



**ГОСУДАРСТВЕННАЯ ИНСПЕКЦИЯ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН
ПО НАДЗОРУ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ**

**АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН
Часть 92**

**«Правила по организации летной работы в гражданской авиации
Республики Узбекистан»
(АП РУз – 92)**

Утверждены
приказом начальника Госавианадзора
Республики Узбекистан
№ 16 от « 30 » января 2008г.

Авиационные правила Республики Узбекистан
«Правила по организации летной работы в гражданской авиации
Республики Узбекистан»
(АП РУз – 92)

Настоящие Авиационные Правила Республики Узбекистан в соответствии с Воздушным Кодексом Республики Узбекистан (Ведомости Верховного Совета Республики Узбекистан, 1993г. № 6, ст.247), Международных стандартов (Приложения № 6 к Конвенции о международной гражданской авиации,), Авиационных правил Республики Узбекистан «Правил полетов гражданской и экспериментальной авиации в воздушном пространстве Республики Узбекистан» (АП РУз-91) (рег. № 1723 от 29.09.2007г.), «Выдача свидетельств и классификация авиационного персонала гражданской авиации Республики Узбекистан» (АП РУз 61) (рег. №1349 от 07.05.2004г.), определяют организацию летной работы в гражданской авиации Республики Узбекистан.

I. Общие положения

1. В целях настоящих Правил используются следующие определения, термины и сокращения:

AUTOLAND – система автоматической посадки на ВС

CAPTAIN (CPT) – командир воздушного судна западного производства

CAPTAIN SUPERVISOR – командир воздушного судна западного производства, допущенный к линейной тренировке вторых пилотов

CHECK-CAPTAIN (CH-CPT) – лицо авиационного персонала, имеющее действующее свидетельство пилота, допущенное к проведению полного курса теоретической, тренажерной, летной подготовки, проверки и допуска летного состава к полетам на воздушных судах Западного производства

ETOPS – полеты увеличенной дальности самолетов с двумя газотурбинными силовыми установками

2

FAA/JAA – Американские / Европейские авиационные Правила

FIRST-OFFICIER (F/O) – второй пилот на воздушном судне западного производства, допущенный к самостоятельным полетам вторым пилотом в составе экипажа по категорированному минимуму

КНТ «FLITEPRO» – компьютерный навигационный тренажер

NAT DOC 001 – Инструктивный материал для выполнения полетов над Северной Атлантикой

NAVIGATOR (NAV) – штурман воздушного судна Западного производства

PILOT – второй пилот на воздушном судне западного производства, проходящий программу ввода в строй вторым пилотом согласно ППЛС ГА

RVSM – сокращенный минимум вертикального эшелонирования

SIM CHECK – тренажерная проверка для продления срока действия свидетельства пилота, подтверждение квалификации допусков к видам полетов и присвоенного минимума

АГНЕС – световые сигналы, подаваемые экипажу ВС при заруливании на место стоянки

АТИС – служба автоматической передачи информации в районе аэродрома

Джеппесен – фирма, поставщик аэронавигационной информации

MNPS – требования к минимальным навигационным характеристикам

МАРШАЛ – лицо, регулирующее движение воздушного судна на земле

НОТАМ, СНОУТАМ – извещение пилотам о состоянии аэродромов, радиотехнических средствах, системах посадки и так далее.

САТ I-II-III – категория ИКАО точных заходов на посадку и посадок

СВТ – компьютерная программа обучения (COMPUTER BASE TRAINING) на воздушные суда Западного производства

АДП – аэродромный диспетчерский пункт

АИП (AIP) – сборник аэронавигационной информации – выпущенная или санкционированная государством публикация, которая содержит долгосрочную аэронавигационную информацию

АМС(Г) – авиационная метеорологическая станция (гражданская)

АТБ – авиационно-техническая база

АЭ – авиационная эскадрилья

ВС – воздушное судно

Изм. № 2 13.10.15г.

ВКК	– высшая квалификационная комиссия
ВЛЭК	– врачебно-летная экспертная комиссия
ВПР	– высота принятия решения
ГА	– гражданская авиация
ДПРМ	– дальняя приводная радиостанция с радиомаркером
ИАС	– инженерно-авиационная служба
ИБП	– инспекция безопасности полетов
ИКАО	– международная организация гражданской авиации
КПК	– курсы повышения квалификации
КУЛП	– курс учебно-летной подготовки
КК	– квалификационная комиссия
КТС (FFS)	– комплексный тренажер самолета
ЛС А/К	– летная служба авиакомпании
ЛМО	– летно-методический отдел
ЛМК	– летно-методический кабинет
ЛШД	– летно-штабная документация
ЛТЭ	– летно-техническая эксплуатация
ЛИП	– летно-испытательное подразделение
МКК	– местная квалификационная комиссия
ОКБ	– опытное конструкторское бюро
ОЛР	– организация летной работы
ОАЭ	– отдельная авиационная эскадрилья
ОВД	– обслуживание воздушного движения
ОСЛНОПП	– отдел сертификации, лицензирования и надзора за обеспечением
и производством полетов Госавианадзора РУз	
ПДСП	– производственно-диспетчерская служба предприятия
ПЭВМ	– персональная электронно-вычислительная машина
ПУЛП	– Программы учебно-летной подготовки
ППЛС	- Программы подготовки летного состава
РПП	– Руководство по производству полетов авиакомпании
РЛЭ	– Руководство по летной эксплуатации (FCOM, OM)
А/К «САР»	– авиакомпания «специальные авиационные работы»
СИБ	– система имитации видимости
СНГ	– содружество независимых Государств

СМУ	– сложные метеорологические условия
ССПП	– система стекол переменной прозрачности
УТЦ	– учебно-тренировочный центр
УЦ	– учебный центр

Авиакомпания, авиапредприятие – всякое авиатранспортное предприятие, осуществляющее регулярные международные воздушные сообщения или предлагающие свои услуги в этой области (статья 96 Конвенции о международной гражданской авиации).

Авиационный персонал - лица (работники), деятельность которых связана с организацией, выполнением и обеспечением полетов, а также с обслуживанием воздушного движения.

Госавианадзор - Государственная инспекция Республики Узбекистан по надзору за безопасностью полетов

Давление аэродрома (QFE) - атмосферное давление на уровне рабочего порога взлетно-посадочной полосы.

Командно-руководящий состав (КРС) - лица авиационного персонала, не имеющие действующего летного свидетельства и занимающие командно-руководящую должность.

Командир воздушного судна (КВС) - пилот, ответственный за управление воздушным судном и его безопасность в течение полетного времени.

Командно-летный состав - лица авиационного персонала, имеющие действующее свидетельство летного состава, допуск к инструкторской работе по специальности и занимающие командную (инспекторскую) летную должность. Летно-инспекторский состав и летно-инструкторский состав ЛМО относится к командно-летному составу.

Летно-инструкторский состав - лица авиационного персонала, имеющие действующее свидетельство летного состава, допуск к инструкторской работе по специальности и занимающие должность инструктора («CAPTAIN – SUPERVISOR» и «CHECK – CAPTAIN» на воздушных судах Западного производства).

Летная проверка - процесс определения знаний, практических навыков и умений экипажа (членов экипажа) в целях и в сроки, предусмотренные настоящими Правилами и программами подготовки летного состава ГА.

Для летного состава ВС Западного производства: FINAL CHECK (F/CH) - перед первым самостоятельным полетом в рейсовых условиях; LINE CHECK (L/CH) в рейсовых условиях.

Летная тренировка - процесс обучения летного состава в целях приобретения (восстановления) навыков летной работы.

Для летного состава ВС Западного производства: BASE TRAINING - в аэродромных условиях; LINE TRAINING - в рейсовых условиях.

Летная работа - работа, проводимая экипажем (летным составом) по выполнению задания на полет.

Летный состав экипажа - члены экипажа, имеющие специальную подготовку и свидетельство на право летной эксплуатации воздушного судна данного типа и (или) его оборудования.

Наблюдающий – лицо командно-летного состава Госавианадзора, включенное в состав экипажа с целью проведения инспекции на маршруте.

В отличие от проверяющего, наблюдающий, не разделяет и не уменьшает прямой ответственности командира ВС и членов экипажа за обеспечение безопасности полета и соблюдение авиационных правил.

Организация летной работы - система мероприятий по планированию летной работы и управлению летными подразделениями и экипажами ВС, обеспечению безопасности, регулярности и экономической эффективности полетов.

Обслуживающий персонал экипажа - члены экипажа, имеющие специальную подготовку и свидетельство на право выполнения определенных служебных обязанностей во время выполнения задания на полет, не связанных с летной эксплуатацией воздушного судна (бортпроводники, бортоператоры грузовых ВС и другие лица авиационного персонала, включенные в задание на полет).

Проверяющий - лицо командно-летного, инструкторского состава, имеющее допуск к полетам на воздушном судне данного типа и включенное в состав экипажа с целью обучения, проверки, профессиональной подготовки и взаимодействия членов (члена) экипажа, а также проведения инспекторской проверки, соблюдения установленных правил и норм, обеспечивающих безопасность полета воздушного судна.

Планирование летной работы - выработка порядка и последовательности эффективных путей выполнения перспективных, текущих и оперативных мероприятий в авиапредприятиях (авиакомпаниях) летных подразделениях и экипажах ВС в установленные сроки.

Послеполетная работа - работа, выполняемая экипажем ВС с момента выключения двигателя (двигателей) до завершения всех операций, связанных с выполнением задания на полет

Предварительная подготовка - основной вид подготовки экипажа к полету (полетам), в процессе которой проводится изучение материалов, подготовка документов, отработка действий и контроль готовности экипажа к выполнению задания на полет.

Предполетная подготовка - этап подготовки экипажа к выполнению данного полета, содержащий операции с момента явки в АДП (при авиационных работах - на рабочий аэродром) до момента начала запуска двигателя (двигателей) для полета.

Профессиональная подготовка летного состава - процесс приобретения, сохранения и совершенствования летным составом знаний и умений, необходимых для выполнения летной работы.

Пилотирование воздушного судна - комплекс действий пилота, направленный на сохранение (изменение) траектории движения или положения воздушного судна в пространстве.

Разбор полетов в экипаже - анализ командиром воздушного судна (проверяющим) качества выполнения задания на полет каждым членом экипажа в целях совершенствования профессиональной подготовки членов экипажа, устранения и предупреждения отклонений в работе экипажа.

Формирование экипажа воздушного судна - процесс подбора и подготовки членов экипажа с учетом профессиональных, деловых качеств, выработка слаженности в работе экипажа и допуск к полетам в соответствии с установленными требованиями.

Экипаж воздушного судна для выполнения авиационных работ - группа специалистов, включающая экипаж гражданского воздушного судна, а также специалистов «заказчика», имеющих действующее свидетельство летного состава.

Эксплуатант – лицо, организация или предприятие, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающие свои услуги в этой области.

2. Настоящие Правила регулируют вопросы организации летной работы в гражданской авиации Республики Узбекистан.

Требования настоящих Правил являются обязательными для всего командно-руководящего, командно-летного, летно-инструкторского, летного состава и бортовых операторов ВС, а также для должностных лиц и работников других служб (в части их касающейся) и распространяются на авиакомпании (авиапредприятия) и летные подразделения гражданской авиации Республики Узбекистан.

3. Организация летной работы осуществляется командно-руководящим, командно-летным составом авиакомпаний (авиапредприятий), организаций и подразделений ГА.

4. Обязанности и права командно-руководящего, командно-летного, летно-инструкторского состава и командиров воздушных судов по вопросам организации летной работы устанавливаются Воздушным Кодексом Республики Узбекистан, Правилами полетов гражданской и экспериментальной авиации в воздушном пространстве Республики Узбекистан (АП РУз 91) (рег. №1723 от 29.09.2007г.), настоящими Правилами и должностными инструкциями.

