обладателя свидетельства коммерческого пилота и обладателя свидетельства линейного пилота авиакомпании служит максимальная взлетная масса воздушного судна в 5700 кг, а не количество членов экипажа, как это предусматривается в действующем издании Приложения 1.
- 2.9.1.2 k)
2.101.1 f) Требования о наличии знаний в области возможностей человека и ограничений не выполняются.
- 2.10.1.3 Требования к летной подготовке не выполняются.
- 2.12.1.2 g)
2.13.1.2 h) Требования о наличии знаний в области возможностей человека и ограничений не выполняются.

Глава 2

2.1.10

Обладатель свидетельства пилота не выполняет функции командира воздушного судна, осуществляющего регулярные международные воздушные перевозки или нерегулярные международные воздушные перевозки, за вознаграждение или по найму, если ему исполнилось 60 лет, за исключением случаев, когда полеты выполняются в другие Договаривающиеся государства, которые не ограничивают права пилотов, которым исполнилось 60 лет.

Обладатель свидетельства пилота может выполнять функции второго пилота воздушного судна, осуществляющего регулярные международные воздушные перевозки, за вознаграждение или по найму, даже если ему (ей) уже исполнилось 60 лет.

Примечание. Национальными правилами, действующими в Бразилии, не ограничиваются права пилотов, выполняющих внутренние воздушные перевозки, даже если им уже исполнилось 60 лет.

Глава 1

1.2.2.2* Не выполняется.

1.2.4.4.2* Не выполняется.

Глава 2

- 2.1.10 В действующем в Германии порядке эксплуатации воздушных судов есть положение о том, что эксплуатантам воздушных судов не рекомендуется принимать на работу в качестве членов экипажа лица, которым исполнилось 60 лет.

Глава 4

- 4.3.1 В соответствии с действующими в Германии правилами свидетельство диспетчера УВД выдается без каких-либо квалификационных отметок после успешного прохождения кандидатом заключительной проверки теоретических знаний и практических навыков. Это первоначальное свидетельство диспетчера УВД дает кандидату право работать в качестве диспетчера УВД, но только под контролем, и срок действия такого свидетельства заканчивается через 12 месяцев, если кандидат не получил по крайней мере одну из квалификационных отметок диспетчера.
-

Глава 4

- 4.3.1.4 Соблюдается только в отношении кандидатов на получение первоначального свидетельства и при продлении срока действия квалификационной отметки диспетчера аэродрома.
- 4.4.1.1 а) Отметка диспетчера радиолокационного контроля аэродрома (дополнительная квалификационная отметка).
- 4.4.2.1 с) Квалификационная отметка диспетчера радиолокационного контроля аэродрома (дополнительная отметка). Кандидат отвечает требованиям, указанным в п. 4.4.2.1 а), а также всем другим требованиям, перечисленным в этом подпункте.
- 4.4.2.2.1 б) Квалификационная отметка диспетчера радиолокационного контроля аэродрома. Действуют те требования, которые указаны в этом подпункте.

Глава 6

- 6.1.1 с) Выполняется только в отношении кандидатов на получение первоначального свидетельства и при продлении срока действия квалификационной отметки диспетчера аэродрома.
- 6.2.2 При наличии у кандидата опухоли головного мозга (доброкачественной или злокачественной) он признается негодным к полетам, даже если опухоль была удалена хирургическим путем.
- 6.3.2.5 Если кандидат перенес хирургическую операцию с наложением анастомоза или имел в своей жизни зарегистрированный случай коронарной недостаточности (стенокардия), что установлено во время проверки сердечно-сосудистой системы, которая вполне может стать причиной инфаркта миокарда, то он признается непригодным к полетам.
- 6.3.3 При наличии у кандидата гетерофории она не должна быть более гипер – 1 pd, Eso – 10 pd.
- 6.5.1 Выполняется только в отношении кандидатов на получение первоначального свидетельства или при продлении срока действия квалификационной отметки диспетчера аэродрома.
-

Глава 1

- 1.2.5.2 Согласно действующим в Дании требованиям предусматривается, что период представления заключения о годности по состоянию здоровья составляет 5 лет, пока обладателю свидетельства не исполнится 30 лет.

Глава 2

- 2.1.10 Согласно действующим в Дании требованиям предусматривается следующее:
- a) Возраст 60–64 года. Обладатель свидетельства пилота, которому исполнилось 60 лет, больше не выполняет функции пилота воздушного судна, выполняющего коммерческие воздушные перевозки, за исключением случаев, когда он:
 - 1) является членом летного экипажа, состоящего из нескольких пилотов, и при условии, что
 - 2) такой обладатель свидетельства является единственным пилотом летного экипажа, которому исполнилось 60 лет.
 - b) Возраст 65 лет. Обладатель свидетельства пилота, которому исполнилось 65 лет, больше не выполняет функции пилота воздушного судна, выполняющего коммерческие воздушные перевозки.

Глава 3

- 3.2 Такое свидетельство не выдается.

Глава 5

- 5.1.1 В графе V "Адрес" свидетельств, выдаваемых после 1 июля 1999 года, указывается "Ведомство гражданской авиации – Дания", в котором хранится информация о последних адресах обладателей свидетельств.
-

Глава 2

Действующие требования к знаниям пилота-любителя, пилота коммерческой авиации, линейного пилота авиакомпании и кандидата на получение квалификационной отметки о допуске к выполнению полетов по приборам не включают все предусмотренные в этом отношении в Приложении 1 требования.

2.1.5.2 В действующих правилах нет требования о присвоении квалификационной отметки о типе пилотам воздушного судна, для эксплуатации которого нужен экипаж в составе нескольких пилотов.

2.3.1.3.2 Согласно действующим требованиям самостоятельный налет по маршрутам кандидата на получение свидетельства пилота-любителя должен составлять 3 часа.

2.3.2 Не существует запрета на то, чтобы пилот-любитель получал вознаграждение за свой труд.

2.4.2 Права на выполнение функций командира воздушного судна обладателями свидетельства пилота коммерческой авиации и свидетельства линейного пилота авиакомпании до сих пор различаются в зависимости от максимальной взлетной массы воздушного судна, а не от численности экипажа.

2.5.1.3.1 Летный опыт кандидата на получение свидетельства линейного пилота авиакомпании составляет 1200 часов.

2.7.2 Не существует запрета на то, чтобы пилот-любитель получал вознаграждение за свой труд.

2.8.2 Права на выполнение функций командира воздушного судна обладателями свидетельства коммерческой авиации и свидетельства линейного пилота авиакомпании до сих пор различаются в зависимости от максимальной взлетной массы воздушного судна, а не от численности экипажа.

Глава 3

3.3.1.3.1 Летный опыт кандидата на получение свидетельства бортинженера составляет 50 часов.

Глава 4

4.1.1 Не существует требований к знаниям, умениям и опыту кандидатов на получение свидетельства диспетчера УВД.

Глава 6

В требования к состоянию здоровья, содержащиеся в правилах, не вносились какие-либо изменения с целью отразить поправки, которые были внесены в SARPS главы 6 Приложения 1 после принятия поправки 157. Последние такие изменения вносились в то издание Приложения 1, которое предшествовало изданию 1982 года.

Глава 2

2.1.10

В нашей стране этот вопрос решается следующим образом:

- a) по достижении 60 лет пилот перестает выполнять функции пилота воздушного судна, выполняющего международные коммерческие воздушные перевозки, за исключением случаев, когда он является членом экипажа, состоящего из нескольких пилотов и при условии, что в этом экипаже нет других пилотов, которым исполнилось 60 лет; и
 - b) по достижении возраста 65 лет пилоту больше не разрешается выполнять функции пилота воздушного судна, выполняющего коммерческие воздушные перевозки.
-

Глава 2

- 2.5.1.5.1 Проверки профессиональных навыков кандидата на получение свидетельства линейного пилота
2.9.1.5.1 авиакомпании (самолеты и вертолеты) могут проводиться на воздушном судне с одним двигателем.

Глава 4

- 4.3 Диспетчеры УВД входят в штат сотрудников полномочного органа аэропортов Индии (ААИ), который является предприятием государственного сектора. Они отвечают всем требованиям Приложения 1, за исключением того, что:
- 1) их медицинское освидетельствование проводится только тогда, когда их первый раз принимают на работу; и
 - 2) свидетельства им не выдаются.
- 4.5 В настоящее время авиационные диспетчеры утверждаются приказом генерального директора ведомства гражданской авиации после завершения ими утвержденного учебного курса и подтверждения соответствия требованиям Приложения 1. Никаких свидетельств при этом им не выдается.
-

Глава 1

1.2.2 Для признания иностранного свидетельства действительным его обладатель должен сдать устный экзамен и необходимо пройти проверку техники пилотирования.

1.2.5.2 6 месяцев для свидетельства старшего пилота коммерческой авиации (самолет).

6 месяцев для свидетельства линейного пилота авиакомпании (самолет и вертолет).

Глава 2

2.1.10 Любой пилот (командир воздушного судна или второй пилот) воздушного судна, выполняющего регулярно международные воздушные перевозки или нерегулярные международные воздушные перевозки за вознаграждение или по найму, после достижения возраста 60 лет может продолжать выполнять функции командира воздушного судна или второго пилота до достижения 61 года при условии, что:

а) он (она) проходит медицинское освидетельствование по крайней мере каждые четыре месяца;

б) возраст второго пилота, выполняющего вместе с ним полеты, менее 60 лет.

Это право аннулируется, если возникают какие-либо проблемы со здоровьем, психикой или в связи с особенностями эксплуатации воздушного судна.

2.3.1.1, 2.7.1.1
2.8.1.1, 2.9.1.1 Кандидат не моложе 18 лет.

Глава 1

1.2.5.2 В национальных требованиях предусматривается, что до тех пор, пока пилоту не исполнится 30 лет, заключение о годности по состоянию здоровья представляется им по истечении 5 лет.

Глава 2

2.1.10 В национальных требованиях предусматривается следующее:

- a) Возраст 60–64 года. Владелец свидетельства пилота, которому исполнилось 60 лет, больше не выполняет функции пилота воздушного судна, выполняющего коммерческие воздушные перевозки, за исключением случаев, когда:
 - 1) он является членом экипажа, состоящего из нескольких пилотов, и при условии, что
 - 2) такой владелец свидетельства является единственным пилотом среди членов летного экипажа, которому исполнилось 60 лет.
- b) Возраст 65 лет. Владелец свидетельства пилота, которому исполнилось 65 лет, больше не выполняет функции пилота воздушного судна, выполняющего коммерческие воздушные перевозки.

Глава 1

Свидетельства старшего пилота коммерческой авиации и бортрадиста продолжают действовать в Испании при наличии некоторых условий и их обладателям предоставляются те же права, как и предусматривалось раньше до их исключения из Приложения 1.

Существует система выдачи свидетельств техникам по техническому обслуживанию воздушных судов, в рамках которых проводится оценка и проверка опыта кандидатов и, кроме того, действует параллельная система выдачи разрешений персоналу по техническому обслуживанию, которая является частью утвержденной организации по техническому обслуживанию.

- 1.2.5 Для продления действительности свидетельства необходимо подтвердить наличие минимального опыта за последние 12 месяцев или 24 месяца.
- Для продления действительности квалификационной отметки о праве на полеты по приборам (самолеты и вертолеты) необходимо подтвердить четырехчасовой налет по ППП за последние 12 месяцев.
- 1.2.5.2.1 Когда обладателями свидетельства бортинженера являются лица старше 40 лет, интервал в 12 месяцев, установленный в п. 1.2.5.2, следует сократить до 6 месяцев.
- 1.2.5.2.2* Когда обладателем свидетельства является лицо старше 40 лет, срок 24 месяца, установленный для свидетельства пилота-любителя, пилота-планериста и пилота свободного аэростата, сокращается до 12 месяцев, а срок 12 месяцев, установленный для свидетельства коммерческого пилота, сокращается до 6 месяцев.
- 1.2.5.2.3 В Испании не существует положения в отношении каких-либо условий, при которых медицинский осмотр может быть отсрочен.

Глава 2

- 2.1.3.2 В Испании существует требование в отношении квалификационной отметки о типе для пилотов-любителей воздушных судов с максимально допустимой взлетной массой более 1500 кг.
- 2.1.5.2 В Испании устанавливаются дополнительные требования в отношении получения первой квалификационной отметки о типе.
- 2.1.8.1 c) Получение от Договаривающегося государства, выдавшего свидетельство, специального разрешения на проведение летной подготовки не предусмотрено.
- 2.1.9.3 Данное положение не предусмотрено. Вместо него существует правило, в соответствии с которым полетное время второго пилота, выполняющего коммерческие воздушные перевозки, засчитывается из расчета 75% от общего полетного времени, за исключением стажеровочных полетов по трассам, когда засчитывается 50%, а также полетов, которые разрешено выполнять расширенным экипажем с двумя вторыми пилотами, когда засчитывается 25%.
- 2.1.10 Обладатели свидетельств, которые достигли 60-летнего возраста, не допускаются к выполнению функций вторых пилотов, занятых в коммерческих воздушных перевозках.
- 2.2.1 Для получения соответствующего удостоверения пилоты-курсанты должны подтвердить, что:
- a) они зачислены в авиационное училище, осуществляющее соответствующую подготовку;
 - b) они имеют медицинское заключение соответствующего класса для получения желаемой ими квалификации.
- 2.4.1 Существуют также требования к общеобразовательной подготовке.

