



П Р И К А З
об утверждении Aviационных правил, касающихся установления
технических требований и административных
процедур в отношении бортинженеров
гражданской авиации (RAC-FE)

№ 176 от 12.12.2024

Мониторул Официал № 544-547/1015 от 26.12.2024

* * *

На основании части (4) статьи 22 Aviационного кодекса Республики Молдова № 301/2017 (Официальный монитор Республики Молдова, 2018 г., № 95-104, ст.189), с последующими изменениями, а также пункта 27 Положения об установлении технических требований и административных процедур в отношении летного персонала гражданской авиации, утвержденного Постановлением Правительства № 204/2020 (Официальный монитор Республики Молдова, 2020 г., № 165-176, ст.552), с последующими изменениями,

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить Aviационные правила, касающиеся установления технических требований и административных процедур в отношении бортинженеров гражданской авиации (RAC-FE) (прилагаются).
2. Со дня вступления в силу настоящего приказа признать утратившим силу выпуск 02 Aviационных правил RAC-APL – Освидетельствование авиационного персонала гражданской авиации (пилоты, штурманы, бортинженеры, бортпроводники, бортоператоры, диспетчеры УВД), утвержденных [Приказом директора Органа гражданской авиации № 27/GEN от 20 декабря 2013 года](#) (Официальный монитор Республики Молдова, 2014 г., № 9-13, ст.58), с последующими изменениями.
3. Aviационные правила, касающиеся установления технических требований и административных процедур в отношении бортинженеров гражданской авиации, вступают в силу по истечении 6 (шести) месяцев со дня опубликования в Официальном мониторе Республики Молдова.
4. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на государственного секретаря, ответственного за сферу транспорта.

**ЗАМ. ПРЕМЬЕР-МИНИСТРА,
МИНИСТР**

Владимир БОЛЯ

№ 176. Кишинэу, 12 декабря 2024 г.

«Утверждены
приказом министра инфраструктуры
и регионального развития
№ 176 от 12 декабря 2024 г.

**Авиационные правила, касающиеся установления технических требований
и административных процедур в отношении бортинженеров
гражданской авиации (RAC-FE)**

**Глава I
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Авиационные правила, касающиеся установления технических требований и административных процедур в отношении бортинженеров гражданской авиации (RAC-FE), определяют правила, которые относятся к:

1.1. квалификациям, связанным со свидетельствами бортинженера (*Flight Engineer License – FEL*), условиям выдачи, сохранения действия, изменения, ограничения, приостановления действия или изъятия FEL, привилегиям и обязанностям обладателей свидетельств, условиям преобразования существующих FEL, а также условиям признания свидетельств, выданных государствами-участниками Международной организации гражданской авиации (ИКАО);

1.2. сертификации лиц, ответственных за обеспечение практической летной подготовки или практической подготовки на тренажере, и за оценку компетенций бортинженеров;

1.3. медицинским свидетельствам для бортинженеров, условиям выдачи, сохранения действия, изменения, ограничения, приостановления действия или отзыва медицинских свидетельств, привилегий и обязанностей обладателей медицинских свидетельств;

1.4. условиям выдачи, сохранения действия, изменения, ограничения, приостановления действия или отзыва свидетельств организаций по подготовке бортинженеров;

1.5. требованиям к системе управления и менеджмента, которые должны соблюдаться Органом гражданской авиации (далее – ОГА) и организациями в связи с правилами, указанными в подпунктах 1.1. – 1.4.

2. В значении RAC-FE определяются следующие понятия:

2.1. *приложение ИКАО* – приложение к свидетельству летного экипажа, автоматически подтверждаемое и выданное в соответствии с Приложением 1 ИКАО, которое указано в пункте XIII свидетельства летного экипажа, как установлено в Аппендиксе № 1 к Части АРА Положения об установлении технических требований и административных процедур в отношении летного персонала гражданской авиации, утвержденного Постановлением Правительства № 204/2020 (*Положение о летном персонале*);

2.2. *квалификация FSTD (Flight Simulation Training Device – FSTD)* – уровень технической квалификации FSTD, указанный в условиях сертификации в отношении соответствующего FSTD;

2.3. *свидетельство, разрешение или организация, соответствующая JAR (Joint Aviation Requirements – JAR)* – выданное или признанное свидетельство или разрешение, либо сертифицированная, уполномоченная, зарегистрированная или признанная организация, в соответствии с национальной нормативной базой, посредством которой применяются JAR и процедуры государством, внедрившим соответствующие JAR, и рекомендованное для взаимного признания в рамках системы объединенных авиационных властей в отношении данных JAR;

2.4. *свидетельство FEL, соответствующее JAR* – свидетельство FEL и связанные с ним квалификации и/или разрешения, выданные или признанные в соответствии с национальной нормативной базой, посредством которых применяются JAR и процедуры

государством, внедрившим соответствующие JAR, и рекомендованное к взаимному признанию в рамках системы объединенных авиационных властей в отношении данных JAR;

2.5. *свидетельство FEL, соответствующее Части FE.FCL (Flight Engineer Flight Crew Licensing – FE.FCL)* – свидетельство бортинженера, отвечающее требованиям Приложения № 1 (Часть FE.FCL);

2.6. *свидетельство FEL, не соответствующее JAR* – свидетельство бортинженера, выданное или признанное государством в соответствии с нормативной базой, которое не рекомендуется к взаимному признанию в отношении соответствующих JAR;

2.7. *кредит* – признание предыдущего опыта или квалификаций;

2.8. *тренажерное оборудование для летной подготовки (Flight Simulation Training Device – FSTD)* – оборудование для подготовки бортинженеров, которым является:

2.8.1. *в случае самолетов, тренажерное устройство полной имитации полета (Full Flight Simulator – FFS)* – тренажер для летной подготовки (*Flight Training Device – FTD*), тренажер для подготовки к летным и навигационным процедурам (*Flight and Navigation Procedures Trainer – FNPT*);

2.8.2. *в случае вертолетов* – FFS, FTD или FNPT;

2.9. *справочник квалификационных тестов (Qualification Test Guide – QTG)* – документ, предназначенный для доказательства того, что летно-технические и маневренные параметры FSTD представляют собой параметры воздушного судна, класса самолета или типа вертолета, имитируемых в предусмотренных пределах, и что были выполнены все применяемые требования. QTG включает как данные воздушного судна, класса самолета или типа вертолета, так и данные FSTD, используемые для подкрепления валидации;

2.10. *Joint Aviation Requirements (AR)* – общие авиационные требования, принятые объединенными авиационными властями;

2.11. *приемлемые методы установления соответствия (Acceptable Means of Compliance – AMC)* – рекомендации, изданные ОГА в целях наглядного показа сущности соответствия законодательным или нормативным требованиям, авиационным правилам, условиям сертификации. После их внедрения авиаперевозчиками ОГА предоставляет презумпцию соответствия;

2.12. *альтернативные методы установления соответствия (Alternative Means of Compliance – AltMoC)* – методы установления соответствия, предлагающие альтернативу существующему AMC или предлагающие новые методы обеспечения соответствия Авиационному кодексу Республики Молдова № 301/2017 (Авиационный кодекс), RAC-FE и нормам по его применению, для которых ОГА не принял ни одного связанного AMC;

2.13. *одобренная организация по подготовке (Approved Training Organisation – ATO)* – организация, имеющая право предоставлять курсы подготовки для летного экипажа на основании свидетельства, выданного в соответствии с пунктом 17;

2.14. *летный персонал* – летный экипаж и cabinный экипаж;

2.15. *отчет о кредитовании* – отчет, на основании которого могут быть признаны предыдущий опыт или квалификации;

2.16. *отчет о преобразовании* – отчет, на основании которого свидетельство может быть преобразовано в свидетельство, соответствующее приложению № 1 (Часть FE.FCL);

2.17. *основное место деятельности организации* – центральный офис или юридический адрес организации, где осуществляются основные финансовые функции и функции эксплуатационного контроля видов деятельности, указанных в RAC-FE;

2.18. *условия сертификации (Certification Specifications – CS)* – утвержденные ОГА технические стандарты, указывающие методы доказательства соответствия Авиационному кодексу, RAC-FE и нормам по его применению, которые могут использоваться организацией в целях сертификации;

2.19. *автоматическое подтверждение* – принятие без формальностей, на основе соглашений, регулирующих сертификацию летных экипажей, государством-участником ИКАО, перечисленным в приложении ИКАО, свидетельства летного экипажа, выданного другим государством в соответствии с приложением 1 ИКАО к Конвенции о международной гражданской авиации, подписанной в Чикаго 7 декабря 1944 года, ратифицированной Постановлением Парламента № 97/1994 (*Приложение 1 ИКАО*).

Глава II

СУЩЕСТВУЮЩИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА БОРТИНЖЕНЕРА И МЕДИЦИНСКИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА

3. Бортинженеры, эксплуатирующие воздушные суда, зарегистрированные в Республике Молдова, должны соблюдать технические требования и административные процедуры, предусмотренные в Приложении № 1 (Часть FE.FCL) к RAC-FE и Приложении № 4 (Часть MED) к Положению о летном персонале, за исключением случая, когда регулируемая деятельность по надзору за безопасностью была делегирована другому государству, и воздушные суда не эксплуатируются авиаперевозчиком из Республики Молдова или зарегистрированы в другом государстве, и эксплуатируются авиаперевозчиком, за которого надзор за операциями обеспечивается ОГА, или используются в пределах Республики Молдова либо с точкой назначения или вылета на территории Республики Молдова, авиаперевозчиком, находящимся или являющимся резидентом Республики Молдова.

4. Свидетельства FEL, соответствующие JAR, выданные или признанные органом ОГА на дату применения RAC-FE, считаются выданными в соответствии с ними. ОГА заменяет эти свидетельства на другие, соответствующие формату, предусмотренному в Аппендиксе № 1 к Приложению № 4 (Часть ARA), в течение одного года после вступления в силу RAC-FE.

5. Свидетельства, соответствующие JAR, которые не были заменены в течение одного года после вступления в силу RAC-FE, преобразуются органом ОГА в свидетельства и квалификации, соответствующие Приложению № 1 (Часть FE.FCL), в соответствии с положениями Приложения № 2 – Условия преобразования существующих национальных свидетельств FEL и квалификаций.

6. В отношении свидетельств, выданных до даты вступления в силу RAC-FE, ОГА подчиняется требованиям, предусмотренным пунктом 1 ARA.FE.FCL.200, в течение одного года после вступления в силу RAC-FE.

Глава III

УСЛОВИЯ ПРИЗНАНИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВ БОРТИНЖЕНЕРА, ВЫДАННЫХ ДРУГИМИ ГОСУДАРСТВАМИ

7. ОГА подтверждает автоматически и на взаимной основе свидетельства бортинженера, выданные государствами-участниками ИКАО, на основе соглашений, регулирующих сертификацию бортинженеров.

8. В случае, когда между Республикой Молдова и государством-участником ИКАО нет соглашений, регулирующих сертификацию бортинженеров, ОГА может признавать свидетельства бортинженеров, выданные государством-участником ИКАО, в

соответствии с требованиями Приложения № 3 – Условия признания свидетельств и квалификаций бортинженера, выданных другими государствами.

Глава IV

КРЕДИТЫ ЗА ПОДГОТОВКУ, НАЧАТУЮ ДО ПРИМЕНЕНИЯ RAC-FE

9. В отношении выдачи свидетельств, соответствующих Приложению № 1 (Часть FE.FCL), кредитуются в полном объеме подготовка, начатая до применения RAC-FE, в соответствии с требованиями и процедурами объединенных авиационных властей (*Joint Aviation Authorities – JAA*), под регулирующим надзором государства, рекомендованного для взаимного признания в рамках системы объединенных авиационных властей в отношении соответствующих JAR, при условии, что данная подготовка и тестирование были окончены до истечения одного года после вступления в силу RAC-FE, и свидетельство, соответствующее Приложению № 1 (Часть FE.FCL), было выдано самое позднее до 1 октября 2024 года.

10. Подготовка, начатая до применения RAC-FE в соответствии с Приложением 1 ИКАО, кредитуются в целях выдачи свидетельств, соответствующих Приложению № 1 (Часть FE.FCL), на основе отчета о кредитовании, составленного ОГА.

11. В отчете описывается сфера подготовки, уточняется, по каким из требований к свидетельствам, соответствующим Приложению № 1 (Часть FE.FCL), выдается кредит и, при необходимости, какие требования должны выполнить заявители для выдачи им свидетельств, соответствующих Приложению № 1 (Часть FE.FCL). Отчет содержит копии всех необходимых документов для доказательства области подготовки и национальных правил и процедур, в соответствии с которыми была начата подготовка.

Глава V

ПОДГОТОВКА К ТИПОВОЙ КВАЛИФИКАЦИИ И ДАННЫЕ ОБ ЭКСПЛУАТАЦИОННОМ СООТВЕТСТВИИ

12. Если приложения к RAC-FE ссылаются на данные об эксплуатационном соответствии, введенные в соответствии с Положением об установлении требований и административных процедур сертификации летной годности и экологической сертификации или касающихся декларации о соответствии воздушных судов и сопутствующих изделий, запасных частей и приборов, а также требований к способности проектных и производственных организаций, утвержденным Постановлением Правительства № 91/2024 (*Положение IAW*), лицо, которое обращается за курсом подготовки к типовой квалификации, должно соответствовать только требованиям приложений к RAC-FE.

13. Курсы подготовки для типовой квалификации, одобренные до утверждения минимальной программы подготовки к типовой квалификации бортинженеров в составе данных об эксплуатационном соответствии для соответствующего типа воздушных судов согласно Положению IAW, включают обязательные элементы подготовки, до истечения одного года после вступления в силу RAC-FE, или в течение одного года после утверждения данных об эксплуатационном соответствии, если это более позднее число.

Глава VI

КРЕДИТЫ ЗА СВИДЕТЕЛЬСТВА БОРТИНЖЕНЕРА, ПОЛУЧЕННЫЕ ВО ВРЕМЯ ВОИНСКОЙ СЛУЖБЫ

14. Для получения свидетельств, соответствующих Приложению № 1 (Часть FE.FCL), обладатели свидетельств военного летного экипажа подают заявление в ОГА.

15. Знания, опыт и умения, приобретенные во время воинской службы, кредитуются в целях соответствующих требований Приложения № 1 (Часть FE.FCL) в соответствии с элементами отчета о кредитовании, составленного ОГА.

16. В отчете о кредитовании:

16.1. излагаются национальные требования, на основе которых были выданы воинские свидетельства, квалификации и/или разрешения;

16.2. описывается сфера предоставленных бортинженерам привилегий;

16.3. уточняется, по каким из требований Приложения № 1 (Часть FE.FCL) выдаются кредиты;

16.4. содержатся копии всех необходимых документов для доказательства вышеуказанных элементов, сопровождаемые копиями соответствующих национальных требований и процедур.

Глава VII

ОРГАНИЗАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ БОРТИНЖЕНЕРОВ

17. Организации по подготовке бортинженеров должны отвечать требованиям, предусмотренным в Приложении № 4 к Авиационному кодексу, а также требованиям, предусмотренным в Приложении № 7 (Часть ORA) к Положению о летном персонале, и должны:

17.1. быть сертифицированы органом ОГА, или

17.2. быть сертифицированы авиационными органами государств-членов Европейского Союза (ЕС), согласно положениям Регламента (ЕС) № 1178/2011, и одобрены ОГА. Упрощенная процедура одобрения соответствующих организаций устанавливается ОГА.

В случае организаций по подготовке бортинженеров, сертифицированных авиационными органами государств-участников ИКАО, ОГА определяет соответствующую процедуру.

18. Организации по подготовке бортинженеров, обладающие свидетельствами, соответствующими JAR, выданными или признанными ОГА до даты начала применения RAC-FE, считаются обладателями свидетельства, выданного в соответствии с RAC-FE. В таком случае предоставленные этим организациям привилегии ограничиваются привилегиями, включенными в свидетельство, выданное ОГА.

19. Организации по подготовке бортинженеров адаптируют свою систему менеджмента и программы, процедуры и руководства по подготовке для их соответствия Приложению № 7 (Часть ORA), Положению о летном персонале в течение одного года после вступления в силу RAC-FE.

20. Организации по подготовке, которые обеспечивают свое соответствие JAR и зарегистрированы в Республике Молдова, до применения RAC-FE имеют право предоставлять подготовку для свидетельства FEL, соответствующего Приложению № 1 (Часть FE.FCL), по связанным с ним квалификациям, включенным в регистрацию, до истечения одного года после вступления в силу RAC-FE, без соответствия требованиям Приложения № 7 (Часть ORA) к Положению о летном персонале, при условии их регистрации до вступления в силу RAC-FE.

21. ОГА заменяет свидетельства, указанные в пункте 18, на свидетельства, соответствующие формату, предусмотренному в Приложении № 6 (Часть ARA) к Положению о летном персонале, в течение одного года после вступления в силу RAC-FE.

Глава VIII

ТРЕНАЖЕРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ЛЕТНОЙ ПОДГОТОВКИ

22. Тренажерное оборудование для летной подготовки (FSTD), используемое для подготовки, тестирования и проверки бортинженеров, должно соответствовать техническим требованиям и административным процедурам, предусмотренным в Приложениях № 6 (Часть ARA) и №7 (Часть ORA) к Положению о летном персонале, и должно быть сертифицировано.

23. Квалификационные свидетельства FSTD, используемого для подготовки, тестирования и проверки бортинженеров, соответствующие JAR, выданные или признанные до даты начала применения RAC-FE, считаются выданными в соответствии с RAC-FE.

24. ОГА заменяет свидетельства, указанные в пункте 23, на квалификационные свидетельства, соответствующие формату, предусмотренному в Приложении № 6 (Часть ARA) к Положению о летном персонале, в течение одного года после вступления в силу RAC-FE.

Глава IX ВОЗМОЖНОСТИ НАДЗОРА

25. ОГА – компетентный орган, обладающей необходимыми возложенными полномочиями и обязанностями по сертификации и надзору за лицами и организациями, к которым применяются Авиационный кодекс, RAC-FE и нормы по его применению.

26. ОГА должен обладать всеми необходимыми возможностями для обеспечения надзора за всеми лицами и организациями, которых касается его программа надзора, в том числе достаточными ресурсами для выполнения требований RAC-FE.

27. Персонал ОГА не выполняет надзорные мероприятия, если имеются доказательства, что это может прямо или косвенно привести к конфликту интересов, особенно когда речь идет о семейном или финансовом интересе.

28. Персонал, авторизованный органом ОГА выполнять задачи по сертификации и/или надзору, уполномочен выполнять как минимум следующие задачи:

28.1. рассматривать записи, данные, процедуры и любой другой документ, важные для выполнения задач по сертификации и/или надзору;

28.2. делать копии или выписки из таких записей, данных, процедур и других документов;

28.3. требовать устного объяснения на месте происшествия;

28.4. пользоваться доступом в помещения, рабочие базы или соответствующие транспортные средства;

28.5. проводить аудиты, расследования, оценки, инспекции, в том числе перронные и внезапные инспекции; и

28.6. принимать или назначать исполнительные меры, исходя из каждого конкретного случая.

29. Задачи, предусмотренные в пункте 28, выполняются в соответствии с Авиационным кодексом и нормами по его применению.

Приложение № 1
к RAC-FE

ЧАСТЬ FE.FCL ПОДЧАСТЬ А – ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

FE.FCL.001 Компетентный орган

В значении Приложения № 1 (Часть FE.FCL), ОГА – это назначенный компетентный орган, в который лицо подает заявление о выдаче свидетельства бортинженера, сопутствующих ему квалификаций или свидетельств.

FE.FCL.005 Область применения

Приложение № 1 (Часть FE.FCL) устанавливает требования к выдаче свидетельств бортинженера, сопутствующих квалификаций или свидетельств, а также условия их действительности и использования.