Ответственность этих должностных лиц по вопросам организации летной работы возникает как следствие неисполнения или не надлежащего исполнения ими своих обязанностей или неприменения предоставленных им прав.

5. При организации летной работы, связанной со спасением жизни людей или стихийными бедствиями, командиры летных подразделений в случаях, не терпящих отлагательства, имеют право под личную ответственность допускать отступления от требований настоящих Правил. О принятых действиях они обязаны немедленно информировать своих непосредственных начальников и Госавианадзор.

6. Организация летной работы включает:

- а) планирование летной работы;
- б) профессиональную подготовку летного состава;
- в) формирование экипажей ВС;
- г) допуск летного состава к полетам;
- д) предварительную и предполетную подготовку экипажей к полету;
- е) проверку работы летного состава;
- ж) полеты с проверяющими и наблюдающими в составе экипажа;
- и) разборы полетов и летной работы;
- к) контроль и анализ летной работы;
- л) летно-методическую работу.

7. Высокая эффективность летной работы достигается:

а) совершенствованием форм и методов организации летной работы на основе использования достижений науки, техники и практического опыта авиапредприятий (авиакомпаний), организаций и летных подразделений;

б) освоением летным составом новых типов воздушных судов, систем навигации и посадки;

в) повышением квалификации летного состава и высококачественной подготовкой к полетам;

г) эффективным использованием комплексных и специализированных тренажеров;

д) использованием материалов анализа полетной информации;

е) разработкой, своевременным проведением профилактических мероприятий по повышению уровня безопасности полетов.

8.Формы летно-штабной документации, используемые при планировании, организации, обеспечении полетов и порядок их ведения в авиапредприятиях (авиакомпаниях) гражданской авиации РУ, устанавливается эксплуатантом по согласованию с Госавианадзором.

II. Планирование летной работы

§1. Общие положения

9.Планирование летной работы осуществляется в соответствии с перспективными, текущими и оперативными (месячными, суточными) планами работы авиапредприятий (авиакомпаний), организаций и подразделений ГА.

10.Целью планирования летной работы является:

а) выполнение задач по удовлетворению потребностей государственных, коммерческих организаций и граждан в авиаперевозках и специальных авиационных работах;

б) обеспечение высокого уровня безопасности и регулярности полетов;

в) обеспечение требуемого уровня профессиональной подготовленности командно-летного, инструкторского, летного состава.

11.При составлении планов работы необходимо руководствоваться:

а) задачами, стоящими перед авиапредприятиями (авиакомпаниями), организациями и летными подразделениями;

б) требованиями Правил полетов гражданской и экспериментальной авиации в воздушном пространстве Республики Узбекистан (АП РУз 91) (рег. №1723 от 29.09.2007г.) и настоящих Правил;

в) анализом организации летной работы и состояния безопасности полетов;

г) другими документами, регулирующими деятельность гражданской авиации Республики Узбекистан.

§2. Планирование летной работы в Госавианадзоре

12. В Госавианадзоре разрабатываются:

- а) годовой план основных мероприятий;
- б) годовой план-график подготовки, тренировки и проверки командно-летного состава (при необходимости);
- в) годовой план инспекторских проверок на маршрутах (авиалиниях);
- г) план работы на месяц (для управлений и отделов);
- д) план полетов инспекторского состава на месяц.

13. Годовой план основных мероприятий должен предусматривать:

- а) разработку и совершенствование нормативных документов по организации летной работы и безопасности полетов;
- б) разработку направлений работы по улучшению организации летной работы, предупреждению авиационных происшествий и инцидентов;
- в) инспекторские проверки авиапредприятий (авиакомпаний), организаций и летных подразделений по вопросам организации летной работы и обеспечения безопасности полетов.

14. Годовой план инспекторских проверок на маршрутах (авиалиниях) должен охватывать все маршруты (авиалинии), по которым выполняются полеты экипажами ВС ГА Республики Узбекистан.

15. В план работы на месяц должны быть включены основные мероприятия по регулированию летной деятельности и обеспечению безопасности полетов, которые намечается осуществить в предстоящем месяце.

16. В план полетов на месяц включаются все полеты командно-летного состава и инспекторского состава Госавианадзора, которые должны быть выполнены в предстоящем месяце.

17. Контроль выполнения планов осуществляет заместитель начальника Госавианадзора, или лицо, им назначенное.

§3. Планирование летной работы в инспекции по безопасности полетов авиакомпаний

18. В инспекции по безопасности полетов разрабатываются:

- а) годовой план основных мероприятий;
- б) годовой план-график подготовки, тренировки и проверки КЛС;
- в) план работы на месяц;

г) план полетов инспекторского состава на месяц.

Планы разрабатываются начальником ИБП и утверждаются руководителем авиакомпании (авиапредприятия).

19. План основных мероприятий должен предусматривать:

а) разработку предложений по улучшению организации летной работы, предупреждению авиационных происшествий и инцидентов;

б) разработку предложений по совершенствованию нормативных документов по организации летной работы и безопасности полетов;

в) инспекторские проверки летной службы (летного комплекса, летных отрядов) авиакомпании и летно-испытательного подразделения авиаремонтного завода, входящего в состав авиакомпании, по вопросам организации летной работы и обеспечения безопасности полетов.

20. План-график подготовки, тренировки и проверки должен учитывать сведения на инспекторский состав ИБП, руководителя летной службы (летного комплекса) авиакомпании, директора УТЦ и его заместителя по ОЛР, директора авиакомпании «САР» и его заместителя по ОЛР.

21. В план работы на месяц должны быть включены основные мероприятия по ОЛР и безопасности полетов, которые намечается осуществить инспекцией по безопасности полетов.

22. В план полетов на месяц включаются все полеты инспекторского состава ИБП, которые должны быть выполнены в предстоящем месяце.

23. Контроль выполнения планов ИБП осуществляют начальник ИБП, или лицо, им назначенное.

§4. Планирование летной работы в летно-методическом отделе и в летном комплексе (летной службе) авиапредприятия (авиакомпания)

24. В ЛМО и в летном комплексе (летной службе) авиапредприятия (авиакомпания) разрабатываются:

а) годовой план основных мероприятий;

б) годовой план-график подготовки, тренировки и проверки КЛС;

в) план работы на месяц;

г) план полетов командно-летного состава на месяц.

Планы разрабатываются руководителем ЛМО и летного комплекса (летной службы) соответственно, с привлечением необходимых специалистов и утверждаются вышестоящим руководителем.

25. Проект плана основных мероприятий летного комплекса (летной службы) на год перед утверждением должен рассматриваться на летно-методическом совете авиапредприятия (авиакомпании). План основных мероприятий на год должен предусматривать организацию и проведение:

- а) инструктивно-методических совещаний с командно-летным составом по подготовке летной службы к работе в осенне-зимний и весенне-летний периоды;
- б) методических совещаний с командно-летным и инструкторским составом летных подразделений по вопросам совершенствования организации летной работы;
- в) методических совещаний с инструкторами комплексных тренажеров по вопросам методики летного обучения;
- г) методических совещаний с командно-летным составом по вопросам профилактической работы, направленной на предотвращение авиационных происшествий и инцидентов, происходящих по вине летного состава;
- д) летно-технических конференций по особенностям управления ВС и эксплуатации его систем в ожидаемых условиях и особых ситуациях;
- е) методических совещаний с резервом на замещение командно-летных должностей;
- ж) мероприятий по предупреждению авиационных происшествий и инцидентов, происходящих по вине летного состава;
- з) мероприятий по развитию учебно-методической базы и эффективности использования компьютерной техники в системе профессиональной подготовки летного состава

26. План-график подготовки, тренировки и проверки командно-летного состава должен учитывать сведения на:

- а) начальников отделов (групп), командно-летный и инструкторский состав дирекции летного комплекса (летной службы), ЛМО;
- б) командиров летных отрядов.

27. План работы на месяц должен содержать основные мероприятия по организации летной и методической работы, которые намечаются осуществить в предстоящем месяце.

28. План маневрирования летным составом на авиационных работах составляется в ЛМО авиакомпании «САР» при необходимости и должен оформляться в соответствии

с установленными требованиями Правил полетов гражданской и экспериментальной авиации в воздушном пространстве Республики Узбекистан (АП РУз 91) (рег. №1723 от 29.09.2007г.).

29. План полетов должен включать все полеты командно-летного состава дирекции летного комплекса (летной службы) и ЛМО на предстоящий месяц.

30. Контроль выполнения планов осуществляет помощник руководителя летного комплекса (летной службы), ЛМО или лицо, ими назначенное.

§5. Планирование летной работы в летном отряде (отдельной авиаэскадрилье)

31. В летном отряде разрабатываются:

а) годовой план основных мероприятий;

б) годовой план-график подготовки, тренировки и проверки КЛС;

в) план-график проверки экипажей, работающих в отрыве от базы;

г) план работы на месяц;

д) план полетов командно-летного состава и инструкторского состава летного отряда (ОАЭ) на месяц.

Планы разрабатываются начальником штаба летного отряда с привлечением необходимых специалистов и утверждаются командиром летного отряда.

32. План основных мероприятий должен предусматривать:

а) совершенствование процессов организации летной работы;

б) развитие летно-методической базы и ее использование в профессиональной подготовке летного состава;

в) разработку мероприятий по предупреждению авиационных происшествий и инцидентов;

г) организацию подготовки необходимого количества экипажей ВС с требуемым уровнем профессиональной подготовленности к видам работ.

33. План-график подготовки, тренировки и проверки должен учитывать сведения на:

а) заместителя командира летного отряда по ОЛР;

б) старших авиационных специалистов летного отряда;

в) командиров авиационных эскадрилий (авиационных звеньев при безэскадрильной структуре);

г) пилотов-инструкторов летного отряда (при безэскадрильной структуре).

34. План-график проверки экипажей, работающих в отрыве от базы, должен формироваться в соответствии с установленными требованиями Правил полетов гражданской и экспериментальной авиации в воздушном пространстве Республики Узбекистан (АП РУз 91) (рег. №1723 от 29.09.2007г.) и составляться на период выполнения авиационных работ.

35. План работы на месяц должен содержать организационные и летно-методические мероприятия, которые намечается осуществить в предстоящем месяце.

36. План полетов должен включать все полеты командно-летного состава и инструкторского состава летного отряда на предстоящий месяц.

37. Контроль выполнения планов осуществляет начальник штаба летного отряда.

§6. Планирование летной работы в авиационной эскадрилье (авиазвене при без эскадрильной структуре)

38. В авиационной эскадрилье (звене) разрабатываются:

а) годовой план-график подготовки, тренировки и проверки летного состава;

б) план работы на месяц;

в) план полетов командно-летного состава и инструкторского состава АЭ (звена) на месяц;

г) план-график работы и отдыха летного состава на месяц.

Планы разрабатываются командиром авиационной эскадрильи (звена) с привлечением необходимых специалистов и утверждаются командиром летного отряда.

39. План-график подготовки, тренировки и проверки должен учитывать сведения на:

а) заместителя командира авиационной эскадрильи;

б) штурмана АЭ (звена);

в) командиров авиационных звеньев;

г) пилотов-инструкторов и инструкторский состав других специальностей;

д) командиров воздушных судов и членов экипажей.

40. План работы на месяц должен содержать организационные и летно-методические мероприятия, которые намечается осуществить в предстоящем месяце.

41. План полетов должен включать все полеты командно-летного состава и инструкторского состава АЭ (звена).