- 2.4.1.3.1.1 d) Если предполагается осуществление прав пилота коммерческой авиации ночью (самолет), то 5 часов в ночное время, включая выполнение 5 взлетов и 5 посадок в **качестве командира воздушного судна**.
- 2.5.1 Существуют также требования к общеобразовательной подготовке.
- 2.7.2.1 Владелец свидетельства пилота-любителя (вертолет) имеет право выполнять функции командира или второго пилота любого вертолета, выполняющего некоммерческие полеты.
- 2.8.1 Существуют также требования к общеобразовательной подготовке.
- 2.8.1.3.1.1 d) Если предполагается осуществление прав свидетельства пилота коммерческой авиации (вертолет), то 5 часов в ночное время, включая выполнение 5 схем взлетов и 5 схем посадок в **качестве командира воздушного судна**.
- 2.9.1 Существуют также требования к общеобразовательной подготовке.
- 2.11.1.2 Требуется не менее 200 часов налета в качестве командира воздушного судна определенного класса и/или определенной категории и в полетных условиях, в которых пилот намерен проводить летную подготовку.
- Глава 4**
- 4.3 В настоящее время осуществляются подготовительные мероприятия, связанные с введением свидетельства диспетчера УВД.
- 4.3.1 Кроме изложенных в этом пункте требований в Испании требуется, чтобы кандидаты на получение свидетельства диспетчера УВД имели университетскую степень "diplomado" или "licenciado" или успешно закончили первый полный год высшего курса университета.
- Кроме того, кандидаты должны продемонстрировать свободное владение устным и письменным английским языком и при этом не испытывать каких-либо затруднений в устной речи, которые могли бы оказать неблагоприятное воздействие на ведение ими радиообмена.
- 4.4.1.1 В Испании не выдается квалификационная отметка диспетчера радиолокационного контроля точного захода на посадку.
- 4.4.2.2.1 b) 3) Даже если такой опыт сочетается с опытом, который необходим для получения свидетельства, тем не менее в любом случае кандидат должен в течение не менее трех месяцев пройти стажировку под контролем.
- 4.5 В Испании не выдается свидетельство сотрудника по обеспечению полетов/диспетчера.
- 4.6 Положение о выдаче свидетельства оператора авиационной станции в Испании не выполняется.

Глава 2

- 2.5.1.1 В Канаде не требуется, чтобы кандидат на получение свидетельства линейного пилота авиакомпании демонстрировал свои умения на самолете, для эксплуатации которого нужен экипаж в составе нескольких пилотов.
- 2.6.1.5.1 Обладателям квалификационной отметки о праве на выполнение полетов по приборам нет необходимости иметь медицинское заключение первого класса.
- 2.10.1.5 Обладателям квалификационной отметки о праве на выполнение полетов по приборам не требуется иметь медицинское заключение первого класса.
- 3.3.1.3 В Канаде кандидату на получение свидетельства бортинженера засчитывается в качестве налета 50 часов, если он до этого работал инженером по техническому обслуживанию.
-

Глава 2

1.2.5.2.2* Не существует такого положения в отношении свидетельства пилота. Для всех обладателей свидетельств диспетчера УВД установлен единый срок 24 месяца прохождения медицинского освидетельствования.

Глава 2

2.1.9.2 Обладатель свидетельства имеет право на то, чтобы при определении общего времени полета, которое необходимо для получения свидетельства пилота более высокого класса, ему было засчитано все время полета в качестве второго пилота.

2.4.2.1 Не существует отдельного положения о том, что обладатель свидетельства пилота коммерческой авиации (самолет) имеет право выполнять функции командира воздушного судна, выполняющего коммерческие воздушные перевозки, на любом самолете, который сертифицирован для эксплуатации одним пилотом.

2.7.1.3.2 Кандидату требуется иметь три часа самостоятельного полета по маршрутам.

2.8.1.3.1.1 c) Не существует отдельного положения о том, что кандидат должен иметь 10 часов учебного полета на вертолете по приборам, из которых не более 5 часов может составлять время наземной тренировки по приборам.

2.8.1.4.1 g) Не существует определенного положения о том, что кандидат на получение свидетельства пилота коммерческой авиации (CPL) (вертолет) должен иметь опыт полетов в режиме висения за пределами влияния земли:

– полеты с грузом на внешней подвеске.

2.12.1.2.1* Не существует положения о том, что кандидат должен демонстрировать уровень знаний, соответствующий правам, которые предоставляются обладателю свидетельства пилота планеров в таких областях, как правила ведения радиотелефонной связи и фразеология в процессе выполнения полетов по ПВП, а также знание действий, предпринимаемых при потере связи.

2.12.1.3.2 Не существует положения о том, что кандидат должен приобрести под соответствующим контролем опыт эксплуатации планеров в следующих областях:

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

d) управление планером с помощью внешних визуальных ориентиров;

h) полеты по маршруту с помощью визуальных ориентиров и методов счисления пути.

2.12.2.2* Не существует положения о том, что обладатель свидетельства пилота планеров должен иметь полет не менее 10 часов в качестве пилота планера, если предполагается, что он будет осуществлять перевозки пассажиров.

2.13.1.2.1* Не существует положения о том, что кандидат должен продемонстрировать уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота свободного аэростата в таких областях, как правила ведения радиотелефонной связи и фразеология, необходимые для выполнения полетов по ПВП и знания, которые предпринимаются в случае потери связи.

2.13.1.3.2 f) Не существует отдельного положения о том, чтобы кандидат накопил под соответствующим контролем опыт эксплуатации свободных аэростатов при выполнении полетов по маршруту с помощью визуальных ориентиров и методов счисления пути.

- 12.13.1.3.3
2.13.2.2 Не существует положения о том, что если права, предоставляемые таким свидетельством, должны осуществляться в ночное время, то кандидат должен накопить под соответствующим контролем опыт эксплуатации аэростата во время ночных полетов.

Глава 3

- 3.2.1.2 Не существует положения о том, чтобы кандидат продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым владельцу свидетельства штурмана, в следующих областях:

Летные характеристики и планирование

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

Основы полета

- o) основы полета;

Радиотелефония

- p) правила ведения радиотелефонной связи и фразеология.

- 3.3.1.2 Не существует положения о том, чтобы кандидат продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым владельцу свидетельства бортиженера в следующей области:

Радиотелефония

- t) правила ведения радиотелефонной связи и фразеология.

- 3.3.1.2.1 a)* Не существует положения о том, что кандидат должен продемонстрировать уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым владельцу свидетельства бортиженера в следующих областях: основы навигации, принцип работы и эксплуатация автономных систем.

Глава 4

- 4.2.1.2 Не существует положения о том, чтобы кандидат продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым владельцу свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и его обязанностям, в следующей области:

Возможности и ограничения человека

- e) Возможности и ограничения человека применительно к обязанностям владельца свидетельства специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов.

- 4.3.1.1 Кандидат на получение свидетельства диспетчера УВД не должен быть моложе 20 лет.

- 4.4.2.2.1 c) Не существует соответствующего положения, так как точные заходы на посадку еще не выполняются.

*Рекомендуемая практика.

Глава 2

- 2.3.1.3.2 По причине ограничения географического характера невозможно выполнить даже один полет по маршруту протяженностью не менее 270 км (150 м. миль) с посадкой до полной остановки воздушного судна на двух различных аэродромах. Поэтому при первоначальной выдаче свидетельства в нем делается следующая отметка: "Обладатель не отвечает требованию к опыту в отношении выполнения самостоятельных полетов по маршрутам, содержащемуся в п. 2.3.1.3.2 Приложения 1 к Конвенции о международной гражданской авиации".

Глава 4

- 4.5 Свидетельства сотрудника по обеспечению полетов/авиационного диспетчера не выдаются.

Глава 2

- 2.1.10 В отношении выдачи свидетельств пилотам установлены следующие ограничения по возрасту:
- пилоты не могут продолжать выполнять функции линейного пилота авиакомпании, если им исполнилось 60 лет;
 - пилоты коммерческой авиации, имеющие квалификационную отметку о типе, не могут продолжать выполнять функции командиров воздушного судна, если им исполнилось 60 лет; и
 - пилоты коммерческой авиации, имеющие квалификационную отметку о классе, больше не выполняют функции пилота после того, как исполнится 65 лет.

В отношении выдачи других свидетельств не установлено каких-либо ограничений по возрасту и они остаются действительными в течение всего срока действия заключений о годности по состоянию здоровья и соответствующей летной проверки в тех случаях, когда это требуется.

В тех случаях, когда ограничения по предельному возрасту установлены в отношении осуществления прав, предоставляемых согласно свидетельству, эти права соответственно изменяются или отменяются по достижении их обладателем установленного возраста.

- 2.5.1.3.1 Кандидат налетал на самолетах не менее:
- 100 часов в качестве командира воздушного судна;
 - 75 часов по приборам в ночное время;
 - 100 часов в ночное время.

- 2.6 Так как в соответствии с действующими в Колумбии авиационными правилами каждый пилот самолета обязательно проходит теоретическую и практическую подготовку и подтверждает свое соответствие другим требованиям, конкретно предъявляемым в связи с получением квалификационной отметки о праве на полеты по приборам, то обладатели свидетельств пилотов самолетов (пилоты-любители, пилоты коммерческой авиации и линейные пилоты авиакомпании) могут осуществлять свои права как при выполнении визуальных полетов (ПВП), так и при выполнении полетов по приборам (ППП), и соответствующие квалификационные отметки проставляются в их свидетельствах.

- 2.9 В Колумбии нет линейных пилотов авиакомпании, выполняющих полеты на вертолетах и поэтому такие свидетельства не выдаются.

Глава 3

- 3.3 В Колумбии "Licencia de Mécánico de a Bordo" (свидетельство бортмеханика) называется "Licencia de Ingeniero de Vuelo" (свидетельство бортинженера).

В Колумбии в разделе, касающемся свидетельств членов летного экипажа, кроме свидетельств пилотов, дополнительно к свидетельствам штурмана и бортинженера упоминаются свидетельства членов экипажа, занимающихся обслуживанием пассажиров (бортпроводники).

Глава 4

- 4.4.1.1 Кандидат на получение свидетельства диспетчера УВД должен быть не моложе 18 лет.

Глава 1

- 1.2, примечание 2 Свидетельство бортрадиста на Кубе не выдается.
- Кроме перечисленных свидетельств на Кубе выдаются следующие свидетельства:
- член экипажа, обслуживающий пассажиров (бортпроводник);
 - метеоролог класса I;
 - метеоролог класса III.
- 1.2.5.2 На Кубе предусматривается проведение медицинского освидетельствования каждые 12 месяцев для:
- диспетчеров УВД;
 - членов экипажа, обслуживающих пассажиров (бортпроводников);
 - метеорологов класса I;
 - метеорологов класса III;
 - операторов авиационных станций;
 - сотрудников по обеспечению полета.
- 1.2.5.2.1 Как только обладателю свидетельства пилота коммерческой авиации (самолет и вертолет), а также обладателям свидетельств бортинженеров и штурманов исполняется 40 лет, то согласно действующим на Кубе правилам интервал 12 месяцев, установленный для прохождения ими медицинского освидетельствования, сокращается до 6 месяцев.
- 1.2.5.2.2* После того как обладателю свидетельства пилота-любителя (самолет и вертолет), а также обладателям свидетельств пилотов-планеристов и пилотов свободного аэростата исполняется 40 лет, то согласно действующим на Кубе правилам интервал 24 месяца, установленный для прохождения ими медицинского освидетельствования, сокращается до 12 месяцев.
- 1.2.5.2.3 Медицинский осмотр может быть отсрочен на ограниченный период времени продолжительностью до:
- 3 месяца – для обладателей свидетельств (кроме членов экипажа);
 - 2 месяца – для обладателей свидетельств членов экипажа воздушного судна, которые обслуживают пассажиров; и
 - 1 месяц – для всех категорий пилотов.

Глава 2

- 2.1.10 Как только обладателям свидетельств исполняется 60 лет, то согласно действующим на Кубе правилам прекращается выдача свидетельств всем категориям пилотов, за исключением пилотов-любителей, а также свидетельств бортинженеров и штурманов.
- 2.2.3 Требуется наличие действующего медицинского заключения первого класса.
- 2.3.1.6 Требуется наличие действующего медицинского заключения первого класса.
- 2.7.1.1 Кандидат должен быть не моложе 18 лет.
- 2.11.1.2 Кандидат должен иметь 300 часов налета в качестве командира воздушного судна на том типе воздушного судна, на котором планируется проводить такое обучение.
- 2.12.1.5 Требуется наличие действующего медицинского заключения первого класса.

Глава 3

- 3.2.1 Кандидат должен быть не моложе 21 года.

Глава 4

- 4.1 На Кубе не выдается полномасштабная квалификационная отметка в отношении конкретного воздушного судна. У техников по техническому обслуживанию воздушных судов должно быть действующее медицинское заключение о годности по состоянию здоровья третьего класса.
- 4.3.1.4 Предусматривается наличие медицинского заключения о годности по состоянию здоровья первого класса.
- 4.5.1 Предусматривается наличие медицинского заключения о годности по состоянию здоровья третьего класса.
- 4.6.1 Для обладателей свидетельства метеоролога предусматривается наличие у них медицинского заключения о годности по состоянию здоровья третьего класса.

Глава 6

- 6.2.1 На Кубе кандидаты на получение авиационных свидетельств должны соответствовать следующим установленным антропометрическим размерам:
- Рост от 160–190 см для мужчин и 160–184 см для женщин, за исключением кандидатов на получение свидетельств диспетчера УВД и медицинского заключения третьего класса.
- Кандидаты не должны страдать чрезмерной полнотой. Вес кандидата должен быть пропорционален его росту и разрешаются максимальные и минимальные отклонения веса от идеального теоретического веса в пределах 5%.
-

Глава 1

1.2.2 Кыргызстанские специалисты гражданской авиации, в зависимости от уровня теоретической подготовки, практических навыков и профессионального опыта работы получают лицензии различных квалификаций:

- пилот (третий, второй и первый классы);
- штурман (третий, второй и первый классы),
- бортиженер (бортмеханик) (третий, второй и первый классы);
- диспетчер (третий, второй и первый классы);
- инженер (техник) (третий, второй и первый классы).

Высшим является первый класс. Пилотское свидетельство первого класса выдается пилотам второго класса при условии их соответствия установленным требованиям и подтверждения профессиональных знаний и навыков.

1.2.5.2.1 Для пилотов старше 40 лет перерыв в 12 месяцев не уменьшается.