FE.FCL.010 Определения

В значении Приложения № 1 (Часть FE.FCL) применяются следующие определения:

доступное – устройство может использоваться:

одобренной организацией по подготовке (АТО), на основании одобрения которой проводится курс подготовки для типовой квалификации; или

экзаменатором, который проводит оценку компетенции, тест на умения и навыки или проверку компетенции в целях оценки, тестирования или проверки;

самолет – моторное воздушное судно с фиксированным крылом, тяжелее воздуха, поддерживаемое в полете силой динамической реакции воздуха на его крылья;

воздушное судно – любой аппарат, который может поддерживаться в атмосфере благодаря другим реакциям воздуха, кроме реакциям воздуха на земные поверхности;

летное мастерство (airmanship) – логически последовательное применение здравого смысла и четко обоснованных знаний, компетенций и умений для достижения целей полета;

доступное FSTD – любое тренажерное оборудование для летной подготовки (FSTD), которое свободно и может использоваться эксплуатантом FSTD или клиентом без учета ограничений, связанных со временем;

оценка компетенции – демонстрация навыков, знаний и умений в целях начальной выдачи, переподтверждения или возобновления свидетельства инструктора или экзаменатора;

категория воздушных судов – классификация воздушных судов в зависимости от указанных базовых характеристик, например, самолет, воздушное судно вертикального взлета-посадки, вертолет, дирижабль, планер, свободный аэростат;

коммерческая воздушная перевозка – перевозка пассажиров, грузов или почты за вознаграждение или путем аренды;

компетенция – сочетание навыков, знаний и умений, необходимых для выполнения задачи по предусмотренному стандарту;

элемент компетенции – действие, представляющее собой задачу и предполагающее стартовое и финальное событие, которые четко определяют ее пределы, а также поддающийся наблюдению результат;

единица компетенции – прерываемая функция, состоящая из определенного количества элементов компетенции;

второй пилот – пилот, работающий на другом месте, отличающемся от пилота – командира, на воздушном судне, требующем более одного пилота, но за исключением пилота, который находится на борту воздушного судна только для получения практического обучения для свидетельства или квалификации;

маршрутный полет – полет между точкой вылета и точкой прибытия, следуя заданному маршруту, используя стандартные авиационные процедуры;

сменный второй пилот по маршруту – пилот, освобождающий второго пилота от его задач по управлению полетом на время крейсерского этапа полета при многопилотных операциях выше FL (*Flight Level -FL*) 200;

учебное время с двойным управлением – полетное время или наземное время по приборам, в которое лицу обеспечивается практическое обучение уполномоченным соответствующим образом инструктором;

ошибка – действие или бездействие летного экипажа, которое приводит к отклонениям от организационных или летных целей или ожиданий;

управление ошибками – процесс выявления и реагирования на ошибки мерами пресечения, которые сглаживают или устраняют последствия ошибок и снижают вероятность ошибок или нежелательных состояний воздушного судна;

бортинженер (Flight Engineer – FE) – лицо, отвечающее требованиям Приложения № 1 (Часть FE.FCL);

тренажерное устройство полной имитации полета (Full Flight Simulator – FFS) – воспроизведение в масштабе одной пилотной кабины определенного типа или марки, модели и серии, в том числе набор необходимого оборудования и компьютерных программ для представления наземной и летной эксплуатации воздушного судна, система визуализации, которая дает внешнюю картину из пилотной кабины, и система имитации движения воздушного судна;

полетное время:

для самолетов, прогулочных мотопланеров и воздушных судов вертикального взлета-посадки – общее время с момента приведения в движение воздушного судна с целью взлета до момента его остановки при завершении полета;

для вертолетов – общее время с момента начала вращения лопастей винта вертолета до момента остановки вертолета при завершении полета и остановке лопастей винта;

полетное время в соответствии с правилами полета по приборам (Instrumental Flight Rules – IFR) – общее время эксплуатации воздушного судна в соответствии с правилами полета по приборам;

оборудование для летной подготовки (Flight Training Device – FTD) – масштабное воспроизведение инструментов, оборудования, панелей и приборов управления конкретного типа воздушного судна, в открытой пилотной кабине или в закрытой пилотной кабине, в том числе набор необходимого оборудования и компьютерных программ для имитации воздушного судна на земле или в условиях полета в пределах всех установленных на оборудовании систем. Для этого не требуется система имитации движения воздушного судна или система визуализации, за исключением FTD 2 и 3 уровня для вертолетов, в случае которых необходимы системы визуализации;

оборудование для подготовки к летным и навигационным процедурам (Flight and Navigation Procedures Trainer – FNPT) – тренажер, имитирующий пилотную кабину или кабину, в том числе набор необходимого оборудования и компьютерных программ для имитации типа или класса воздушных судов с точки зрения летных операций таким образом, что системы выглядят как действующие в воздушном судне;

пилотируемые только с помощью приборов – пилоты управляют воздушным судном, не пользуясь внешними визуальными ориентирами, в имитируемых или реальных метеорологических условиях полета по приборам;

вертолет – воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми двигателями вокруг преимущественно вертикальных осей;

приборное полетное время – время, в которое пилот управляет воздушным судном в полете только с помощью приборов;

приборное время – время полета по приборам или время наземной тренировки по приборам;

время наземной тренировки по приборам – время, в которое пилоту обеспечивается подготовка в условиях имитированного полета по приборам на FSTD;

линейная операция – операция захода на посадку по приборам, в ходе которой максимально допустимое отклонение от курсового угла выражается в единицах длины, например, навигационных милях, для бокового поперечного отклонения;

линейные полеты под наблюдением (Line Flying Under Supervision – LIFUS) – линейные полеты, выполняемые после прохождения одобренного курса подготовки для типовой квалификации без полетных часов на воздушном судне (*Zero Flight Time Type Rating – ZFTT*), или линейные полеты, требуемые исходя из данных об эксплуатационном соответствии (*Operational Suitability Data – OSD*);

LNAV (Lateral Navigation) – боковая навигация;

LPV (Localiser Performance with Vertical Guidance) – производительность локализатора с вертикальным наведением;

многопилотное управление:

для самолетов – управление, требующее наличия как минимум 2-х пилотов, используя взаимодействие членов экипажа, либо на многопилотных, либо на однопилотных самолетах;

для вертолетов – управление, требующее наличия как минимум 2-х пилотов, используя взаимодействие членов экипажа на многопилотных вертолетах;

взаимодействие в составе многочленного экипажа (Multi-Crew Cooperation – MCC) – работа летного экипажа как команды участников, которые взаимодействуют под руководством пилота-командира;

многопилотное воздушное судно:

для самолетов – самолеты, сертифицированные для эксплуатации экипажем в составе как минимум двух пилотов;

для вертолетов, дирижаблей и воздушных судов вертикального взлета-посадки – тип воздушного судна, которое управляется со вторым пилотом, согласно спецификациям из руководства по летной эксплуатации, согласно сертификату эксплуатанта воздушного судна или эквивалентному документу;

ночь – период времени между концом вечерних гражданских сумерек и началом утренних гражданских сумерек или другой аналогичный период между закатом и рассветом, в соответствии с возможными предписаниями компетентного органа;

данные об эксплуатационном соответствии (Operational Suitability Data – OSD) – данные об эксплуатационном соответствии, установленные в соответствии с Приложением № 1 (Часть 21) к Положению-IAW;

прочее оборудование для подготовки (Other Training Devices – OTD) – вспомогательные средства подготовки, кроме FSTD, которые обеспечивают тренировочные средства, не требующее имитации полной пилотной кабины;

критерии эффективности – простое оценочное заявление о необходимом результате элемента компетенции и описание критериев, использованных для оценки того, был ли достигнут необходимый уровень эффективности;

пилот-командир (Pilot-in-command – PIC) – пилот, назначенный в качестве командира и отвечающий за безопасное выполнение полета;

бортинженер под прямым наблюдением (Flight Engineer Under Direct Supervision – FEUDS) – бортинженер, выполняющий под наблюдением бортинженера-инструктора TRI(E) задачи и функции бортинженера;

проверка компетенции – демонстрация способностей в целях переподтверждения или возобновления квалификации или привилегий, включающая, исходя из необходимости, устный экзамен;

возобновление (например, квалификации или свидетельства) – административный прием, выполняемый после истечения срока действия квалификации или свидетельства в целях возобновления связанных с квалификацией или свидетельством привилегий на определенный срок, в результате выполнения указанных требований;

переподтверждение (например, квалификации или свидетельства) – административный прием, выполняемый во время действия квалификации или свидетельства, позволяющий обладателю в дальнейшем осуществлять связанные с квалификацией или свидетельством привилегии в течение нового определенного срока, в результате выполнения указанных требований;

RNP APCH – спецификация PBN, используемая для операций по заходу на посадку по приборам;

операция RNP APCH до минимумов LNAV – операция по заходу на посадку по приборам 2D, для которой боковое наведение опирается на позиционирование GNSS;

операция RNP APCH до минимумов LNAV/VNAV – операция по заходу на посадку по приборам 3D, для которой боковое наведение опирается на позиционирование GNSS, а вертикальное наведение указывается либо барометрической функцией VNAV, либо позиционированием GNSS, включая систему наращивания с помощью спутников (SBAS);

операция RNP APCH до минимумов LPV – операция по заходу на посадку по приборам 3D, для которой как боковое, так и вертикальное наведение основываются на позиционировании GNSS, в том числе на SBAS;

RNP AR APCH – навигационная спецификация, используемая для операций по заходу на посадку по приборам, требующая специального одобрения;

отрезок маршрута – полет, предполагающий этапы взлета, вылета, крейсерского полета в течение минимум 15 минут, прибытия, захода на посадку и посадки;

тест на умения и навыки – показ умений в целях выдачи свидетельства или квалификации, включая, исходя из необходимости, устный экзамен;

угроза – события или ошибки, которые происходят без влияния летного экипажа, повышающие эксплуатационную сложность и требующие управления ими для поддержания маржи безопасности;

управление угрозами – процесс выявления и реагирования на угрозы мерами пресечения, которые смягчают или устраняют последствия угроз и сокращают вероятность ошибок или нежелательных состояний воздушного судна;

операция по трехмерному заходу на посадку по приборам (3D) – операция по заходу на посадку по приборам, при которой используется как боковое, так и вертикальное наведение;

операция по двумерному заходу на посадку по приборам (2D) – операция по заходу на посадку по приборам, при которой используется только боковое наведение;

тип воздушного судна – классификация воздушных судов, требующая типовой квалификации так, как предусмотрено данными об эксплуатационном соответствии, установленными согласно Части 21, и охватывающая все воздушные суда одинакового прототипа, включая все внесенные в них изменения, за исключением тех, в результате которых происходит изменение маневренности или летных характеристик;

список типовой квалификации и приложений к свидетельству – список, опубликованный EASA на основе оценки данных об эксплуатационном соответствии, который содержит классы самолетов и типы воздушных судов для выдачи свидетельств летного экипажа;

VNAV (*Vertical Navigation*) – вертикальная навигация;

полет IFR по маршруту – этап полета IFR, который начинается после завершения процедуры вылета IFR и заканчивается при начале процедуры захода на посадку IFR;

полет по приборам с сокращенной панелью судовых приборов – определение положения исходя из показаний запасных приборов, после потери основной референсной системы положения и курса.

FE.FCL.015 Обращение за выдачей и выдача свидетельств бортинженера, обращение за выдачей, выдача, переподтверждение и возобновление сопутствующих квалификаций и свидетельств

(а) Заявление о получении FEL или заявление о получении, переподтверждении или возобновлении сопутствующих квалификаций и свидетельств, а также о любом связанном с ним изменении подается в ОГА в форме и порядке, установленных ОГА. Заявление должно сопровождаться доказательством соответствия заявителей требованиям к получению FEL, получению, переподтверждению или возобновлению сопутствующих квалификаций и свидетельств, предусмотренным в Приложении № 1 (Часть FE.FCL) и в Приложении № 4 (Часть MED) к Положению о летном персонале.

(b) За исключением случая, когда в Приложении № 1 (Часть FE.FCL) предусмотрено иное, любое ограничение или расширение привилегий, предоставленных свидетельством FEL, сопутствующей квалификацией или свидетельством, должно быть указано в FEL органом ОГА.

(c) Одно лицо не может быть ни в коем случае обладателем нескольких свидетельств FEL, выданных в соответствии с Приложением № 1 (Часть FE.FCL).

(d) Обладатель FEL подает заявления ОГА в соответствии с частью (а), соблюдая требования Приложения № 1 (Часть FE.FCL).

(e) Для выдачи FEL, сопутствующей квалификации или свидетельства заявитель должен подать заявление в течение не более шести месяцев после даты сдачи теста на умения и навыки или после оценки компетенции.

(f) Подготовка, проводимая на воздушных судах или на тренажерах FSTD в соответствии с Приложением № 3 (Часть ORO) к Положению об установлении технических требований и административных процедур в отношении воздушных перевозок, утвержденному Постановлением Правительства № 612/2022 (*Положение AIR OPS*), учитывается в отношении требований к опыту и переподтверждению, предусмотренных в Приложении № 1 (Часть FE.FCL).

FE.FCL.020 Теоретические экзамены для выдачи свидетельств и квалификаций

(а) Обязанности заявителя

1. Заявители участвуют во всем наборе теоретических экзаменов ATP (*Airline Transport Pilot – ATP*) на FEL, который находится под ответственностью ОГА.

2. Заявители сдают теоретический экзамен только по рекомендации АТО, ответственной за их подготовку, после окончания ими соответствующих элементов курса теоретической подготовки на удовлетворительном уровне.

3. Срок действия рекомендации АТО составляет 12 месяцев. Если в течение этого срока действия заявитель не сдает хотя бы один письменный теоретический экзамен, решение о необходимости дополнительной подготовки принимается АТО на основе потребностей заявителя.

(b) Стандарты сдачи экзамена

1. Считается, что заявитель сдал письменный теоретический экзамен, если он получает как минимум 75% баллов, соответствующих данному экзамену. Штрафные баллы не применяются.

2. За исключением случая, когда Приложением № 1 (Часть FE.FCL) предусмотрено иное, заявитель успешно сдает теоретический экзамен, необходимый для FEL, если он сдал все необходимые теоретические экзамены в течение 18 месяцев после окончания календарного месяца, в котором данный заявитель впервые прибыл на экзамен.

3. В случае, когда лицо, которое обращается за сдачей теоретического экзамена для выдачи FEL, не сдало один из письменных теоретических экзаменов после четырех попыток или если оно не сдало все экзамены либо после шести попыток, либо в срок, указанный в пункте 2, оно должно пересдать весь набор письменных теоретических экзаменов.

4. Перед новой сдачей теоретических экзаменов заявители проходят дополнительную подготовку в одной из АТО. Решение о необходимом уровне и сфере подготовки принимается АТО на основе потребностей заявителя.

(с) Срок действия

1. Сдача теоретических экзаменов для выдачи FEL действительна в течение 36 месяцев.

2. Срок, указанный в пункте 1, начинается начавшимся с даты сдачи бортинженерами теоретического экзамена, в соответствии с частью (b) пунктом 2.

FE.FCL.025 Тест на умения и навыки

(a) Перед сдачей теста на умения и навыки для выдачи свидетельства или квалификации заявитель должен сдать необходимый теоретический экзамен, за исключением случая заявителей, которые проходят интегрированный курс практической подготовки.

Во всех случаях, теоретическая подготовка должна быть завершена до сдачи тестов на умения и навыки.

(b) Кандидат на тест на умения и навыки рекомендуется к сдаче этого теста организацией/лицом, ответственным за подготовку, после завершения этой подготовки. Учет процесса подготовки предоставляется экзаменатору.

FE.FCL.030 Кредиты за полетное время и теоретические знания

(a) Кредиты за полетное время

1. За исключением случая, когда Приложением № 1 (Часть FE.FCL) предусмотрено иное, полетные часы, зачитываемые в виде кредита для FEL или для квалификации TRI(E), должны быть выполнены ранее в качестве бортинженера на многопilotных воздушных судах, эксплуатируемых летным экипажем, в который входит и бортинженер.

2. Если у заявителя есть опыт полетов в качестве пилота, ОГА определяет, может ли быть принят этот опыт полетов, и, при необходимости, может сократить соответствующим образом требование к общему опыту полетов, в зависимости от соблюдения требований Приложения № 1 (Часть FE.FCL).

(b) Кредиты за теоретические знания

1. Обладатели FEL кредитуются в отношении требований к теоретической подготовке и теоретическому экзамену на FEL на другую категорию воздушных судов в соответствии с Аппендиксом № 1 к Приложению № 1 (Часть FE.FCL). Этот кредит применяется и к заявителям FEL, уже сдавшим теоретические экзамены для выдачи соответствующего свидетельства на другую категорию воздушных судов, при условии,

что теоретический экзамен проходит в течение срока действия, указанного в части (с) FE.FCL.020.

2. Если у заявителя есть опыт полетов в качестве пилота, и он уже сдал экзамен на теоретические знания АТР для выдачи соответствующего свидетельства пилота, в соответствии с требованиями Приложения № 1 (Часть FCL) к Положению о летном персонале, результаты кредитуются в полном объеме.

FE.FCL.035 Осуществление сопутствующих свидетельствам привилегий

Осуществление предоставленных свидетельством привилегий обусловлено действительностью содержащихся в нем квалификаций, исходя из каждого конкретного случая, и действительностью медицинского свидетельства, соответствующего осуществляемым привилегиям.

FE.FCL.040 Обязанность владения и представления документов

(а) При осуществлении привилегий, связанных с FEL, бортинженер должен всегда носить при себе действительное FEL и действительное медицинское свидетельство.

(б) Также бортинженер должен иметь при себе удостоверяющий личность документ с фотографией.

(с) По требованию уполномоченного представителя ОГА, бортинженер незамедлительно предъявляет учет своего полетного времени на проверку.

(d) Бортинженер, который намерен летать за пределами территории Республики Молдова на борту воздушного судна, зарегистрированного в другом государстве-участнике ИКАО, с которым у Республики Молдова заключено официальное соглашение об аналогичных требованиях к выдаче и автоматическому подтверждению свидетельств, носит, в печатном или электронном формате, самую последнюю версию Приложения ИКАО, которая содержит ссылку на регистрационный номер ИКАО соглашения, признающего автоматическое подтверждение свидетельств, а также список государств – сторон соответствующего соглашения.

FE.FCL.045 Учет полетного времени

Бортинженер хранит точный учет подробных сведений обо всех выполненных полетах, в форме и в порядке, установленном ОГА.

FE.FCL.050 Владение языками

Общие положения

(а) Бортинженеры, в качестве членов летного экипажа воздушного судна, эксплуатируемого несколькими пилотами, должны быть способны:

1. следить за общением на английском языке во время всех этапов полета между воздушными судами и наземными станциями, в том числе за метеорологической информацией;

2. читать и демонстрировать понимание технических руководств, написанных на английском языке (таких как операционное руководство, руководство по летной эксплуатации воздушного судна и т.д.);

3. общаться с другими членами экипажа на английском языке во время всех этапов полета, важных для своей функции на борту, в том числе при подготовке к полету.

(б) Эта способность должна быть продемонстрирована путем соблюдения одного из следующих альтернативных требований:

1. сдать ранее экзамен на теоретические знания для начального получения FEL, на английском языке, в ОГА, после прохождения курса подготовки, позволяющего

заявителю соответствовать условиям, указанным в части (а) пунктах 1-3, согласно FE.FCL.020; или

2. продемонстрировать на конкретном экзамене как минимум операционный уровень владения языками, как по употреблению фразеологии, так и общеупотребительного языка, утвержденному ОГА экзаменатору или утвержденной ОГА организации по языковой проверке, при необходимости.

FE.FCL.055 Недавний опыт

Бортинженер эксплуатирует пассажирское воздушное судно в качестве бортинженера, только если он выполнил как минимум один отрезок маршрута на самолете того же типа или на летном тренажере, представляющем используемый тип самолета, в течение последних 90 дней.

FE.FCL.060 Отзыв, приостановление действия и ограничение свидетельств и квалификаций

(а) Свидетельства и квалификации, выданные с соблюдением Приложения № 1 (Часть FE.FCL), могут быть ограничены, приостановлены или отозваны ОГА при несоблюдении бортинженером требований Приложения № 1 (Часть FE.FCL) и Приложения № 4 (Часть MED) к Положению о летном персонале или применяемых эксплуатационных требований, в соответствии с условиями и процедурами, установленными в Приложении № 6 (Часть ARA) к Положению о летном персонале.

(b) В случае приостановления действия или отзыва своего свидетельства бортинженер незамедлительно возвращает свидетельство в ОГА.

ПОДЧАСТЬ В – СВИДЕТЕЛЬСТВО БОРТИНЖЕНЕРА (FEL)

РАЗДЕЛ 1 – Общие требования

FE.FCL.100 – Студент – бортинженер

Студент – бортинженер должен соответствовать требованиям к подготовке, указанным ОГА.

FE.FCL.105 – Минимальный возраст

Возраст заявителей FEL должен составлять как минимум 18 лет.

FE.FCL.110 Медицинская годность

Заявители FEL должны владеть медицинским свидетельством 1 класса, выданным в соответствии с требованиями Приложения № 4 (Часть MED) к Положению о летном персонале и связанными с ним нормативными актами.

Для возможности осуществления привилегий, предоставляемых FEL, необходимо наличие медицинского свидетельства 1 класса с не истекшим сроком действия.

FE.FCL.115 – Привилегии и условия

(а) Привилегии

Привилегии обладателя FEL дают ему право действовать в качестве бортинженера на любом многопилотном самолете или вертолете, который эксплуатируется командным экипажем, включая бортинженера.