42. Контроль выполнения планов осуществляет помощник командира АЭ (звена) по штабной работе.

§7.Оперативное (суточное) планирование полетов в летных подразделениях

43.Оперативное планирование полетов осуществляется штабами летных подразделений на основании расписания движения ВС, заданий на авиационные работы, заявок на выполнение спецрейсов, тренировочных и других полетов.

44.Планы полетов составляются в летных подразделениях.

45.Оперативное планирование полетов на авиационных работах осуществляется согласно заявке на работы на предстоящие сутки.

46.Лица командно-руководящего и командно-летного состава летного отряда, запланированные для проверки экипажей, работающих в отрыве от базы, вносятся в суточный план с указанием пунктов и сроков проверки в районе выполнения авиационных работ.

47.Оперативный план полетов утверждается командиром летного отряда и рассылается во все службы, обеспечивающие полеты.

48.Контроль выполнения оперативного плана и организации взаимодействия служб осуществляет ПДСП (АДП) аэропорта.

III.Профессиональная подготовка летного состава

§1.Общие положения

49.Профессиональная подготовка летного состава проводится в целях получения, поддержания и повышения уровня профессиональных знаний и умений, необходимых для выполнения своевременных и правильных действий членов экипажа в ожидаемых условиях и особых ситуациях, включая подготовку по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них, обеспечивающих высокую безопасность полетов.

50.Профессиональная подготовка летного состава включает:

- а) первоначальную подготовку;
- б) переподготовку на другой (новый) тип ВС;
- в) повышение и поддержание квалификации, подготовка по аварийным процедурам и перевозке опасных грузов;
- г) подготовку в летных подразделениях;
- д) тренажерная подготовка в подразделениях ГА;
- е) летная подготовка в подразделениях ГА;
- ж) сезонная подготовка.

51.Профессиональная подготовка проводится в соответствии с утвержденными учебными планами, программами, инструкциями, курсами (программами) учебно-летней подготовки и строится на принципах:

- а) сознательного и активного участия каждого обучаемого в учебном процессе;
- б) эксплуатационной направленности процесса подготовки, конечной целью которой является приобретение знаний и выработка практических умений членов экипажа действовать безошибочно и своевременно в ожидаемых условиях и особых ситуациях в полете;
- в) применения программного обучения с использованием ПЭВМ и других технических средств обучения (ТСО), что позволяет учитывать индивидуальные особенности обучаемых;
- г) самостоятельной систематической учебы членов экипажа в процессе летной деятельности в целях поддержания полученных профессиональных знаний и практических навыков, обеспечивающих требуемый уровень безопасности полетов.

52.При проведении профессиональной подготовки авиарботников используются:

- а) нормативно- правовые документы, регулирующие деятельность эксплуатанта и гражданской авиации Республики Узбекистан.
- б) учебные планы и программы, разработанные в УЦ (УТЦ) с привлечением методически подготовленных и опытных специалистов из авиационных учебных заведений и авиапредприятий (авиакомпаний) и утвержденные Госавианадзором;
- в) методические и учебные документы (конспекты лекций, учебные пособия), разработанные и утвержденные в УЦ (УТЦ).

53.Методическое обеспечение профессиональной подготовки летного состава осуществляют учебные заведения, учебные центры, летно-методические отделы и летно-методические кабинеты.

54.Организация проведения подготовки кандидатов на должность командира воздушного судна проводится в соответствии с Методическими рекомендациями по отбору и программой подготовки утвержденной руководителем авиакомпании (авиапредприятия).

55.Критерий оценки уровня профессиональных знаний и умений определяется по пятибалльной системе в соответствии с требованиями Авиационных правил Республики Узбекистан «Выдача свидетельств и классификация авиационного персонала гражданской авиации Республики Узбекистан» (АП РУз 61) (рег. №1349 от 07.05.2004г).

§2.Первоначальная подготовка

56.Первоначальная подготовка в летных подразделениях должны содержать:

- а) теоретическую подготовку;
- б) практические занятия на авиационной технике;
- в) тренажерную подготовку;
- г) летную подготовку.

57.Первоначальная подготовка проводится в целях получения и закрепления профессиональных знаний и умений, удовлетворяющих требованиям, предъявляемым при выдаче свидетельств авиаспециалистам, и необходимых для выполнения функциональных обязанностей в качестве члена экипажа ВС ГА.

58.Первоначальная подготовка проводится:

- а) пилотов - в высших и средних летных училищах ГА;
- б) штурманов - в высших и средних летных училищах ГА, а также в учебных заведениях, имеющих штурманские факультеты;
- в) бортинженеров (бортмехаников) - в сертифицированных УЦ (УТЦ) ГА;
- г) бортрадистов, летчиков-наблюдателей, бортоператоров (выполняющих специальные работы), бортоператоров грузовых ВС - по специальным программам в УЦ (УТЦ) ГА, имеющих сертификат на подготовку указанных специалистов.

59.Обучение курсантов в летных учебных заведениях ГА организуется и проводится по очной форме обучения.

60.Зачисление кандидатов в летное учебное заведение осуществляет приемная комиссия на основании данных профессионального отбора, целью которого является прием наиболее пригодных для обучения летной специальности кандидатов по возрасту, знаниям, состоянию здоровья, психофизиологическим характеристикам.

61.Учебный процесс проводится на основании утвержденных учебных планов, программ и курсов учебно-летной подготовки.

62.Об окончании летного учебного заведения выдается диплом установленного образца.

63.Бортинженерам (бортмеханикам), бортоператорам грузовых ВС, бортрадистам, летчикам-наблюдателям и бортоператорам, выполняющим специальные авиационные работы, свидетельства специалистов летного состава без присвоения класса квалификации выдаются после окончания полного курса первоначальной подготовки на основании свидетельства УЦ (УТЦ) с оценками теоретического и летно-методического обучения не ниже «четыре» и оформленного Представления в ВКК

Госавианадзора. Класс квалификации присваивается специалисту летного состава после ввода в строй согласно ППЛС в порядке, предусмотренном Авиационными правилами Республики Узбекистан «Выдача свидетельств и классификация авиационного персонала гражданской авиации Республики Узбекистан» (АП РУз-61) (рег. №1349 от 07.05.2004г).

64.Свидетельство специалиста летного состава без класса квалификации дает право его владельцу выполнять полеты в качестве стажера, а после прохождения программы ввода в строй согласно ППЛС и присвоения класса квалификации в качестве члена экипажа (по специальности).

§3.Переподготовка на другой (новый) тип ВС

65.Переподготовка летного состава проводится в целях получения и закрепления профессиональных знаний и практических умений, необходимых для выполнения функциональных обязанностей в качестве члена экипажа на другом (новом) типе ВС.

66.Переподготовка проводится в летных учебных заведениях, на авиационных заводах, УЦ (УТЦ), имеющих сертификат на переучивание летного состава на данный тип ВС.

67.Переподготовка на другой (новый) тип ВС организуется и проводится по очной форме обучения. Организация переподготовки на другой тип ВС включает:

- а) подготовку учебно-методической документации;
- б) подготовку преподавательского и инструкторского состава;
- в) подготовку учебной базы;
- г) отбор кандидатов для переподготовки;
- д) организацию учебного процесса;
- е) организацию тренажерной подготовки;
- ж) организацию летной подготовки (для пилотов, штурманов, бортинженеров, бортмехаников);

68.Переподготовка штурманов в исключительных, единичных случаях на ВС в РЛЭ которых не предусмотрено обязательное наличие штурмана в составе экипажа, допускается в соответствии со специальной программой самостоятельной переподготовки, утвержденной начальником Госавианадзора. Такой вид переподготовки организуется при учебном центре, сертифицированном для очного вида обучения.

69.Отбор кандидатов для переучивания включает следующие этапы:

- а) определение состава кандидатов;
- б) определение медицинской годности;
- в) оценка профессиональной и психологической подготовленности;
- г) рассмотрение выдвинутых кандидатур на соответствие установленным требованиям и принятие решения.

70. Отбор кандидатов и направление их на учебу осуществляется в соответствии с требованиями установленными эксплуатантом.

71. Представления должны быть направлены в УЦ (УТЦ) не позднее начала учебы. Не принимаются в УЦ (УТЦ) на переучивание летный состав и обслуживающий персонал без прохождения отбора и оформленных представлений на переучивание.

72. По окончании переподготовки на новый (другой) тип ВС специалисту летного состава выдается Свидетельство о переучивании с результатами теоретического и летно-практического обучения, а на ВС Западного производства с результатами теоретической и тренажерной подготовки согласно курсу переучивания на ВС западного флота «Type rating transition training» (для бортрадистов с результатами теоретического и тренажерного обучения), которое дает право его владельцу на ввод в строй согласно ППЛС.

73. При переучивании на ВС Западного производства за пределами СНГ специалисту летного состава выдается Свидетельство (Сертификат) образца фирмы (завода, УТЦ) страны, где производилось переучивание.

74. Допускается раздельное оформление документов о переучивании:

- а) Свидетельства об окончании теоретической подготовки;
- б) Акта об окончании тренажерной подготовки по программе КУЛП (ПУЛП);
- в) Акта об окончании летной подготовки по программе КУЛП (ПУЛП).

75. Слушатели, получившие оценку «три» по технике пилотирования, или самолетовождению, или практической работе, или две и более оценок «три» по профилирующим предметам теоретической подготовки, - к полетам на новом (другом) типе ВС не допускаются. Решение о дальнейшей подготовке их к полетам на новом (другом) типе ВС принимает ВКК Госавианадзора.

76. Переучивание специалиста летного состава считается несостоявшимся, если:

а) Восточный флот:

1) с момента окончания теоретической и тренажерной подготовки до начала прохождения летной тренировки согласно КУЛП (ПУЛП), (а для бортрадистов и бортоператоров до начала ввода в строй) прошел один год и более;

2) с момента окончания летно-практического обучения согласно КУЛП (ПУЛП) до начала ввода в строй согласно ППЛС ГА прошел один год и более.

б) Западный флот:

1) с момента окончания теоретической подготовки (СВТ) до начала прохождения тренажерной подготовки (FBS/FFS) согласно курсу переучивания на ВС западного флота «Type rating transition training» прошел один год и более;

2) с момента окончания теоретической и тренажерной подготовки (СВТ и FBS/FFS) согласно курсу переучивания на ВС западного флота «Type rating transition training» до начала ввода в строй согласно ППЛС ВС западного производства прошел один год и более.

§4.Повышение и поддержание квалификации, подготовка по аварийным процедурам и перевозке опасных грузов

77.Повышение квалификации специалистов летного состава и бортоператоров проводится в целях поддержания и совершенствования их профессиональных знаний и практических навыков, а для командно-летного и летно-инструкторского состава впервые назначаемые на должность дополнительно в целях совершенствования их знаний и умений в организации летной и методической работы.

78.Повышение квалификации специалистов летного состава и бортоператоров достигается путем:

- а) учебы на курсах повышения квалификации (КПК) в сертифицированных УЦ (УТЦ) по программам, согласованным с Госавианадзором;
- б) переучивания (переподготовки) на другой тип ВС;
- в) повышения классности.

79. Порядок и периодичность прохождения курсов повышения квалификации устанавливаются эксплуатантом по согласованию с Госавианадзором и включаются в РПП авиакомпании. Специалисту летного состава, прошедшему КПК, выдается Свидетельство установленного образца.

80.Специалисты летного состава, выполняющие полеты на нескольких типах ВС, КПК проходят по типу ВС высшего класса или любому из них, если ВС одного класса.