Глава 2

2.1.9.1 При выдаче пилотских свидетельств и повышении классной квалификации принимаются во внимание следующие показатели:

- общий безаварийный налет, независимо от занимаемой должности (командир корабля или второго пилот);
- общий налет в должности командира корабля;
- налет в должности командира корабля ночью.

2.1.9.2 При выдаче пилотских свидетельств и повышении классной квалификации принимаются во внимание следующие показатели:

- общий безаварийный налет, независимо от занимаемой должности (командир корабля или второй пилот);
- общий налет в должности командира корабля;
- налет в должности командира корабля ночью.

2.1.9.3 При выдаче пилотских свидетельств и повышении классной квалификации принимаются во внимание следующие показатели:

- общий безаварийный налет, независимо от занимаемой должности (командир корабля или второй пилот);
- общий налет в должности командира корабля;
- налет в должности командира корабля ночью.

2.4 Это соответствует пилотскому свидетельству третьего класса, которое выдается после окончания летного училища. Требования в отношении возраста, знаний, опыта, навыков должны быть не ниже требований, предъявляемых к присвоению свидетельства коммерческого пилота. В свидетельство вносятся данные о классе и типе воздушных судов.

2.5 Это соответствует классификации пилота второго класса. В пилотском свидетельстве указываются данные о присвоении класса (2), типе и классе воздушного судна. Для свидетельства первого класса требования, относящиеся к опыту работы, более высокие.

2.5.1.1 Минимальный возраст – 18 лет.

Глава 3

- 3.2.1.3.1 Заявитель, прошедший утвержденную программу штурманской подготовки в учебном заведении, получает штурманское свидетельство.
- 3.3.1.3.1 Заявитель, прошедший утвержденную программу инженерной подготовки в учебном заведении, получает свидетельство бортинженера.
- 3.4 Имеется положение о выдаче свидетельств бортрадистам. Требования, предъявляемые при получении такого свидетельства, соответствуют требованиям п. 3.3 Приложения 1.
-

Глава 1

- 1.2.1 Положения о порядке допуска к выполнению функций члена летного экипажа не выполняются.
- 1.2.4 Медицинские требования к годности по состоянию здоровья не выполняются.



Глава 1

1.2.2.1 В Малайзии свидетельство члена летного экипажа, выданное другим Договаривающимся государством, признается действительным только для выполнения любительских полетов и при условии, что обладатель такого свидетельства не получает за это вознаграждение.

1.2.2.2* Срок действия свидетельства пилота коммерческой авиации (CPL) составляет 12 месяцев, если его обладатель моложе 40 лет и 6 месяцев, если обладателю свидетельства 40 лет и больше.

Глава 2

2.3.1.3 Кроме того, в Малайзии выдается свидетельство пилота-любителя (ограниченное), дающее право на выполнение полетов на сверхлегких и экспериментальных самолетах с максимальным взлетным весом менее 750 кг, которое может выдаваться при наличии у кандидата минимального учебного налета 30 часов.

2.3.2.1 Обладатель выданного в Малайзии свидетельства пилота-любителя (PPL), в котором есть квалификационная отметка о праве выполнять функции пилота-инструктора, может получать вознаграждение за обучение и проведение летных проверок полетов того летного клуба, членом которого он состоит.

2.7.2.1 Обладатель свидетельства пилота-любителя, в котором есть квалификационная отметка о праве на выполнение функций пилота-инструктора вертолетов, может получать вознаграждение за обучение и проведение летных проверок полетов того летного клуба, членом которого он состоит.

Глава 4

- 4.2.1.1
- a) На обучение по специальности диспетчера УВД принимаются лица не моложе 18 лет.
 - b) Кандидат на получение свидетельства диспетчера УВД с квалификационной отметкой диспетчера аэродрома, диспетчера подхода или диспетчера посадочного радиолокатора должен быть не моложе 20 лет.
 - c) Кандидат на получение свидетельства диспетчера УВД с квалификационной отметкой, кроме перечисленных выше в п. b), должен быть не моложе 21 года.

4.6 Такое свидетельство не выдается.

Глава 4

4.4.1.1 Минимальный возраст кандидата на получение свидетельства диспетчера УВД составляет 18 лет.

Глава 2

- 2.1.10 На Мальте обладателям свидетельств линейного пилота авиакомпании и пилота коммерческой авиации разрешается выполнять функции пилота воздушного судна, эксплуатируемого экипажем из нескольких пилотов, и осуществлять предоставляемые такими свидетельствами права до 65 лет, но при условии, что он является единственным пилотом в составе летного экипажа, возраст которого более 60 лет.
- 2.3 Свидетельства пилота-любителя на Мальте не выдаются.
- 2.4 Свидетельство пилота коммерческой авиации (самолет). Первоначальное свидетельство пилота коммерческой авиации (самолет) на Мальте не выдается. Однако на Мальте выдаются свидетельства пилота коммерческой авиации на основе таких же свидетельств, выданных другими Договаривающимися государствами ИКАО, но после того, как обладатель свидетельства успешно сдал зачеты по действующему на Мальте воздушному праву. При подтверждении таких свидетельств указываются основания для их выдачи и, кроме того, прилагается медицинское заключение, выданное мальтийской уполномоченной медицинской комиссией. Срок действия такого медицинского заключения должен продлеваться мальтийской уполномоченной медицинской комиссией в соответствии с требованиями Приложения I. Кроме того, в этом свидетельстве должна быть квалификационная отметка о типе и классе воздушного судна, т. е. указан тот тип и класс воздушного судна, на котором проводилась экзаменационная проверка обладателя свидетельства в полете или на утвержденном тренажере мальтийским экзаменатором, который уполномочен выдавать квалификационные отметки о типе и классе воздушного судна.
- Такая процедура выдачи свидетельств применяется только в отношении тех пилотов, которые имеют свидетельства, выданные другим Договаривающимся государством, или которые продемонстрировали, что они прошли обучение для получения свидетельства в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО до 1 июля 1999 года.
- 2.5 На Мальте выдаются свидетельства линейного пилота авиакомпании на основе таких же свидетельств, выданных другими Договаривающимися государствами ИКАО до 1 июля 1999 года. При выдаче свидетельства линейного пилота авиакомпании применяется такая же процедура, как и при выдаче свидетельства пилота коммерческой авиации (самолет).
- Кроме того, обладателям выданных на Мальте свидетельств пилота коммерческой авиации (самолет) выдаются мальтийские свидетельства линейного пилота авиакомпании, если их опыт отвечает требованиям Приложения I и они успешно сдали теоретические экзамены для получения свидетельства линейного пилота авиакомпании, которые проводятся Департаментом, а также успешно прошли проверку их способности выполнять функции командира воздушного судна на том типе воздушного судна, которое указано в свидетельстве. Проверка способности выполнять функции командира воздушного судна проводится мальтийским экзаменатором, который уполномочен выдавать квалификационные отметки о типе воздушного судна и квалификационные отметки о праве на выполнение полетов по приборам.
- 2.6 На Мальте не выдаются "первоначальные" квалификационные отметки о праве на выполнение полетов по приборам. Однако обладатели свидетельства пилота коммерческой авиации и квалификационной отметки о праве на выполнение полетов по приборам, выданных другими Договаривающимися государствами ИКАО, получают квалификационную отметку о праве на выполнение полетов по приборам, которая проставляется в выданных им на Мальте свидетельствах пилота коммерческой авиации после успешного прохождения проверки умения выполнять полеты по приборам на воздушном судне, указанном в их свидетельстве, которая обычно проводится мальтийским экзаменатором, уполномоченным выдавать квалификационные отметки о праве на выполнение полетов по приборам.
- 2.8 Такое свидетельство не выдается.
- 2.9 Такое свидетельство не выдается.
- 2.10 Такая квалификационная отметка не выдается.

- 2.11 Квалификационная отметка пилота-инструктора вносится в мальтийское свидетельство профессионального пилота, если его обладатель:
- a) уже имеет действующую квалификационную отметку пилота-инструктора, которая была внесена в его свидетельство другим Договаривающимся государством ИКАО до 1 июля 1999 года, или обучение для получения такой квалификационной отметки началось до 1 июля 1999 года; и
 - b) успешно прошел летную проверку для получения квалификационной отметки пилота-инструктора, которая проводилась мальтийским экзаменатором, уполномоченным проводить проверку при получении квалификационной отметки пилота-инструктора.
- 2.12 Такое свидетельство не выдается.
- 2.13 Такое свидетельство не выдается.
- Глава 3**
- 3.2 Такое свидетельство не выдается.
- Глава 4**
- 4.2 Такое свидетельство не выдается. Однако обладателям действующих свидетельств такого типа, выданных в соответствии со Стандартами ИКАО, выдается сертификат о признании их действительными, согласно которому его обладателю предоставляются те же права, что и согласно первоначальному свидетельству. Срок действия сертификата о признании действительности свидетельства не превышает срока действия первоначального свидетельства.
- Что касается инженеров, которые должны работать в утвержденных организациях по техническому обслуживанию, то обладатель такого сертификата о признании действительности свидетельства должен получить от главного инженера организации или начальника отдела контроля качества персональный сертификат с разрешением, в котором конкретно указывается, какие права и полномочия предоставляются ему этой организацией.
- 4.5 Такое свидетельство не выдается.
-

Глава 2

2.3.1.2. г) Не выполняется.

Глава 1

- 1.2.7 Что касается временного приостановления действия свидетельств авиационного персонала, находящегося под воздействием психотропных веществ, то в действующем в Мексике законодательстве предусматривается полное прекращение действия свидетельства таких лиц и, таким образом, отстранение их от выполнения своих профессиональных обязанностей.
- 1.2.7.3* Что касается восстановления права авиационного персонала выполнять свои обязанности после прохождения успешного лечения, то в мексиканском законодательстве нет положений, регулирующих такую процедуру. В нем предусматривается лишь полное прекращение действия свидетельства в связи с использованием подобных веществ.
-

Глава 1

1.2.1 Не выполняется.

1.2.4 Не выполняется.

Глава 1

1.2.1 Не выполняется.

1.2.4 Не выполняется.

Глава 1

- 1.2.5.1.1 Квалификационные отметки о воздушном судне вносятся в летную книжку, но они также могут вноситься и в свидетельства после оплаты соответствующего сбора. Если квалификационные отметки о воздушном судне вносятся только в летную книжку, то другое государство не может проверить, действительно ли данное свидетельство для выполнения конкретного полета, по той причине, что не существует требования о том, чтобы летная книжка предъявлялась вместе со свидетельством.
- 1.2.5.2 Медицинское заключение о годности по состоянию здоровья второго класса представляется по истечении 60 месяцев, если обладатель свидетельства моложе 40 лет.
- 1.2.5.2.2* Пилоты-любители должны представлять медицинское заключение ежегодно после того, как им исполнится 50 лет.
- 1.2.6.1 Согласно правилам, действующим в Новой Зеландии, этот Стандарт выполняется только в отношении тех свидетельств, для получения и продления срока которых необходимо представлять медицинское заключение, и поэтому этот Стандарт не применяется в отношении свидетельств инженеров по техническому обслуживанию воздушных судов.

Глава 2

- 2.1.5.2 c) Не выполняется.
- 2.1.10 Не выполняется.
- 2.2.2.1 В правилах, действующих в Новой Зеландии, конкретно не запрещается самостоятельное пилотирование при выполнении международных полетов.
- 2.3.1.3.2 Не существует требования о наличии самостоятельного налета по маршруту протяженностью не менее 150 м. миль на самолете или 100 м. миль на вертолете с выполнением двух посадок на двух различных аэродромах.
- 2.3.1.4.1 h) Летную подготовку по приборам требуется проводить только в том случае, если кандидат претендует на получение права на выполнение полетов в ночное время.
- 2.3.2.1 В некоторых обстоятельствах пилотам-любителям разрешается выполнять функции пилота воздушного судна, выполняющего полеты по найму и за вознаграждение.
- 2.5.1.5.1 e) Не выполняется.
- 2.5.1.5.1.1 f)
g) Не выполняются.
- 2.7.1.3.2 Не существует требования о наличии самостоятельного налета по маршруту протяженностью не менее 150 м. миль на самолете или 100 м. миль на вертолете с выполнением двух посадок на двух различных аэродромах.
- 2.7.1.4.1.1* Летную подготовку по приборам требуется проводить только в том случае, если кандидат претендует на получение права на выполнение полетов в ночное время.
- 2.7.2.1 В некоторых обстоятельствах пилотам-любителям разрешается выполнять функции пилота воздушного судна, выполняющего полеты по найму и за вознаграждение.
- 2.8.1.3.1.1 c)
2.8.1.4.1 h) Летную подготовку к полетам по приборам требуется проводить только в том случае, если кандидат претендует на получение права на выполнение полетов в ночное время.

2.9.1.5.1 d)	Не выполняется.
2.9.1.5.1.1 f) g)	Не выполняются.
2.12 2.13	Пилотам-планеристам и пилотам свободного аэростата нет необходимости иметь свидетельство, если они не выполняют полетов по найму и за вознаграждение.
Глава 3	
3.2	Такое свидетельство не выдается.
3.3.1.2.1 b)*	Не требуется наличия знаний в области эксплуатационных аспектов метеорологии.
Глава 4	
4.4.2.2.2	Выполняется на практике, но не оговаривается в правилах.
4.5	Такое свидетельство не выдается.
4.6	Такое свидетельство не выдается.
Глава 5	
5.1.1	Имеются следующие различия в физических характеристиках свидетельств, выдаваемых персоналу: а) в графе "Название государства" указывается "Уроженец Новой Зеландии", а не "Новая Зеландия"; б) адрес в свидетельстве не указывается; и с) римские цифры для обозначения параграфов не используются.
Глава 6	
6.3.2.5.1	В период с 30 до 40 лет электрокардиографию требуется проводить в 30, 35, 38 и 40 лет, а не один раз в два года.
6.3.4.1	Независимо от возраста обследование с помощью аудиометра требуется проводить один раз в 4 года.
6.4.2.8.1*	Рентгенография должна проводиться при первоначальном медицинском обследовании, а в дальнейшем не требуется проводить ее периодически.
6.5.4.1	Независимо от возраста обследование с помощью аудиометра требуется проводить один раз в 4 года.