(b) Условия

Заявители FEL выполняют требования к соответствующей категории воздушных судов и, при необходимости, к классу или типу воздушных судов, используемых при тесте на умения и навыки.

(с) Период ограничения

1. Привилегии FEL ограничиваются до тех пор, пока бортинженер не наберет 100-часовой опыт полетов в качестве (FEUDS) бортинженера под непосредственным наблюдением TRI(E).

2. Из этих 100 часов опыта полетов, 50 часов могут быть засчитаны на летном тренажере в качестве бортинженера под наблюдением TRI(E).

FE.FCL.120 – Предварительные требования

Заявитель FEL должен:

(а) пройти теоретический курс АТР в соответствии с требованиями Положения о летном персонале или сдать ранее теоретический тест АТР, включающий привилегии RT (*Radiotelephony – RT*);

(b) пройти ранее одобренный курс технической подготовки по техническому обслуживанию воздушных судов, в соответствии с Положением о поддержании летной годности воздушных судов и авиационных изделий, деталей и устройств и авторизации предприятий и персонала с обязанностями в этой сфере (*Положение CAW*); или

(с) иметь университетское образование в сфере авиационной инженерии и практический опыт в области технического обслуживания воздушных судов, в соответствии с Положением CAW, который считается адекватным органом ОГА; или

(d) владеть лицензией на техническое обслуживание воздушных судов категории B1/B2/C, в соответствии с Частью 66 к Положению CAW, или сдать ранее «курс по оценке полета» (Приложение № 2 (Часть FE.FCL));

(е) сдать ранее «курс по оценке полета» (Аппендикс № 2 к Приложению № 1 (Часть FE.FCL));

(f) продемонстрировать ранее способность использовать английский язык, как предусмотрено в FE.FCL.050.

FE.FCL.125 – Теоретические экзамены

Лица, которые обращаются за выдачей FEL, должны продемонстрировать уровень теоретических знаний, соответствующий предоставляемым привилегиям, по следующим вопросам:

(а) авиационное законодательство;

(b) общее знание воздушного судна – конструкция/системы/двигатели;

(с) общее знание воздушного судна – приборы;

(d) масса и центровка;

(е) летные характеристики;

(f) планирование и мониторинг полета;

(g) работоспособность человека;

(h) эксплуатационные процедуры;

(i) принципы полета;

(j) связь.

FE.FCL.130 – Курс подготовки

Заявитель FEL должен пройти ранее теоретическую подготовку и практическое обучение в одной из АТО, в соответствии с Аппендиксом № 2 к Приложению № 1 (Часть FE.FCL).

FE.FCL.135 – Тест на умения и навыки

Заявители FEL доказывают путем сдачи теста на умения и навыки, в соответствии с Аппендиксом № 3 к Приложению № 1 (Часть FE.FCL), способность выполнять в

качестве бортинженера, на соответствующей категории воздушных судов, применимые процедуры и маневры на уровне компетенции, соответствующем предоставленным привилегиям.

ПОДЧАСТЬ С – ТИПОВЫЕ КВАЛИФИКАЦИИ

РАЗДЕЛ 1 – Общие требования

FE.FCL.140 Обстоятельства, при которых требуются типовые квалификации

(а) Обладатель FE.L действует в качестве бортинженера на воздушных судах только в качестве бортинженера, который сдает тесты или проходит летное обучение, за исключением случая, когда у обладателя есть действительная и адекватная типовая квалификация. При выдаче типовой квалификации, которая ограничивает привилегии, такое ограничение должно быть применено к квалификации.

(b) Без ущерба для положений части (а), в случае полетов, связанных с вводом или изменением определенных типов воздушных судов, бортинженеры могут владеть специальным свидетельством, выданным ОГА, которым им разрешается выполнить полет. Действие этого разрешения ограничивается конкретными полетами.

FE.FCL.145 Привилегии обладателя типовой квалификации

Привилегии обладателя типовой квалификации дают ему право действовать в качестве бортинженера на типе воздушных судов, указанном в квалификации.

FE.FCL.150 Типовые квалификации – варианты

(а) Бортинженеры проходят курсы подготовки по различиям или по ознакомлению для распространения своих привилегий на другой вариант воздушного судна в составе типовой квалификации. В случае вариантов в составе одной типовой квалификации курсы подготовки по различиям или по ознакомлению должны содержать обязательные элементы, определенные в данных об эксплуатационном соответствии, (OSD), при необходимости.

(b) Курсы подготовки по различиям проводятся в любой из следующих:

1. АТО;

2. у обладателя свидетельства авиаперевозчика (АОС) с утвержденной программой подготовки по различиям для соответствующего типа.

(c) Если бортинженер не выполнял полеты на соответствующем варианте в течение двух лет после завершения курсов подготовки, указанных в части (b), необходимо пройти другие курсы подготовки по различиям или проверку компетенции на соответствующем варианте.

(d) Курс подготовки по различиям или проверка компетенции на соответствующем варианте фиксируется в летной книжке бортинженера или в другом эквивалентном документе и подписывается инструктором TRI(E) или экзаменатором TRE(E), при необходимости.

(e) Курс подготовки по ознакомлению требует приобретения дополнительных знаний.

FE.FCL.155 Требования к выдаче типовых квалификаций

(а) Курс подготовки

Заявитель типовой квалификации должен пройти курс подготовки в одной из АТО. Курс подготовки для типовой квалификации включает обязательные элементы подготовки для соответствующего типа, определенные в данных об эксплуатационном

соответствии, установленных в соответствии с Аппендиксом № 3 к Приложению № 1 (Часть FE.FCL).

(b) Теоретический экзамен

Заявитель типовой квалификации должен сдать теоретический экзамен, организованный АТО, чтобы доказать уровень теоретических знаний, необходимый для безопасной эксплуатации применимого типа воздушного судна. Теоретический экзамен сдается письменно и содержит как минимум 100 вопросов с ответом на выбор, которые охватывают соответствующим образом основные темы программы.

(c) Практическое обучение

Заявитель типовой квалификации на многопilotные самолеты, которые эксплуатируются командным экипажем, включающим FE, должен пройти ранее курс летной подготовки, связанный с тестом на типовую квалификацию (Аппендикс № 3 к Приложению № 1 (Часть FE.FCL)).

(d) Тест на умения и навыки

Заявитель типовой квалификации должен сдать тест на умения и навыки в соответствии с Аппендиксом № 3 и № 4 к Приложению № 1 (Часть FE.FCL), чтобы доказать уровень умений и навыков, необходимый для безопасной эксплуатации применимого типа воздушного судна. Заявитель должен сдать тест на умения и навыки в течение 6 месяцев после начала курса подготовки для типовой квалификации и в течение 6 месяцев, предшествующих обращению за выдачей типовой квалификации.

FE.FCL.160 Действительность, переподтверждение и возобновление типовой квалификации

(a) Действительность

1. Срок действия типовой квалификации составляет один год.

2. Для переподтверждения типовой квалификации на самолет заявитель должен сдать:

(i) проверку компетенции, в соответствии с Аппендиксом № 3 к Приложению № 1 (Часть FE.FCL), по соответствующей типовой квалификации в течение трех месяцев, непосредственно предшествующих дате истечения срока действия квалификации; и

(ii) как минимум десять отрезков маршрута в качестве бортинженера на соответствующем типе воздушного судна или один отрезок маршрута в качестве бортинженера на соответствующем типе, во время полета с TRE(E) в течение срока действия квалификации.

3. Заявитель, не сумевший сдать все разделы проверки компетенции до даты истечения срока действия типовой квалификации, не осуществляет свои привилегии по соответствующей квалификации, пока не будет успешно завершена проверка компетенции.

4. Если бортинженеры решают выполнить требования к переподтверждению раньше, чем предусмотрено FE.FCL.160(2)(i), новый срок действия начинается с даты проверки компетенции.

(b) Возобновление

Если срок действия типовой квалификации истек, заявитель должен выполнить все следующие требования к возобновлению:

1. для определения необходимости подготовки по обновлению знаний для достижения заявителем уровня компетенции, для безопасной эксплуатации воздушного судна, заявители проходят оценку в АТО;

2. если АТО, которая обеспечивает оценку в соответствии с пунктом 1, считает это необходимым, заявители должны пройти курс по обновлению знаний в данной организации;

3. после соблюдения положений пункта 1 и, при необходимости, пункта 2, заявители должны успешно сдать проверку компетенции в соответствии с Аппендиксом № 3 или Аппендиксом № 4 к Приложению № 1 (Часть FE.FCL).

Заявители освобождаются от требования пунктов 1 и 2 части (b), если у них имеется действующая квалификация на тот же тип воздушного судна, внесенная в свидетельство FEL, выданное другим государством, в соответствии с Приложением 1 к Чикагской конвенции, и если они имеют право осуществлять привилегии, предоставляемые соответствующей квалификацией.

РАЗДЕЛ 2 – Специфические требования

FE.FCL.165 Курс подготовки к взаимодействию в составе многочленного экипажа

(a) Курс подготовки MCC должен содержать как минимум:

1. 25 часов теоретической подготовки и упражнений; и

2. 15 часов практической подготовки MCC.

Используется тренажер FNPT II MCC или FFS. В случае сочетания курса по MCC с курсом для начальной типовой квалификации, практическая подготовка по MCC может быть сокращена минимум до 10 часов при использовании того же FFS, как для курса по MCC, что и для курса для типовой квалификации.

(b) Курс подготовки MCC проводится в течение 6 месяцев в одной из АТО.

(c) За исключением случая, когда курс по MCC сочетается с курсом для типовой квалификации, по окончании курса подготовки MCC заявителю выдается свидетельство об окончании.

(d) Заявитель, окончивший курс подготовки по MCC на любой другой категории воздушных судов, освобождается от выполнения требования пункта 1 части (a).

ПОДЧАСТЬ D – ИНСТРУКТОРЫ

РАЗДЕЛ 1 – Общие требования

FE.FCL.200 Квалификация инструктора

(a) Общие положения

Лицо обеспечивает:

1. практическое обучение на воздушных судах, только если обладает:

(i) свидетельством FEL, выданным или принятым в соответствии с RAC-FE;

(ii) свидетельством инструктора, соответствующим подготовке, которая им обеспечивается, выданным согласно настоящей подчасти;

2. практическое летное обучение на тренажерах или подготовку MCC, только если обладает свидетельством инструктора, соответствующим подготовке, которая им обеспечивается, выданным согласно настоящей подчасти.

(b) Специальные условия

1. У ОГА есть возможность выдавать специальное свидетельство, предоставляющее права практического обучения, только при невозможности соблюдения требований, установленных настоящей подчастью, в случае ввода:

(i) новых воздушных судов в Республике Молдова или во флот авиаперевозчика; или

(ii) новых курсов подготовки в Приложение № 1 (Часть FE.FCL).

Такое свидетельство ограничивается подготовительными полетами, необходимыми для ввода нового типа воздушного судна или нового курса подготовки, а срок его действия ни в коем случае не может составлять более одного года.

2. Обладатели свидетельства, выданного в соответствии с частью (b) пунктом 1, желающие обратиться за выдачей свидетельства инструктора, должны выполнить обязательные условия и требования к переподтверждению, установленные для данной категории инструкторов. Свидетельство TRI(E) (*Type Rating Instructor – TRI*), выданное в соответствии с FE.FCL.200 включает право обеспечивать подготовку для выдачи свидетельства TRI(E) или SFI(E) (*Synthetic Flight Instructor – SFI*) на соответствующий тип.

(c) Обучение за пределами территории Республики Молдова

1. В порядке отступления от положений части (a), в случае практического обучения, проводимого во время курса подготовки, одобренного в соответствии с Приложением № 1 (Часть FE.FCL) на основании Чикагской конвенции, ОГА выдает свидетельство инструктора заявителям, которые:

(i) владеют свидетельством FEL, соответствующим Приложению 1 к Чикагской конвенции;

(ii) отвечают предусмотренным настоящей подчастью требованиям к выдаче соответствующего свидетельства инструктора;

(iii) демонстрируют ОГА соответствующий уровень знания правил авиационной безопасности, для возможности осуществлять свои привилегии по обеспечению обучения в соответствии с Приложением № 1 (Часть FE.FCL).

2. Свидетельство ограничивается обеспечением практического обучения во время курса подготовки, одобренного в соответствии с Приложением № 1 (Часть FE.FCL), и отвечающего всем следующим условиям:

(i) предоставляется за пределами территории, за которую несет ответственность Республика Молдова, на основании Чикагской конвенции;

(ii) предоставляется студентам-бортинженерам с достаточным уровнем знания языка, на котором обеспечивается практическое обучение.

FE.FCL.210 Свидетельства инструктора

(a) Общие положения

1. Признаются две категории инструкторов:

(i) свидетельство TRI – (TRI(E));

(ii) свидетельства SFI – (SFI(E)).

2. Для категории (TRI(E)) заявитель должен владеть FEL. Для категории SFI(E) не требуется FEL, а только свидетельство инструктора.

(c) Одно лицо может владеть несколькими свидетельствами инструктора.

FE.FCL.220 Обязательные условия и общие требования для инструкторов

(a) Общие положения

Возраст лиц, которые обращаются за выдачей свидетельства инструктора, должен составлять как минимум 18 лет.

(b) Дополнительные требования к инструкторам, которые обеспечивают практическое обучение на воздушных судах

Лица, которые обращаются за выдачей свидетельства инструктора, или обладатели такого свидетельства, имеющие привилегии по обеспечению практического обучения на воздушном судне, должны:

1. в случае подготовки для свидетельства – владеть как минимум свидетельством, для которого они должны обеспечивать практическое обучение, или, в случае FE.FCL.200 части (c) – эквивалентным свидетельством;

2. в случае подготовки для квалификации – владеть соответствующей квалификацией, для которой должно обеспечиваться практическое обучение или, в случае FE.FCL.200 части (с), эквивалентной квалификацией.

(с) Кредиты для новых свидетельств инструктора или для переподтверждения

1. В отношении компетенций по преподаванию-обучению, могут предоставляться владельцам свидетельства инструктора, которые обращаются за выдачей других свидетельств инструктора.

2. Полетные часы, выполненные в качестве экзаменатора во время тестов на умения и навыки или проверок компетенции, кредитуются в полном объеме требованиями к переподтверждению всех имеющихся свидетельств инструктора.

FE.FCL.225 Компетенции инструкторов и оценка

Инструкторы-бортинженеры проходят подготовку для получения следующих компетенций:

- подготовка ресурсов;
- создание благоприятной атмосферы для обучения;
- представление знаний;
- интегрированное управление угрозами и ошибками (*Threat and Error Management* – *TEM*) и управление ресурсами экипажа;
- управление временем для достижения целей подготовки;
- содействие обучению;
- оценка достижений студента;
- мониторинг и оценка прогресса;
- оценка подготовительных сессий;
- отчетность о результатах.

РАЗДЕЛ 2 – Специфические требования к инструктору по типовой квалификации – TRI(E)

FE.FCL.230 TRI(E) – Привилегии и условия

(а) Привилегии TRI(E) состоят в его праве обеспечивать подготовку для:

1. выдачи свидетельства TRI(E) или SFI(E), при условии соответствия обладателя всем следующим условиям:

(i) наличия как минимум 50-часового опыта обучения в качестве TRI(E) или SFI(E) в соответствии с RAC-FE;

(ii) прохождения ранее программы практического обучения по соответствующей части курса подготовки TRI(E) в соответствии с FE.FCL.240 TRI(E) частью (с) пунктом 3, способом, признанным удовлетворительным начальником деятельности по подготовке АТО;

2. выдачи FEL;

3. выдачи, переподтверждения и возобновления типовой квалификации;

4. подготовки MCC;

(b) Привилегии инструкторов распространяются на другие варианты в соответствии с OSD, если инструкторами были выполнены соответствующие компоненты частей технической подготовки и летного обучения применимого курса TRI(E).

(с) Обладатели свидетельства TRI(E), получившие типовую квалификацию в соответствии с FE.FCL.150, имеют право на распространение своих привилегий TRI(E) на тот новый тип воздушного судна.

(d) До распространения привилегий TRI(E) обладатель должен:

1. завершить ранее, в течение 12 месяцев, предшествовавших заявлению, как минимум 15 отрезков маршрута в качестве бортинженера на применимом типе самолета, или на аналогичном типе, согласованном с ОГА, в том числе не более 7 отрезков маршрута могут быть дополнены на летном тренажере;

2. окончить удовлетворительным образом содержание технической подготовки, соответствующей курсу TRI(E), одобренное согласно FE.FCL.240 TRI(E), в одной из АТО; и

3. выполнить в рамках полного курса для типовой квалификации как минимум 3 часа летной подготовки, связанной с обязанностями TRI(E), на применимом типе самолета и/или летном тренажере под наблюдением TRE(E), высказавшего удовлетворенность, назначенного в этих целях ОГА.

FE.FCL.235 TRI(E) – Обязательные условия

Лицо, которое обращается за выдачей свидетельства TRI(E), должно:

- (a) владеть как минимум одним FEL на применимую категорию воздушных судов;
- (b) для начальной выдачи свидетельства TRI(E):

1. выполнить ранее 1500 часов полетного времени в качестве бортинженера; и

2. выполнить ранее, в течение 12 месяцев, предшествовавших обращению, как минимум 30 отрезков маршрута, включая взлеты и посадки в качестве бортинженера на применимом типе воздушного судна, в том числе 15 отрезков маршрута могут быть выполнены на FFS, представляющем данный тип.

FE.FCL.240 TRI(E) – Курс подготовки

(a) Заявитель свидетельства инструктора должен окончить ранее курс теоретического и практического обучения в одной из АТО.

(b) Кроме конкретных элементов, предусмотренных в Приложении № 1 (Часть FE.FCL), курс подготовки должен содержать элементы, предусмотренные в FE.FCL.225.

(c) Курс подготовки TRI(E) проходит на воздушном судне, только в случае отсутствия и недоступности ни одного FSTD и включает:

1. 25 часов преподавания-обучения;

2. 10 часов технической подготовки, в том числе повторение технических знаний, подготовка планов урока и развитие способности готовиться в классе или на тренажере;

3. 5 часов на FSTD, представляющем соответствующее воздушное судно.

(d) Заявители, которые владеют или владели свидетельством инструктора, кредитуются в полном объеме в отношении требования части (c) пункта 1.

(e) Заявитель свидетельства TRI(E), который является обладателем свидетельства SFI(E) на соответствующий тип, кредитуются в полном объеме в отношении требования FE.FCL.240 TRI(E), для выдачи свидетельства TRI(E), которое ограничивается практическим обучением на тренажере.

FE.FCL.245 TRI(E) – Оценка компетенции

(a) Лицо, которое обращается за выдачей свидетельства инструктора, должно сдать оценку компетенций, чтобы доказать экзаменатору, квалифицированному в соответствии с Подчастью К, способность обеспечивать обучение студента-бортинженера на уровне, необходимом для выдачи соответствующего свидетельства или квалификации. Оценка компетенции для TRI(E) осуществляется на FFS. Если нет или недоступно ни одного FFS, используется воздушное судно.

(b) Эта оценка предполагает:

1. доказательство компетенций, изложенных в FE.FCL.225, во время предполетной и послеполетной подготовки, и во время теоретической подготовки;

2. устные теоретические экзамены на земле, предполетный и послеполетный брифинг и демонстрации во время полета;

3. адекватные упражнения для оценки компетенций инструктора.

(с) Оценка проводится на том же типе воздушного судна или на том же FSTD, которые используются и для практического обучения.

FE.FCL.250 TRI(E) – Действительность свидетельств инструктора

Срок действия свидетельства инструктора составляет 23 года.

FE.FCL.255 TRI(E) – Переподтверждение и возобновление

(a) Переподтверждение

1. Для переподтверждения свидетельства TRI(E) заявители должны выполнить в течение 12 месяцев, непосредственно предшествовавших дате истечения срока действия свидетельства, как минимум два из следующих трех требований:

(i) выполнить одну из следующих частей полного курса подготовки для типовой квалификации или повторного: как минимум трехчасовой сеанс подготовки на тренажере и как минимум одночасовое летное упражнение, включающее как минимум два взлета и посадки;

(ii) пройти курс повышения квалификации для инструкторов в качестве TRI(E) в одной из АТО;

(iii) сдать оценку компетенции в соответствии с FE.FCL.245. Считается, что заявители, которыми была соблюдена FE.FCL.230 часть (d) пункт 3, соответствуют этому требованию.

2. Если TRI(E) владеют свидетельством на несколько типов воздушных судов той же категории, оценка компетенции, сданная на одном из данных типов воздушных судов, переподтверждает свидетельство TRI(E) на остальные типы, имеющиеся в той же категории воздушных судов, за исключением случая, когда OSD предусматривают иное.