81.Курсы повышения квалификации специалистов летного состава и бортоператоров, по английскому языку, правилам международных полетов, методической подготовки командно-летного и инструкторского состава впервые назначаемые на должность, а также правилам перевозки опасных грузов воздушным

транспортом и аварийно-спасательной подготовки проводятся в сертификационных УЦ (УТЦ) по заявкам летных подразделений авиакомпаний (авиапредприятий).

82. Утвержденный в УЦ (УТЦ) план – график курсов подготовки рассылается в авиакомпании (авиапредприятия) не позднее одного месяца до начала календарного года.

83. Ответственность за своевременную подготовку специалистов летного состава и бортоператоров указанную в пункте 81 настоящих Правил возлагается:

а) в авиакомпаниях (авиапредприятиях) – на заместителей руководителей по организации летной работы;

б) в летных подразделениях – на заместителей командиров летных отрядов.

84. Ответственность за качество обучения в сертифицированном УЦ (УТЦ), за организацию и качество тестовых проверок на ПЭВМ возлагается на руководителя УЦ (УТЦ) или летного подразделения, где проводится тестирование.

85. Авиакомпании (авиапредприятия), организации ГА, не имеющие своих сертифицированных УЦ (УТЦ), обеспечивают прохождение указанных в пункте 81 подготовок специалистов летного состава и бортоператоров при сертифицированных УЦ (УТЦ) других авиапредприятий (авиакомпаний) на основе заключения договоров.

86. Свидетельства о прохождении КПК по специальности, по английскому языку, правилам международных полетов, правилам перевозки опасных грузов, копия свидетельства по аварийно-спасательной подготовке, представления на продление летного свидетельства хранятся в летном деле специалиста летного состава и бортоператоров до истечения срока их действия. Свидетельства о прохождении курса методической подготовки, представления на присвоение, повышение (подтверждение) класса квалификации хранятся в летном деле до окончания летной работы.

87. Присвоение, повышение и подтверждение класса квалификации организуется в соответствии с Авиационными правилами Республики Узбекистан «Выдача свидетельств и классификация авиационного персонала гражданской авиации Республики Узбекистан» (АП РУз-61) (рег. №1349 от 07.05.2004г.).

88. Поддержание уровня профессиональных знаний и практических навыков достигается путем:

а) профессиональной и технической учебы в летных подразделениях авиакомпаний (авиапредприятий), организаций по утвержденным учебным планам разработанным эксплуатантом;

б) тестового контроля на ПЭВМ при любых проверках знаний;

в) тренировки и проверки на КТС (FFS);

г) тренировки и проверки на ВС в аэродромных и рейсовых полетах;

д) выполнения процедур для продления срока действия свидетельства специалистов летного состава и бортоператоров установленных Авиационными правилами Республики Узбекистан «Выдача свидетельств и классификация авиационного персонала гражданской авиации Республики Узбекистан» (АП РУз-61) (рег.№1349 от 07.05.2004г.).

89. Результаты тестирования на ПЭВМ являются проверкой профессиональных знаний у проверяемого при присвоении (повышении, подтверждении) класса квалификации, допуске к полетам, продлении срока действия свидетельства, а также при обучении в УЦ (УТЦ).

90. Тестовые проверки знаний на ПЭВМ могут проводиться в летных подразделениях, оснащенных компьютерной техникой и сертифицированных Госавианадзором для таких проверок, а также при необходимости в УЦ (УТЦ) по заявкам летных подразделений авиакомпаний.

91. Порядок тестового контроля знаний на ПЭВМ, оформления и использования его результатов утверждается руководителем авиакомпании (авиапредприятия), организации, УЦ (УТЦ).

92. Организация отбора и подготовки кандидатов на инструкторские и командно-летные должности проводятся в соответствии с требованиями, установленными в авиакомпании. Специалисты летного состава, впервые назначаемые на командно-летную, летно-инструкторскую должность, должны пройти обучение на курсах методической подготовки в УЦ (УТЦ) по утвержденной Госавианадзором программе.

93. Специалисты летного состава перед допуском к инструкторской работе (в т.ч. и внештатной) должны пройти курсы методической подготовки согласно ППЛС ГА применительно к конкретному типу ВС.

94. Подготовка специалистов летного состава и бортоператоров по аварийным процедурам и правилам перевозки опасных грузов проводится в сертифицированных УЦ (УТЦ) в целях получения, поддержания и совершенствования профессиональных знаний и практических навыков выполнять свои обязанности и функции связанные с обеспечением безопасности полетов при возникновении аварийной обстановки или необычной ситуации.

95. Аварийно-спасательная подготовка специалистов летного состава и бортоператоров проводится с периодичностью один раз в год, а по водным процедурам один раз в два года по программам, утвержденным Госавианадзором.

Изм. №1 31.07.14г.

Специалистам летного состава и бортоператорам, прошедшим указанную подготовку выдается Сертификат - вкладыш установленного образца к свидетельству специалиста с указанием срока его действия (один год от даты окончания указанной подготовки, а по водным процедурам два года). Специалисты летного состава и бортоператоры ВС, не прошедшие настоящую подготовку в установленные сроки, не допускаются к выполнению полетов.

96. Специалисты летного состава и бортоператоры при выполнении полетов только на внутренних воздушных линиях Республики Узбекистан подготовку по водным процедурам не проходят.

97. Подготовка специалистов летного состава и бортоператоров по правилам перевозки опасных грузов проводится с периодичностью один раз в два года по программам, утвержденным Госавианадзором. Специалисту, прошедшему указанную подготовку, выдается свидетельство установленного образца. На основании полученного Свидетельства в авиапредприятии оформляется Сертификат – вкладыш к свидетельству специалиста с указанием срока его действия (два года от даты окончания указанной подготовки), который заверяется подписью руководителя подразделения и гербовой печатью. Члены экипажа ВС, не прошедшие настоящую подготовку в установленные сроки, теряют право на перевозку опасных грузов.

§5. Подготовка в летных подразделениях

98. Подготовка специалистов летного состава и бортоператоров в подразделениях ГА осуществляется в следующих целях:

- а) подготовить специалиста для самостоятельной работы в производственных условиях (по специальности);
- б) совершенствование его профессиональной подготовленности.

Подготовка специалистов летного состава и бортоператоров к полетам (работе), как правило, должна проводиться одним лицом, допущенным к инструкторской работе.

99. Подготовка специалистов к самостоятельной работе подразделяется на:

- а) подготовку после окончания учебного заведения или переучивания на другой тип ВС (ввод в строй);
- б) подготовку к выполнению нового вида авиационных работ;
- в) подготовку к полетам в соответствующих метеоусловиях и времени суток, а также по использованию нового оборудования, установленного на ВС.

Данные виды подготовок проводятся по ППЛС, разработанным эксплуатантом и утвержденным Госавианадзором. Учет прохождения программ ведется в заданиях на тренировку.

100. Ввод в строй командиров ВС и вторых пилотов производится в соответствии с ППЛС авиакомпании.

101. Зарезервирован.

102. Ввод в строй штурманов, бортинженеров, бортмехаников, бортрадистов и бортоператоров производится в соответствии с ППЛС штатным (внештатным) инструктором или лицом командно-летного состава по специальности.

103. Ввод в строй бортинженеров (бортмехаников) ВС, имеющих обособленное рабочее место в кабине экипажа, осуществляется штатным бортинженером-инструктором или лицом командно-летного состава данной специальности.

104. Ответственность за организацию подготовки специалистов к самостоятельной работе при всех видах подготовки возлагается на:

а) в авиакомпаниях (авиапредприятиях) - на заместителей руководителей по организации летной работы;

б) в летных подразделениях - на командиров летных подразделений.

105. Совершенствование профессиональной подготовленности включает:

а) теоретическую подготовку;

б) практические занятия на авиационной технике;

в) тренажерную подготовку;

г) летную подготовку.

106. Теоретическая подготовка проводится в форме самостоятельной подготовки и при необходимости классно-групповых занятий.

107. Самостоятельная подготовка является основной формой теоретической подготовки специалистов. Для проверки знаний и уровня профессиональной подготовленности членов экипажа ВС проводятся собеседования, тестовый контроль знаний на ПЭВМ, экзаменационные проверки на МКК (КК) авиакомпании (авиапредприятий) и ВКК Госавианадзора.

108. В случаях выявления нарушений Правил полетов гражданской и экспериментальной авиации в воздушном пространстве Республики Узбекистан (АП РУз-91) (рег. №1723 от 29.09.2007г.),

Правил летной эксплуатации авиационной техники, а также недостаточности знаний у специалистов летного состава и бортоператоров, им должны быть выданы индивидуальные задания в виде конкретных вопросов, по которым необходимо представить письменные ответы или пройти тестовый контроль знаний на ПЭВМ и собеседование с КЛС, выдавшим задание. Специалисты, своевременно не выполнившие индивидуальное задание, или получившие неудовлетворительную оценку, не допускаются к выполнению полетов.

109. Преподаватели для проведения классно-групповых занятий подбираются из числа командно-летного и инструкторского состава и утверждаются приказом командира летного подразделения на весь учебный год. При необходимости для проведения занятий привлекаются преподаватели УЦ (УТЦ), АТБ, АМС(Г), службы авиационной безопасности, аварийно-спасательной службы по согласованию с руководителями этих подразделений.

110. Занятия по авиационно-технической тематике проводят старшие бортиженеры (бортмеханики), бортиженеры (бортмеханики) - инструкторы, старшие инженеры (инженеры) летных подразделений, инженеры АТБ.

111. Специалисты-преподаватели перед началом занятий должны представить конспекты на согласование старшему специалисту (по специальности) и утверждение командиру летного отряда. После проведения занятий копии конспектов должны оставаться в летно-методическом кабинете (классе) летного подразделения и использоваться при самостоятельной подготовке лиц летного состава и бортоператоров, отсутствовавших на занятиях.

112. Ответственность за организацию, методическое обеспечение и качество теоретической учебы специалистов летного состава и бортоператоров возлагается на заместителя командира летного подразделения по ОЛР.

113. Учет классно-групповых занятий, а также выдачи и выполнения индивидуальных заданий ведется в журнале учета профессиональной подготовки.

114. Для специалистов летного состава и бортоператоров, отсутствовавших на классно-групповых занятиях темы занятий включаются в их самостоятельную подготовку (выдаются индивидуальные задания) с последующей проверкой знаний их старшими специалистами.

115. Практические занятия на авиационной технике проводятся по планам профессиональной учебы. Учет прохождения занятий ведется в журналах учета профессиональной учебы. Ответственность за организацию и обеспечение

практических занятий на авиационной технике возлагается на руководителя летной службы (подразделения).

§6.Тренажерная подготовка в подразделениях ГА

116. Тренажерная подготовка специалистов летного состава проводится в целях приобретения, поддержания и совершенствования практических умений по действиям экипажа в различных условиях и особых случаях полета:

а) для специалистов летного состава, выполняющего полеты на ВС Западного производства и Ил-114-100, на тренажере (FFS) проводятся тренажерные проверки (SIM CHECK) для продления срока действия свидетельства пилота, присвоения и подтверждения присвоенного минимума, понижения минимума до CAT II-III (CAT I для летного состава ВС Ил-114-100) согласно ППЛС, а также тренировки по выполнению заходов и посадок по минимуму согласно пункта 136 настоящих Правил и подготовка к различным видам полетов и аварийным ситуациям.

б) для специалистов летного состава, выполняющего полеты на ВС Восточного производства, на тренажере (КТС) проводятся проверки для продления срока действия свидетельства, а по решению председателя КК (ВКК) при присвоении, повышении и подтверждении квалификации и перед допуском к полетам после авиационных событий по вине персонала, а также тренировки по выполнению заходов и посадок по минимуму согласно пункта 136 настоящих Правил и подготовка к различным видам полетов и аварийным ситуациям.