*Рекомендуемая практика.

Глава 1

- 1.2.5.2 Для пилотов-любителей в возрасте до 40 лет срок составляет 60 месяцев, от 40 до 50 лет - 24 месяца и для пилотов-любителей, возраст которых более 50 лет, срок составляет 12 месяцев.

Глава 2

- 2.12 и 2.13 Не выдается. Норвежские полномочные органы гражданской авиации предоставили организации "Норск аэро клуб" полномочия на выдачу некоторых документов, которые дают их владельцам право действовать в качестве члена экипажа планеров и свободных аэростатов, выполняющих полеты в воздушном пространстве Норвегии.

Глава 3

- 3.2 Не выдается в Норвегии.
- 3.3 Свидетельство бортиженера выдается в соответствии со Стандартами седьмого издания Приложения 1.

Глава 4

- 4.2.1.1 Минимальный возраст для получения свидетельства - 21 год.
- 4.3 В Норвегии функции диспетчеров УВД выполняют государственные служащие, не имеющие свидетельств. Однако к ним применяются соответствующие Стандарты Приложения 1.
- 4.5 В Норвегии эти отметки не ставятся.
-

Глава 1

- 1.2.2 Иностранное свидетельство членов летного экипажа признается действительным без сдачи каких-либо экзаменов, в исключительных случаях или для выполнения полетов с конкретными целями, к примеру для перегонки воздушных судов или только для выполнения демонстрационных и учебных полетов.
- 1.2.5.2.1 Свидетельства линейного пилота авиакомпании действительны в течение 6 месяцев независимо от возраста обладателя.

Глава 2

- 2.10 В свидетельства пилотов вертолетов не вносятся квалификационные отметки о праве на выполнение полетов по приборам.

Глава 1

- 1.2, примечание 2 а) Свидетельства пилота-планериста, пилота свободного аэростата и штурмана не выдаются.
- б) Свидетельства сотрудника по обеспечению полетов и оператора авиационной станции не выдаются.
- 1.2.4.1 Медицинские заключения отличаются от тех, которые предусматриваются в главе 6.
- 1.2.5.2 18 месяцев для обладателя свидетельства диспетчера УВД моложе 40 лет и 12 месяцев для тех обладателей, кому уже более 40 лет.

Глава 2

- 2.1.1.1 Свидетельства пилота-планериста и пилота свободного аэростата не выдаются.
- 2.1.3.1.1* Не предусматривается внесение квалификационных отметок о классе в свидетельства пилотов вертолетов.
- 2.3.1.3.1 Кандидат имеет налет не менее 50 часов в качестве пилота самолета.
- 2.3.1.3.2 Кандидат имеет не менее 20 часов самостоятельного налета под руководством уполномоченного пилота-инструктора, включая 8 часов самостоятельного налета по маршрутам.

Глава 3

- 3.2 Свидетельства штурмана не выдаются.

Глава 4

- 4.1 Выдаются свидетельства борпроводника, в которых указывается возраст обладателя, и подтверждается его соответствие установленным требованиям его знаний, опыта и профессиональных навыков и годности по здоровью, которые предъявляются при выдаче медицинского заключения третьего класса.
- 4.3.1.4 Кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.
- 4.5 Свидетельства сотрудника по обеспечению полетов и авиационного диспетчера не выдаются.
- 4.6 Свидетельства оператора авиационной станции не выдаются.

Глава 5

- 5.1.1 В свидетельствах нет:
V) адреса обладателя; и
VII) подписи обладателя.
- 5.1.3 Выдаются свидетельства пилотов золотистого цвета с металлическим отливом таких же размеров, как обычные кредитные карточки.

Глава 6

- 6.1.1 а) Медицинское заключение первого класса выдается кандидатам и обладателям свидетельств линейного пилота авиакомпании.

b) Медицинское заключение второго класса выдается кандидатам или обладателям:

- свидетельств пилота коммерческой авиации,
- свидетельств бортинженера и
- свидетельств диспетчера УВД.

c) Медицинское заключение третьего класса выдается кандидатам и обладателям:

- свидетельств летчика-курсанта,
- свидетельств пилота-любителя и
- свидетельств бортпроводника.

6.2.1 Все кандидаты, впервые претендующие на получение свидетельств, должны пройти проверку на предмет употребления наркотиков.

Глава 1

- 1.2, примечание 2 Кроме того, действуют положения, в которых предусматривается выдача свидетельств следующим категориям персонала:
- a) пилоты-курсанты;
 - b) пилоты сверхлегких самолетов;
 - c) бортрадисты;
 - d) члены экипажа, обслуживающие пассажиров;
 - e) техники по обслуживанию воздушных судов, свидетельства типа II;
 - f) техники по обслуживанию воздушных судов, свидетельства типа I;
 - g) авиационные метеорологи;
 - h) специалисты по планированию воздушного пространства;
 - i) специалисты по электронному оборудованию;
 - j) специалисты по электромеханическим системам;
 - k) специалисты по перевозкам опасных грузов;
 - l) инструкторы по авиационным специальностям;
 - m) операторы авиационной станции, свидетельства типа I;
 - n) операторы авиационной станции, свидетельства типа II.
- 1.2.5.2 Срок действия полученного заключения о годности по состоянию здоровья продлевается по истечению не более чем:
- a) 24 месяца для свидетельства пилота-курсанта;
 - b) 36 месяцев для:
 - свидетельства пилота-любителя (самолет);
 - свидетельства пилота-любителя (вертолет);
 - свидетельства техника по обслуживанию воздушных судов, тип I;
 - свидетельства техника по обслуживанию воздушных судов, тип II;
 - c) 6 месяцев для:
 - свидетельства линейного пилота авиакомпании (самолет);
 - свидетельства линейного пилота авиакомпании (вертолет);

- d) 12 месяцев:
 - свидетельства члена экипажа, обслуживающего пассажиров;
 - свидетельства бортрадиста;
 - свидетельства диспетчера УВД и
- e) 24 месяца для свидетельства пилота сверхлегких воздушных судов.

1.2.5.2.1

Когда обладателям свидетельства пилота-любителя (самолет и вертолет), свидетельства пилота-планериста и свидетельства пилота свободного аэростата исполняется 40 лет, то интервал в 24 месяца сокращается до 12 месяцев.

Глава 2

2.1.2

Приняты положения о квалификационных отметках, дающих право обладателям свидетельств пилотов на выполнение полетов, связанных с обслуживанием сельского хозяйства, и на сверхлегких воздушных судах.

2.1.3.1

Кроме того, установлены квалификационные отметки о допуске к полетам на винтокрылых летных аппаратах, вертолетах с одним двигателем, вертолетах с несколькими двигателями и на автожирах.

2.1.3.2

Квалификационные отметки о типе должны проставляться в свидетельствах в отношении каждого коммерческого воздушного судна, вес которого превышает 4750 кг, а также в отношении каждого вертолета (независимо от веса) и любого типа воздушного судна (включая сложные обычные типы), если это считается необходимым.

2.1.10

Свидетельство пилота не выдается лицам, которым исполнилось 62 года. Пилоты больше не могут выполнять функции командира воздушного судна или второго пилота воздушного судна, выполняющего регулярные и нерегулярные внутренние и международные воздушные перевозки пассажиров за вознаграждение или по найму, если им исполнилось 62 года.

2.2.3

Каждый пилот-курсант подтверждает свою годность по состоянию здоровья путем демонстрации своего соответствия требованиям, предъявляемым при выдаче медицинского заключения второго класса.

2.3.1.1

Кандидатам исполнилось 18 лет.

2.3.1.2 g)

В правилах, действующих в Панаме, такого положения нет.

2.3.1.3.1

Не менее 35 часов, если кандидаты успешно закончили соответствующий утвержденный учебный курс.

2.3.1.3.2

3 часа налета по маршрутам, включая полет в обратном направлении из точки, расположенной на удалении 50 м. миль от пункта вылета, и выполнение двух посадок до полной остановки в различных пунктах конкретного маршрута. Три часа налета по маршруту могут быть включены в общее время налета, составляющего 40 или 35 часов.

2.4.1.2 i)

В правилах, действующих в Панаме, такого положения нет.

2.4.1.3.1.1 c)

15 часов налета по приборам, из которых не более 5 часов может быть налет на комплексном пилотажном тренажере.

d)

В процессе налета этих часов кандидат должен выполнить 10 взлетов и посадок.

2.5.1.2 k)

В правилах, действующих в Панаме, такого положения нет.

- 2.5.1.3.1.1 a) Кандидат налетал на самолетах не менее 150 часов в качестве командира воздушного судна. Кроме того, указанные 250 часов полета включают 100 часов полета по маршрутам, из которых не менее 25 часов составляет полет в ночное время.
- c) Время наземной тренировки не превышает 25 часов.
- Кроме того, действуют нормативные положения, включающие требования к пилотам автожиров, к примеру:
- a) кандидатам исполнилось 18 лет;
- b) кандидаты имеют не менее 30 часов учебного полета и самостоятельного полета, включая:
- 15 часов учебного полета; и
 - 2 часа полета под руководством инструктора, включая выполнение трех взлетов в аэропортах, расположенных на удалении 25 м. миль друг от друга.
- 2.6.1.1 f) В правилах, действующих в Панаме, такого положения нет.
- 2.6.1.2.2 a) Кандидат налетал не менее 150 часов в качестве командира воздушного судна и 50 часов по маршрутам, из которых не более 15 часов составляет время наземной тренировки.
- 2.7.1.1 Кандидату исполнилось 18 лет.
- 2.7.1.2 g) В действующих в Панаме правилах такого положения нет.
- 2.7.1.3 Кандидат налетал 3 часа по маршрутам, включая выполнение полета с посадкой на летную полосу, расположенную на удалении 25 м. миль от пункта вылета.
- 2.8.1.2 i) В правилах, действующих в Панаме, такого положения нет.
- 2.9.1.2 k)
- 2.9.1.3.1.1 a) Кандидат налетал 200 часов в качестве командира воздушного судна.
- b) 100 часов, выполняя полеты по маршрутам, и, кроме того, 100 часов полета, из которых не менее 25 часов составляет полет на вертолете.
- 2.10.1.1 f) В действующих национальных правилах такого положения нет.
- 2.10.1.2.2 a) Кандидат налетал не менее 150 часов в качестве командира воздушного судна, из которых не менее 50 часов составляет полет по маршрутам.
- b) Время наземной тренировки по приборам не превышает 15 часов.
- 2.11.1.1 k) В правилах, действующих в Панаме, такого положения нет.
- 2.11.1.2 Кроме того, кандидат имеет полет не менее 200 часов в качестве командира воздушного судна, 10 часов под руководством пилота-инструктора в качестве командира воздушного судна данной категории, класса и, если это необходимо, типа воздушного судна, на котором они будут проводить летное обучение и 20 часов тренировки полетам по приборам.
- 2.12.1.3 Кандидат имеет 3 часа самостоятельного полета, в течение которых он выполнил не менее 20 взлетов и 20 посадок.
- 2.13.1.1 Кандидату исполнилось 18 лет.

- 2.13.1.3.1 Кандидат выполнил не менее 8 наборов высоты средней продолжительностью 2 часа. Кроме того, он выполнил в общей сложности:
- a) 6 наборов высоты под руководством инструктора;
 - b) один набор высоты под руководством пилота свободного аэростата до высоты не менее 10 000 футов, в ходе которого кандидат сам управлял свободным аэростатом; и
 - c) один набор высоты, в ходе которого пилот был единственным, кто находился на свободном аэростате.

Глава 3

- 3.2.1.1 Кандидату исполнилось 21 год.
- 3.2.1.3.1 Кроме того, если кандидат имеет опыт выполнения полетов в качестве пилота воздушного судна, выполнявшего воздушные перевозки, то ему может быть засчитано 50% времени такого полета. 30 часов полета в ночное время по маршрутам не засчитывается.
- 3.3.1.1 Бортинженер не моложе 21 года. Кроме того, приняты положения о том, чтобы кандидат на получение свидетельства борпроводника был не моложе 18 лет.
- Кандидат прошел обучение в рамках ежегодной программы по отработке действий в аварийной обстановке и имеет медицинское заключение о годности по состоянию здоровья второго класса.

Глава 4

- 4.3.1.1 Кандидату исполнилось 18 лет.
- 4.3.1.2 d) В правилах, действующих в Панаме, такого положения нет.
- 4.4.2.2.1 b) 1) Кандидат успешно обеспечивал обслуживание воздушного движения под руководством надлежащим образом аттестованного диспетчера аэродрома в течение не менее трех месяцев.
- 2) Кандидат успешно обеспечивал обслуживание воздушного движения под руководством надлежащим образом аттестованного диспетчера района УВД или аттестованного диспетчера радиолокационного контроля в течение не менее трех месяцев.
- 4.6 Выдаются свидетельства оператора авиационной станции двух классов:
- a) свидетельство оператора авиационной станции, тип I; и
 - b) свидетельство оператора авиационной станции, тип II.
- 4.6.1.4 Свидетельство оператора авиационной станции типа I является национальным свидетельством оператора, который в течение трех месяцев успешно обеспечивал соответствующее обслуживание.
- Свидетельство оператора авиационной станции типа II является международным свидетельством кандидата, который в течение двух месяцев успешно обеспечивал соответствующее обслуживание.

Глава 6

- 6.1.1 a) Кроме этого, медицинское заключение первого класса должны иметь пилоты-курсанты, претендующие на получение свидетельства пилота коммерческой авиации.
- b) Кроме этого, медицинское заключение второго класса должны иметь кандидаты и обладатели следующих свидетельств:

- a) пилота-курсанта, претендующего на получение свидетельства пилота-любителя;
- b) бортпроводника;
- c) техника по обслуживанию воздушных судов, тип I и II;
- d) пилота сверхлегких воздушных судов;
- e) пилота автожира; и
- f) сотрудника по обеспечению полетов/диспетчера.