3. Если необходима оценка компетенций для переподтверждения свидетельства инструктора, заявитель, который не проходит оценку до даты истечения срока действия свидетельства инструктора, не осуществляет привилегии, связанные с соответствующим свидетельством, пока успешно не сдаст оценку.

(a) Возобновление

1. Для возобновления свидетельства TRI(E) заявители должны в течение 12 месяцев, непосредственно предшествующих дате обращения, сдать оценку компетенции в соответствии с FE.FCL.245 и выполнить ранее следующее:

(i) как минимум 30 отрезков маршрута, включая взлеты и посадки на применимом типе самолета, в том числе максимум 15 отрезков могут быть выполнены на FFS;

(ii) курсы повышения квалификации для инструкторов в качестве TRI(E) в одной из АТО, которые должны содержать соответствующие элементы курса подготовки TRI(E);

2. Если заявители владеют свидетельством на несколько типов воздушных судов той же категории, оценка компетенции, сданная на одном из данных типов воздушных судов, возобновляет свидетельство TRI(E) на остальные типы, имеющиеся в той же категории воздушных судов, за исключением случая, когда OSD предусматривают иное.

РАЗДЕЛ 3 – Специфические требования к инструкторам по типовой квалификации – SFI(E)

FE.FCL.260 SFI(E) – Привилегии и условия

Привилегии, связанные с SFI(E), состоят в обеспечении практического летного обучения на тренажерах для:

1. выдачи, переподтверждения и возобновления типовой квалификации;
2. курса подготовки по MCC.

FE.FCL.265 SFI(E) – Ограниченные привилегии

Привилегии SFI(E) ограничиваются FTD 2/3 или FFS того типа воздушного судна, на котором был пройден курс подготовки SFI(E).

Привилегии могут распространяться на другие FSTD, представляющие другие типы тех же категорий воздушных судов, если обладатели:

(a) прошли содержание по тренажеру соответствующего курса для типовой квалификации;

(b) выполнили соответствующие компоненты технической подготовки и компоненты FSTD программы практического обучения применимого курса TRI(E);

(c) выполнили в рамках полного курса для типовой квалификации как минимум три часа практического обучения, связанного с обязанностями SFI(E) на применимом типе, под наблюдением и удовлетворительно для TRE(E) или SFE(E), квалифицированного в этих целях.

Привилегии SFI(E) распространяются на другие варианты в соответствии с OSD, если SFI(E) выполнил соответствующие компоненты типа технической подготовки и компоненты FSTD программы практического обучения применимого курса TRI(E).

FE.FCL.270 SFI(E) – Обязательные условия

Лицо, которое обращается за выдачей свидетельства SFI(E), должно:

(a) владеть или владеть ранее FEL на соответствующую категорию воздушных судов;

(b) сдать проверку компетенции для выдачи типовой квалификации на конкретное воздушное судно, на FFS, представляющем соответствующий тип, в течение 12 месяцев, предшествовавших обращению; и

(c) выполнить ранее как минимум:

1. 1500 полетных часов в качестве бортинженера;

2. выполнить ранее, в качестве бортинженера или в качестве наблюдателя, в течение 12 месяцев, предшествовавших обращению, как минимум:

(i) 3 отрезка маршрута в кабине экипажа применимого типа воздушного судна; или

(ii) 2 сеанса подготовки на тренажере, ориентированной по линейному полету, выполненных квалифицированным летным экипажем в кабине, в качестве бортинженера, применимого типа. Эти сеансы на тренажере должны включать 2 полета как минимум по 2 часа каждый между 2-мя разными аэродромами, а также сопутствующие мероприятия по предполетному планированию и *дебрифингу*;

(d) кроме того:

1. окончить ранее курс TRI(E), одобренный в соответствии с FE.FCL.240.TRI(E);

2. пройти ранее полный курс по типовой квалификации, состоящий как минимум из 3-х часов летного обучения на тренажерах, связанного с обязанностями TRI(E), на летном тренажере применимого типа самолета, под наблюдением TRI(E), который высказал удовлетворенность, назначенным ОГА в этих целях;

3. выполнить ранее, в течение 12 месяце, предшествующих заявлению, проверку компетенции, как предусмотрено в Аппендиксе № 3 к Приложению № 3 (Часть FE.FCL), на летном тренажере применимого типа.

FE.FCL.275 SFI(E) – Курс подготовки

(a) Заявитель свидетельства инструктора должен окончить ранее курс теоретического и практического обучения в одной из АТО.

(b) Кроме конкретных элементов, предусмотренных в Приложении № 1 (Часть FE.FCL), курс подготовки должен содержать элементы, предусмотренные в FE.FCL.225.

(c) Курс практической подготовки для SFI(E) включает:

1. содержание FTSD курса по квалификации применимого типа;
2. соответствующие компоненты технической подготовки и компоненты FSTD программы практического обучения применимого курса TRI(E);

3. 25 часов преподавания-обучения.

(d) Заявитель свидетельства SFI(E), который является обладателем свидетельства TRI(E) на соответствующий тип, кредитуются в полном объеме в отношении требований настоящего пункта.

FE.FCL.280 SFI(E) – Переподтверждение и возобновление

(a) Переподтверждение

Для переподтверждения свидетельства SFI(E) заявители должны выполнить до даты истечения срока действия свидетельства SFI(E) как минимум два из следующих трех требований:

1. выполнить ранее как минимум 50 часов в качестве инструкторов или экзаменаторов на FSTD, в том числе как минимум 15 часов в течение 12 месяцев, непосредственно до даты истечения срока действия свидетельства SFI(E);

2. участвовать ранее в курсе повышения квалификации для инструкторов в качестве SFI(E) в одной из АТО;

3. пройти соответствующие разделы оценки компетенции в соответствии с FE.FCL.245.

(b) Кроме того, заявители должны пройти на FFS проверки компетенции для выдачи типовых квалификаций на конкретное воздушное судно, представляющее типы, на которые они обладают привилегиями.

(c) Как минимум для каждого второго переподтверждения свидетельства SFI(E) обладатели должны выполнить требования части (a) пункта 3.

(d) Если SFI(E) является обладателем свидетельства на несколько типов воздушных судов той же категории, оценка компетенции, сданная на одном из соответствующих типов, переподтверждает свидетельство SFI(E) на остальные имеющиеся типы в рамках той же категории воздушных судов, за исключением случая, когда OSD предусматривают иное.

(e) Возобновление

Для возобновления свидетельства SFI(E) заявители должны выполнить в течение 12 месяцев, непосредственно предшествующих обращению за возобновлением, все следующие условия:

1. участвовать ранее в курсе повышения квалификации для инструкторов в качестве SFI(E) в одной из АТО;

2. сдать оценку компетенции в соответствии с FCL.245.TRI(E);

3. выполнить ранее на FSTD тест на умения и навыки для выдачи типовой квалификации на конкретное воздушное судно, представляющее типы, на которые должны быть возобновлены привилегии.

ПОДЧАСТЬ К – ЭКЗАМЕНАТОРЫ

РАЗДЕЛ 1 – Общие требования

FE.FCL.300 Свидетельства экзаменатора

(a) Общие положения

Обладатели свидетельства экзаменатора должны:

1. за исключением случая, когда Приложением № 1 (Часть FE.FCL) предусмотрено иное, быть обладателями свидетельства, квалификации или свидетельства, эквивалентного тем, по которым они уполномочены проводить тесты на умения и навыки, проверки компетенции или оценки компетенции, и обладать правом предоставления обучения для них;

2. быть квалифицированы для работы в качестве бортинженера на воздушном судне во время теста на умения и навыки, проверки компетенции или оценки компетенции, если они проводятся на воздушном судне.

(b) Особые условия:

1. ОГА может выдать специальное свидетельство, предоставляющее привилегии по проведению тестов на умения и навыки, проверок компетенции и оценок компетенции, при невозможности соблюдения требований, предусмотренных в настоящей подчасти, из-за ввода любых из следующих:

- (i) новых воздушных судов в Республике Молдова или во флот авиаперевозчика;
- (ii) новых курсов подготовки в Приложение № 1 (Часть FE.FCL).

Такое свидетельство ограничивается тестами на умения и навыки, проверками компетенции и оценками компетенции, необходимыми для ввода нового типа воздушного судна или нового курса подготовки, а срок его действия не может превышать ни в коем случае один год.

2. Обладатели свидетельства, выданного в соответствии с частью (b) пунктом 1, желающие обратиться за выдачей свидетельства экзаменатора, должны соответствовать обязательным условиям и требованиям к переподтверждению для соответствующей категории свидетельства экзаменатора.

3. Если нет ни одного квалифицированного экзаменатора, ОГА выдает инспекторам или экзаменаторам, которые не отвечают соответствующим требованиям к типовой квалификации или инструктору, указанным в части (a), разрешение в целях проведения тестов на умения и навыки, проверок компетенции и оценок компетенции.

(c) Экзаменационная проверка за пределами Республики Молдова:

1. В порядке отступления от положений части (a), в случае тестов на умения и навыки и проверок компетенции, проводимых за пределами Республики Молдова, за которые соответствующие государства несут ответственность на основании Чикагской конвенции, ОГА выдает свидетельство экзаменатора заявителям, обладающим FEL, соответствующим Приложению 1 к Чикагской конвенции, при условии, что данные заявители:

(i) являются обладателями как минимум свидетельства, квалификации или свидетельства, эквивалентного тому, для которого они уполномочены проводить тесты на умения и навыки, проверки компетенции или оценки компетенции, и, в любом случае, являются обладателями как минимум одного FEL;

(ii) быть квалифицированы для работы в качестве бортинженера в воздушном судне во время теста на умения и навыки или проверки компетенции, которая проходит в воздушном судне;

(iii) соответствуют требованиям, предусмотренным в настоящей подчасти, для выдачи соответствующего свидетельства экзаменатора; и

(iv) демонстрируют ОГА надлежащий уровень знания международных норм авиационной безопасности для возможности осуществления своих привилегий экзаменатора в соответствии с Приложением № 1 (Часть FE.FCL).

2. Свидетельство, указанное в пункте 1, ограничивается проведением тестов на умения и навыки и проверок компетенции:

(i) за пределами территории Республики Молдова, за которые государства-члены ИКАО несут ответственность на основании Чикагской конвенции; и

(ii) для бортинженеров с достаточным знанием языка, на котором проводится тест/проверка.

FE.FCL.305 Ограничение привилегий в случае прямых интересов

Экзаменаторы не проводят:

(а) тесты на умения и навыки или оценки компетенции для лиц, которые обращаются за выдачей свидетельства или квалификации и которым ими было предоставлено более 25% практического обучения, необходимого для свидетельства, квалификации, для которой сдается тест на умения и навыки или оценка компетенции; и

(b) тесты на умения и навыки, проверки компетенции или оценки компетенции каждый раз, когда может быть нарушена их объективность.

FE.FCL.310 Обязательные условия для экзаменаторов

Заявители свидетельства экзаменатора должны продемонстрировать:

(а) соответствующие знания, надлежащую подготовку и опыт в отношении привилегий экзаменатору;

(b) то, что они не подвергались никакому взысканию, в том числе приостановлению, ограничению или отзыву любого из своих свидетельств или квалификаций, выданных в соответствии с Приложением № 1 (Часть FE.FCL), за несоблюдение Авиационного кодекса и норм по его применению за последние 3 года.

FE.FCL.315 Стандартизация экзаменаторов

(а) Заявитель свидетельства экзаменатора должен пройти курс стандартизации, который обеспечивает ОГА или обеспечивает одна из АТО и утверждает ОГА.

(b) Курс стандартизации состоит из теоретической подготовки и практического обучения, и содержит как минимум:

1. проведение 2-х тестов на умения и навыки, проверок компетенции или оценок компетенции для свидетельств и квалификаций, на которые заявитель желает получить право проведения тестов или проверок;

2. обучение применяемым требованиям, предусмотренным в Приложении № 1 (Часть FE.FCL), и применяемым требованиям к воздушным операциям, к проведению тестов на умения и навыки, проверкам компетенции и оценкам компетенции, а также сопутствующей отчетности и документации;

3. ознакомление с национальными административными процедурами, требованиями к защите персональных данных, ответственностью, страхованием от авиационных происшествий;

4. ознакомление с необходимостью пересмотра и применения элементов 3 пункта при проведении тестов на умения и навыки, проверки компетенции или оценки компетенции заявителя, который не входит в сферу ответственности ОГА, выдавшего свидетельство экзаменатору; и

5. обучение способу получения доступа к соответствующим процедурам и национальным требованиям остальных компетентных органов, когда это необходимо.

(с) Обладатели свидетельства экзаменатора не проводят тесты на умения и навыки, проверки компетенции или оценки компетенции заявителя, который входит в сферу ответственности ОГА, выдавшего ему свидетельство экзаменатора, за исключением случая, когда они проанализировали самую последнюю доступную информацию, содержащую соответствующие национальные процедуры компетентного органа заявителя.

FE.FCL.320 Оценка компетенции экзаменаторов

Заявители свидетельства экзаменатора должны доказать свою компетенцию в присутствии инспектора ОГА или вышестоящего экзаменатора, четко уполномоченного на это органом ОГА, выдавшим свидетельство экзаменатора, путем проведения теста на умения и навыки, проверки компетенции или оценки компетенции в роли экзаменатора, для которого запрашиваются привилегии, в том числе ознакомления, проведения теста на умения и навыки, проверки компетенции или оценки компетенции и оценки лица, которое сдает тест на умения и навыки, проверку компетенции или оценку компетенции, дебрифинга и регистрации документов.

FE.FCL.325 Действительность, переподтверждение и возобновление свидетельств экзаменатора

(a) Действительность

Свидетельство экзаменатора действительно в течение трех лет.

(b) Переподтверждение

Для переподтверждения свидетельства экзаменатора обладатели должны выполнить все следующие условия:

1. до даты истечения срока действия свидетельства выполнить как минимум шесть тестов на умения и навыки, проверок компетенции, оценок компетенции;

2. в течение 12 месяцев, непосредственно предшествующих дате истечения срока действия свидетельства, пройти курс по обновлению знаний для экзаменаторов, который обеспечивает ОГА или обеспечивает одна из АТО, и утверждает ОГА;

3. один из тестов на умения и навыки, проверок компетенции, оценок компетенции проводятся в течение 12 месяцев, непосредственно предшествующих дате истечения срока действия свидетельства экзаменатора; и:

(i) они были оценены инспектором от ОГА или вышестоящим экзаменатором, четко уполномоченным на это органом ОГА, который выдает свидетельство экзаменатора; или

(ii) соблюдать требования FE.FCL.320.

Если заявители переподтверждения являются обладателями привилегий на несколько категорий экзаменаторов, все привилегии экзаменатора могут быть переподтверждены в случае соблюдения заявителями требований части (b) пунктов 1 и 2, и FE.FCL.320 к одной из имеющихся категорий свидетельства экзаменатора, по согласованию с ОГА.

(c) Возобновление

Если срок действия свидетельства истек, до возобновления осуществления привилегий заявители должны выполнить требования части (b) пункта 2 и FE.FCL.320 в течение 12 месяцев, непосредственно предшествующих обращению за возобновлением.

(d) Свидетельство экзаменатора переподтверждается или возобновляется, только если заявители доказывают свое постоянное соответствие требованиям, предусмотренным в FE.FCL.310 и FE.FCL.330.

FE.FCL.330 Проведение тестов на умения и навыки, проверок компетенции и оценок компетенции

(a) При проведении тестов на умения и навыки, проверок компетенции и оценок компетенции экзаменаторы:

1. обеспечивают возможность установления общения с заявителем, без языковых барьеров;

2. удостоверяются в соответствии заявителя всем требованиям к квалификации, подготовке и опыту, предусмотренным в Приложении № 1 (Часть FE.FCL), для выдачи,

переподтверждения или возобновления свидетельства или квалификации, по которой сдаются тест на умения и навыки, проверка компетенции или оценка компетенции;

3. объясняют заявителю последствия предоставления неполной, неточной или ложной информации о летной подготовке и опыте.

(b) После завершения теста на умения и навыки или проверки компетенции, экзаменатор:

1. доводит до сведения заявителя результат теста. В случае частичной сдачи или провала, экзаменатор доводит до сведения заявителя, что он не сможет осуществлять свои сопутствующие квалификации привилегии, пока не сдаст экзамен в полном объеме. Экзаменатор подробно уточняет каждое дополнительное требование к подготовке и разъясняет право заявителя подать возражение;

2. в случае сдачи проверки компетенции или оценки компетенции для переподтверждения или возобновления, вносит в свидетельство заявителя новую дату истечения срока действия квалификации или свидетельства, если он четко уполномочен на это ОГА, который выдал свидетельство заявителю;

3. выдает заявителю подписанный отчет о тесте на умения и навыки или о проверке компетенции, и представляет в кратчайший срок копии отчета в ОГА, который выдал свидетельство заявителю, и в компетентный орган, который выдал свидетельство экзаменатору. Отчет должен содержать:

(i) заявление о том, что экзаменатор получил от заявителя информацию о его подготовке и опыте и установил, что подготовка и опыт отвечают применяемым требованиям Приложения № 1 (Часть FE.FCL);

(ii) подтверждение того, что были выполнены все необходимые маневры и упражнения, а также подробности об устном теоретическом экзамене, при необходимости. В случае провала на одном из этих элементов, экзаменатор записывает причины такой оценки;

(iii) результат теста, проверки или оценки компетенции;

(iv) заявление о том, что экзаменатор проанализировал и применил национальные процедуры и требования компетентного органа заявителя, если свидетельство заявителя не входит в сферу ответственности того же компетентного органа, который выдал свидетельство экзаменатору;

(v) копию свидетельства экзаменатора, содержащую область применения его привилегий в качестве экзаменатора в случае тестов на умения и навыки, проверок компетенции или оценок компетенции заявителя, который не входит в сферу ответственности того же компетентного органа, который выдал свидетельство экзаменатору.

(c) Экзаменаторы хранят в течение пяти лет, папки с подробными сведениями обо всех проведенных тестах на умения и навыки, проверках компетенции и оценках компетенции и с их результатами.

(d) По требованию ОГА, экзаменаторы представляют все папки и отчеты, а также любую другую информацию, исходя из потребностей надзора.

РАЗДЕЛ 2 – Специфические требования к экзаменаторам по типовой квалификации – TRE(E)

FE.FCL.335 TRE(E) – Привилегии и условия

(a) Привилегии TRE(E) по самолетам или воздушным судам вертикального взлета-посадки состоят в его праве проводить:

1. тесты на умения и навыки для получения типовой квалификации;

2. проверки компетенции для переподтверждения или возобновления типовых квалификаций;

3. тесты на умения и навыки для выдачи FEL;

4. оценку компетенции для выдачи, переподтверждения или возобновления свидетельств TRI(E) или SFI(E) на применяемую категорию воздушных судов, при условии, что экзаменатор имеет как минимум трехлетний опыт в качестве TRE(E) и прошел ранее конкретную подготовку для оценки компетенции в соответствии с FE.FCL.315 (b).

FE.FCL.340 TRE(E) – Обязательные условия

(a) Заявители свидетельства TRE(E) должны:

1. выполнить ранее 1500 полетных часов в качестве бортинженера;
2. быть обладателями FEL и свидетельства TRI(E) для применимого типа;
3. для получения свидетельства TRE(E) – выполнить ранее как минимум 50 часов практического обучения в качестве TRI(E) или SFI(E) на применимом типе или на FSTD, представляющем тот тип.

РАЗДЕЛ 3 – Специфические требования к летным экзаменаторам на тренажерах – SFE(E)

FE.FCL.345 SFE(E) – Привилегии и условия

(a) Привилегии SFE(E) состоят в проведении на FFS или для оценок, указанных в пункте 3, на применимых FSTD:

1. тестов на умения и навыки и проверок компетенции для выдачи, переподтверждения или возобновления типовых квалификаций на самолеты или воздушные суда вертикального взлета-посадки, при необходимости;
2. тестов на умения и навыки для выдачи FEL;
3. оценки компетенции для выдачи, переподтверждения или возобновления свидетельства SFI(E) на соответствующую категорию воздушных судов, при условии наличия как минимум трехлетнего опыта работы в качестве SFE(E) и прохождения ранее конкретной подготовки для оценки компетенции в соответствии с FCL.315 (b).

FE.FCL.350 SFE(E) – Обязательные условия

(a) Заявители свидетельства SFE(E) должны выполнить все следующие условия:

1. владеть или владеть ранее FEL и типовой квалификацией;
2. владеть свидетельством SFI(E) для применимого типа; и
3. выполнить ранее как минимум 1500 часов полетного времени в качестве бортинженера на воздушных судах;
4. для начальной выдачи свидетельства SFE(E) – выполнить ранее как минимум 50 часов практического летного обучения на тренажерах в качестве SFI(E) на применимом типе.