117. Тренажерная подготовка летного состава в целях указанных в главах III, IV и VI настоящих Правил может проводиться согласно ППЛС на КТС, допущенных для этого Госавианадзором.

118.Порядок организации и проведения тренировок и проверок на КТС (FFS) устанавливается инструкциями авиакомпаний по организации тренировок и проверок летного состава ГА Республики Узбекистан на тренажерах ВС.

119.Тренажерная подготовка проводится на следующих видах тренажеров:

- а) специализированных тренажерах функциональных систем;
- б) специализированных тренажерах членов экипажа;
- в) тренажерах кабинных процедур;
- г) комплексных тренажерах самолета;

д) комплексных пилотажных тренажерах самолетов с полной имитацией полета на подвижной платформе (FFS);

е) комплексных пилотажных тренажерах самолетов с имитацией полета на неподвижной платформе (FBS);

ж) тренажерах аварийного покидания;

з) навигационных тренажерах.

120. Тренажерная подготовка осуществляется по программам КУЛП (ПУЛП) и ППЛС, разработанными эксплуатантом и утвержденными Госавианадзором.

121. Все лица летного состава, независимо от занимаемой должности и опыта летной работы, обязаны проходить ежегодную проверку для продления срока действия свидетельства и систематическую тренировку на комплексных тренажерах (КТС, FFS) в объеме не менее трех часов в квартал. Перерыв в тренировке не должен превышать трех месяцев (с допуском один месяц в исключительных случаях при нахождении экипажа вне базового аэродрома). В счет ежеквартальной тренировки на комплексном тренажере разрешается учитывать любой вид тренажерной подготовки, если она содержала элементы ежеквартальной тренировки.

Штурманы инструкторы ВС западного производства и ВС Ил114-100 проверку на тренажере не проходят.

122. Зарезервирован.

123. Зарезервирован.

124. Допускается проведение тренировок пилотов и штурманов, по решению руководства авиакомпании, на компьютерном навигационном тренажере КНТ «FLITEPRO» в соответствии со специальной инструкцией, утвержденной Госавианадзором.

125. Планирование тренажерной подготовки производится командирами летных подразделений на каждый месяц.

126.. Кроме плановых тренировок и проверок на тренажере, могут назначаться внеплановые проверки по указаниям командиров летных подразделений, руководителей авиакомпаний (авиапредприятий) и Госавианадзора.

127. Запрещается планировать экипажу тренировку или проверку на тренажере в день вылета, а также при нахождении в резерве.

128. Тренажерная подготовка включает следующие этапы:

- а) предполетную подготовку;
- б) тренировку на тренажере;
- в) послеполетный разбор.

129. Все виды тренажерной подготовки проводит инструкторский состав тренажера в штатном составе. Разрешается выполнять тренировку и проверку летного состава на тренажере лицам командно-летного и инструкторского состава, имеющим допуск к полетам на данном типе ВС и допуск к тренировке летного состава на данном типе тренажера.

130. При отсутствии в гражданской авиации Республики Узбекистан комплексного тренажера соответствующего типа ВС, или длительном его простое из-за неисправности, тренажерная подготовка может проводиться на договорной основе в авиакомпаниях (авиапредприятиях) других государств или по разрешению Госавианадзора может быть заменена тренажем в кабине ВС по утвержденной им программе.

131. Лица командно-летного и инструкторского состава, выполняющие полеты на двух типах ВС, проходят ежеквартальные тренировки на соответствующих типах тренажеров, последовательно чередуя их, из расчета на каждом типе не менее одного раза в течение 6 месяцев.

132. Для пилотов ВС Боинг-767-300ER и Боинг-757-200ER, имеющих единый допуск к полетам, тренировка на тренажере считается однотипной.

133. Лица командно-летного и инструкторского состава, выполняющие полеты на нескольких типах ВС, проходят тренировки на тренажере в следующем порядке:

- а) в I и III кварталах - на КТС по высшему типу ВС, а во II и IV кварталах - на КТС других типов ВС (если полеты выполняются на ВС разного класса);
- б) не реже одного раза в квартал - на любом из КТС и не реже одного раза в год на каждом КТС (если полеты выполняются на ВС одного класса).

134. Лица, не прошедшие тренировку на тренажере в установленные сроки, или получившие неудовлетворительную оценку, а также не выполнившие в полном объеме

программу ежеквартальной тренировки, теряют право на дальнейшее выполнение полетов до прохождения соответствующей тренировки на КТС (FFS).

135. Ответственность за качество тренировки на тренажерах возлагается на инструкторский состав тренажера, или лицо командно-летного и инструкторского состава, проводившее тренировку.

§7. Летная подготовка в подразделениях ГА

136. Летная подготовка в подразделениях ГА выполняется в целях поддержания и совершенствования навыков управления ВС и эксплуатации его систем в различных условиях полета. Поддержание и совершенствование навыков в управлении ВС и эксплуатации его систем в различных условиях полета обеспечивается:

а) систематической тренировкой летного состава на комплексных тренажерах;

б) выполнением командиром ВС за предшествующие 3 месяца не менее трех автоматических посадок «AUTOLAND» (на самолетах оборудованных такой системой), или не менее трех заходов с посадками на ВС в сложных метеорологических условиях, или с проверяющим (инструктором) за шторкой СИВ, а также за штатной непрозрачной шторкой до высоты равной ВПР+30 метров (на грузовых ВС и пассажирских самолетах при отсутствии пассажиров на борту ВС). В осенне-зимний период (сентябрь-февраль) недостающее количество заходов, а в весенне-летний период (март-август) все три захода в СМУ, разрешается выполнять при тренировке на КТС (FFS) по минимуму командира ВС.

В целях тренировки и совершенствования навыков в пилотировании ВС разрешается выполнение заходов на посадку за штатной непрозрачной шторкой на ВС в производственных условиях с пассажирами на борту до высоты не ниже, чем 200 м. Применение штатной непрозрачной шторки производится только с проверяющим (инструктором) на борту ВС, занимающим одно из рабочих мест экипажа по методике, разработанной эксплуатантом и утвержденной в Госавианадзоре;

в) выполнением командиром ВС за предшествующие 12 месяцев не менее трех заходов с посадками на ВС при метеоусловиях, соответствующих присвоенному минимуму КВС, или за шторкой СИВ;

г) выполнением командиром ВС за предшествующие 12 месяцев не менее трех заходов и одной посадки в аэродромных условиях и не менее двух полетов по маршруту (общей продолжительностью не менее одного часа) на воздушном судне в

реальных метеоусловиях, соответствующих минимуму командира ВС по высоте облачности или видимости, или с применением ССПП (на самолетах 4-го класса и вертолетах всех классов);

д) выполнением за предшествующие 3 месяца в производственных или аэродромных условиях:

не менее 6-ти взлетов и 6-ти посадок - для командира ВС;

не менее 3-х взлетов и 3-х посадок - для вторых пилотов (допущенных к выполнению взлета и посадки под контролем КВС).

137. Перечисленные требования в пункте 136 по заходам в СМУ и на подтверждение присвоенного минимума распространяются для вторых пилотов (F/O) на ВС Западного производства и Ил-114-100.

138. Учет взлетов, полетов, заходов и посадок в СМУ производится в задании на тренировку.

139. Учет взлетов и посадок, выполненных в производственных или аэродромных условиях производится в ежемесячных план - графиках работы и отдыха летного состава и в заданиях на тренировку.

140. Командир ВС, F/O на ВС Западного производства и Ил-114-100, имеющий минимум для взлета менее 500 м по видимости, должен для его подтверждения выполнить на ВС за предшествующие 12 месяцев не менее одного взлета при видимости менее 500 метров или с применением СИВ, или выполнить на допущенном для подтверждения минимума КТС (FFS) не менее двух взлетов при имитации видимости на взлетно-посадочной полосе - 200м.

141. Командно-летному и инструкторскому составу засчитываются заходы в сложных метеорологических условиях, в том числе и по минимуму, при выполнении полетов с правого пилотского сиденья.

142. Лицам командно-летного и инструкторского состава, допущенным к полетам на нескольких типах ВС, необходимо:

а) выполнять установленные в пункте 136 настоящих Правил три захода в сложных метеорологических условиях или с применением СИВ на каждом типе ВС, чередуя через три месяца.

б) подтверждать право полетов по присвоенному минимуму на каждом типе ВС.

143. Летному составу, выполняющему полеты на ВС Западного производства и Ил-114-100, засчитываются указанные в пункте 136 настоящих Правил взлеты, полеты, заходы и посадки в СМУ, выполненные на тренажере (FFS).

144. Для тренировки летного состава к полетам при предельных минимумах погоды командно-летный и инструкторский состав проходит подготовку по утвержденной в Госавианадзоре программе и допускается к полетам по тренировочному минимуму.

145. Командиры ВС, не выполнившие установленного в пункте 136 настоящих Правил количества заходов и посадок в СМУ, лишаются права на самостоятельное выполнение полетов до получения недостающего количества заходов с проверяющим (инструктором) в СМУ, или за шторкой СИБ, или за штатной непрозрачной шторкой до высоты равной ВПР+30м (на грузовых ВС и пассажирских самолетах при отсутствии пассажиров), или на комплексном тренажере при метеоусловиях, соответствующих присвоенному минимуму командира ВС.

146. Командиры ВС, не выполнившие установленного в пункте 136 настоящих Правил количества заходов и посадок при метеоусловиях, соответствующих присвоенному минимуму, могут подтвердить ранее присвоенный минимум на КТС, допущенном для этого Госавианадзором, под контролем и ответственностью старшего летного командира (начальника). Командиры ВС, не подтвердившие право полетов по присвоенному минимуму, допускаются к полетам по минимуму, повышенному на одну ступень, но не выше минимума первоначального допуска, если в ППЛС не предусмотрен другой порядок.

Соответствующие минимуму метеоусловия для подтверждения права полетов по присвоенному минимуму - это фактическая погода при высоте облачности или видимости, находящейся в пределах градаций между присвоенным минимумом КВС и минимумом, стоящим ступенью выше.

147. При невыполнении минимального количества взлетов и посадок на ВС, установленного в пункте 136 настоящих Правил, командир ВС утрачивает право на выполнение самостоятельных полетов, второй пилот утрачивает право на выполнение полетов в составе экипажа.

Допуск командира ВС к самостоятельным полетам, второго пилота - к полетам в составе экипажа с правом взлета и посадки осуществляется на основании заключения по результатам внеочередной летной проверки, выполненной непосредственным (или вышестоящим) летным командиром (начальником), который при необходимости определяет объем дополнительной летной подготовки.

148. Для поддержания летной квалификации лица командно-летного и инструкторского состава всех специальностей должны ежемесячно выполнять самостоятельно не менее двух полетов (в аэродромных или рейсовых условиях)

независимо от типа ВС, в том числе не менее одного полета с левого и одного полета с правого кресел (для пилотов). Самостоятельные полеты засчитываются:

а) лицам командно-летного и инструкторского состава (пилотам), включенным установленным порядком в задание на полет в качестве проверяющих, когда они от взлета до посадки выполняют полет самостоятельно;

б) лицам командно-летного и инструкторского состава (пилотам), когда они включены в задание и выполняют полет в качестве командира воздушного судна;

в) другим специалистам (проверяющим), когда они от взлета до посадки занимают рабочее место проверяемого члена экипажа.

149. При полетах на нескольких типах воздушных судов должно быть выполнено не менее двух самостоятельных полетов в месяц на высшем (или равнозначных по классу) типах ВС и не менее одного самостоятельного полета на каждом другом типе ВС за прошедшие три месяца.