6.3.2.5.1 После 40 лет электрокардиография проводится каждые три года или тогда, когда это считается необходимым.

6.3.3.3 a) Кандидат имеет остроту зрения вдаль 20/20 или лучше на каждый глаз в отдельности с корригирующими линзами или без них.

Кроме того, если выполнение данного Стандарта обеспечивается с корригирующими линзами, то нарушение рефракции не превышает $\pm 3,5$ диоптрий (эквивалентная сферическая погрешность).

Если кандидат нуждается в корригирующих линзах по причине дефекта зрения, то проводится проверка того, что:

- a) тип этих линз соответствует медицинским показаниям;
- b) эти линзы корригируют недостаток зрения (вдаль); и
- c) кандидат привык пользоваться такими линзами.

6.3.4.1 Обследование проводится каждые три года.

6.4.2.5 Кроме того, обладатель свидетельства, который согласно заверенному заключению, полностью восстановил свое здоровье после перенесенного инфаркта миокарда, может считаться годным по состоянию здоровья в рамках ограничений и условий, установленных сектором авиационной медицины и медицинской комиссией.

Медицинское освидетельствование обладателей свидетельств, которые должны иметь этот тип медицинского заключения, и которые перенесли инфаркт миокарда и хирургическую операцию в виде шунтирования коронарной артерии, проводится индивидуально отделом авиационной медицины, который определяет их годность по состоянию здоровья, а затем соответствующее решение принимает медицинская комиссия.

Глава 2

- 2.8.1.3.1.1 b) Кандидат должен налетать требуемое количество часов для получения свидетельства пилота-любителя (вертолет).

Глава 1

- 1.2, примечание 1 Кроме того, в действующих в Перу правилах предусматривается выдача следующих свидетельств:
- пилота-курсанта;
 - бортипроводника;
 - пилота-инструктора;
 - инструктора по наземной подготовке;
 - оператора AFIS;
 - инспектора по техническому обслуживанию;
 - специалиста по ремонту воздушных судов.
- 1.2.5.2 В правилах, действующих в Перу, предусматриваются следующие периоды представления заключения о годности по состоянию здоровья:
- 12 месяцев для свидетельства пилота-любителя (самолет и вертолет);
 - 12 месяцев для свидетельства пилота-планериста;
 - 12 месяцев для свидетельства пилота свободного аэростата.

Глава 2

- 2.1.10 В правилах, действующих в Перу, ограничение по возрасту 60 лет действует только в отношении командиров воздушного судна, которые выполняют внутренние и международные воздушные перевозки за вознаграждение или по найму на самолетах, рассчитанных на перевозку 30 пассажиров и максимальной коммерческой загрузки более 3400 кг. Если они осуществляют другие виды полетов, то функции командира воздушного судна или второго пилота они могут выполнять до тех пор, пока им не исполнится 65 лет.
- 2.5.1.3 В правилах, действующих в Перу, предусматриваются следующие требования к опыту кандидата, претендующего на получение свидетельства линейного пилота авиакомпании (самолет):
- Кандидат налетал не менее 1500 часов в качестве пилота воздушного судна; 250 часов в качестве командира воздушного судна либо не менее 150 часов из этого времени в качестве командира воздушного судна, а остальное необходимое дополнительное время налета – в качестве второго пилота, выполняющего под контролем командира воздушного судна функции командира воздушного судна; 500 часов, выполняя полеты по маршрутам; 75 часов, выполняя полеты по приборам, из которых максимум 25 часов может быть время наземной тренировки по приборам; и 100 часов, выполняя полеты в ночное время в качестве командира воздушного судна или второго пилота.
-

Глава 1

- 1.2, примечание 2 В России специалистам гражданской авиации в зависимости от уровня теоретической подготовки, практических навыков и опыта работы выдаются свидетельства с присвоением соответствующего класса:
- пилотам (третий, второй и первый классы),
 - штурманам (третий, второй и первый классы),
 - бортинженерам (бортмеханикам) (третий, второй и первый классы),
 - бортрадистам (третий, второй и первый классы),
 - диспетчерам УВД (третий, второй и первый классы),
 - инженерам (техникам) (третий, второй и первый классы).
- Высшим является первый класс.
- Дополнительно выдаются свидетельства бортпроводникам, бортоператорам и инструкторам парашютной службы.
- Свидетельство пилота (первый класс) выдается пилотам (второй класс) при условии выполнения установленных требований и успешного прохождения проверки профессиональных знаний и умений.
- 1.2.5.2.1 Для пилотов старше 40 лет интервал 12 месяцев не сокращается.

Глава 2

- 2.1.9 При выдаче свидетельств пилотам при присвоении им более высокого класса учитывается летный опыт:
- общий безаварийный налет, независимо от того, в какой должности (командир воздушного судна или второй пилот) он выполнял полеты;
 - общий самостоятельный налет в должности командира воздушного судна;
 - самостоятельный налет в должности командира воздушного судна ночью.
- 2.1.10 Предельный возраст не ограничивает права обладателя свидетельства при выполнении функций командира воздушного судна или второго пилота.
- 2.4 Соответствует свидетельству пилота третьего класса, который присваивается после окончания летного учебного заведения. Требования по возрасту, знаниям, опыту и умениям не ниже требований, предъявляемых при выдаче свидетельства пилота коммерческой авиации. В свидетельство вносится отметка о классе свидетельства, виде и классе воздушного судна.
- 2.5 Соответствует классификации пилота второго класса. В свидетельство пилота вносятся отметки о присвоении класса (класс 2), типе и классе воздушного судна. При выдаче свидетельства пилота первого класса требования по опыту превышают требования, предъявляемые при выдаче свидетельства линейного пилота авиакомпании.
- 2.5.1.1 Минимальный возраст - 18 лет.

Глава 3

- 3.2.1.3.1 Кандидат, успешно закончивший учебное заведение по утвержденной программе подготовки штурмана, получает свидетельство штурмана.
- 3.3.1.3.1 Кандидат, закончивший обучение по утвержденной программе бортинженера, получает свидетельство бортинженера.

3.4 Предусмотрена выдача свидетельства бортрадиста. Требования, предусмотренные при выдаче свидетельства, соответствуют требованиям п. 3.3 Приложения 1 (седьмое издание).

Свидетельство бортрадиста-телефониста не выдается.



Глава 1

- 1.2.5.2 Лица, выполняющие обязанности линейного пилота авиакомпании, независимо от возраста и типа воздушного судна должны проходить медицинское освидетельствование один раз в 6 месяцев.
- Лица, выполняющие обязанности диспетчера КДП службы управления воздушным движением, независимо от возраста должны проходить медицинское освидетельствование один раз в 12 месяцев.
- 1.2.5.2.1 Лица, выполняющие обязанности линейного пилота авиакомпании, независимо от возраста или типа воздушного судна должны проходить медицинское освидетельствование каждые 6 месяцев.

Глава 2

- 2.1.3.2. b) Квалификационные отметки о типе легких вертолетов (5700 кг или менее) должны проставляться в свидетельствах линейных пилотов авиакомпании, а квалификационные отметки о классе должны проставляться во всех видах свидетельств.
- 2.1.4.1 Это положение не применяется в отношении вторых пилотов.
- 2.1.4.1.1 Это положение не применяется в отношении вторых пилотов.
- 2.1.5.2 b) Это положение не применяется в отношении вторых пилотов.
- 2.1.9 Кандидату на получение свидетельства линейного пилота авиакомпании с квалификационной отметкой о допуске к полетам на самолетах может быть засчитано все время налета в качестве второго пилота на самолетах, для эксплуатации которых нужен экипаж в составе нескольких пилотов, что указано в утвержденном руководстве по летной эксплуатации воздушного судна или в его удостоверении о годности к полетам. Кроме того, кандидат на получение свидетельства линейного пилота авиакомпании с квалификационной отметкой о допуске к полетам на самолетах должен иметь налет в качестве второго пилота самолета, выполняющего обязанности и функции командира воздушного судна (если для эксплуатации данного воздушного судна или согласно эксплуатационным правилам нужен второй пилот).
- 2.3.1.3.1 Если кандидат успешно закончил утвержденный учебный курс, то ему необходимо иметь 35 часов налета.
- 2.5.1.5.1 Не существует требования о том, чтобы кандидат демонстрировал способность пилотировать самолет с несколькими двигателями, для эксплуатации которого нужен второй пилот. Кандидат может продемонстрировать свою способность в процессе пилотирования воздушного судна с одним двигателем или на легком воздушном судне с несколькими двигателями, для эксплуатации которого нужен только один пилот. По мере необходимости, квалификационная отметка о классе может выдаваться для выполнения полетов на сухопутном самолете или гидросамолете.
- 2.7.1.4.1 Кандидат должен иметь не менее 15 часов учебного налета на вертолетах.
- 2.9.1.3.1.1 200 часов на вертолетах, из которых 75 часов в качестве командира воздушного судна.
- 2.12.1.5 Кандидат должен доказать, что у него нет каких-либо дефектов, которые не позволяли бы ему стать пилотом-планеристом. Ему не надо иметь медицинское заключение.
- 2.13.1.3.1 10 часов опыта эксплуатации свободных аэростатов и 6 часов налета на них.
- 2.13.1.3.3 Такое требование не применяется.
- 2.13.1.5 Кандидаты должны доказать, что у них нет дефектов, которые не позволяли бы им стать пилотами свободного аэростата. Им не надо иметь медицинское заключение.

Глава 3

3.3.1.1 Кандидаты на получение свидетельства бортинженеров должны быть не моложе 21 года.

Глава 4

4.2.1.3 а) Опыт. Согласно нашим требованиям кандидат должен иметь только 30 месяцев такого опыта работы.

4.3.1.1 Право на получение свидетельства диспетчера КДП службы управления воздушным движением имеют лица не моложе 18 лет.

4.3.1.3 Каждый кандидат на получение квалификационной отметки о допуске к работе на КДП службы управления воздушным движением должен еще до получения отметки о допуске к работе в такой службе успешно выполнять функции диспетчера КДП службы управления воздушным движением на соответствующем КДП по крайней мере в течение 6 месяцев или выполнять функции диспетчера службы УВД после получения отметки о допуске к работе в службе УВД на другом КДП в течение по крайней мере 6 месяцев до даты подачи заявки на получение соответствующей квалификационной отметки. Однако если кандидат раньше служил в вооруженных силах Саудовской Аравии, то считается, что он отвечает этим требованиям, если перед этим успешно выполнял функции диспетчера КДП службы УВД в течение не менее 6 месяцев.

4.3.1.4 К выполнению функции диспетчера КДП службы УВД, обслуживающей полеты гражданских воздушных судов, не допускаются лица, не имеющие, по крайней мере, медицинского заключения второго класса.

4.4.2.1 b) 2) Шесть месяцев.

4.4.2.2.1 b) 1) Шесть месяцев.

3) В правилах, действующих в Саудовской Аравии, не оговаривается конкретно минимальное количество точных заходов на посадку, которые должен обслужить кандидат для получения соответствующей квалификационной отметки.

с) В правилах, действующих в Саудовской Аравии, не оговаривается конкретное количество точных заходов на посадку, которые должен обслужить кандидат для получения соответствующей квалификационной отметки.

4.5.1.1 Кандидат должен быть не моложе 23 лет.

4.5.1.2 В правилах, действующих в Саудовской Аравии, оговаривается требование о том, что кандидаты должны сдать письменный тест.

Глава 6

6.3.2.5.1 За исключением кандидатов на получение свидетельства линейного пилота авиакомпании, электрокардиографию других кандидатов проводить не требуется. Что касается допуска к обязанностям, для выполнения которых требуется наличие свидетельства линейного пилота авиакомпании, то соответствующие кандидаты, которым исполнилось 35 лет, но нет еще 40 лет, должны пройти электрокардиографию во время первого обследования после того, как им исполнилось 35 лет и затем ежегодно после того, как им исполнится 40 лет.

6.3.3.3 Кандидаты, которые носят корректирующие линзы, не должны проходить проверку для определения нарушения рефракции.

Глава 1

1.2.4.4.1; 1.2.4.5:
1.2.4.5.1; 1.2.4.8
1.2.7; 1.2.8

Эти положения не выполняются.

Глава 2

2.1.4.2

В правилах нет конкретных требований в отношении квалификационных отметок о допуске к полетам на самолетах, эксплуатируемых экипажем из нескольких человек.

2.3.1.2 d) Выполняется частично.

e) Выполняется частично.

f) Выполняется частично.

g) Выполняется частично.

j) Выполняется частично.

k) Выполняется частично.

m) Не выполняется.

2.3.1.3

180 км (100 м. миль) для кандидатов на получение свидетельства пилота-любителя (вертолета).

2.3.1.5

Не выполняется.

2.3.2

В действующих правилах не оговаривается, что полеты должны выполняться не за плату, а положение о том, что такие пилоты не должны получать вознаграждение, относится только к командирам воздушных судов, выполняющих перевозки пассажиров.

2.4.1.2 f) Выполняется частично.

g) Выполняется частично.

h) Выполняется частично.

i) Не выполняется.

k) Не выполняется.

m) Выполняется частично.

n) Выполняется частично.

o) Не выполняется.

p) Не выполняется.

r) Не выполняется.

2.4.2

Права пилотов коммерческой авиации и линейных пилотов авиакомпании до сих пор различаются по максимальной взлетной массе воздушного судна 12 500 фунтов.

2.5.1.2 f)	Выполняется частично.
h)	Выполняется частично.
j)	Выполняется частично.
k)	Не выполняется.
m)	Не выполняется.
n)	Не выполняется.
o)	Не выполняется.
r)	Выполняется частично.
s)	Не выполняется.
u)	Выполняется частично.
v)	Не выполняется.
w)	Не выполняется.
x)	Не выполняется.
2.5.1.4	Не выполняется.
2.5.1.5	Не выполняется.
2.5.1.5.1.1	Не выполняются.
2.6.1.1 a)	Не выполняется.
b)	Выполняется частично.
c)	Выполняется частично.
f)	Не выполняется.
g)	Выполняется частично.
h)	Не выполняется.
j)	Выполняется частично.
k)	Не выполняется.
l)	Не выполняется.
m)	Не выполняется.
2.6.1.3	Не выполняется.
2.6.1.4 a) и b)	Не выполняется.
c)	Выполняется частично.