Аппендикс № 1
к Приложению № 1 (Часть FE.FCL)

Кредиты за теоретические знания

КРЕДИТЫ ЗА ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ЗНАНИЯ ПО ТОЙ ЖЕ ИЛИ ДРУГОЙ КАТЕГОРИИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

1. Лица, которые обращаются за выдачей FEL и владеют одним FEL на другую категорию воздушных судов, должны ранее получить теоретическую подготовку по

различиям в одной из АТО в рамках одобренного курса, в зависимости от выявленных различий между программами FEL для разных категорий воздушных судов.

2. Заявители должны сдать теоретические экзамены, указанные в Приложении № 1 (Часть FE.FCL) по следующим вопросам, на соответствующей категории воздушных судов:

- 021 – Общее знание воздушного судна: конструкция и системы, электрика, двигатели, аварийное оборудование;
- 022 – Общее знание воздушного судна: приборы;
- 032/034 – Высокоэффективные вертолеты или самолеты, в зависимости от обстоятельств;
- 070 – Эксплуатационные процедуры;
- 080 – Принципы полета.

Аппендикс № 2
к Приложению № 1 (Часть FE.FCL)

А. Курс технической подготовки (*Technical Training Course – TTC*)

ВВЕДЕНИЕ

1. TTC должен быть пройден заявителем для FEL без предыдущего опыта технического обслуживания воздушных судов согласно Положению CAW.

2. TTC преследует цель:

- ознакомления заявителя с основными процедурами технического обслуживания;
- предоставлении дополнительных технических знаний, в частности, с рассмотрением неисправностей систем;
- обучении заявителя надзору за процедурами технического обслуживания в ходе повседневных и обычных операций по техническому обслуживанию, связанному с MEL.

ИНСТРУКТОРЫ

3. Инструкторы по TTC должны быть одобрены ОГА.

ПРЕПОДАВАНИЕ ТЕОРЕТИЧЕСКИХ ЗНАНИЙ

4. Преподавание теоретических знаний должно осуществляться в одной из АТО или в организации по подготовке в области технического обслуживания, в соответствии с Частью 147 к Положению CAW.

5. Преподавание теоретических знаний включает 100 часов, дополнительно к следующим частям программы АТР Приложения № 1 (Часть FCL) к Положению о летном персонале:

- а) общее знание воздушного судна – конструкция/системы/двигатели 021 01
- б) электричество 021 02
- с) двигатели и аварийное оборудование 021 03 и 021 04
- д) летные приборы и автоматические системы управления полетом 022 01, 022 02

УМЕНИЯ И НАВЫКИ

6. Практическая часть TTC должна проходить в центре подготовки одобренной организации по техническому обслуживанию (*AMO-Approved Training Organisation*) в соответствии с Частью 145 к Положению CAW.

7. Практическая подготовка не должна ограничиваться одним типом самолета.

8. Заявитель должен поработать вместе с опытным персоналом по техническому обслуживанию в следующих разделах:

- а) фюзеляж и приборы управления полетом – 5 дней;
- б) двигатели – 5 дней;

- с) приборы – 5 дней;
- д) шасси и тормоза – 5 дней;
- е) кабина/пилотная кабина/аварийное оборудование – 5 дней;
- ф) наземное и техническое обслуживание – 5 дней.

СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРОХОЖДЕНИИ ТТС

9. После успешного завершения технической подготовки организация по подготовке, которая проводит курс теоретической подготовки и/или курс практической подготовки, должна выдать заявителю свидетельство об удовлетворительном окончании курса или его части.

В. Курс по оценке полета

ВВЕДЕНИЕ

1. Курс по оценке полета должен быть пройден любым заявителем FEL, без предыдущего опыта IR в качестве профессионального или военного пилота.

2. Цель курса по оценке полета состоит в ознакомлении заявителя с основными навыками пилотирования и использования приборов и навигационных средств для соблюдения процедур IFR во время этапов полета, связанных с вылетом, промежуточным и конечным заходом на посадку при посадке воздушного судна.

ПРОВЕДЕНИЕ КУРСОВ

3. Курс по оценке полета проходит в одной из АТО, одобренной в соответствии с Частью ORA к Положению о летном персонале.

4. Курс утверждается ОГА.

5. Курс проходит на летном тренажере, на FNPT II или самолете, оснащенный для полета IR. Процедурный элемент полета курса может быть выполнен на FNPT II.

6. Курс по оценке полета может сочетаться с курсом по типовой квалификации, необходимым для окончательной выдачи FEL.

ИНСТРУКТОРЫ

7. Инструкторы курса по оценке полета должны быть обладателями:

- а) квалификации FI(A), если он проводится на самолете;
- б) разрешения SFI(A) или квалификации TRI(A), если он проводится на тренажере;
- с) квалификации FI(A) или разрешения SFI(A), если он проводится на FNPT II.

УЧЕБНАЯ ПРОГРАММА

8. Учебная программа должна быть разработана в соответствии с типом самолета, тренажера или FNPT II, подлежащего использованию для курса. Учебная программа утверждается ОГА.

9. Учебная программа должна включать не менее 8 часов летной подготовки на самолете или тренажере, или на FNPT II и не менее 10 часов наземного ознакомления и обучения:

а) маневрирование воздушного судна с убранными шасси и закрылками, в конфигурации захода на посадку и посадочной конфигурации;

б) триммерная система воздушного судна и последствия изменения конфигурации /мощности;

с) выравнивание для посадки и возврат с начального этапа предупреждения о выравнивании;

д) полет по приборам на основе полной панели;

е) использование автопилота;

ф) использование командно-пилотажного прибора, при наличии;

г) слежение за радиалами VOR/NDB;

h) заход на посадку и уход на второй круг (go-around);

i) осознание ситуации.

УРОВЕНЬ КОМПЕТЕНЦИИ

10. Инструктор должен убедиться в том, что заявитель усвоил на удовлетворительном уровне основные понятия, касающиеся маневрирования самолетов и использования летных приборов и навигационных средств.

11. По окончании курса инструктор должен предоставить заявителю запись краткого наземного инструктажа или инструкции, указывающие полетное время и выполненные упражнения, и заявление, подтверждающее, что цель курса была достигнута. Запись хранится у заявителя для передачи в ОГА в момент подачи заявления на получение свидетельства.

Аппендикс № 3
к Приложению № 1 (Часть FE.FCL)

Тест на умения и навыки для выдачи FEL

Подготовка, тест на умения и навыки и проверка компетенции для FEL, типовые квалификации (самолет)

A. Общие положения

1. Заявитель должен выполнить ранее необходимые инструкции в соответствии с программой, указанной в Аппендиксе № 3. Административные механизмы для подтверждения способности заявителя сдать тест, в том числе передача папки по подготовке заявителя экзаменатору, определяются ОГА.

2. Элементы, которые должны охватываться тестами на умения и навыки/проверками компетенции, представлены в Аппендиксе № 3. С согласия ОГА, может быть разработано несколько разных сценариев тестов на умения и навыки/проверки компетенции, содержащие имитируемые линейные операции. Экзаменатор должен выбрать один из этих сценариев. Используются летные тренажеры, если они доступны, и другие утвержденные тренировочные устройства.

3. Заявитель должен сдать все разделы теста на умения и навыки/проверки компетенции. Несдача более чем одного раздела ведет к повтору всего теста/проверки. Заявитель, который не сдает только один раздел, повторяет данный раздел. Несдача любого раздела при пересдаче теста/проверки, в том числе разделов, пройденных в ходе предыдущей попытки, обязывает заявителя снова сдать весь тест/проверку.

4. После несдачи теста/проверки может потребоваться дополнительная подготовка. Провал при сдаче всех разделов с двух попыток требует дополнительной подготовки, как определяется экзаменатором. Нет предельного количества попыток сдачи тестов на умения и навыки/проверок компетенции.

Содержание подготовки/теста на умения и навыки/проверки компетенции

5. За исключением случая, когда предусмотрено иное в данных об эксплуатационном соответствии, установленных в соответствии с Частью 21 (OSD) к Положению IAW, программа практического обучения, тест на умения и навыки и тест по проверке компетенции должны соответствовать положениям Аппендикса № 3. Программа, тест на умения и навыки, и тест по проверке компетенции могут быть сокращены в целях кредитования за предыдущий опыт на аналогичных типах воздушных судов, как предусмотрено в OSD.

6. За исключением тестов на умения и навыки для выдачи FEL, если так предусмотрено в OSD для соответствующего воздушного судна, может быть предоставлен кредит по элементам теста на умения и навыки, общим для других вариантов или вариантов, для которых квалифицированы бортинженеры.

Проведение теста/проверки

7. ОГА предоставляет экзаменатору критерии безопасности, которые должны соблюдаться при проведении теста/проверки.

8. В случае принятия заявителем решения не продолжать тест/проверку по причинам, которые экзаменатор считает неадекватными, заявитель считается не сдавшим те элементы, по которым не было предпринято попыток. Если тест/ проверка завершается по причинам, которые экзаменатор считает адекватными, будет проведен тест только по незавершенным элементам, во время последующего полета.

9. На усмотрение экзаменатора, заявитель может повторить любой маневр или процедуру теста/проверки только один раз. Экзаменатор может остановить тест/проверку на любом этапе, если считается, что компетенция заявителя требует полного повтора теста/проверки.

10. Проверки и процедуры проводятся/завершаются в соответствии с проверочным листом, разрешенным для самолета, на котором сдается тест/ проверка и, при необходимости, с концепцией МСС. Данные о летных характеристиках при взлете, заходе на посадку и посадке рассчитываются заявителем в соответствии с операционным руководством или с руководством по летной эксплуатации используемого воздушного судна.

В. Специфические требования для теста на умения и навыки/ проверки компетенции для типовой квалификации, для FEL

11. Тест на умения и навыки/проверка проводится в условиях многочленного экипажа, включая бортинженера, который использует концепцию МСС.

12. Тест/проверка должен проводиться в условиях IFR и, насколько это возможно, выполняется в имитируемой среде коммерческих воздушных перевозок. Обязательным элементом является способность спланировать и выполнить полет на основании обычного информационного материала.

13. Если курс для типовой квалификации включал менее двух часов практической подготовки на воздушном судне, тест на умения и навыки может проводиться на FFS и может быть выполнен до практической подготовки на воздушном судне.

14. Одобренная практическая подготовка проводится квалифицированным инструктором, который находится под ответственностью:

(a) одной из АТО; или

(b) организации, владеющей свидетельством АОС, выданным в соответствии с требованиями Положения AIR OPS (Часть ORO) и нормами по его применению, и которая была четко одобрена для предоставления такой подготовки.

Свидетельство об окончании курса по типовой квалификации, который включает практическую подготовку на воздушном судне, представляется в ОГА до того, как новая типовая квалификация будет внесена в свидетельство заявителей.

Допуски по летным тестам

15. Заявитель должен продемонстрировать способность:

(a) эксплуатировать системы воздушного судна в его пределах;

(b) хорошо рассуждать и проявлять хорошую способность к полету;

(c) применять авиационные знания;

- (d) понимать и применять процедуры согласования экипажа и процедуры на случай неспособности, при необходимости; и
- (е) эффективно общаться с остальными членами экипажа.

С. Содержание типовой квалификации FE/подготовки/теста на умения и навыки и проверки компетенции на многопилотных самолетах, которые требуют экипажа в составе как минимум трех членов

1. Следующие символы означают:

- F/E = готов к выдаче типовой квалификации, при необходимости.
- X = для этого упражнения используются летные тренажеры, если они доступны, в противном случае используется самолет, если он подходит для данного маневра или процедуры.
- N/A = не применяется для бортинженеров.
- F/E# = в дополнение к подготовке проводится осмотр самолета под наблюдением.

2. Практическая подготовка проводится как минимум на уровне оборудования для подготовки, представленного как F/E, или может проводиться на любом оборудовании более высокого уровня, указанном стрелкой (---->)

Для указания используемого тренировочного оборудования применяются следующие сокращения:

- A = Самолет
- FFS = Тренажер полной имитации полета
- FSTD = Тренажерное оборудование для летной подготовки

3. В случае указания буквы «М» в графе теста на умения и навыки/ проверки компетенции, она указывает на обязательное упражнение.

4. Используется FTSD, если они входят в одобренный курс по типовой квалификации. Для одобрения курса используются следующие соображения:

- (a) квалификация тренажера полной имитации полета или FSTD;
- (b) квалификации инструктора и экзаменатора;
- (c) объем летной подготовки, ориентированной на полет (*Line Oriented Flight Training – LOFT*), предоставляемой в ходе курса;
- (d) квалификации и предыдущий опыт линейной работы инженера, который проходит подготовку и
- (е) опыт линейного полета под наблюдением, предоставленный после выдачи новой типовой квалификации.

	PRACTICAL TRAINING			FEL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK	
Maneuvers / Procedures	FSTD	A	Instructor initials when training completed	Tested or checked in FSTD or A	Examiner initials when test or check completed
SECTION 1					

1	Flight preparation	OTD				
1.1	Performance calculation	F/E				
1.2	Aeroplane external visual inspection; location of each item and purpose of inspection	OTD F/E#	F/E		M if aeroplane is used	
1.3	Cockpit inspection	F/E >	---->		M	
1.4	Use of checklist prior to starting engines, starting procedures, radio and navigation equipment check, selection and setting of navigation and communication frequencies	OTD F/E >	---->		M	
1.5	Taxiing in compliance with ATC instructions or instructions of instructor	F/E >	---->			
1.6	Before take-off checks	F/E >	---->		M	
SECTION 2						
2	Take-offs	F/E >	---->			
2.1	Normal take-offs with different flap settings, including expedited take-off					
2.2	Instrument take-off; transition to instrument flight is required during rotation or immediately after becoming airborne	F/E >	---->	N/A	N/A	N/A
2.3	Crosswind take-off	F/E >	---->	N/A	N/A	N/A
2.4	Take-off at maximum take-off mass (actual or simulated maximum take-off mass)	F/E >	---->			
2.5 2.5.1	Take-offs with simulated engine failure: shortly after reaching V2, or	F/E >	---->		M	
2.5.2*	between V1 and V2, or	F/E >			M FFS only	
2.6	Rejected take-off at a reasonable speed before reaching V1	F/E >	X		M	
SECTION 3						
3	Flight maneuvers and procedures	F/E >	---->			
3.1	Turns with and without spoilers					
3.2	Tuck under and Mach buffets (if applicable), and other specific flight characteristics of the aeroplane (e.g. Dutch Roll)	F/E >	----> X An aeroplane shall not be used		FFS only	

			for this exercise			
3.3	Normal operation of systems and controls engineer's panel (if applicable)	F/E >	---->		M	
3.4	Normal and abnormal operations of following systems:				A mandatory minimum of 3 abnormal items shall be selected from 3.4.0 to 3.4.14 inclusive. M	
3.4.0	Engine (if necessary, propeller)	OTD F/E >	---->			
3.4.1	Pressurization and air conditioning	OTD F/E >	---->			
3.4.2	Pitot/static system	OTD F/E >	---->			
3.4.3	Fuel system	OTD F/E >	---->			
3.4.4	Electrical system	OTD F/E >	---->			
3.4.5	Hydraulic system	OTD F/E--->	---->			
3.4.6	Flight control and trim system	OTD F/E--->	---->			
3.4.7	Anti-icing/de-icing system, glare shield heating	OTD F/E--->	---->			
3.4.8	Autopilot/flight director	OTD F/E--->	---->			
3.4.9	Stall warning devices or stall avoidance devices, and stability augmentation devices	OTD F/E--->	---->			
3.4.10	Ground proximity warning system, weather radar, radio altimeter, transponder	F/E --->	---->			
3.4.11	Radios, navigation equipment, instruments, FMS	OTD F/E--->	---->			
3.4.12	Landing gear and brake	OTD F/E--->	---->			
3.4.13	Slat and flap system	OTD F/E--->	---->			
3.4.14	Auxiliary power unit (APU)	OTD F/E--->	---->			
3.5	Intentionally left blank					
3.6	Abnormal and emergency procedures:				A mandatory minimum of 3 items shall be selected from 3.6.1 to 3.6.9 inclusive. M	
3.6.1	Fire drills, e.g. engine, APU, cabin, cargo	F/E >	---->			

	compartment, flight deck, wing and electrical fires including evacuation					
3.6.2	Smoke control and removal	F/E >	---->			
3.6.3	Engine failures, shutdown and restart at a safe height	F/E >	---->			
3.6.4	Fuel dumping (simulated)	F/E >	---->		FFS only	
3.6.5	Wind shear at take-off/landing	F/E >	X		FFS only	
3.6.6	Simulated cabin pressure failure/emergency descent	F/E >	---->			
3.6.7	Incapacitation of flight crew member	F/E	---->			
3.6.8	Other emergency procedures as outlined in the appropriate aeroplane flight manual (AFM)	F/E	---->			
3.6.9	TCAS event	OTD F/E >	X		FFS only	
3.7	Steep turns with 45° bank, 180° to 360° left and right.	F/E ->	X	N/A	N/A	N/A
3.8	Early recognition and counter measures on approaching stall (up to activation of stall warning device) in take-off configuration, (flaps in take-off position), in cruising flight configuration and in landing configuration (flaps in landing position, gear extended)	F/E ->	X			
3.8.1	Recovery from full stall or after activation of stall warning device in climb, cruise and approach configuration.	F/E ->	X			
3.9	Instrument flight procedures					
3.9.1	Adherence to departure and arrival routes and ATC instructions	F/E ->	---->		M	
3.9.2	Holding procedures	F/E ->	---->		N/A	N/A
3.9.3	Precision approaches down to a decision height (DH) not less than 60 m (200 ft)	F/E ->	---->			
3.9.3.1	Manually, without flight director.	F/E ->	---->		N/A	N/A
3.9.3.2	Manually, with flight director.	F/E ->	---->		N/A	N/A

3.9.3.3	With autopilot.	F/E ->	---->			
3.9.3.4	Manually, with one engine simulated inoperative; engine failure has to be simulated during final approach from before passing the outer marker (OM) until touchdown or through the complete missed approach procedure	F/E ->	---->		M (skill test only)	
3.9.4	Non-precision approach down to the MDH/A	F/E ->	---->			
3.9.5	Circling approach under following conditions: a) approach to the authorized minimum circling approach altitude at the aerodrome in question in accordance with the local instrument approach facilities in simulated instrument flight conditions; followed by: b) circling approach to another runway at least 90° off centerline from final approach used in item a), at the authorized minimum circling approach altitude; Remark: if a) and b) are not possible due to ATC reasons a simulated low visibility pattern may be performed.	F/E ->	---->			
SECTION 4						
4	Missed approach procedures	F/E ->	---->			
4.1.	Go-around with all engines operating* during a 3D operation on reaching decision height	F/E ->	---->			
4.2.	Go-around with all engines operating* from various stages during an instrument approach	F/E ->	---->			
4.3.	Other missed approach procedures	F/E ->	---->			
4.4*	Manual go-around with the critical engine simulated inoperative after an instrument approach on reaching DH, MDH or MAPt	F/E ->	---->		M	

4.5.	Rejected landing with all engines operating: – from various heights below DH/MDH; – after touchdown (balked landing) In aeroplanes which are not certificated as transport category aeroplanes (JAR/FAR 25) or as commuter category aeroplanes (SFAR 23), the rejected landing with all engines operating shall be initiated below MDH/A or after touchdown.	F/E ->	---->			
SECTION 5						
5 5.1.	Landings Normal landings* with visual reference established when reaching DA/H following an instrument approach operation	F/E ->	---->			
5.2.	Landing with simulated jammed horizontal stabilizer in any out-of-trim position	F/E ->	An aeroplane shall not be used for this exercise		FFS only	
5.3.	Crosswind landings (aeroplane, if practicable)	F/E ->	---->			
5.4.	Traffic pattern and landing without extended or with partly extended flaps and slats	P >	---->			
5.5.	Landing with critical engine simulated inoperative	P >	---->		M	
5.6.	Landing with two engines inoperative: aeroplanes with three engines: the centre engine and one outboard engine as far as practicable according to data of the AFM; and aeroplanes with four engines: two engines at one side	P	X		M FFS only (skill test only)	