При невыполнении установленных норм самостоятельных полетов командно-летный и инструкторский состав всех специальностей должен пройти подготовку в объеме, установленном в пункте 247 настоящих Правил.

150. Запись о выполненных самостоятельно полетах (с указанием с какого кресла пилотов) и налета командно-летный и инструкторский состав производит в левом верхнем углу отчета о рейсе и заверяет личной подписью. Учет самостоятельных полетов и налета производится в задании на тренировку.

151. КВС, имеющие допуск к инструкторской работе для поддержания летной квалификации должны ежемесячно выполнять самостоятельно не менее одного полета (в аэродромных или рейсовых условиях) с правого кресла пилотов. Учет выполнения полетов (с указанием с какого кресла пилотов) ведется в задании на тренировку. При невыполнении данного требования в течение 60 дней КВС утрачивает право на выполнение полетов с правого пилотского сиденья. Для восстановления этого допуска выполняется проверочный полет (1 взлет и 1 посадка) в производственных условиях.

152. Контроль и ответственность за летную подготовку членов экипажа возлагается на заместителя командира летного подразделения (летного отдела) по летной работе.

§ 8. Сезонная подготовка

153. Сезонная подготовка проводится для летного состава самолетов 2-4-го класса и вертолетов всех классов.

154.Сезонная подготовка проводится в порядке и объемах, предусмотренных в организационно-методических указаниях по подготовке летных подразделений к полетам

в осеннее - зимний и весеннее-летний периоды, в сроки, определенные приказом по авиакомпании (авиапредприятию), организации ГА.

155.Организационно-методические указания разрабатываются эксплуатантом в соответствии с требованиями настоящих Правил и утверждаются руководителем авиакомпании (авиапредприятия).

156.Теоретическая подготовка к полетам в осеннее - зимний и весеннее-летний периоды совмещается с профессиональной учебой и проводится по утвержденной тематике. Основным видом должна быть самостоятельная подготовка.

157.Тематика теоретической подготовки к полетам в осеннее - зимний и весеннее-летний периоды, содержащаяся в организационно-методических указаниях включается в летных отрядах в план профессиональной учебы специальным разделом. Индивидуальные задания составляются из перечня вопросов для самостоятельной подготовки и выдаются при необходимости летному составу в порядке, предусмотренном в организационно-методических указаниях.

158. Зарезервирован.

159.Сезонная подготовка на самолетах 2-4 класса и вертолетах включает следующие этапы:

- а) летная подготовка (на самолетах 4-го класса и вертолетах всех классов);
- б) летно-техническая конференция;
- в) контроль знаний перед допуском к выполнению полетов в сезонный период.

160.Специальной тренировки на тренажере для допуска к полетам в осеннее - зимний и весеннее-летний периоды не требуется. Ежеквартальная тренировка летного состава всех типов ВС проводится на КТС в сезонный период с учетом особенностей выполнения полетов и летной эксплуатации ВС в конкретный период года.

161.После теоретической подготовки проводится контроль знаний у летного состава самолетов 2-4 класса и вертолетов перед допуском к выполнению полетов в предстоящий период. Знания проверяются на ПЭВМ или по экзаменационным билетам с оформлением результатов в журнале учета профессиональной учебы.

162.Заключительным этапом теоретической подготовки экипажей является летно-техническая конференция, на которой делаются доклады по наиболее важным

вопросам, заслушиваются анализы ОЛР и состояния безопасности полетов в прошедшие периоды, даются рекомендации по работе в предстоящий период.

163.Летно-технические конференции с участием летного состава самолетов 2-4 класса и вертолетов проводятся два раза в год (в конце подготовки к осеннее – зимнему, весеннее-летнему периоду).

164.Летная подготовка осуществляется в подразделениях, эксплуатирующих самолеты 4-го класса и вертолеты всех классов, и проводится в объеме, предусмотренном ППЛС.

165.Командно-летный состав Госавианадзора проходит сезонную подготовку в одном из летных подразделений эксплуатанта.

166.Командно-летный и инструкторский состав, выполняющий полеты на нескольких типах ВС, проходит сезонную подготовку в летных подразделениях в полном объеме по высшему (равнозначному по классу) типу ВС и принимает дополнительно участие на летно-технической конференции по другим типам ВС, а выполняющие полеты на самолетах 4-го класса и вертолетах, - проходят и летную подготовку на этих типах ВС.

167.Сезонная подготовка инструкторского состава тренажера определяется участием их в летно-технической конференции по типам ВС.

168. Порядок оформления допуска к полетам летного состава в сезонный период на самолетах 2-4-го класса и вертолетах всех классов определяется организационно - методическими указаниями авиакомпании.

169.Ответственность за качество подготовки летного состава к полетам в сезонный период несут лица командно-летного и инструкторского состава, осуществляющие подготовку и контроль готовности членов экипажей.

IV.Продление срока действия свидетельства

170.Продление срока свидетельства проводится в соответствии с требованиями Авиационных правил Республики Узбекистан «Выдача свидетельств и классификация авиационного персонала гражданской авиации Республики Узбекистан» (АП РУз 61) (рег. №1349 от 07.05.2004г).

171. Запись в Свидетельстве о продлении срока его действия производится на основании медицинского заключения, результатов проверки знаний, летной и тренажерной проверок. Знания проверяются на ВКК Госавианадзора, МКК (КК) авиакомпаний и летных отрядов, КПК в УЦ (УТЦ), оценки действительны в течение 6 месяцев.

172. Летные и тренажерные проверки командно-летного, инструкторского, летного состава (для бортоператоров только летные проверки) и бортоператоров, проводят их непосредственные или вышестоящие командиры (начальники, старшие специалисты, штатные инструкторы - по специальности), имеющие допуск к полетам на данном типе ВС, а при отсутствии у них такого допуска, вышестоящие должностные лица командно-летного и инструкторского состава из других летных подразделений (внутри авиакомпании) - по разрешению начальника ИБП авиакомпании, или из других авиакомпаний - по разрешению начальника Госавианадзора в следующие сроки:

а) у пилотов техника пилотирования (независимо от класса квалификации) - не реже одного раза в шесть месяцев для выполняющих полеты на одном типе ВС, а для выполняющих полеты на нескольких типах ВС - не реже одного раза в шесть месяцев на высшем (одном из равнозначных по классу) типе ВС и не реже одного раза в год на каждом другом типе ВС;

б) у пилотов, имеющих единый допуск к полетам на ВС Боинг-767-300ER и Боинг-757-200ER, проверка техники пилотирования и практической работы на каждом типе ВС в объеме LINE-CHECK - не реже одного раза в шесть месяцев, последовательно чередуя типы ВС;

в) у пилотов техника самолетовождения (независимо от класса квалификации) - не реже одного раза в год для выполняющих полеты на одном типе ВС, а для выполняющих полеты на нескольких типах ВС - не реже одного раза в год на высшем (одном из равнозначных по классу) типе ВС;

г) у штурманов, бортиженеров, бортмехаников, бортрадистов практическая работа - не реже одного раза в год для авиаспециалистов 1-2 класса и не реже одного раза в шесть месяцев для авиаспециалистов 3 класса;

д) у бортоператоров практическая работа - не реже одного раза в год (независимо от класса квалификации);

е) у всех специалистов летного состава и бортоператоров в течение первого года работы после допуска к полетам (в качестве КВС или члена экипажа) на ВС данного типа - не реже одного раза в три месяца (по специальности) независимо от класса квалификации;

ж) у всех специалистов летного состава тренажерная проверка проводится не реже одного раза в год, на каждом типе ВС.

Для командно-летного состава летные и тренажерные проверки выполняют лица, назначенные ВКК Госавианадзора.

Летные проверки, выполняются в рейсовых (производственных) или аэродромных условиях в объеме, предусмотренном ППЛС, а тренажерные на КТС (FFS) в объеме, предусмотренном ППЛС соответствующих типов ВС.

173. Результат летной проверки засчитывается для продления свидетельства на протяжении всего срока ее действия, тренажерные проверки на протяжении 6-ти месяцев для выполняющих полеты на одном типе ВС, а для выполняющих полеты на нескольких типах ВС на протяжении 6-ти месяцев на высшем (одном из равнозначных по классу) типе ВС.

174. По истечению срока действия летной и (или) тренажерной проверки на соответствующем типе ВС специалист теряет право на выполнение самостоятельных полетов на этом типе ВС.

175. Проверка техники пилотирования, СВЖ и практической работы в рейсовых условиях по международным воздушным линиям у авиационного персонала, допущенных к полетам на нескольких типах ВС проводится на одном из типов ВС.

176. Для лиц летного состава 1-2 класса, переученных на другой тип ВС, при календарных летных проверках в течение первого года работы на этом типе ВС и продлении срока действия свидетельства допускается оценка 4 (четыре) по технике пилотирования, самолетовождения и практической работе в воздухе.

177. Ответственность за своевременность продления срока действия свидетельства несут лица командно-летного состава и старшие специалисты летного отряда (по направлениям деятельности). Ответственность за организацию и проведение мероприятий по продлению срока действия свидетельства возлагается на командиров летных подразделений.

178. Планирование и проведение мероприятий по продлению срока действия свидетельств командно-летного, инструкторского, летного состава и бортоператоров осуществляется в соответствии с годовыми планами.

179. Результаты проверки знаний записываются и заверяются подписью экзаменатора (члена МКК, КК) в листе оценок Представления на продление свидетельства, результаты проверки техники пилотирования, самолетовождения, практической работы в воздухе - в летной книжке и в Представлении на продление

свидетельства, а результаты проверки на КТС (FFS) – в задании на тренировку (акте) и в Представлении на продление свидетельства.

180. Решение ВКК (МКК, КК) оформляется в Представлении на продление свидетельства.

181. Запись о продлении срока действия свидетельства оформляется в летной книжке и свидетельстве специалиста.

182. Срок годности свидетельства определяется сроком годности специалиста к летной работе по результатам ВЛЭК.

183. У командно-летного состава и летного состава, выполняющего полеты на нескольких типах ВС, проверка знаний проводится по высшему типу ВС и дополнительно проверяются знания РЛЭ на других типах ВС, а летная проверка выполняется на каждом типе ВС. У командно-летного и летного состава, имеющих единый допуск к полетам на ВС Боинг-767-300ER и Боинг-757-200ER, проверка знаний проводится по ВС Боинг-767 и дополнительно проверяются знания курса «Различия ВС Боинг-767/757»;

184. Если срок действия свидетельства специалиста летного состава закончился в период переучивания или ввода в строй на новый (другой) тип ВС и полеты на других типах ВС не выполняются, свидетельство специалиста летного состава продлевается на основании медицинской справки ВЛЭК, а проверка теоретических знаний и летная проверка выполняются при оформлении допуска к самостоятельным полетам (работе) на новом (другом) освоенном типе ВС;

185. Если закончился срок действия свидетельства и срок действия летной проверки, свидетельство специалисту продляется на основании медицинской справки ВЛЭК и результатов проверки теоретических знаний. Летная проверка выполняется после продления свидетельства специалиста.

186. Проверка техники самолетовождения представляет собой комплексную проверку знаний, умений и навыков практической работы членов экипажа (пилота, штурмана) в области воздушной навигации на всех этапах подготовки, и выполнения полета в результате которой определяются:

а) знания требований руководящих документов и инструкций, регламентирующих выполнение предстоящего полета;

б) последовательность, правильность и обоснованность действий проверяемого члена экипажа (пилота, штурмана) на всех этапах подготовки и выполнения полета (в соответствии с требованиями технологии работы и РЛЭ);

в) точность самолетовождения по заданному маршруту и точность выхода на заданный объект (аэродром, посадочную площадку, площадку выброса груза, контрольный ориентир и др.);

г) своевременность, правильность, точность, быстрота определения расчета навигационных элементов полета.