- 2.7.1.2 g) и m) Не выполняется.
- 2.7.1.3 180 км (100 м. миль) для кандидатов на получение свидетельства пилота-любителя (вертолет).
- 2.7.1.5 e) Не выполняется.
- 2.7.2 В действующих правилах не оговаривается, что полеты должны выполняться не за плату, а положение о том, что такие пилоты не должны получать вознаграждение, относится только к командирам воздушных судов, выполняющих перевозки пассажиров.
- 2.8.1.2 f) Выполняется частично.
- g) Выполняется частично.
- h) Выполняется частично.
- i) Не выполняется.
- k) Не выполняется.
- m) Выполняется частично.
- n) Выполняется частично.
- o) Не выполняется.
- p) Не выполняется.
- r) Не выполняется.
- 2.8.2 Права пилотов коммерческой авиации и линейных пилотов авиакомпании до сих пор различаются по максимальной взлетной массе воздушного судна 12 500 фунтов.
- 2.9.1.2. f) Выполняется частично.
- h) Выполняется частично.
- j) Выполняется частично.
- k) Не выполняется.
- m) Не выполняется.
- n) Не выполняется.
- o) Не выполняется.
- г) Выполняется частично.
- s) Не выполняется.
- u) Выполняется частично.
- v) Не выполняется.
- w) Не выполняется.
- x) Не выполняется.

2.9.1.4	Не выполняется.
2.9.1.5	Не выполняется.
2.9.1.5.1.1	Не выполняется.
2.10.1.1 a)	Не выполняется.
b)	Выполняется частично.
c)	Выполняется частично.
f)	Не выполняется.
g)	Выполняется частично.
h)	Не выполняется.
j)	Выполняется частично.
k)	Не выполняется.
l)	Не выполняется.
m)	Не выполняется.
2.10.1.3	Не выполняется.
2.10.1.4. a) и b)	Не выполняется.
c)	Выполняется частично.
2.11.1.1 a) – j)	Выполняется частично.
k) и l)	Не выполняется.
2.12.1.2 a)	Не выполняется.
b)	Выполняется частично.
d)	Выполняется частично.
e)	Не выполняется.
f)	Не выполняется.
g)	Не выполняется.
i)	Выполняется частично.
j)	Не выполняется.
k)	Не выполняется.
l)	Не выполняется.
m)	Выполняется частично.

2.12.1.3.1 Не установлено минимальное время налета на планерах.

2.12.1.3.2 Не выполняется.

2.12.1.4 Выполняется частично.

Глава 3

3.3.1.2 b) Выполняется частично.

c) – г) Не выполняются.

s) Выполняется частично.

t) Не выполняется.

3.3.1.3 Требуется, чтобы кандидат налетал как минимум 100 часов в качестве бортинженера под контролем.

Глава 4

4.3.1.2 d) и f) Не выполняются.

4.4.2.1 a) 2) Не выполняются или выполняются частично.

4)

7)

9)

b) 1) Не выполняются или выполняются частично.

4)

7)

8)

Глава 5

5.1.1 Формат выдаваемых авиационному персоналу свидетельств не соответствует Стандартам ИКАО.

5.1.3

Глава 6

Медицинские требования установлены согласно изданию Приложения 1 1982 года, которое включает поправку 157.

Глава 2

- 2.3.1.1 Кандидат не моложе 18 лет.
 - 2.7.1.1
-

Глава 1

1.2.2.1 В правилах Соединенного Королевства содержится положение, в соответствии с которым свидетельство члена летного экипажа, выданное в Договаривающихся государствах, признается действительным в отношении выполнения полетов в личных целях при условии, что обладатель свидетельства не получает вознаграждения. Права в отношении квалификационной отметки на право выполнения полетов по приборам или квалификационной отметки пилота-инструктора не предоставляются. Сертификат о придании свидетельству силы не выдается.

1.2.5.2 Заключение о годности по состоянию здоровья в отношении свидетельства пилота-любителя действует в течение следующего периода:

для пилотов, возраст которых менее 40 лет - 5 лет (см. примечание);

для пилотов, возраст которых от 40 до 50 лет - 2 года;

для пилотов, возраст которых от 50 до 70 лет - 1 год;

для пилотов, возраст которых превышает 70 лет - 6 месяцев.

Примечание. Медицинское заключение в отношении свидетельства пилота-любителя или пилота-курсанта, выданное до достижения кандидатом 40-летнего возраста, будет действительным только до того момента, когда он достигнет возраста 42 лет.

Глава 2

2.1.7 Соблюдается только в том случае, когда обладатель свидетельства пилота выполняет:

a) регулярные полеты;

b) полет в контролируемом воздушном пространстве, в отношении которого необходимо соблюдать правила полетов по приборам;

c) полет с целью перевозки пассажиров на воздушном судне, максимальная общая масса которого превышает 2 300 кг.

Квалификационная отметка на право полетов в ПМУ (или квалификационная отметка на право полетов в приборных метеорологических условиях), которая является чисто национальной квалификационной отметкой, также выдается для выполнения в пределах воздушного пространства над Соединенным Королевством, Нормандскими островами и островом Мэн полета на частном воздушном судне по ППП в воздушном пространстве класса D, E, F и G. Эта отметка не имеет эквивалента в документах ИКАО, поскольку не является квалификационной отметкой на право выполнения полетов по приборам в полном смысле слова.

2.1.9 Обладателю свидетельства пилота коммерческой авиации (самолет) может засчитываться одна треть полетного времени, в течение которого он выполнял функции бортинженера, но не более:

– 900 часов, засчитываемых как 300 часов налета, которые требуются для выдачи свидетельства линейного пилота авиакомпании;

- при условии, что квалификационные отметки бортинженера и пилота действуют в отношении того типа воздушного судна, на котором выполнялись функции бортинженера.

2.1.10 В настоящее время в Соединенном Королевстве в правила аэронавигации внесена оговорка о том, что пилотам самолетов, эксплуатируемых экипажем в составе из нескольких пилотов, разрешается выполнять полеты, связанные с перевозками пассажиров на воздушных судах любой массы до достижения ими 65-летнего возраста. Если полеты выполняет экипаж, в составе которого есть пилот, которому уже исполнилось 60 лет, то другой пилот должен быть моложе 60 лет.

- 2.3.1.3 В Соединенном Королевстве выдается свидетельство пилота-любителя сверхлегких воздушных судов и сделано это может быть при наличии минимального налета, составляющего 15 часов. При этом действуют некоторые ограничения, к примеру, таким пилотам не разрешается перевозить пассажиров или выполнять полеты на большое расстояние от аэродрома. Эти ограничения могут быть сняты после того, как обладатель свидетельства налетает 25 часов. Не существует аналогичного положения ИКАО.
- 2.3.2.1 Обладатель свидетельства пилота-любителя, в котором имеется действующая квалификационная отметка пилота-инструктора в отношении полетов на сверхлегких воздушных судах или мотопланерах, способных автономно выполнять взлет, может проводить обучение или осуществлять летные испытания на сверхлегких воздушных судах или мотопланерах, способных автономно выполнять взлет, за плату в случае, когда он занимается этим в качестве члена аэроклуба и совместно с каким-либо другим членом того же аэроклуба.
- 2.6.1.2.2 а) Минимальный налет по маршруту должен составлять 35 часов.
- 2.7.1.3.2 Налет по маршруту должен включать один полет только с одной посадкой на расстояние не менее 25 м. миль от места вылета.
- 2.7.2.1 Обладатель свидетельства пилота-любителя, в котором имеется действующая квалификационная отметка пилота-инструктора в отношении полетов на вертолетах, может проводить обучение или выполнять испытательные полеты за плату в том случае, когда он занимается этим в качестве члена аэроклуба или совместно с каким-либо членом того же аэроклуба.
- 2.10.1.2.2 а) Минимальный налет по маршруту должен составлять 35 часов.
- 2.12.1 В законодательстве Соединенного Королевства содержится положение в отношении выдачи только свидетельства коммерческого пилота (планер). Любительские полеты на планере и полеты в рамках клуба регулируются Британской планерной ассоциацией, свидетельства которой выдаются при содействии Международной авиационной федерации.
- 2.12.1.1 Кандидат на получение свидетельства коммерческого пилота (планер) должен быть в возрасте не менее 18 лет.
- 2.13.1.3 В Соединенном Королевстве требуется как минимум только 6 запусков и подъемов, из которых один должен быть выполнен самостоятельно.

Глава 4

- 4.2.1.1 Кандидат на получение свидетельства без квалификационной отметки о типе должен быть не моложе 20 лет и не моложе 21 года для получения свидетельства с квалификационной отметкой о типе.
Согласно правилам JAR-66 18 лет считается минимальным возрастом для получения свидетельства механика, аттестованного по категории А, а 21 год – для получения свидетельства техника, аттестованного по категориям В1 и В2 или инженера, аттестованного по категории С.
- 4.2.1.2 е) Возможности и ограничения человека. Соответствующая учебная программа была включена в виде модуля 9 в JAR-66 и в виде модуля 13 в раздел L ВСAR. Экзамены по этому предмету, вероятно, не будут проводиться до тех пор, пока не появятся нужные учебники или документы, которые должны быть изучены кандидатами.
- 4.2.1.3 Минимальный опыт, который требуется для получения свидетельства специалиста по техническому обслуживанию самолетов с одним или несколькими двигателями, составляет 4 года.

Предусмотренный в правилах аттестации персонала JAR-66 минимальный опыт для получения свидетельства механика, аттестуемого по категории А, составляет 3 года, для получения свидетельства техника, аттестуемого по категориям В1 или В2, составляет 5 лет, для получения свидетельства инженера, аттестуемого по категории С, составляет 3 года, но при наличии у кандидата свидетельства категории В1 или категории В2. Выпускникам учебных заведений, которые претендуют на получение свидетельства категории С, оно может быть выдано при наличии трехлетнего опыта работы.

4.2.1.4* Подготовка. В Соединенном Королевстве не существует требования о том, что кандидат должен закончить соответствующий курс подготовки для получения основного свидетельства или допуска к обслуживанию некоторых типов воздушных судов до получения квалификационной отметки о типе.

4.2.1.5 Умения. В правилах, действующих в Соединенном Королевстве, нет требования о том, чтобы кандидат продемонстрировал свои практические навыки. Вместо этого проверяется знание кандидатом процедур технического обслуживания, умения пользоваться соответствующими инструментами, выявлять неисправности и принимать правильные решения.

4.2.2 Права. В Соединенном Королевстве выдается свидетельство без квалификационной отметки о типе (основное свидетельство), которое может быть действительным в отношении одной или нескольких категорий самолетов. Однако наличие такого свидетельства еще не говорит о том, что его обладатель имеет право удостоверять годность самолета к эксплуатации, если в свидетельстве нет действующей квалификационной отметки о типе или если оно не используется вместе с разрешением о типе, которое выдано утвержденной организацией по техническому обслуживанию для использования в рамках этой организации.

Согласно правилам аттестации персонала JAR-66 в Соединенном Королевстве выдается свидетельство специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов, в котором проставляются отметки о допуске к обслуживанию как основных категорий воздушных судов, так и конкретных типов воздушных судов. Однако такое свидетельство не дает его обладателю права удостоверять годность самолета к эксплуатации, но оно может быть использовано в качестве основы получения разрешения на удостоверение годности самолета к эксплуатации, которое выдается утвержденной организацией по техническому обслуживанию для использования в рамках этой организации.

4.4.1.1 Минимальный возраст кандидатов на получение квалификационных отметок диспетчера аэродрома, диспетчера подхода или диспетчера района УВД составляет 20 лет, а для получения всех других отметок – 21 год.

4.5 Не выдаются свидетельства сотрудника по обеспечению полетов и авиационного диспетчера.

Глава 6

6.1.1 В настоящее время в Соединенном Королевстве не применяются существующие определения ИКАО классов медицинских заключений, выдаваемых кандидатам на получение свидетельств пилотов-любителей и диспетчеров УВД. В Соединенном Королевстве пилотам-любителям выдается медицинское заключение третьего класса, хотя требования к медицинскому освидетельствованию при выдаче такого свидетельства такие же или даже более жесткие, чем предусмотренные в Стандартах ИКАО требования, предъявляемые при получении пилотами-любителями медицинского заключения второго класса. В Соединенном Королевстве действует требование о том, что профессиональные пилоты и диспетчеры УВД должны иметь медицинское заключение первого класса ВГА, которое соответствует требованиям медицинских Стандартов ИКАО, применяемых при выдаче соответственно медицинских заключений первого и третьего классов. В Соединенном Королевстве медицинское заключение второго класса выдается пилотам, чьи профессиональные права ограничены, и при этом предъявляются более жесткие требования, чем предусмотренные в Стандартах ИКАО, которые применяются при выдаче медицинского заключения второго класса.

После июля 1999 года в Соединенном Королевстве пилоты-любители при выдаче или продлении срока действия их JAA свидетельств должны предъявлять медицинские заключения второго класса, которые выдаются в соответствии с требованиями Стандартов ИКАО, действующими при выдаче медицинского заключения второго класса или в соответствии с еще более жесткими требованиями. По той причине, что срок действия медицинских заключений третьего класса составляет 5 лет, о чем упоминается в уведомлении о различиях с п. 1.2.5.2, некоторые медицинские заключения ВГА третьего класса, выдаваемые пилотам-любителям, равноценны медицинскому заключению ИКАО второго класса, которые еще будут действовать вплоть до июля 2004 года.

В обозримом будущем в Соединенном Королевстве диспетчерам УВД будут по-прежнему выдаваться медицинские заключения ВГА первого класса с той целью, чтобы в Соединенном Королевстве не возникало путаницы в связи с изменением названий медицинских заключений. В установленном порядке будет рассмотрен вопрос об утверждении использования обозначения медицинского заключения ИКАО третьего класса для этой категории персонала после того, как документы всех пилотов-любителей будут приведены в соответствие с системой классификации JAA, т. е. после июля 2004 года.