	PRACTICAL TRAINING	FEL/TYPE RATING
--	---------------------------	------------------------

					SKILL TEST OR PROF. CHECK	
Maneuvers / Procedures		FSTD	A	Instructor initials when training completed	Tested or checked in FSTD or A	Examiner initials when test or check completed
SECTION 1						
1	Flight preparation	OTD				
1.1	Performance calculation	F/E				
1.2	Aeroplane external visual inspection; location of each item and purpose of inspection	OTD F/E#	F/E		M if aeroplane is used	
1.3	Cockpit inspection	F/E >	---->		M	
1.4	Use of checklist prior to starting engines, starting procedures, radio and navigation equipment check, selection and setting of navigation and communication frequencies	OTD F/E >	---->		M	
1.5	Taxiing in compliance with ATC instructions or instructions of instructor	F/E >	---->			
1.6	Before take-off checks	F/E >	---->		M	
SECTION 2						
2	Take-offs	F/E >	---->			
2.1	Normal take-offs with different flap settings, including expedited take-off					
2.2	Instrument take-off; transition to instrument flight is required during rotation or immediately after becoming airborne	F/E >	---->	N/A	N/A	N/A
2.3	Crosswind take-off	F/E >	---->	N/A	N/A	N/A
2.4	Take-off at maximum take-off mass (actual or simulated maximum take-off mass)	F/E >	---->			
2.5 2.5.1	Take-offs with simulated engine failure: shortly after reaching V2, or	F/E >	---->		M	
2.5.2*	between V1 and V2, or	F/E >			M FFS only	
2.6	Rejected take-off at a reasonable speed before reaching V1	F/E >	X		M	
SECTION 3						

3	Flight maneuvers and procedures	F/E >	---->			
3.1	Turns with and without spoilers					
3.2	Tuck under and Mach buffets (if applicable), and other specific flight characteristics of the aeroplane (e.g. Dutch Roll)	F/E >	----> X An aeroplane shall not be used for this exercise		FFS only	
3.3	Normal operation of systems and controls engineer's panel (if applicable)	F/E >	---->		M	
3.4	Normal and abnormal operations of following systems:				A mandatory minimum of 3 abnormal items shall be selected from 3.4.0 to 3.4.14 inclusive. M	
3.4.0	Engine (if necessary, propeller)	OTD F/E >	---->			
3.4.1	Pressurization and air conditioning	OTD F/E >	---->			
3.4.2	Pitot/static system	OTD F/E >	---->			
3.4.3	Fuel system	OTD F/E >	---->			
3.4.4	Electrical system	OTD F/E >	---->			
3.4.5	Hydraulic system	OTD F/E--->	---->			
3.4.6	Flight control and trim system	OTD F/E--->	---->			
3.4.7	Anti-icing/de-icing system, glare shield heating	OTD F/E--->	---->			
3.4.8	Autopilot/flight director	OTD F/E--->	---->			
3.4.9	Stall warning devices or stall avoidance devices, and stability augmentation devices	OTD F/E--->	---->			
3.4.10	Ground proximity warning system, weather radar, radio altimeter, transponder	F/E --->	---->			
3.4.11	Radios, navigation equipment, instruments, FMS	OTD F/E--->	---->			
3.4.12	Landing gear and brake	OTD F/E--->	---->			
3.4.13	Slat and flap system	OTD F/E--->	---->			

3.4.14	Auxiliary power unit (APU)	OTD F/E--->	---->			
3.5	Intentionally left blank					
3.6	Abnormal and emergency procedures:				A mandatory minimum of 3 items shall be selected from 3.6.1 to 3.6.9 inclusive. M	
3.6.1	Fire drills, e.g. engine, APU, cabin, cargo compartment, flight deck, wing and electrical fires including evacuation	F/E >	---->			
3.6.2	Smoke control and removal	F/E >	---->			
3.6.3	Engine failures, shutdown and restart at a safe height	F/E >	---->			
3.6.4	Fuel dumping (simulated)	F/E >	---->		FFS only	
3.6.5	Wind shear at take-off/landing	F/E >	X		FFS only	
3.6.6	Simulated cabin pressure failure/emergency descent	F/E >	---->			
3.6.7	Incapacitation of flight crew member	F/E	---->			
3.6.8	Other emergency procedures as outlined in the appropriate aeroplane flight manual (AFM)	F/E	---->			
3.6.9	TCAS event	OTD F/E >	X		FFS only	
3.7	Steepturns with 45° bank, 180° to 360° left and right.	F/E ->	X	N/A	N/A	N/A
3.8	Early recognition and counter measures on approaching stall (up to activation of stall warning device) in take-off configuration, (flaps in take-off position), in cruising flight configuration and in landing configuration (flaps in landing position, gear extended)	F/E ->	X			
3.8.1	Recovery from full stall or after activation of stall warning device in climb, cruise and approach configuration.	F/E ->	X			
3.9	Instrument flight procedures					

3.9.1	Adherence to departure and arrival routes and ATC instructions	F/E ->	---->		M	
3.9.2	Holding procedures	F/E ->	---->		N/A	N/A
3.9.3	Precision approaches down to a decision height(DH) not less than 60 m (200 ft)	F/E ->	---->			
3.9.3.1	manually, without flight director.	F/E ->	---->		N/A	N/A
3.9.3.2	manually, with flight director.	F/E ->	---->		N/A	N/A
3.9.3.3	with autopilot.	F/E ->	---->			
3.9.3.4	manually, with one engine simulated in-operative; engine failure has to be simulated during final approach from before passing the outer marker (OM) until touchdown or through the complete missed approach procedure	F/E ->	---->		M (skill test only)	
3.9.4	non-precision approach down to the MDH/A	F/E ->	---->			
3.9.5	Circling approach under following conditions: a) approach to the authorised minimum circling approach altitude at the aerodrome in question in accordance with the local instrument approach facilities in simulated instrument flight conditions; followed by: b) circling approach to another runway at least 90° off centerline from final approach used in item a), at the authorised minimum circling approach altitude; Remark: if a) and b) are not possible due to ATC reasons a simulated low visibility pattern may be performed.	F/E ->	---->			
SECTION 4						
4	Missed approach procedures	F/E ->	---->			
4.1.	Go-around with all engines operating* during a 3D operation on reaching decision height	F/E ->	---->			

4.2.	Go-around with all engines operating* from various stages during an instrument approach	F/E ->	---->			
4.3.	Other missed approach procedures	F/E ->	---->			
4.4*	Manual go-around with the critical engine simulated inoperative after an instrument approach on reaching DH, MDH or MAPt	F/E ->	---->		M	
4.5.	Rejected landing with all engines operating: – from various heights below DH/MDH; – after touchdown (balked landing) In aeroplanes which are not certificated as transport category aeroplanes (JAR/FAR 25) or as commuter category aeroplanes (SFAR 23), the rejected landing with all engines operating shall be initiated below MDH/A or after touchdown.	F/E ->	---->			
SECTION 5						
5 5.1.	Landings Normal landings* with visual reference established when reaching DA/H following an instrument approach operation	F/E ->	---->			
5.2.	Landing with simulated jammed horizontal stabiliser in any out-of-trim position	F/E ->	An aeroplane shall not be used for this exercise		FFS only	
5.3.	Crosswind landings (aeroplane, if practicable)	F/E ->	---->			
5.4.	Traffic pattern and landing without extended or with partly extended flaps and slats	P--- >	---->			
5.5.	Landing with critical engine simulated inoperative	P--- >	---->		M	
5.6.	Landing with two engines inoperative: aeroplanes with three engines: the centre	P	X		M FFS only (skill test only)	

	engine and one outboard engine as far as practicable according to data of the AFM; and aeroplanes with four engines: two engines at one side					
--	--	--	--	--	--	--

NOTE: CAT II/III operations shall be accomplished in accordance with the applicable air operations requirements.

SECTION 6						
<p>Additional authorization on a type rating for instrument approaches down to a DH of less than 60 m (200 ft)(CAT II/III).</p> <p>The following maneuvers and procedures are the minimum training requirements to permit instrument approaches down to a DH of less than 60 m (200 ft). During the following instrument approaches and missed approach procedures, all aeroplane equipment required for type certification of instrument approaches down to a DH of less than 60 m (200 ft) shall be used.</p>						
6.1*	Rejected take-off at minimum authorized runway visual range (RVR)	P*--->	X An aeroplane shall not be used for this exercise		M*	
6.2*	CAT II/III approaches: in simulated instrument flight conditions down to the applicable DH, using flight guidance system. Standard procedures of crew coordination (task sharing, call- out procedures, mutual surveillance, information exchange and support) shall be observed.	P >	---->		M	
6.3*	Go-around: after approaches as indicated in 6.2 on reaching DH. The training shall also include a go-around due to (simulated) insufficient RVR, wind shear, aeroplane deviation in excess of approach limits for a successful approach, ground/airborne equipment failure prior to reaching DH, and go-around with simulated airborne equipment failure/.	P >	---->		M*	
6.4*	Landing(s): with visual reference	P >	---->		M	

	established at DH following an instrument approach. Depending on the specific flight guidance system, an automatic landing shall be performed.					
--	--	--	--	--	--	--

EXAMINER'S DECLARATION					
I hereby confirm receiving the relevant information from the applicant regarding his/her experience and instruction, and found the applicant being eligible, in accordance with FE.FCL.330(b) 3. (i), for the conduct of the requested skill test or proficiency check.					
RESULT of the TEST/CHECK:					
PASS		PARTIALLY PASS		FAIL	
Examiners's name and surname			Date of test/check		
Examiners's signature			Location of test/check		
No. of examiner's свидетельство					

ADDITIONAL DECLARATION			
<i>(applicable for holders of examiner certificates issued by ICAO member States in accordance with FE.FCL.330(b)3.(iv) from RAC-FE:</i>			
<i>„I hereby declare that I have reviewed and applied the relevant national requirements and procedures of the CAA contained in Part FE.FCL from RAC-FE and Ed.01 of the EXAMINER MANUAL (GM-EM) approved by the CAA.”</i>			
<i>Name of holder of examiner свидетельство issued by ICAO member State</i>			<i>Signature</i>

Аппендикс № 4
к Приложению № 1 (Часть FE.FCL)

Тест на умения и навыки для выдачи FEL

Подготовка, тест на умения и навыки и проверка компетенции для FEL, типовые квалификации (вертолет)

А. Общие положения

1. Заявитель должен выполнить ранее необходимые инструкции в соответствии с программой, указанной в Аппендиксе № 3. Административные механизмы для подтверждения способности заявителя сдать тест, в том числе передача папки по подготовке заявителя экзаменатору, определяются ОГА.

2. Элементы, которые должны охватываться тестами на умения и навыки/ проверками компетенции, представлены в Аппендиксе № 3. С согласия ОГА, может быть разработано несколько разных сценариев тестов на умения и навыки/ проверки компетенции, содержащих имитируемые линейные операции. Экзаменатор должен

выбрать один из этих сценариев. Используются летные тренажеры, если они доступны, и другие утвержденные тренировочные устройства.

3. Заявитель должен сдать все разделы теста на умения и навыки/проверки компетенции. Несдача более чем одного раздела ведет к повтору всего теста/ проверки. Заявитель, который не сдает только один раздел, повторяет данный раздел. Несдача любого раздела при пересдаче теста/проверки, в том числе разделов, пройденных в ходе предыдущей попытки, обязывает заявителя снова сдать весь тест/проверку.

4. После несдачи теста/проверки может потребоваться дополнительная подготовка. Провал при сдаче всех разделов с двух попыток требует дополнительной подготовки, как определено экзаменатором. Нет предельного количества попыток сдачи тестов на умения и навыки/проверок компетенции.

Содержание подготовки/теста на умения и навыки/проверки компетенции

5. За исключением случая, когда предусмотрено иное в данных об эксплуатационном соответствии, установленных в соответствии с Частью 21 (OSD) к Положению IAW, программа практического обучения, тест на умения и навыки и тест по проверке компетенции должны соответствовать положениям Аппендикса № 3. Программа, тест на умения и навыки, и тест по проверке компетенции могут быть сокращены в целях кредитования за предыдущий опыт на аналогичных типах воздушных судов, как предусмотрено в OSD.

6. За исключением тестов на умения и навыки для выдачи FEL, если так предусмотрено в OSD для соответствующего воздушного судна, может быть предоставлен кредит по элементам теста на умения и навыки, общих для других вариантов или вариантов, для которых квалифицированы бортинженеры.

Проведение теста/проверки

7. ОГА предоставляет экзаменатору критерии безопасности, которые должны соблюдаться при проведении теста/проверки.

8. В случае принятия заявителем решения не продолжать тест/проверку по причинам, которые экзаменатор считает неадекватными, заявитель считается не сдавшим те элементы, по которым не было предпринято попыток. Если тест/ проверка завершается по причинам, которые экзаменатор считает адекватными, будет проведен тест только по незавершенным элементам, во время последующего полета.

9. На усмотрение экзаменатора, заявитель может повторить любой маневр или процедуру теста/проверки только один раз. Экзаменатор может остановить тест/проверку на любом этапе, если считается, что компетенция заявителя требует полного повтора теста/проверки.

10. Проверки и процедуры выполняются/завершаются в соответствии с проверочным листом, разрешенным для самолета, на котором сдается тест/ проверка, и, при необходимости, с концепцией МСС. Данные о летных характеристиках при взлете, заходе на посадку и посадке рассчитываются заявителем в соответствии с операционным руководством или с руководством по летной эксплуатации используемого воздушного судна.

С. Специфические требования для теста на умения и навыки/ проверки компетенции для типовой квалификации, для FEL

11. Тест на умения и навыки/проверка проводится в условиях многочленного экипажа, включая бортинженера, который использует концепцию МСС.

12. Тест/проверка должны проводиться в условиях IFR и, насколько это возможно, выполняется в имитируемой среде коммерческих воздушных перевозок. Обязательным

элементом является способность спланировать и выполнить полет на основании обычного информационного материала.

13. Если курс по типовой квалификации включал менее двух часов практической подготовки на воздушном судне, тест на умения и навыки может проводиться на FFS и может быть выполнен до практической подготовки на воздушном судне.

14. Одобренная практическая подготовка проводится квалифицированным инструктором, который находится под ответственностью:

- (a) одной из АТО; или
- (b) организации, владеющей свидетельством АОС, выданным в соответствии с требованиями Положения AIR OPS (Часть ORO) и нормами по его применению, и которая была четко одобрена для предоставления такой подготовки.

Свидетельство об окончании курса по типовой квалификации, который включает практическую подготовку на воздушном судне, представляется в ОГА до того, как новая типовая квалификация будет внесена в свидетельство заявителей.

Допуски по летным тестам

15. Заявитель должен продемонстрировать способность:

- (a) эксплуатировать системы воздушного судна в его пределах;
- (b) хорошо рассуждать и проявлять хорошую способность к полету;
- (c) применять авиационные знания;
- (d) понимать и применять процедуры согласования экипажа и процедуры на случай неспособности, при необходимости; и
- (e) а эффективно общаться с остальными членами экипажа.

D. Содержание типовой квалификации FE/подготовки/теста на умения и навыки и проверки компетенции на многопилотных вертолетах, требующих экипажа в составе как минимум трех членов

1. Следующие символы означают:

- F/E = готов к выдаче типовой квалификации, при необходимости.
- X = для этого упражнения используются летные тренажеры, если они доступны, в противном случае используется вертолет, если он подходит для соответствующего маневра или процедуры.
- N/A = не применяется для бортинженеров.
- F/E# = в дополнение к подготовке проводится осмотр вертолета под наблюдением.

2. Практическая подготовка проводится как минимум на уровне оборудования для подготовки, представленного как F/E, или может проводиться на любом оборудовании более высокого уровня, указанном стрелкой (---->)

Для указания используемого тренировочного оборудования применяются следующие сокращения:

- H = Вертолет
- FFS = Тренажер полной имитации полета
- FSTD = Тренажерное оборудование для летной подготовки

3. В случае указания буквы «М» в графе теста на умения и навыки/ проверки компетенции, она указывает на обязательное упражнение.

4. Используется FTSD, если они входят в одобренный курс по типовой квалификации. Для одобрения курса используются следующие соображения:

- (a) квалификация тренажера полной имитации полета или FSTD;
- (b) квалификации инструктора и экзаменатора;
- (c) объем подготовки LOFT, предоставляемой в ходе курса;
- (d) квалификации и предыдущий опыт линейной работы инженера, который проходит подготовку, и
- (e) опыт линейного полета под наблюдением, предоставленный после выдачи новой типовой квалификации.

MULTI-PILOT HELICOPTERS		PRACTICAL TRAINING			FEL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK	
Maneuvers / Procedures		FSTD	H	Instructor initials when training completed	Tested or checked in FSTD or H	Examiner initials when test or check completed
SECTION 1 – Preflight preparations and checks						
1.1	Helicopter external visual inspection; location of each item and purpose of inspection		F/E		M if helicopter is used	
1.2	Cockpit inspection	F/E ----- >	---->		M	
1.3	Use of checklist prior to starting engines, starting procedures, radio and navigation equipment check, selection and setting of navigation and communication frequencies	F/E >	---->		M	
1.4	Taxiing/air taxiing in compliance with ATC instructions or with instructions of an instructor	F/E >	---->		M	
1.5	Pre-take-off procedures and checks	F/E >	---->		M	
SECTION 2 – Flight manoeuvres and procedures						
2.1	Take-offs (various profiles)	F/E >	---->		M	
2.2	Sloping ground or crosswind take-offs & landings			N/A	N/A	N/A
2.3	Take-off at maximum take-off mass (actual or simulated maximum take-off mass)	F/E >	---->			
2.4	Take-off with simulated engine failure shortly before reaching TDP or DPATO	F/E >	---->		M	
2.4.1	Take-offs with simulated engine failure: shortly after reaching V ₂ , or	F/E >	---->		M	

2.5	Climbing and descending turns to specified headings	F/E >	---->		M	
2.5.1	Turns with 30° bank, 180° to 360° left and right, by sole reference to instruments	F/E >	---->		M	
2.6	Autorotative descent	F/E >	---->		M	
2.6.1	For multi-engine helicopters (MEH) power recovery	F/E >	---->		M	
2.7	Landings, various profiles	F/E >	---->		M	
2.7.1	Go-around or landing following simulated engine failure before LDP or DPBL	F/E >	---->		M	
2.7.2	Landing following simulated engine failure after LDP or DPBL	F/E >	---->		M	

SECTION 3 – Normal and abnormal operations of the following systems and procedures

3	Normal and abnormal operations of the following systems and procedures:				A mandatory minimum of 3 items shall be selected from this section	
3.1	Engine	F/E >	---->			
3.2	Air conditioning (heating, ventilation)	F/E >	---->			
3.3	Pitot/static system	F/E >	---->			
3.4	Fuel System	F/E >	---->			
3.5	Electrical system	F/E >	---->			
3.6	Hydraulic system	F/E >	---->			

MULTI-PILOT HELICOPTERS		PRACTICAL TRAINING			FEL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK	
Maneuvers / Procedures		FSTD	H	Instructor initials when training completed	Tested or checked in FSTD or A	Examiner initials when test or check completed
3.7	Flight control and trim system	F/E >	---->			
3.8	Anti-icing and de-icing system	F/E-->	---->			
3.9	Autopilot/Flight director	F/E-->	---->			
3.10	Stability augmentation devices			N/A	N/A	N/A
3.11	Weather radar, radio altimeter, transponder			N/A	N/A	N/A
3.12	Area navigation system			N/A	N/A	N/A
3.13	Radio, navigation equipment, instruments and FMS	F/E--->	---->			
SECTION 4 – Abnormal and emergency procedures						
4	Abnormal and emergency procedures:				M	A mandatory minimum

						of 3 items shall be selected from this section
4.1	Fire drills (including evacuation if applicable)	F/E >	---->			
4.2	Smoke control and removal	F/E >	---->			
4.3	Engine failures, shutdown and restart at a safe height	F/E >	---->			
4.4	Fuel dumping (simulated)	F/E >	---->			
4.5	Tail rotor control failure (if applicable)	F/E >	---->			
4.5.1	Tail rotor loss (if applicable)	F/E >	FFS only			
4.6	Incapacitation of flight crew member	F/E	---->			
4.7	Transmission malfunctions	F/E--->	---->			
4.8	Other emergency procedures as outlined in the appropriate flight manual	F/E--->	---->			
SECTION 5 – Instrument flight procedures (to be performed in IMC or simulated IMC)						
5.1	Instrument take-off: transition to instrument flight is required as soon as possible after becoming airborne			N/A	N/A	N/A
5.1.1	Simulated engine failure during departure	F/E--->	---->		M	
5.2	Adherence to departure and arrival routes and ATC instructions			N/A	N/A	N/A
5.3	Holding procedures			N/A	N/A	N/A
5.4	3D operations to DH/A of 200 ft (60 m) or to higher minima if required by the approach procedure			N/A	N/A	N/A
5.4.1	Manually, without flight director.			N/A	N/A	N/A
5.4.2	Manually, with flight director			N/A	N/A	N/A
5.4.3	With coupled autopilot			N/A	N/A	N/A
5.4.4	Manually, with one engine simulated inoperative; engine failure has to be simulated during final approach before passing 1000 ft above aerodrome level until touchdown or until completion of the missed approach procedure	F/E--->	---->		M	
5.5	2D operations down to the MDA/H	F/E--->	---->		M	