В результате проверки проверяющий выставляет оценку по отдельным элементам проверки.

Результаты проверки техники самолетовождения заносятся в соответствующий раздел летной книжки проверяемого с учетом требований к ведению летной и штабной документации.

187.Проверку техники самолетовождения у КЛС, пилотов и штурманов на ВС Восточного производства проводят вышестоящие специалисты от штатного штурмана-инструктора и выше, а у командно-летного состава Госавианадзора – должностные лица командно-летного состава и летно-инструкторского состава авиакомпаний Республики Узбекистан по разрешению Госавианадзора.

188.Проверку техники самолетовождения у пилотов, ВС Восточного производства, в том числе у командно-летного состава и летно-инструкторского состава (пилотов) допускается выполнять:

а) лицами командно-летного состава - штурманами, не зависимо от класса квалификации проверяемого;

б) лицами командно-летного состава - пилотами, ВС 3,4 класса и вертолетов при наличии у них соответствующего допуска, полученного согласно требованиям пунктов 191,192 настоящих Правил и квалификации, не ниже класса проверяемого.

189.Проверку техники самолетовождения у пилотов ВС Западного производства, выполняют лица командно-летного состава и летно-инструкторского состава (CHECK CAPTAIN) в процессе выполнения летной проверки (LINE CHECK) в рейсовых условиях.

190.Должностные лица командно-летного состава и летно-инструкторский состав – штурманы, включенные в состав экипажа в качестве проверяющих для проверки техники самолетовождения, провозки или тренировки, подчиняются непосредственно командиру воздушного судна и несут ответственность за:

а) качество предполетной подготовки экипажа;

б) точность самолетовождения и правильность эксплуатации бортового навигационного оборудования;

в) сохранение экипажем ориентировки в полете и соблюдение установленного порядка использования воздушного пространства;

г) правильность определения соответствия уровня профессиональной подготовки и навыков проверяемого штурмана (пилота) установленным требованиям настоящих Правил;

д) объективность выставляемых оценок и выводов.

191. Командно-летный состав – пилоты ВС 3 класса допускаются к выполнению проверки техники самолетовождения у лиц КЛС, летно-инструкторского и летного состава (пилотов) после прохождения:

а) проверки теоретических знаний по вопросам воздушной навигации штурманом, занимающим должность от старшего штурмана летного отряда и выше;

б) проверки в полете практических навыков самолетовождения должностным лицом от штурмана АЭ и выше.

192. Командно-летный состав – пилоты ВС 4 класса и вертолетов допускаются к выполнению проверки техники самолетовождения у лиц командно-летного состава, летно-инструкторского и летного состава (пилотов) после прохождения:

а) проверки теоретических знаний по вопросам воздушной навигации штурманом, занимающим должность от старшего штурмана летного отряда и выше;

б) проверки в полете практических навыков самолетовождения вышестоящим должностным лицом командно-летного состава, штурманом или пилотом, имеющим допуск к проверке техники самолетовождения.

193. Проверка теоретических знаний согласно пунктам 191 и 192 проводится при первоначальном получении допуска к проверке техники самолетовождения, о чем в летной книжке специалиста, делается запись: «Уровень теоретических знаний по вопросам воздушной навигации соответствует получению допуска к проверке техники самолетовождения у пилотов на ВС ...» (должность, роспись, фамилия проверяющего).

194. По результатам проверки в полете практических навыков техники самолетовождения, согласно пунктам 191 и 192 в летной книжке специалиста, в разделе «Летные проверки и тренировки», оформляется соответствующий допуск: «Допущен к выполнению проверок техники самолетовождения у пилотов на ВС типа...». Данный допуск подтверждается при очередной проверке техники самолетовождения.

195. Разрешается проверяющему (штурману) совмещать проверку техники самолетовождения у штурмана и одного из пилотов, находящихся вместе в одной пилотской кабине (на одной палубе).

196. Разрешается проверять технику самолетовождения у пилота штурманом одновременно с проверкой его техники пилотирования (проверяющим пилотом) с соблюдением пункта 268 настоящих Правил.

197. Не разрешается проверка техники самолетовождения у пилотов старшим специалистом штурманом, выполняющим согласно заданию на полет обязанности штурмана воздушного судна.

198. Проверка техники самолетовождения у кандидатов на присвоение 1 класса проводится членами ВКК или командно-летным составом летных подразделений от старшего штурмана летного отряда и выше по разрешению Председателя ВКК Госавианадзора.

199. На ВС 4 класса и вертолетах разрешается выполнять проверку техники самолетовождения у командиров кандидатов на присвоение:

а) 1 го класса – командно-летным составом - пилотами членами ВКК по согласованию с Госавианадзором, при наличии у них соответствующего допуска;

б) 2 го класса – командно-летным составом - пилотами (от командира летного отряда и выше) при наличии у них соответствующего допуска.

V. Формирование экипажей воздушных судов

200. Порядок формирования экипажей ВС устанавливается эксплуатантом и включается в РПП авиакомпании. Количественный состав экипажа в зависимости от цели и задачи определяется РЛЭ типа ВС.

201. В случае привлечения для полетов экипажей ВС (или отдельных членов экипажа) по договору из других авиакомпаний, допуск их к полетам осуществляется приказом командира летного отряда после проведения предварительной подготовки и проверки знаний РЛЭ ВС и Инструкции по взаимодействию и технологии работы членов экипажа ВС с оформлением результатов проверки в листе оценок.

202. Командир ВС считается главным и ответственным лицом за качество подготовки к полету, дисциплину, организацию работы членов своего экипажа и успешное выполнение полетного задания.

VI. Допуск летного состава к полетам

§1. Основные требования

203. Допуск летного состава к самостоятельным полетам осуществляется в соответствии с утвержденными программами (ППЛС).

204.Первоначальный допуск лиц командно-летного, инструкторского, летного состава к самостоятельным полетам, а также к видам авиационных работ осуществляется после их тренировки и проверки согласно программам подготовки (ППЛС) по типам ВС.

205.Основанием для допуска к самостоятельным полетам являются выводы инструктора (тренирующего), а также заключение старшего командира, производившего контрольно-проверочный полет.

206.Тренировку командно-летного, инструкторского, летного состава и бортоператоров осуществляют лица командно-летного и инструкторского состава, имеющие допуск к инструкторской работе на соответствующем типе ВС.

207.Лица командно-летного состава авиапредприятий (авиакомпаний) могут быть допущены к выполнению полетов на воздушных судах не более трех типов.

208.Лица инструкторского состава, командиры и члены экипажей ВС авиапредприятий (авиакомпаний) могут быть допущены к выполнению полетов на воздушных судах не более двух типов.

209.Выполнение полетов на двух типах ВС разрешается:

а) в качестве КВС - при самостоятельном налете не менее 200 часов на новом типе ВС и не менее 1000 часов на другом (ранее освоенном) типе ВС (для ВС Боинг-767-300ER и Боинг-757-200ER в соответствии с ППЛС);

б) в качестве второго пилота, бортиженера (бортмеханика) - при налете не менее 200 часов на каждом типе ВС (для пилотов ВС Боинг-767-300ER и Боинг-757-200ER в соответствии с ППЛС);

в) в качестве штурмана, бортрадиста, бортоператора - без ограничений по налету часов на каждом типе ВС.

210.Авиационный персонал, указанный в пунктах 207 и 208 может быть допущен к выполнению полетов на нескольких типах ВС соответственно при условии, если типы ВС отличаются не более чем на один класс и не имеют различий по условиям индикаций приборного оборудования (инструментальная или дисплейная).

211.Командно-летный, инструкторский, летный состав и бортоператоры могут быть допущены к самостоятельному выполнению задания на полет в составе экипажа ВС при условии:

а) наличия у них действующего летного свидетельства;

- б) наличия допуска к самостоятельной работе по специальности на воздушном судне, указанном в задании на полет;
- в) соблюдения режима и продолжительности предполетного отдыха;
- г) соблюдения нормативов по рабочему времени;
- д) соблюдения сроков календарной проверки по специальности;
- е) соблюдение сроков прохождения медицинского освидетельствования во ВЛЭК и осмотра у врача летного отряда;
- ж) наличия допуска к инструкторской работе на данном типе ВС (для проверяющих);
- з) наличия допуска к выполнению специальных авиационных работ, определенных в задании на полет;
- и) соблюдения сроков прохождения аварийно-спасательной подготовки на данном типе ВС (наличие сертификата);
- к) соблюдения сроков прохождения тренировок на КТС (FFS);
- л) соблюдения сроков и условий прохождения предварительной подготовки;
- м) провозки по трассам и на аэродромы (в соответствии с заданием на полет) согласно требований настоящих Правил (для пилотов и штурманов);
- н) наличия необходимого количества заходов и посадок (полетов по маршруту) в СМУ, а также выполнения минимального количества посадок (для командиров ВС и вторых пилотов) указанных в пункте 136 настоящих Правил;
- о) изучения материалов и указаний на разборах и профессиональной учебе (в случае отсутствия при их проведении);
- п) выполнения выданных индивидуальных заданий;
- р) изучения поступивших документов и информации по безопасности полетов.

212. При несоблюдении требований по заходам для подтверждения присвоенного минимума командир ВС (экипаж) может быть допущен к самостоятельным полетам по минимуму на одну ступень выше.

213. Планирование допусков к самостоятельным полетам и видам авиационных работ осуществляется в план - графике тренировок и проверок летного состава и учитывается при составлении месячных и суточных планов.

214. Учет подготовки на допуск к самостоятельным полетам, видам авиационных работ, ночным полетам, при понижении минимума погоды оформляется в задании на тренировку. Допуск оформляется в соответствии с требованиями ППЛС.

215. Подтверждение допуска к полетам на данном типе ВС или виду авиационных работ оформляется в задании на тренировку и летной книжке в разделе “летные проверки”. Записи выполняются в соответствии с образцами в ППЛС.

216. Допуск к полетам по времени суток и видам шасси на самолетах 4-го класса и вертолетах осуществляется в соответствии с программами подготовки летного состава на этих типах ВС.

217. Допуск авиаспециалистов к инструкторской работе на конкретном типе ВС осуществляется в соответствии с требованиями ППЛС.

Квалификационная отметка о допуске инструктора к первоначальной подготовке и тренировке летного состава оформляется в ВКК Госавианадзора.

218. Ответственность за правильность оформления и соблюдение условий допуска к полетам возлагается:

а) на командира летного отряда - за CHECK-CAPTAIN, за командиров авиационных эскадрилий, их заместителей и старших специалистов летного отряда (службы);

б) на командиров авиационных эскадрилий - за командиров звеньев и старших специалистов АЭ (за командиров ВС при беззвеньевой структуре);

в) на командиров звеньев (штатных пилотов - инструкторов при безэскадрильной структуре) - за командиров ВС;

г) на старших специалистов летного отряда (службы) - за членов экипажа (по специальности);

д) на командиров ВС - за членов экипажей.

219. Контроль за соблюдением условий допуска ведется авиаспециалистами, осуществляющими месячное и суточное планирование полетов.

§ 2. Проверка на допуск летного состава к полетам

220. Проверка на допуск летного состава к полетам производится:

а) перед первым самостоятельным полетом на ВС вновь освоенного типа;

б) перед первым самостоятельным полетом (по видам авиационных работ);

в) перед полетами в других более сложных метеоусловиях и времени суток;

г) перед полетами с использованием нового установленного на ВС оборудования и систем, которые ранее не применялись;

д) при присвоении (повышении) и подтверждении класса;

е) при продлении календарного срока действия летной проверки.