Глава 1

- 1.2.5.2 Срок между представлением двух заключений о годности по состоянию здоровья составляет 37 месяцев минус один день для свидетельства пилота-любителя.
- Срок действия медицинских заключений истекает в конце последнего дня месяца. В результате этого выданные ФАУ медицинские заключения могут быть действительны в течение еще одного месяца минус один день, то есть не так, как это предусматривается согласно Стандартам Приложения 1 ИКАО.
- 1.2.5.2.2* В Федеральных авиационных правилах (FAR) нет пункта, аналогичного п. 1.2.5.2.2 Приложения 1.
- 1.2.6 Этот Стандарт применяется только в отношении тех свидетельств, для получения которых необходимо представить медицинское заключение, и, соответственно, он не применяется в отношении свидетельства инженера по техническому обслуживанию воздушных судов и свидетельства авиационного диспетчера.

Глава 2

- 2.1.3.2 Требуется наличие квалификационных отметок о типе для выполнения полетов на воздушных судах с максимальной взлетной массой 12 500 фунтов, а не на тех воздушных судах, которые сертифицированы для выполнения полетов с экипажем, состоящем из нескольких пилотов.
- 2.1.4.1 Не применяются в отношении вторых пилотов.
- 2.1.9.2 При получении свидетельства более высокого класса может полностью засчитываться время налета в качестве второго пилота.
- 2.3.1.3.1 Если кандидат успешно закончил курс обучения по утвержденной программе, то требуется 35 часов налета. В общий налет может включаться до 20% времени налета на комплексном пилотажном тренажере.
- Летные школы могут получать разрешение на проведение учебных курсов, в рамках которых не установлен минимальный учебный налет.
- 2.3.1.6 Состояние здоровья пилотов-любителей отвечает требованиям, предъявляемым при получении медицинского заключения ФАУ третьего класса, которые не соответствуют в полном объеме требованиям ИКАО, предъявляемым при получении медицинского заключения второго класса.
- 2.3.2 В некоторых случаях пилотам-любителям разрешается выполнять полеты за вознаграждение или по найму.
- 2.4.1.3 Минимальный опыт составляет 120 часов для кандидатов, которые успешно закончили утвержденный курс подготовки.
- Летные школы могут получать разрешение на проведение учебных курсов, в рамках которых не установлен минимальный учебный налет.
- 2.4.1.6 Состояние здоровья пилотов коммерческой авиации отвечает требованиям, предъявляемым при выдаче медицинского заключения ФАУ второго класса, которые не в полном объеме соответствуют требованиям ИКАО, предъявляемым при выдаче медицинского заключения первого класса.
- 2.5.1.2 b) Требования к знаниям, которые перечислены в п. 2.5.1.2 b) Приложения 1, не предусматриваются в соответствующих национальных правилах.
- 2.5.1.3.1.1 В некоторых случаях до 50 часов налета по приборам может считаться время наземной тренировки по приборам.

- 2.5.1.5.1.1 f) и g) Эти требования Приложения 1 не предусматриваются в соответствующих национальных правилах.
- 2.5.1.6 Состояние здоровья линейного пилота авиакомпании отвечает требованиям, предъявляемым при выдаче медицинского заключения ФАУ первого класса, которые не в полном объеме соответствуют требованиям ИКАО, предъявляемым при выдаче медицинского заключения первого класса.
- 2.6.1.2.2 b) Минимальное время налета по приборам составляет 35 часов.
- 2.6.1.5.1 Требования к остроте слуха такие же, как и предъявляемые при выдаче заключений первого и третьего классов. Однако они не соответствуют предусмотренным в Стандартах ИКАО требованиям к остроте слуха, предъявляемым при выдаче медицинского заключения первого класса.
- 2.7.1.3.1 Минимальный опыт составляет 35 часов налета для кандидатов, которые успешно закончили утвержденный курс подготовки. До 20% времени налета может составлять налет на комплексном пилотажном тренажере.
- Летные школы могут получать разрешение на проведение учебных курсов, в рамках которых не установлен минимальный учебный налет.
- 2.7.1.3.2 Требуется 3 часа самостоятельного налета по маршрутам и выполнение одного полета по маршруту протяженностью не менее 75 м. миль.
- 2.7.1.4.1.1* Не требуется проходить летное обучение полетам по приборам.
- 2.7.1.6 Состояние здоровья пилотов-любителей отвечает требованиям, предъявляемым при выдаче медицинского заключения ФАУ третьего класса, которые не в полном объеме соответствуют требованиям ИКАО, предъявляемым при выдаче медицинского заключения второго класса.
- 2.7.2 В некоторых случаях пилотам-любителям разрешается выполнять полеты за плату или по найму.
- 2.8.1.3 Летные школы могут получить разрешение на проведение учебных курсов, в рамках которых не установлен минимальный учебный налет.
- 2.8.1.3.1.1c) Кандидат должен иметь 10 часов учебного налета по приборам на вертолете.
- 2.8.1.6 Состояние здоровья пилотов коммерческой авиации отвечает требованиям, предъявляемым при выдаче медицинского заключения ФАУ второго класса, которые не в полном объеме соответствуют требованиям ИКАО, предъявляемым при выдаче медицинского заключения первого класса.
- 2.9.1.6 Состояние здоровья линейных пилотов авиакомпании отвечает требованиям, предъявляемым при выдаче медицинского заключения ФАУ первого класса, которые не в полном объеме соответствуют требованиям ИКАО, предъявляемым при выдаче медицинского заключения первого класса.
- 2.10.1.2.2 Летные школы могут получать разрешение на проведение учебных курсов, в рамках которых не установлен минимальный учебный налет.
- a) Не существует требования о том, что командир воздушного судна должен иметь опыт полетов по маршрутам на вертолете.
- b) Минимальный налет по приборам составляет 35 часов.
- 2.10.1.5.1 Требования к остроте слуха такие же, как и предъявляемые при выдаче медицинских заключений первого и третьего классов. Однако они не соответствуют предусмотренным в Стандартах ИКАО требованиям, предъявляемым при выдаче медицинского заключения первого класса.

*Рекомендуемая практика.

- 2.12.1.5 Не требуется наличие медицинского заключения. Обладатели свидетельства не осуществляют своих прав, если они знают или имеют причины думать, что состояние их здоровья не позволяет или делает их неспособными осуществлять безопасное управление воздушным судном.
- 2.13.1.3.1 Если выдается свидетельство на уровне пилота-любителя, то требуется, чтобы кандидат имел минимальный опыт полета 10 часов в качестве пилота свободного аэростата.
- Летные школы могут получать разрешение на проведение учебных курсов, в рамках которых не установлен минимальный учебный полет.
- Если выдается свидетельство на уровне пилота-любителя, то минимальный полет составляет 8 часов для кандидатов, которые успешно закончили утвержденный курс подготовки.

Глава 3

- 3.2.1.5 Требования ФАУ, предъявляемые при выдаче медицинского заключения второго класса, не соответствуют в полном объеме требованиям ИКАО, предъявляемым при выдаче медицинского заключения первого класса.
- 3.3.1.5 Требования ФАУ, предъявляемые при выдаче медицинского заключения второго класса, не соответствуют в полном объеме требованиям ИКАО, предъявляемым при выдаче медицинского заключения первого класса.

Глава 4

- 4.2.1.2 В действующих требованиях к знаниям нет требования о наличии знаний в области человеческого фактора.
- 4.2..2.3.1* Не выполняется.
- 4.3.1.2 В действующих требованиях к знаниям нет требования о наличии знаний в области человеческого фактора.
- 4.3.1.3 а) Не требуется наличия какого-либо опыта у кандидатов, которые успешно закончили утвержденный курс подготовки.
б) Требуется 18 месяцев опыта.
- 4.3.1.4 Требования ФАУ, предъявляемые при выдаче медицинского заключения второго класса, не соответствуют в полном объеме требованиям ИКАО, предъявляемым при выдаче медицинского заключения третьего класса.
- 4.4.2.2.1 Не существует требования о наличии минимального опыта для получения каких-либо
4.4.2.2.2 квалификационных отметок, кроме квалификационной отметки диспетчера КДП.
- 4.5.1.3.2 Не выполняется.

Глава 5

- 5.1 Существуют следующие различия в физических характеристиках оформления свидетельств, выдаваемых авиационному персоналу:
- а) полное название государства (I) не указывается, то есть указывается Министерство транспорта США, а не название государства;
- б) название свидетельства (II) печатается не очень жирным шрифтом;

- c) графа с датой о рождении не обозначена римской цифрой [предлагается использовать IV a)]; и
- d) свидетельства выдаются на серой бумаге.

Глава 6

- 6.3 Для осуществления прав линейного пилота авиакомпании требуется наличие медицинского заключения первого класса, а медицинское заключение 2-го класса необходимо для осуществления прав пилота коммерческой авиации, бортинженера и штурмана.
- 6.3.2.5.1 Электрокардиограмму требуется делать, если возраст кандидатов 35 лет и больше и если они впервые обращаются с просьбой о получении медицинского заключения ФАУ первого класса. Обладатели медицинского заключения ФАУ первого класса, возраст которых 40 лет и больше, должны делать ЭКГ ежегодно. Обладателям свидетельства члена летного экипажа (ФАУ), которые имеют медицинское заключение ФАУ второго класса, не требуется делать ЭКГ.
- 6.3.2.23 Беременность не препятствует выдаче медицинского заключения.
- 6.3.2.24
- 6.3.3.3 Не установлено:
- a) каких-либо минимальных требований к остроте зрения без коррекции;
 - b) минимальных отклонений в отношении нарушения рефракции; и
 - c) каких-либо требований относительно того, что при осуществлении кандидатом права, предоставляемого его свидетельством, он всегда должен иметь при себе соответствующие запасные корректирующие линзы.
- 6.3.3.4 При демонстрации соответствия этому требованию к остроте зрения не оговаривается условие об использовании кандидатом не более одной пары корректирующих линз.
- 6.3.4.1 Не требуется проводить обследование с помощью чистотонального аудиометра.
- 6.4 Для осуществления прав пилота-любителя требуется наличие медицинского заключения третьего класса.
- 6.4.1.2 Для пилотов-любителей период между представлением медицинских заключений о годности по состоянию здоровья составляет 37 месяцев минус один день.
- 6.4.2.22 Беременность не препятствует выдаче медицинского заключения.
- 6.4.2.23
- 6.4.3.3 Не существует требования о том, что при осуществлении прав, предоставляемых его свидетельством, у него всегда должны быть при себе соответствующие запасные корректирующие линзы.
- 6.4.3.4 При демонстрации соответствия этому требованию не оговаривается условие об использовании кандидатом не более одной пары корректирующих линз.
- 6.5 Для осуществления прав диспетчера УВД требуется наличие медицинского заключения второго класса. Состояние здоровья диспетчеров УВД, являющихся сотрудниками ФАУ, должно отвечать требованиям приказа ФАУ 3930.3.
- 6.5.2.5.1* Электрокардиография не проводится согласно подраздела С 14 CFR 67, но ее требуется проводить согласно приказу ФАУ 3930.3.

*Рекомендуемая практика.

- 6.5.2.8.1* Не требуется проводить рентгенографию кандидатов на получение медицинского заключения ФАУ второго класса.
- 6.5.3.3* Не существует требования о том, что при осуществлении кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством, у него всегда должны быть при себе соответствующие запасные корректирующие линзы.
- 6.5.3.4 При демонстрации соответствия этому требованию не оговаривается условие об использовании кандидатом не более одной корректирующих линз.
- 6.5.4.1 Согласно 14 CFR 67 не требуется проводить обследование кандидата с помощью чистотонального аудиометра, но его требуется проводить согласно приказу ФАУ 3930.3.
-

Глава 2

2.1.10

В Судане обладатели свидетельства пилота имеют право пилотировать воздушные суда, выполняющие коммерческие воздушные перевозки, до достижения ими возраста 65 лет, но при соблюдении определенных условий.

Глава 2

2.1.10 Командиры воздушных судов, имеющие свидетельства, выданные Таиландом, имеют право летать до 61 года.

Глава 4

4.2 В Таиланде действуют старые требования к выдаче свидетельств специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов типа I и типа II.

4.2.1.1 Возраст. Кандидат не моложе 22 лет.

4.2.1.3 Опыт.

а) Для получения свидетельства с правом подписи удостоверения о проведенном техническом обслуживании (сертификат о безопасности полета) кандидат должен иметь опыт по крайней мере:

1) четыре года или

2) один год, если он успешно закончил курс подготовки по утвержденной программе, и во время обучения приобрел равноценный опыт практической работы.

Глава 1

- 1.2.4.5.1 В национальных правилах и директивах нет положений, в которых предусматривалось бы принятие мер в случае представления кандидатами ложных заявлений.
- 1.2.4.8 В национальных правилах и процедурах нет положений, в которых предусматривался бы порядок выдачи медицинских заключений в случаях неполного соответствия медицинским Стандартам, содержащимся в главе 6 Приложения I.
- 1.2.7 В национальных правилах и директивах нет положений, в которых предусматривался бы порядок действий в случае установления факта употребления психоактивных веществ.
- 1.2.8 Не существует системы сертификации и проверки авиационных учебных центров, а также утверждения и контроля утвержденной подготовки, кандидатов в местных учебных центрах и иностранных учебных заведениях.
-

Глава 1

1.2, примечание 2 В Украине специалистам гражданской авиации в зависимости от уровня теоретической подготовки, практических навыков и опыта работы выдаются свидетельства с присвоением соответствующего класса:

- пилотам (третий, второй и первый классы);
- штурманам (третий, второй и первый классы);
- бортинженерам (бортмеханикам) (третий, второй и первый классы);
- бортрадистам (третий, второй и первый классы);
- диспетчерам службы движения (третий, второй и первый классы);
- инженерам (техникам) (третий, второй и первый классы).

Высшим является первый класс.