5.6	Go-around with all engines operating on reaching DA/H or MDA/MDH	F/E--->	---->			
5.6.1	Other emergency procedures	F/E--->	---->			
5.6.2	Go-around with one engine simulated inoperative on reaching DA/H or MDA/MDH	F/E--->	---->		M	
5.7	IMC autorotation with power recovery	F/E--->	---->		M	
5.8	Recovery from unusual attitudes			N/A	N/A	N/A
SECTION 6 — Use of optional equipment						
6	Use of optional equipment	F/E ->	---->			

NOTE: CAT II/III operations shall be accomplished in accordance with the applicable air operations requirements

EXAMINER'S DECLARATION					
I hereby confirm receiving the relevant information from the applicant regarding his/her experience and instruction, and found the applicant being eligible, in accordance with FE.FCL.330 (b) 3. (i), for the conduct of the requested skill test or proficiency check.					
RESULT of the TEST/CHECK:					
PASS		PARTIALLY PASS		FAIL	
Examiners's name and surname				Date of test/check	
Examiners's signature				Location of test/check	
No. of examiner's свидетельство					

ADDITIONAL DECLARATION			
(applicable for holders of examiner certificates issued by ICAO member States in accordance with FE.FCL.330(b) 3. (iv) from RAC-FE:			
„I hereby declare that I have reviewed and applied the relevant national requirements and procedures of the CAA contained in Part FE.FCL from RAC-FE and Ed.01 of the EXAMINER MANUAL (GM-EM) approved by the CAA.			
Name of holder of examiner Свидетельство issued by ICAO member State		Signature	

Приложение № 2
к RAC-FE

УСЛОВИЯ ПРЕОБРАЗОВАНИЯ СУЩЕСТВУЮЩИХ НАЦИОНАЛЬНЫХ СВИДЕТЕЛЬСТВ И КВАЛИФИКАЦИЙ

1. Свидетельства бортинженера

FEL, выданное ОГА в соответствии с положениями RAC-APL и JAR-FCL 4, преобразуется в свидетельство, соответствующее Части FE.FCL, при условии выполнения заявителем следующих требований:

- (а) соответствует, в результате проверки компетенции, требованиям к переподтверждению, указанным в Части FE.FCL, для типовой квалификации, связанной с привилегиями имеющегося свидетельства;
- (b) доказывает знание соответствующих частей эксплуатационных требований и Части FE.FCL;
- (с) доказывает владение языками, в соответствии с FE.FCL.050;
- (d) соответствует требованиям следующей таблицы:

Имеющееся национальное свидетельство	Всего часов полетного опыта	Дополнительные требования	Замещающее свидетельство, соответствующее Части FE.FCL, и условия (при необходимости)	Устранение условий
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
F/EL	> 1500 в качестве FE на многопilotных воздушных судах	Ни одного	FEL	Не применяется

2. Квалификация инструктора

Свидетельство инструктора, выданное ОГА в соответствии с положениями RAC-APL и JAR-FCL 4, преобразуется в свидетельство в соответствии с Частью FE.FCL, при условии выполнения заявителем следующих требований.

Имеющиеся национальное свидетельство или привилегии	Опыт	Дополнительные требования	Замещающее свидетельство в соответствии с Частью FE.FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
TRI(E)	Согласно требованиям Части FE.FCL для соответствующих квалификаций	Доказать, удовлетворительно для ОГА, знание соответствующих частей Части FE.FCL и эксплуатационных процедур	TRI(E)

3. Свидетельство SFI

Свидетельство SFI, выданное ОГА в соответствии с положениями RAC-APL и JAR-FCL 4, преобразуется в свидетельство, соответствующее Части FE.FCL, при условии выполнения заявителем следующих требований:

Имеющееся национальное свидетельство	Опыт	Дополнительные требования	Замещающее свидетельство, соответствующее Части FE.FCL
(1)	(2)	(3)	(4)

SFI(E)	> 1500 часов в качестве бортинженера на МРА	(i) владеет или владел как минимум одним FEL на воздушные суда, выданным государством-участником ИКАО; (ii) прошел содержание, касающееся тренажера, применимого курса по типовой квалификации, которое содержит МСС	SFI(E)
SFI(E)	3 года недавнего опыта в качестве SFI	прошел содержание, касающееся тренажера, применимого курса по типовой квалификации, которое содержит МСС	SFI(E)

Преобразование действительно в течение максимум трех лет. Переподтверждение осуществляется при условии соблюдения соответствующих требований, предусмотренных в Части FE.FCL.

Приложение № 3
к RAC-FE

УСЛОВИЯ ПРИЗНАНИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВ И КВАЛИФИКАЦИЙ БОРТИНЖЕНЕРА, ВЫДАННЫХ ДРУГИМИ ГОСУДАРСТВАМИ

Раздел 1 – ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Область применения

1. Приложение № 3 предусматривает подробные нормы для условий признания свидетельств бортинженера и смежных квалификаций, привилегий или свидетельств, которые были выданы в соответствии с нормативной базой государств-участников ИКАО.

2. Понятие «полеты производителя» означает полеты, указанные в пункте 25 1) Положения AIR OPS.

Признание свидетельств других государств-участников ИКАО

3. ОГА может:

(a) в соответствии с разделом 2 Приложения № 3 признавать свидетельства бортинженера и смежные квалификации, привилегии или свидетельства;

(b) предоставлять полные кредиты в отношении требований пройти курс подготовки до сдачи теоретических экзаменов и теста на умения и навыки для обладателей FEL, выданного государством-членом ИКАО или от его имени в соответствии с Приложением 1 к Чикагской конвенции, при условии выполнения соответствующими обладателями требований к опыту для выдачи FEL на соответствующую категорию воздушных судов, как предусматривается в подчасти в Приложения № 1 (Часть FE.FCL), и при условии, что соответствующее свидетельство, выданное государством-членом ИКАО, содержит действительную типовую квалификацию на воздушное судно, которое подлежит использованию для теста на умения и навыки FEL;

(d) выдавать типовые квалификации на самолет или вертолет обладателям свидетельств, выданных в соответствии с RAC-FE, и отвечающих требованиям, установленным другим государством для выдачи таких квалификаций. Эти

квалификации ограничиваются воздушными судами, зарегистрированными в соответствующем государстве, а это ограничение может быть снято при соответствии бортинженера требованиям, предусмотренным в разделе 3 Приложения № 3.

Раздел 2 – ПОДТВЕРЖДЕНИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ

Общие положения для подтверждения свидетельств

4. ОГА может подтвердить свидетельство FE.L, выданное государством-членом ИКАО в соответствии с требованиями Приложения 1 к Чикагской конвенции.

5. Бортинженер, который намерен летать на воздушном судне, зарегистрированном в Республике Молдова, подает в ОГА заявление о признании свидетельства.

6. Срок действия свидетельства составляет максимум один год, а сопутствующие ему привилегии могут осуществляться только в течение срока действия свидетельства.

7. Соответствующий срок может быть продлен ОГА один раз и только максимум на один год, если в течение срока действия бортинженер обратился за выдачей свидетельства в соответствии с Приложением № 1 (Часть FE.FCL) или находится в процессе подготовки к выдаче такого свидетельства. В последнем случае продление охватывает период, необходимый для выдачи свидетельства в соответствии с Приложением № 1 (Часть FE.FCL).

8. Обладатели свидетельства, подтвержденного ОГА, осуществляют свои привилегии в соответствии с требованиями, предусмотренными в Приложении № 1 (Часть FE.FCL).

Свидетельства бортинженера для коммерческих воздушных перевозок и другой коммерческой и некоммерческой деятельности

9. Для подтверждения свидетельств бортинженера для коммерческих воздушных перевозок и другой некоммерческой деятельности, обладатели выполняют, при необходимости, следующие требования для предоставления запрошенных привилегий:

(а) выполняют, в качестве теста на умения и навыки, требования к переподтверждению типовой квалификации согласно Аппендиксу № 3 к Приложению № 1 (Часть FE.FCL);

(б) демонстрируют знание соответствующих частей эксплуатационных требований и Приложения № 1 (Часть FE.FCL);

(с) владеют действительным медицинским свидетельством 1 класса, выданным в соответствии с Приложением № 4 (Часть MED) к Положению о летном персонале;

(d) помимо требований, изложенных в частях (а)-(с), выполняют требования к опыту в соответствии со следующей таблицей:

Имеющееся свидетельство	Всего часов полетного опыта	Привилегии	
Бортинженер	> 1500 часов в качестве FE на многопilotном самолете	Коммерческие воздушные перевозки на многопilotном самолете в качестве FE	(a)
Бортинженер	> 1000 часов в качестве FE на многопilotном вертолете	Коммерческие воздушные перевозки на многопilotном вертолете в качестве FE	(b)
Бортинженер	> 1000 часов в качестве FE на многопilotных воздушных судах	Некоммерческие воздушные перевозки на многопilotных воздушных судах в качестве FE	(c)

Подтверждение свидетельств бортинженера для конкретных заданий с ограниченным сроком

10. Без ущерба для вышеуказанных пунктов, в случае полетов производителя ОГА может принять свидетельство, выданное в соответствии с Приложением 1 ИКАО государством-участником ИКАО, максимум на 12 месяцев для конкретных заданий с ограниченным сроком, таких как учебные полеты по вводу в эксплуатацию, показательные полеты, пересадочные или испытательные полеты, при условии соблюдения заявителем следующих требований:

(а) быть обладателем FEL и соответствующего медицинского свидетельства и сопутствующих ему квалификаций в соответствии с Приложением 1 к Чикагской конвенции;

(б) быть принятым на работу, прямо или косвенно, производителем воздушных судов или авиационным органом.

В этом случае, привилегии обладателя ограничиваются органом ОГА выполнением практической подготовки и тестов для начальной выдачи типовой квалификации, надзором за первым линейным полетом, выполняемым бортинженерами перевозчика, полетами по доставке или пересадке, первым линейным полетом, показательными или испытательными полетами согласно обязанностям, предусмотренным настоящим пунктом.

Раздел 3 – ПРИЗНАНИЕ ТИПОВОЙ КВАЛИФИКАЦИИ

11. Действительная типовая квалификация, внесенная в свидетельство, выданное государством-участником ИКАО, может быть внесена в свидетельство, соответствующее Приложению № 1 (Часть FE.FCL), при условии, что заявитель:

(а) соблюдает требования к опыту и предварительные условия для выдачи типовой квалификации, применяемые в соответствии с Приложением № 1 (Часть FE.FCL);

(б) сдает тест на умения и навыки для выдачи типовой квалификации, применяемый в соответствии с Приложением № 1 (Часть FE.FCL);

(с) практикует полеты в настоящее время;

(d) имеет не менее:

(i) для типовых квалификаций на самолеты – 500 часов полетного опыта в качестве бортинженера на соответствующем типе;

(ii) для всех остальных типов вертолетов – 350 часов полетного опыта в качестве бортинженера на соответствующем типе.

Приложение № 4
к RAC-FE

ТРЕБОВАНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ К ОРГАНУ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ [ЧАСТЬ ARA]

ПОДЧАСТЬ GEN – ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

РАЗДЕЛ I – Общие условия

FE.ARA.GEN.115 Надзорная документация

ОГА предоставляет соответствующему персоналу все необходимые законодательные акты, стандарты, нормы, технические публикации и смежные документы, необходимые ему для возможности выполнения своих задач и обязанностей.

FE.ARA.GEN.120 Методы установления соответствия

(а) ОГА разрабатывает АМС, которые могут использоваться для установления соответствия Авиационному кодексу, RAC-FE и нормам по применению. При соблюдении АМС требования, связанные с нормами по применению, выполняются.

(б) Для установления соответствия Авиационному кодексу, RAC-FE и нормам по применению могут использоваться и альтернативные методы установления соответствия (AltMoC).

(с) ОГА вводит систему постоянного обеспечения того, чтобы все AltMoC, используемые им самим или поднадзорными ему организациями и лицами, позволяли устанавливать соответствие Авиационному кодексу, RAC-FE и нормам по применению.

(d) ОГА оценивает все AltMoC, предлагаемые организацией в соответствии с ORA.GEN.120 Положения о летном персонале, рассматривая представленную документацию, и, если это считается необходимым, проводит инспекцию организации.

Если ОГА устанавливает, что AltMoC соответствуют нормам по применению, ОГА без неоправданных задержек информирует заявителя о том, что могут применяться AltMoC, и, при необходимости, вносит изменения в конечном итоге в свидетельство заявителя; и

(е) Если сам ОГА использует AltMoC для достижения соответствия Авиационному кодексу, RAC-FE и нормам по применению, тогда он предоставляет их всем поднадзорным ему организациям и лицам, публикуя их на своей официальной веб-странице.

FE.ARA.GEN.135 Немедленная реакция на проблему безопасности

(а) Без ущерба для требований Регламента об отчетности, анализе и последующих действиях, касающихся происшествий в области гражданской авиации (RAC-RAASEAC), ОГА внедряет систему сбора, анализа и распространения информации о безопасности надлежащим образом.

(б) ОГА анализирует надлежащим образом любую полученную им значимую информацию по безопасности и издает рекомендации или назначает корректирующие действия, подлежащие выполнению лицами и организациями, подпадающие под действие Авиационного кодекса, необходимые для их своевременного реагирования на проблему безопасности, затрагивающую изделия, детали, неустановленное оборудование, лиц или организации.

(с) При получении информации, указанной в частях (а) и (б), ОГА принимает адекватные меры для решения проблемы безопасности.

(d) О мерах, принятых на основании части (с), незамедлительно уведомляются все лица или организации, которые должны их соблюдать, в соответствии с Авиационным кодексом, RAC-FE и нормами по применению.

РАЗДЕЛ II – Менеджмент

FE.ARA.GEN.200 Система менеджмента

(а) ОГА вводит и поддерживает систему менеджмента, которая включает как минимум:

1. документально оформленные политику и процедуры по описанию организации ОГА, его средств и методов достижения соответствия Авиационному кодексу, RAC-FE и нормам по применению. Процедуры постоянно обновляются и служат основными рабочими документами для всех связанных с этим задач ОГА;

2. достаточный персонал для осуществления своих задач и выполнения своих обязанностей. Соответствующий персонал квалифицирован для осуществления порученных ему задач и обладает необходимыми знаниями, опытом, начальной и

периодической подготовкой для обеспечения постоянной компетенции. Имеется система планирования готовности персонала к обеспечению надлежащего осуществления всех задач;

3. материальную базу и соответствующие офисные помещения для осуществления возложенных задач;

4. процесс мониторинга соответствия системы менеджмента применимым требованиям и степени соответствия процедур, в том числе введение процесса внутреннего аудита и процесса менеджмента рисков для безопасности. Мониторинг соответствия содержит систему передачи нарушений в ходе аудита руководству ОГА, в целях обеспечения внедрения корректирующих мер; и

5. лицо или группу лиц, которые отвечают в последней инстанции перед руководством ОГА за функцию мониторинга соответствия.

(b) ОГА назначает для каждой области деятельности, в том числе для своей системы менеджмента, одного или нескольких лиц для управления соответствующей задачей (задачами).

(c) ОГА вводит процедуры участия во взаимном обмене всей необходимой информацией и помощью совместно с другими национальными компетентными органами, а также иностранными компетентными органами, в том числе следующими сведениями:

1. обо всех установленных нарушениях, действиях, предпринятых вследствие данных нарушений, и исполнительных мерах, принятых в результате надзора за лицами и организациями, которые осуществляют деятельность на территории определенного государства, но сертифицированы органом ОГА;

2. обусловленные обязательной и добровольной отчетностью о происшествиях в области гражданской авиации, согласно RAC-RAASEAC.

FE.ARA.GEN.210 Изменения в системе менеджмента

(a) ОГА располагает системой выявления изменений, которые ухудшают его способность выполнять свои задачи и обязанности, определенные в Авиационном кодексе, RAC-FE, и нормах по его применению. Эта система позволяет ему принимать необходимые меры для гарантирования того, что его система менеджмента остается адекватной и эффективной.

(b) ОГА обновляет свою систему менеджмента для отражения любого изменения в Авиационном кодексе, RAC-FE и нормах по применению, для обеспечения эффективного внедрения.

FE.ARA.GEN.220 Учет документов

(a) ОГА вводит систему учета документов, дающую возможность адекватного хранения, доступности и надежной прослеживаемости:

1. документально оформленных политики и процедур системы менеджмента;

2. подготовки, квалификации и авторизации своего персонала;

3. процессов сертификации, а также надзора за сертифицированными организациями;

4. процессов сертификации, а также надзора за сертифицированными организациями;

5. процессов выдачи квалификационных свидетельств на FSTD и для постоянного надзора за FSTD и эксплуатирующей его организацией;

6. оценки методов AltMoC, предлагаемых организациями, оценки AltMoC, используемых самим ОГА;

7. нарушений, корректирующих действий и даты завершения действий;

8. принятых исполнительных мер;
9. информации о безопасности и вытекающих из нее мер;
10. документации о предоставленных отступлениях, изданной в соответствии с Авиационным кодексом; и

11. процесса оценки и авторизации воздушных судов, предусмотренного в части (а) ORA.ATO.135 Положения о летном персонале.

(b) ОГА составляет и ведет текущий список всех выданных им свидетельств организаций, квалификационных свидетельств на FSTD, сертификатов, с проверенными или одобренными им программами подготовки, для соответствия Приложению № 1 (Часть FE.FCL).

(c) Все учетные документы должны храниться в течение минимального периода, уточненного в RAC-FE. При отсутствии такого указания учетные документы хранятся в течение как минимум пяти лет, при условии соблюдения применяемой нормативной базы о защите персональных данных.

РАЗДЕЛ III – Надзор, сертификация и обеспечение применения закона FE.ARA.GEN.300 Надзор

(a) ОГА должен проверять:

1. соответствие организаций или лиц применяемым требованиям до выдачи свидетельства или одобрения организации, квалификационного свидетельства на FSTD, свидетельства, квалификации для персонала, при необходимости;

2. поддержание соответствия применяемым требованиям лиц, которые владеют свидетельствами, сертифицированных им организаций, обладателей квалификации на FSTD;

3. применение адекватных мер безопасности, назначенных ОГА, как определено в FE.ARA.GEN.135 частях (b) и (c).

(b) Эта проверка должна:

1. подкрепляться документацией, специально предназначенной для предоставления персоналу, ответственному за надзор за безопасностью, указаний по осуществлению своих функций;

2. представлять соответствующим лицам и организациям результаты деятельности по надзору за безопасностью;

3. основываться на аудитах и инспекциях, в том числе перронных и внезапных инспекциях; и

4. представлять ОГА необходимые доказательства при необходимости принятия дополнительных мер, включая меры, предусмотренные в FE.ARA.GEN.350 и FE.ARA.GEN.355.

(c) Сфера надзора, определенная в частях (a) и (b), должна учитывать результаты предыдущих надзорных мероприятий и приоритеты в вопросах безопасности.

(d) Без ущерба для компетенций и обязанностей государств – участников программы SAFA, предусмотренных в СТ-OPS Подчасти RAMP, сфера надзора за мероприятиями, выполняемыми на территории государств – участников программы SAFA, лицами или организациями, находящимися в этих государствах или являющихся их резидентами, должна быть определена на основе приоритетов в вопросах безопасности и предыдущих надзорных мероприятий.

(e) ОГА должен собирать и обрабатывать любую информацию, которая считается полезной для надзора, в том числе для перронных и внезапных инспекций.

FE.ARA.GEN.305 Программа надзора

(а) ОГА должен ввести и поддерживать программу надзора, содержащую надзорные мероприятия, предусмотренные в ARA.GEN.300 и СТ-OPS Подчасть RAMP.

(б) Для сертифицированных ОГА организаций и для обладателей квалификационных свидетельств на FSTD программа надзора должна быть разработана с учетом конкретной природы организации, сложности ее деятельности, результатов предыдущих мероприятий по сертификации и/или надзору, и должна быть основана на оценке сопутствующих рисков. Программа должна включать, в рамках каждого цикла планирования надзора:

1. аудит и инспекции, включая перронные и внезапные инспекции, при необходимости; и

2. назначенные встречи между ответственным должностным лицом организации и ОГА, для обеспечения постоянной осведомленности обеих сторон о важных аспектах.

(с) Для сертифицированных ОГА организаций и для обладателей квалификационных свидетельств на FSTD должен применяться цикл планирования надзора, который не должен превышать 12 месяцев.

Цикл планирования надзора может быть сокращен при наличии доказательств того, что показатели в вопросах безопасности организации или обладателя квалификационного свидетельства на FSTD снизились.

Цикл планирования надзора может быть увеличен до 24 месяцев, если ОГА установил, что в течение предыдущих 12 месяцев:

1. организация показывала эффективное выявление угроз в вопросах безопасности авиации и эффективный менеджмент сопутствующих рисков;

2. организация постоянно показывала, в соответствии с ORA.GEN.130, Приложением № 7 (Часть ORA) к Положению о летном персонале, что полностью держит под контролем все изменения;

3. не было установлено нарушений 1 уровня; и

4. все корректирующие действия были применены в срок, принятый или продленный ОГА, определенный в FE.ARA.GEN.350 части (d) пункте 2.

Цикл планирования надзора может быть увеличен максимум до 36 месяцев, если помимо вышеуказанных условий организация ввела, ОГА одобрил эффективную систему постоянного представления отчетности в ОГА о показателях в вопросах безопасности и о соответствии правилам самой организации.

Цикл планирования надзора сокращается при наличии доказательств, что показатели владельца организации в вопросах безопасности снизились.

Цикл планирования надзора может быть увеличен максимум до 36 месяцев, если ОГА установил, что в течение предыдущих 24 месяцев:

1. организация доказывала успешное выявление угроз для безопасности авиации и управление сопутствующими рисками, как вытекает из результатов годовых итогов, подведенных в соответствии с ORA.GEN.200 частью (с), Приложением № 7 (Часть ORA) к Положению о летном персонале;

2. организация постоянно контролировала все изменения в соответствии с ORA.GEN.130, Приложением № 7 (Часть ORA) к Положению о летном персонале, как вытекает из результатов годовых итогов, подведенных в соответствии с ORA.GEN.200 частью (с), Приложением № 7 (Часть ORA) к Положению о летном персонале;

3. не было установлено нарушений 1 уровня; и

4. все корректирующие действия были применены в срок, принятый или продленный ОГА, определенный в FE.ARA.GEN.350 части (d) пункте 2.

(d) Для лиц, владеющих свидетельством, квалификацией, выданной ОГА, программа надзора включает инспекции, в том числе внезапные, при необходимости.

(е) Программа надзора включает учетные документы о днях, в которые должны состояться аудит, инспекции и встречи, и днях, в которые данные аудиты, инспекции и встречи были проведены.

FE.ARA.GEN.310 Процедура начальной сертификации – организации (АТО)

(а) При получении заявления о начальной выдаче свидетельства для организации ОГА должен проверить соответствие организации применяемым требованиям.

(б) Если ОГА устанавливает соответствие организации применяемым требованиям, он выдает свидетельство, предусмотренное в Аппендиксе № 3 к Приложению № 6 (Часть АРА) к Положению о летном персонале. Свидетельство выдается на неограниченный срок. Привилегии и сфера деятельности, на осуществление которых организация получила одобрение, должны быть указаны в условиях одобрения, прилагаемых к свидетельству.

(с) Для разрешения организации вносить изменения без предварительного утверждения ОГА в соответствии с ORA.GEN.130, Приложением № 7 (Часть ORA) к Положению о летном персонале, ОГА должен утвердить представленную организацией процедуру, в которой определяется сфера таких изменений и описывается, каким образом эти изменения будут управляться и сообщаться.

FE.ARA.GEN.315 Процедура выдачи, переподтверждения, возобновления или изменения свидетельств бортинженера, квалификаций, свидетельств – лица

(а) При получении заявления о выдаче, переподтверждении, возобновлении или изменении личного свидетельства или квалификации, или личного свидетельства и любого оправдательного документа, ОГА должен проверить соответствие заявителя применяемым требованиям.

(б) Если установлено, что заявитель соответствует применяемым требованиям, ОГА выдает, переподтверждает, возобновляет или изменяет свидетельство, квалификацию.

FE.ARA.GEN.330 Изменения – организации (АТО)

(а) При получении заявления о внесении изменения, требующего предварительного одобрения, ОГА проверяет соответствие организации применяемым требованиям перед выдачей соответствующего согласия.

(б) ОГА излагает условия, в которых организация может действовать во время изменения, за исключением случая, когда ОГА устанавливает необходимость приостановления действия свидетельства организации.

(с) Если установлено, что организация соответствует применяемым требованиям, ОГА утверждает изменение.

(д) Без ущерба ни для одной дополнительной исполнительной меры, если организация вносит изменения, требующие предварительного одобрения, не получив согласия со стороны ОГА, как определено в части (а), ОГА приостанавливает, ограничивает или отзывает свидетельство организации.

(е) В случае изменений, не требующих предварительного одобрения, ОГА оценивает информацию, представленную в направленном организацией уведомлении, в соответствии с ORA.GEN.130, Приложением № 7 (Часть ORA) к Положению о летном персонале, для проверки соблюдения применяемых требований. В случае установления любого несоответствия ОГА:

1. информирует организацию о несоответствии и запрашивает дополнительные изменения; и

2. в случае нарушений 1 или 2 уровня, действует в соответствии с FE.ARA.GEN.350.

FE.ARA.GEN.350 Нарушения и корректирующие действия – организации

(a) ОГА, в соответствии с FE.ARA.GEN.300 частью (a), располагает системой анализа нарушений с точки зрения их значения в вопросах безопасности.

(b) ОГА составляет заключение о нарушении 1 уровня, если устанавливается любое значительное несоответствие применяемым требованиям Авиационного кодекса, RAC-FE и нормам по применению, процедурам и руководствам организации или условиям одобрения или свидетельства, которое снижает уровень безопасности или создает серьезную угрозу безопасности полета.

Нарушения 1 уровня включают:

1. непредоставление доступа ОГА к материальной базе организации, как предусматривается в ORA.GEN.140, Приложении №7 (Часть ORA) к Положению о летном персонале, в обычные рабочие часы и после двух письменных запросов;

2. получение или сохранение действия свидетельства организации путем подделки поданных подтверждающих документов;

3. доказательство неправильной практики или противоправного использования свидетельства организации; и

4. отсутствие ответственного должностного лица.

(c) ОГА составляет заключение о нарушении 2 уровня, если выявляется любое несоответствие применяемым требованиям Авиационного кодекса, RAC-FE и нормам по применению, процедурам и руководствам организации или условиям одобрения или свидетельства, которое может снизить уровень безопасности или создать угрозу безопасности полета.

(d) При составлении заключения о нарушении в ходе надзора или любыми другими методами ОГА, без ущерба ни для одной дополнительной меры, требуемой согласно Авиационному кодексу, RAC-FE и нормам по применению, сообщает данное заключение о нарушении в письменном виде организации и требует корректирующих мер по устранению выявленного несоответствия (несоответствий). При необходимости, ОГА информирует государство, в котором зарегистрировано воздушное судно.

1. В случае нарушений 1 уровня ОГА принимает немедленные и адекватные меры для запрета или ограничения деятельности и, при необходимости, принимает меры по отзыву конкретного свидетельства или одобрения, или по его полному или частичному приостановлению, исходя из масштаба нарушения 1 уровня, пока организация успешно предпримет корректирующие действия.

2. В случае нарушений 2 уровня ОГА:

(i) предоставляет организации срок на внедрение корректирующих действий, соответствующих характеру установленного нарушения, который сначала не превышает ни в коем случае трех месяцев. По окончании этого срока и в зависимости от характера нарушения, ОГА может продлить трехмесячный срок при условии наличия удовлетворительного плана корректирующих действий, одобренного ОГА; и

(ii) оценивает корректирующие действия и предложенный организацией план внедрения и, если оценка приходит к выводу, что они достаточны для устранения несоответствия (несоответствий) – утверждает их.

3. Если организация не представляет приемлемый план корректирующих действий или не выполняет корректирующие действия в срок, принятый или продленный ОГА, то нарушение преобразуется в нарушение 1 уровня, и принимаются меры, предусмотренные в части (d) пункта 1.

4. ОГА ведет учет всех нарушений, которые были им установлены или о которых ему сообщили, и, при необходимости, примененных им исполнительных мер, а также всех корректирующих действий и даты завершения действий, принятых в связи с нарушениями.

FE.ARA.GEN.355 Нарушения и исполнительные меры – лица

(а) Если в ходе надзора или другими методами ОГА находит доказательства, указывающие на несоответствие применяемым требованиям лица, владеющего свидетельством, квалификацией, выданным (ой) в соответствии с Авиационным кодексом, RAC-FE и нормами по применению, ОГА фиксирует нарушение, регистрирует его и сообщает о нем в письменном виде обладателю свидетельства или квалификации.

(b) При фиксировании такого нарушения ОГА проводит расследование. В случае подтверждения нарушения ОГА:

1. ограничивает, приостанавливает действие или отзывает свидетельство, квалификацию, при необходимости, если выявлена проблема безопасности; и

2. принимает любые другие необходимые исполнительные меры для предотвращения сохранения несоответствия.

(c) При необходимости, ОГА информирует лицо или организацию, выдавшую медицинское свидетельство.

(d) Если в ходе надзора или другими методами находятся доказательства, указывающие на несоответствие применяемым требованиям лица, к которому относятся требования, предусмотренные в Авиационном кодексе, RAC-FE и нормах по применению, и которое не владеет свидетельством, квалификацией, выданным (ой) в соответствии с Авиационным кодексом, RAC-FE и нормами по применению, ОГА принимает любые другие необходимые исполнительные меры для предотвращения сохранения данного несоответствия.

ПОДЧАСТЬ FE.FCL – СПЕЦИФИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ СЕРТИФИКАЦИИ БОРТИНЖЕНЕРОВ

РАЗДЕЛ I – Общие условия

FE.ARA.FCL.120 Учет документов

Помимо записей, требуемых согласно FE.ARA.GEN.220 части (а), ОГА включает в свою учетную систему результаты теоретических экзаменов и оценок компетенций бортинженеров.

РАЗДЕЛ II – Свидетельства и квалификации

FE.ARA.FCL.200 Процедура выдачи, переподтверждения или возобновления свидетельства или квалификации

(а) Выдача свидетельств и квалификаций. ОГА выдает свидетельство летного экипажа и сопутствующие квалификации, используя форму, предусмотренную в Аппендиксе № 1 к Приложению № 2 (Часть АРА) к RAC-FE.

Если бортинженер намерен летать за пределами территории Республики Молдова на борту воздушного судна, зарегистрированного в государстве-участнике ИКАО, с которым у Республики Молдова заключено официальное соглашение об аналогичных требованиях к выдаче и автоматическому подтверждению свидетельств, и в случае:

(1) утверждения аналогичных требований к выдаче свидетельств;

(2) заключения официального соглашения о признании процедуры автоматического подтверждения;

(3) поддержания системы постоянного надзора в целях обеспечения применения аналогичных требований к выдаче свидетельств;

(4) регистрации соглашения в ИКАО, в соответствии со статьей 83 Конвенции о международной гражданской авиации, ОГА:

1. добавляет в свидетельство летного экипажа, в пункт XIII, следующее замечание: «Настоящее свидетельство автоматически подтверждено согласно прикрепленному к нему Приложению ИКАО, с использованием формата, предусмотренного в аппендиксе № 8 к Приложению № 7 (Часть АРА) к Положению о летном персонале»; и

2. предоставляет Приложение ИКАО бортинженеру в печатном или электронном формате.

(b) Выдача свидетельств инструктора и экзаменатора. ОГА выдает свидетельство инструктора или экзаменатора в форме:

1. подтверждения соответствующих привилегий в свидетельстве бортинженера, согласно аппендиксу № 1 к Приложению №2 (Часть АРА) к RAC-FE; или

2. отдельного документа, в форме и в порядке, указанных ОГА.

(c) Запись в свидетельство вносится органом ОГА. До четкого предоставления полномочий экзаменатору на переподтверждение или возобновление квалификации или свидетельств, ОГА разрабатывает адекватные процедуры.

FE.ARA.FCL.205 Мониторинг экзаменаторов

(a) ОГА разрабатывает программу надзора для мониторинга поведения и показателей эффективности экзаменаторов, с учетом:

1. количества сертифицированных им экзаменаторов; и

2. количества экзаменаторов, сертифицированных другими компетентными органами, которые осуществляют свои привилегии на той территории, на которой ОГА выполняет свою задачу по надзору.

(b) ОГА хранит список сертифицированных им экзаменаторов. В списке уточняются привилегии экзаменаторов, и он публикуется и ведется в текущем порядке ОГА.

(c) ОГА разрабатывает процедуры назначения экзаменаторов для проведения тестов на умения и навыки.

FE.ARA.FCL.210 Информация для экзаменаторов

(a) ОГА может предоставить сертифицированным им экзаменаторам и экзаменаторам, сертифицированным другими компетентными органами, которые осуществляют свои привилегии на их территории, критерии безопасности, которые должны соблюдаться во время проведения ими тестов на умения и навыки, и проверок компетенции на воздушном судне.

(b) Для содействия распространению информации, полученной от компетентных органов в соответствии с частью (a), и доступа к этой информации, ОГА публикует информацию в предусмотренном им формате.

(c) ОГА может предоставить сертифицированным им экзаменаторам и экзаменаторам, сертифицированным другими компетентными органами, которые осуществляют свои привилегии на их территории, критерии безопасности, которые должны соблюдаться во время проведения ими тестов на умения и навыки, и проверок компетенции на воздушном судне.

FE.ARA.FCL.215 Срок действия

(a) При выдаче или возобновлении квалификации или свидетельства ОГА продлевает срок действия до конца соответствующего месяца.

(b) При переподтверждении квалификации, свидетельства инструктора или экзаменатора ОГА продлевает срок действия квалификации или свидетельства до конца соответствующего месяца.

(c) ОГА указывает дату истечения срока действия в свидетельстве.

(d) ОГА может разработать процедуры для обеспечения обладателю свидетельства возможности осуществлять привилегии в течение максимум восьми недель после сдачи применяемого (ых) экзамена (экзаменов) до подтверждения в свидетельстве.

FE.ARA.FCL.220 Процедура повторной выдачи свидетельства бортинженера

(a) ОГА повторно выдает свидетельство при любой необходимости по административным причинам и:

1. после начальной выдачи, переподтверждения или возобновления квалификации или связанного с квалификацией разрешения, или после внесения любого изменения в свидетельство бортинженера; или

2. если пункт XII свидетельства, предусмотренного в Аппендиксе № 1 к Приложению № 2 (Часть ARA) к RAC-FE, заполнен и больше не остается ни одного свободного места.

(b) Только действительные квалификации и свидетельства переносятся в документ нового свидетельства.

FE.ARA.FCL.250 Ограничение, приостановление действия или отзыв свидетельств и квалификаций

(a) ОГА ограничивает, приостанавливает или отзывает, при необходимости, свидетельство FEL и сопутствующие ему квалификации или свидетельства в соответствии с FE.ARA.GEN.355 в следующих случаях, но не ограничиваясь ими:

1. получение FEL или квалификации путем подделки поданных подтверждающих документов;

2. подделка летной книжки и записей в свидетельстве;

3. обладатель свидетельства больше не соответствует применяемым требованиям Приложения № 1 (Часть FE.FCL);

4. осуществление привилегий, связанных со свидетельством или квалификацией, под влиянием алкоголя или наркотиков;

5. несоответствие применяемым эксплуатационным требованиям;

6. доказательство неправильной практики или противоправного использования свидетельства; или

7. неприемлемые показатели эффективности на любом этапе функций и обязанностей, возложенных на летного экзаменатора.

(b) ОГА может также ограничить, приостановить или отозвать свидетельство или квалификацию по письменному ходатайству обладателя свидетельства.

(c) Все тесты на умения и навыки, проверки компетенции или оценки компетенции, проводимые во время приостановления действия или после отзыва свидетельства экзаменатора, недействительны.

РАЗДЕЛ III – Теоретические экзамены

FE.ARA.FCL.300 Процедуры экзаменационной проверки

(a) ОГА вводит необходимые механизмы и процедуры для обеспечения заявителям возможности сдавать теоретические экзамены в соответствии с применяемыми требованиями Приложения № 1 (Часть FE.FCL).

(b) В случае FEL при данных процедурах соблюдаются все изложенные ниже условия:

1. экзамены проводятся письменно или на компьютере.

2. вопросы экзамена отбираются ОГА из Европейской центральной базы вопросов (*European Central Question Bank – ECQB*) на основе общего метода, позволяющего охватить всю программу по каждому вопросу. ECQB – это база данных, которой владеет Европейское агентство авиационной безопасности (EASA), содержащая вопросы с несколькими вариантами ответа;

(c) ОГА информирует заявителей о доступных языках для экзаменов.

(d) ОГА вводит адекватные процедуры обеспечения честности экзаменов.

(e) Если ОГА устанавливает несоблюдение заявителем процедур экзаменационной проверки во время экзамена, то это расценивается как несдача заявителем либо экзамена по одному вопросу, либо всего экзамена.

(f) ОГА запрещает заявителям, о которых доказан факт списывания, участвовать в другом экзамене в течение как минимум 12 месяцев со дня экзамена, на которых они были пойманы на списывании.

Аппендикс № 1
к Части ARA

Свидетельство летного экипажа – бортинженер

Свидетельство летного экипажа, выдаваемое в соответствии с Приложением № 1 (Часть FE.FCL), должно соответствовать следующим условиям:

(a) Содержание. Номер представленного элемента всегда печатается вместе с заголовком элемента. Элементы I-XI являются «постоянными», а элементы XII-XIV – «переменными», они могут возникать в отдельной или отрывной части основного бланка. Любая отдельная или отрывная часть поддается четкому определению как часть свидетельства.

1. Постоянные элементы:

(I) государство, выдавшее свидетельство;

(II) заголовок свидетельства;

(III) серийный номер свидетельства, начинающийся с кода страны ООН Республики Молдова, за которым следует «FE.FCL» и цифровой и/или буквенный код, написанный арабскими цифрами и латинскими буквами;

(IV) фамилия обладателя;

(IVa) дата рождения;

(V) адрес обладателя;

(VI) национальность обладателя;

(VII) подпись обладателя;

(VIII) ОГА и, при необходимости, условия, на которых было выдано свидетельство;

(IX) удостоверение срока действия и авторизация для предоставляемых привилегий;

(X) подпись служащего, который выдает свидетельство, и дата выдачи; и

(XI) печать или штамп ОГА.

2. Переменные элементы:

(XII) типовые квалификации, свидетельства инструктора и т.д., с датами истечения срока действия, при необходимости;

(XIII) замечания: специальные подтверждения, касающиеся ограничений или подтверждения привилегий, в том числе подтверждения владения языками, замечания об автоматическом подтверждении свидетельства и квалификаций из Приложения № 2 к RAC-FE, если они используются для коммерческих воздушных перевозок; и

(XIV) любые другие подробности, запрашиваемые ОГА (например, место рождения/ место происхождения).

(b) Материал. Бумага или другой используемый материал должны препятствовать или четко выделять любые изменения или подделки. Любая запись или подчистка в бланке должны быть четко разрешены ОГА.

(c) Язык. Свидетельства пишутся на румынском языке и на английском языке.

Обложка

--	--	--

<p>Наименование и аббревиатура компетентного органа [английский язык и румынский язык]</p> <p>СВИДЕТЕЛЬСТВО ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА [английский язык и румынский язык]</p> <p>Выдано в соответствии с Частью FE.FCL Настоящее свидетельство соответствует стандартам ИКАО</p>		<p>Требования</p> <p>Размер каждой страницы – одна восьмая часть A4</p>
--	--	---

Страница 2

I	Выдавшее государство	Требования
III	Номер свидетельства	Серийный номер свидетельства всегда должен начинаться с кода страны ООН Республики Молдова, затем «FE.FCL»
IV	Фамилия и имя обладателя	
XIV	Дата рождения (см. инструкции)	Следует использовать стандартный формат даты, то есть день/месяц/год, написанные полностью (например, 21/01/1995)
IVa	Место рождения	
V	Адрес обладателя: улица, город, зона, почтовый код	
VI	Национальность	
VII	Подпись обладателя	
VIII	Выдавший компетентный орган (например, настоящее FEL выдано на основе FEL, выданного (государством-участником ИКАО)	
X	Подпись выдавшего служащего и дата	
XI	Печать или штамп ОГА	

Страница 3

II	Заголовки свидетельств, дата начальной выдачи и код страны	<p>Используются те же сокращения, что и в Части FE.FCL [например, FEL.].</p> <p>Следует использовать стандартный формат даты, то есть день/месяц/год, написанные полностью (например, 21/01/1995)</p>
IX	<p>Срок действия: Привилегии свидетельства осуществляются, только если у обладателя имеется действительное медицинское свидетельство на требуемую привилегию.</p> <p>Обладатель свидетельства носит при себе документ, содержащий фотографию, для установления своей личности.</p>	Этот документ не указан, но при выезде за пределы Республики Молдова достаточно паспорта.
XII	Привилегии по телефонной радиосвязи:	

[illegible]