Дополнительно выдаются свидетельства бортпроводникам, бортоператорам и инструкторам парашютной службы.

Свидетельство пилота (первый класс) выдается пилотам (второй класс) при условии выполнения установленных требований и успешного прохождения проверки профессиональных знаний и умений.

1.2.5.2.1 Для пилотов старше 40 лет интервал 12 месяцев не сокращается.

Глава 2

2.1.9.1 При выдаче свидетельств пилотам или присвоении им более высокого класса учитывается летный опыт:

- общий безаварийный налет, независимо от того, в какой должности (командир воздушного судна или второй пилот) он выполнил полеты;
- общий самостоятельный налет в должности командира воздушного судна;
- самостоятельный налет в должности командира воздушного судна ночью.

2.1.9.2 При выдаче свидетельств пилотам или присвоении им более высокого класса учитывается летный опыт:

- общий безаварийный налет, независимо от того, в какой должности (командир воздушного судна или второй пилот) он выполнял полеты;
- общий самостоятельный налет в должности командира воздушного судна;
- самостоятельный налет в должности командира воздушного судна ночью.

2.1.9.3 При выдаче свидетельств пилотам или присвоении им более высокого класса учитывается летный опыт:

- общий безаварийный налет, независимо от того, в какой должности (командир воздушного судна или второй пилот) он выполнял полеты;
- общий самостоятельный налет в должности командира воздушного судна;
- самостоятельный налет в должности командира воздушного судна ночью.

2.1.10 Предельный возраст не ограничивает права обладателя свидетельства при выполнении функций командира воздушного судна или второго пилота.

2.4 Соответствует свидетельству пилота третьего класса, который присваивается после окончания летного учебного заведения. Требования по возрасту, знаниям, опыту и умениям не ниже требований, предъявляемых при выдаче свидетельства пилота коммерческой авиации. В свидетельство вносится отметка о классе свидетельства, виде и классе воздушного судна.

2.5 Соответствует классификации пилота второго класса. В свидетельство пилота вносятся отметки о присвоении класса (класс 2), типе и классе воздушного судна. При выдаче свидетельства пилота первого класса требования по опыту превышают требования, предъявляемые при выдаче свидетельства линейного пилота авиакомпании.

2.5.1.1 Минимальный возраст – 18 лет.

Глава 3

3.2.1.3.1 Кандидат, успешно закончивший учебное заведение по утвержденной программе подготовки штурмана, получает свидетельство штурмана.

3.3.1.3.1 Кандидат, закончивший обучение по утвержденной программе бортинженера, получает свидетельство бортинженера.

3.4 Предусмотрена выдача свидетельства бортрадиста. Требования, предусмотренные при выдаче свидетельства, соответствуют требованиям п. 3.3 Приложения 1 (седьмое издание).

Свидетельство бортрадиста-телефониста не выдается.

Глава 1

- 1.2.5.2 Период между представлением заключений о медицинском освидетельствовании обладателей свидетельства пилота-планериста составляет 60 месяцев для тех обладателей, которым еще не исполнилось 40 лет и 36 месяцев после достижения ими этого возраста.

Глава 2

- 2.1.10 Обладатель свидетельства пилота коммерческой авиации или свидетельства линейного пилота авиакомпании имеет право выполнять функции пилота воздушного судна, выполняющего коммерческие авиаперевозки, до достижения 65 лет, при условии соблюдения следующих ограничений:
- а) полеты выполняются экипажем из нескольких человек и такой обладатель (обладательница) свидетельства является единственным пилотом в экипаже, которому (которой) исполнилось 60 лет;
 - б) при выполнении международных полетов воздушным судном, командиром которого он является, им (ею) получено особое разрешение на выполнение полетов над соответствующими государствами.
-

Глава 2

- 2.1.5.2 Во Франции действуют жесткие требования, предъявляемые при выдаче свидетельства линейного пилота авиакомпании, и поэтому от кандидатов на получение квалификационной отметки о типе для полетов на воздушных судах с экипажем из двух пилотов требуется только, чтобы они владели теми элементами знаний линейного пилота авиакомпании, которые полномочный орган определил в качестве обязательных для выполнения обязанностей на борту конкретного типа воздушного судна.
- 2.3.2.1 При условии соблюдения некоторых особых требований, летным клубам разрешается обращаться с просьбой к своим членам, имеющим частные самолеты и вертолеты, о выполнении ими местных коммерческих полетов, но не за вознаграждение. Местным полетом считается полет продолжительностью менее 30 мин с момента взлета и до посадки, который не связан с перевозками между двумя аэродромами, и в ходе которого воздушное судно не удаляется более чем на 40 км от пункта вылета.
- 2.6.1.5.1 До внедрения FCL3 во Франции не будет действовать требование о том, чтобы кандидаты, обладающие свидетельством пилота-любителя, при получении квалификационной отметки о праве на выполнение полетов по приборам отвечали требованиям к остроте слуха, предъявляемым при выдаче медицинского заключения первого класса.
- 2.7.1.2 g) До тех пор пока не будет внедрена FCL2, не появится нормативного требования о подготовке пилотов-любителей (вертолет) и проведении соответствующих экзаменов в области возможностей и ограничений человека.
- m) До тех пор пока не будет внедрена FCL2, не появится нормативного требования о разработке учебных программ и проведении экзаменов по правилам радиотелефонной связи и изучению фразеологии, применяемых при выполнении полетов по ПВП, и действий, предпринимаемых в случае потери связи.
- 2.7.1.3.2 До тех пор, пока не будет внедрена FCL2, действует нормативное требование о том, чтобы кандидат имел 3 часа налета на вертолетах по маршрутам, а не 5 часов и при этом протяженность маршрута должна быть 25 м. миль, а не 100 м. миль, как это требуется согласно SARPS ИКАО.
- 2.7.2.1 При условии соблюдения некоторых особых требований, летным клубам разрешается обращаться с просьбой к своим членам, имеющим частные самолеты или вертолеты, о выполнении ими местных коммерческих полетов, но не за вознаграждение. Местным полетом считается полет продолжительностью менее 30 мин с момента взлета и до посадки, который не связан с перевозками между двумя аэродромами и в ходе которого самолет не удаляется более чем на 40 км от пункта вылета.
- 2.8.1.3.1.1 c) До тех пор пока не будет внедрена FCL2, не появится нормативного требования о том, чтобы кандидат на получение свидетельства пилота коммерческой авиации (вертолет) имел не менее 10 часов учебного налета по приборам, из которых не более 5 часов может составлять время наземной тренировки по приборам.
- 2.9.1.3.1.1 b) До тех пор пока не будет внедрена FCL2, не появится нормативного требования о том, чтобы кандидат на получение свидетельства линейного пилота авиакомпании (вертолет) налетал не менее 200 часов, выполняя полеты по маршрутам, из которых не менее 100 часов в качестве командира воздушного судна или второго пилота, выполняющего под контролем командира воздушного судна обязанности и функции командира воздушного судна, и при условии, что используемый метод контроля удовлетворяет полномочный орган по выдаче свидетельств.
- 2.10.1.5.1 До тех пор пока не будет внедрена FCL3, во Франции не будет действовать требование о том, чтобы кандидаты, обладающие свидетельством пилота-любителя, при получении квалификационной отметки о праве на выполнение полетов по приборам, отвечали требованиям к остроте слуха, предъявляемым при выдаче медицинского заключения первого класса.

- 2.11 До тех пор пока не будет внедрена FCL2, не появится нормативного требования о выдаче квалификационной отметки пилота-инструктора самолета, однако это не касается квалификационной отметки пилота-инструктора вертолета (этот вопрос еще изучается).
- 2.12.1.2 g) и j) Не существует нормативного требования о том, что пилоты-планеристы должны проходить обучение и сдавать экзамены в области возможностей и ограничений человека, однако в предоставляемой слушателям документации есть информация о человеческом факторе.
- 2.13.1.3.1 Согласно действующему нормативному требованию кандидат должен иметь не 16 часов, а 12 часов налета на свободных аэростатах.

Глава 4

- 4.2 Во Франции не требуется, чтобы кандидаты, обладающие свидетельством пилота-любителя, при получении квалификационной отметки о праве на выполнение полетов по приборам отвечали требованиям к остроте слуха, предъявляемым при выдаче медицинского заключения первого класса.
-

Глава 4

4.2.1.1 Минимальный возраст – 18 лет.

4.2.1.3 а) 1) Опыт работы – 4 года.

4.2.2.2 с) Опыт работы, накопленный за последние 24 месяца, должен составлять не менее 6 месяцев.

Глава 5

Место рождения в свидетельстве не указывается.

Глава 1

1.2.5.2 Сроки действия свидетельств, требующих представления медицинского заключения второго класса, следующие:

до достижения их обладателями возраста 40 лет – 5 лет;
если возраст их обладателей 40–50 лет – 2 года;
если возраст их обладателей более 50 лет – 1 год.

Глава 2

2.1.10 Обладатели свидетельства пилота коммерческой авиации, которым исполнилось 67 лет, осуществляют свои права согласно п. 2.4.2.1 с) и d) главы 2.

Обладатели свидетельств линейного пилота авиакомпании, которым исполнилось 65 лет, больше не выполняют функции командира воздушного судна, выполняющего коммерческие воздушные перевозки.

Обладатель свидетельства линейного пилота авиакомпании, которому исполнилось 60 лет, может продолжать выполнять функции пилота воздушного судна, используемого для выполнения коммерческих воздушных перевозок, включая перевозки пассажиров, груза и почты в качестве члена экипажа воздушного судна, состоящего из нескольких пилотов, при условии, что:

- a) такой обладатель свидетельства является единственным пилотом в летном экипаже, которому исполнилось 60 лет, и
- b) пилоты этого экипажа обучены умению оказывать помощь в случае потери трудоспособности одним из членов экипажа, и
- c) функции командира воздушного судна он может выполнять только при осуществлении полетов на территории Швеции, а в других случаях, только если получено разрешение на это других Договаривающихся государств.

Глава 4

4.2.1.1 Кандидат должен быть не моложе 21 года.

Глава 6

6.2.4 Допускаются некоторые отклонения от требований к цветоощущению пилотов-курсантов и кандидатов на получение свидетельств пилота-любителя (самолет и вертолет), свидетельств пилота-планериста и свидетельств пилота коммерческой авиации (самолет и вертолет).

При этом в свидетельствах указывается следующие "Ограничения по причине отклонений в отношении цветоощущения":

- a) полеты разрешается выполнять только в дневное время;
- b) полеты разрешается выполнять только на территории Швеции;
- c) обладателям свидетельств пилота-планериста, пилота-любителя (самолет и вертолет) и свидетельств пилота сверхлегкого воздушного судна разрешается выполнять полеты также на территории Дании, Финляндии, Исландии и Норвегии;
- d) полеты на территории других государств разрешается выполнять при условии, что получено соответствующее разрешение этих государств; и
- e) полеты разрешается выполнять на аэродромы, где в целях обслуживания воздушного движения применяется двусторонняя радиосвязь.

- 6.3.2.23 В том случае, если беременность протекает совершенно нормально, то кандидат может считаться
6.4.2.22 годным до истечения шестого месяца беременности.
- 6.4.2.5.1* В отношении кандидатов на получение медицинского заключения второго класса применяются следующие требования в отношении проведения электрокардиографии:
- до 40 лет – только при первой выдаче заключения,
в возрасте 40–50 лет – каждые четыре года,
в возрасте более 50 лет – каждые три года.
-

*Рекомендуемая практика.

Глава 1

1.2, примечание 2 б) В Эстонии нет операторов авиационной станции.

Глава 4

4.2 Годность по состоянию здоровья. Кандидат имеет действующее медицинское заключение третьего класса.

4.5 Годность по состоянию здоровья. Кандидат имеет действующее медицинское заключение третьего класса.

4.6 Такое свидетельство не выдается.

Глава 1

1.2.5.2 В Южной Африке применяются следующие требования:

- 60 месяцев для свидетельства пилота-планериста и
- 60 месяцев для свидетельства пилота свободного аэростата.

Обладателям свидетельства пилота спортивных самолетов выдается медицинское заключение четвертого класса, которое действительно в течение 60 месяцев для выполнения только любительских полетов. Однако если такое свидетельство обменивается на свидетельство, дающее право на выполнение коммерческих полетов, то требуется представить медицинское заключение первого класса, срок действия которого составляет 12 месяцев в зависимости от возраста кандидата.

Глава 2

Не выполняются требования к знаниям в области возможностей и ограничений человека.

2.1.10

Полномочные органы гражданской авиации Республики Южная Африка не допускают обладателя выданного ими свидетельства пилота к выполнению функций командира воздушного судна или второго пилота, если он достиг 60-летнего возраста, на воздушном судне, занятом выполнением регулярных международных воздушных перевозок или нерегулярных международных воздушных перевозок за вознаграждение или по найму, за исключением случая, когда он является членом экипажа самолета, состоящего из нескольких человек, и при условии, что:

- a) такой обладатель свидетельства является единственным в экипаже пилотом, достигшим 60-летнего возраста; и
- b) на воздушном судне установлены дублированные органы управления.

Такие пилоты не допускаются к выполнению функций пилота воздушного судна, занятого в регулярных/нерегулярных международных воздушных перевозках, если они достигли 65-летнего возраста.

2.3.1.3.2

Три часа самостоятельного налета по маршруту.

Глава 4

4.2.1.1

Кандидат не моложе 21 года.

4.5

Такое свидетельство не выдается.

Глава 6

6.2.3

6.2.4

Дополнительно к проверкам цветоощущения, которые предусматриваются в соответствующем Приложении ИКАО, данный полномочный орган проводит практическую проверку в полете кандидатов, имеющих нарушения цветоощущения. Цель этих проверок заключается в определении во время полета влияния таких нарушений на действия пилота с точки зрения обеспечения безопасности полетов. В медицинские заключения кандидатов, которые успешно прошли проверки, вносятся изменения с целью отразить ограничения по зрению в отношении обеспечения безопасности полетов, отмеченные проверяющим этих сотрудников.