221.Проверки на подтверждение допуска к полетам могут осуществляться также по отдельным указаниям Госавианадзора, авиапредприятий (авиакомпаний).

222.Проверки на допуск к полетам на ВС вновь освоенного типа, к самостоятельным полетам по видам авиационных работ, на подтверждение и присвоение минимума производятся в соответствии с ППЛС типа ВС.

223.Летные проверки выполняются лицами командно-летного и инструкторского состава согласно ППЛС.

224.Проверку техники пилотирования у второго пилота может выполнять в составе закрепленного экипажа командир ВС, если он:

- а) имеет допуск к полетам по предельному минимуму на данном типе ВС;
- б) прошел методическую подготовку и допущен приказом командира летного отряда к данному виду проверки.

225.При полетах КЛС, инструкторского, летного состава и бортоператоров на нескольких типах ВС, летные проверки в календарные сроки, предусмотренные пунктом 172 настоящих Правил, проводятся:

- а) у пилотов - техника пилотирования на каждом типе ВС, а техника самолетовождения - на ВС высшего типа (одном из равнозначных по классу типов ВС);
- б) у других членов экипажа - практическая работа по специальности на каждом типе ВС.

226.Пилоты и штурманы, прибывшие из летных училищ или других авиакомпаний и ведомств до начала самостоятельных полетов должны пройти проверку:

- а) техники пилотирования и самолетовождения (для пилотов);
- б) техники самолетовождения (для штурманов).

227.Проверка старшего бортоператора летного отряда по разрешению командира летного отряда проводится бортоператором - инструктором того же летного отряда или старшим бортинженером летного отряда.

§3.Провозка на аэродромы, по трассам, местным и международным авиалиниям

228.Допуск командиров и штурманов ВС к самостоятельным полетам на аэродромы, по маршрутам между пунктами вылета и назначения осуществляется после провозки:

- 1) на аэродромы:
 - а) горные – не менее двух раз;
 - б) не горные – не менее одного раза.

2) по маршруту между пунктами вылета и назначения:

а) при полетах ВС 1, 2, 3 класса – не менее одного раза;

б) при полетах над горной местностью ВС 4 класса и вертолетов – не менее двух раз;

в) при полетах над не горной местностью ВС 4 класса и вертолетов – не менее одного раза.

3) в воздушном пространстве MNPS и над Северной Атлантикой:

а) для членов экипажей ВС Восточного производства – не менее двух раз;

б) для членов экипажей ВС Западного производства – не менее одного раза.

229. Разрешается совмещение провозок предусмотренных пунктом 228 настоящих Правил.

230. Провозка производится в направлении туда и обратно.

231. Допуск вторых пилотов ВС Западного производства и бортрадистов ВС Восточного производства к полетам в воздушном пространстве MNPS и над Северной Атлантикой осуществляется после провозки в соответствии с пунктом 228 настоящих Правил.

232. Провозка производится лицами командно-летного состава или штатными инструкторами соответствующей специальности (пилот-пилота, штурман-штурмана).

233. На ВС западного производства допускается выполнение провозок по маршрутам между пунктами вылета и назначения и на аэродромы, за исключением воздушного пространства MNPS и над Северной Атлантикой, должностными лицами командно-летного состава (имеющим допуск к полетам в качестве штурмана-инструктора на ВС данного типа) от старшего штурмана летного отряда и выше:

а) командиров ВС, имеющих допуск к полетам по минимуму CAT-II-III;

б) командиров ВС, имеющих допуск к полетам по минимуму CAT-I за исключением специальных и горных аэродромов установленных авиакомпаниями.

234. На ВС Ил-114-100 допускается выполнение провозок командиров ВС по маршрутам между пунктами вылета и назначения и на аэродромы, должностными лицами командно-летного состава (имеющим допуск к полетам в качестве штурмана-инструктора на ВС данного типа) от старшего штурмана летного отряда и выше.

235. К выполнению провозок членов экипажей ВС в воздушном пространстве MNPS и над Северной Атлантикой, допускаются лица командно-летного состава или штатные инструкторы, прошедшие подготовку в соответствии с требованиями § 3 Главы XIII настоящих Правил и имеющие действующую провозку.

236. Решение о допуске к самостоятельным полетам без провозок на аэродромы, а также по маршрутам, между пунктами вылета и назначения, командир летного отряда (шеф-пилот) может принять в зависимости от подготовленности пилота или штурмана при следующих условиях:

1) на не горные аэродромы и по маршрутам между пунктами вылета и назначения в пределах стран СНГ, если:

а) командир ВС – пилот первого класса квалификации;
б) командир ВС – не зависимо от класса квалификации, допущенный к внетрассовым полетам с посадками на площадки, подобранные с воздуха;

в) штурман ВС – штурман первого класса квалификации;

2) на аэродромы, по маршрутам между пунктами вылета и назначения если:

а) командир или штурман ВС не ниже второго класса квалификации, имеющие допуск к инструкторской работе на ВС данного типа (за исключением полетов в воздушном пространстве MNPS и над Северной Атлантикой);

б) командир или штурман ВС за истекшие 36 месяцев выполняли полеты на данные аэродромы, по маршрутам между пунктами вылета и назначения в соответствии с требованиями пункта 228 настоящих Правил на ВС того же класса (пилот в качестве КВС) или КВС и штурман в качестве стажеров на ВС данного типа.

237. Эксплуатант может разработать и внести в РПП список специальных аэропортов и маршрутов, выполнение провозок на которые обязательно для всех командиров ВС и штурманов не зависимо от класса их квалификации, занимаемой должности и опыта работы на данном типе ВС.

238. Командиры ВС Западного производства и Ил-114-100 могут получить допуск к самостоятельным полетам на аэродромы, после прохождения соответствующей тренировки на FFS/ИТР/КТС Ил-114-100. При этом КВС должен выполнить не менее 3-х вылетов и 3-х заходов на посадку на данный аэродром, а тренажер должен быть сертифицирован для тренировок на данном аэродроме. Полученный допуск оформляется в летной книжке командира ВС, в разделе «Допуск к полетам на аэродромы и по трассам» с припиской: «FFS/ИТР/КТС».

239. Командно-летный состав и штатные инструкторы (пилоты, штурманы) допускаются к самостоятельным полетам без провозок, а также к выполнению провозок в соответствии с пунктами 232, 233, 234 на аэродромы и по маршрутам между пунктами вылета и назначения, где ранее ими полеты не выполнялись (за исключением воздушного пространства MNPS и над Северной Атлантикой).

240.Провозка на горные аэродромы, по маршрутам между пунктами вылета и назначения над горной местностью, в том числе за пределами СНГ (за исключением воздушного пространства MNPS и над Северной Атлантикой), действительна в течение 36 месяцев от даты ее выполнения или от даты предшествующего полета (после получения провозки).

241.Провозка в воздушном пространстве MNPS и над Северной Атлантикой действительна в течение 24 месяцев от даты ее выполнения или от даты, предшествующего полета (после получения провозки).

242.Запись о выполненной провозке делается в летной книжке специалиста, лицом, выполнившим провозку. Наличие провозки, а также дата предшествующего полета, дающего право в соответствии с требованиями пунктов 240 настоящих Правил на ее пролонгирование, учитываются в графике.

243.В случае, если срок провозки истек, то выполняется повторная провозка в соответствии с пунктом 228 настоящих Правил, с записью в летную книжку.

244.Контроль и ответственность за планирование в полет КВС, штурманов и бортрадистов, с учетом их провозок (в том числе с учетом даты выполнения полетов за предшествующий/ истекший период), возлагается на командно-летный состав летного подразделения, по специальности соответственно (пилоты, штурманы, бортрадисты).

245.В отдельных случаях, когда экипаж ВС направляется для работы в отрыве от базы (в том числе и за границу) и нет возможности включить в его состав лиц, имеющих право на провозку, после проведения с экипажем предварительной подготовки в полном объеме, разрешается выполнение перелета к месту работы и полеты там – без провозок, о чем командиром летного отряда (шеф-пилотом) делается соответствующая запись в книге учета предварительных подготовок в разделе (Служебные отметки) задания на полет.

§4. Допуск после перерыва в летной работе (полетах)

246.Допуск к полетам лиц командно-летного, инструкторского и летного состава после перерыва в летной работе (в полетах) осуществляется при условии прохождения ими процедур, которые определяются в зависимости от длительности перерыва, стажа (опыта) полетов на данном типе ВС и профессиональной подготовки специалиста.

247.Допуск к полетам после перерыва в летной работе (полетах) от 30 до 60 дней осуществляется после:

а) изучения за этот период материалов профессиональной учебы и разборов, а также поступивших документов и информации по безопасности полетов, с контролем качества усвоения;

б) предварительной подготовки.

Необходимость тренажерной и (или) летной тренировки (проверки) авиаспециалиста определяет летный командир (начальник), непосредственно отвечающий за профессиональную подготовку данного специалиста.

Подготовка оформляется в журнале профессиональной и предварительной подготовки, задании на тренировку.

248. Допуск к полетам после перерыва в летной работе (полетах) от 60 до 90 дней осуществляется после:

а) изучения за этот период материалов профессиональной учебы и разборов, а также поступивших документов и информации по безопасности полетов, с контролем качества усвоения;

б) предварительной подготовки;

в) тренировки на КТС в объеме ежеквартальной программы (заходов в СМУ);

г) летной тренировки в аэродромных условиях (не менее трех заходов, двух посадок, одна из них ночью) или в производственных полетах (не менее двух посадок, одна из них ночью)- для командиров ВС всех типов и вторых пилотов ВС Западного производства и Ил-114-100. Для других специалистов (второй пилот ВС Восточного производства, штурман, бортинженер, бортмеханик, бортрадист) необходимость летной тренировки определяет летный командир (начальник), непосредственно отвечающий за профессиональную подготовку данного специалиста. (На ВС Ан-2 тренировочные полеты ночью после перерыва не выполняются). После перерыва в полетах на авиационно-химических работах выполняется 5 полетов в производственных условиях под контролем КЛС.

Подготовка оформляется в журналах профессиональной, предварительной подготовки, задания на тренировку. Если летная тренировка совпала по календарному сроку с летной проверкой, то при положительных результатах летная тренировка может быть зачтена и оформлена как летная проверка с записью в летную книжку.

249. Допуск к полетам после перерыва в летной работе (полетах) от 90 дней до одного года осуществляется после:

а) изучения за этот период материалов профессиональной учебы и разборов, а также поступивших документов и информации по безопасности полетов, с контролем качества усвоения;

б) самостоятельной подготовки (повторения) практической аэродинамики и РЛЭ ВС (СВТ - для летного персонала ВС Западного производства);

в) изучения изменений конструкции и летной эксплуатации ВС под руководством старших специалистов;

г) сезонной подготовки;

д) предварительной подготовки;

е) проверки на тренажере FFS в объеме SIM CHECK с заходом по CAT II-III или по ранее присвоенному минимуму - для пилотов ВС Западного производства, проверки на КТС Ил-114-100 в объеме тренажерной проверки с заходом по CAT I или по ранее присвоенному минимуму - для пилотов Ил-114-100;

ж) тренировки на КТС в объеме ежеквартальной программы с заходами при метеоусловиях, соответствующих присвоенному минимуму командира ВС (для летного персонала ВС Восточного производства);

з) летной тренировки в аэродромных условиях (не менее шести заходов и четырех посадок в СМУ, две их них ночью) или в производственных полетах (не менее четырех посадок в СМУ, две их них ночью) - для командиров ВС восточного производства, для вторых пилотов - двух полетов (один их них ночью). Для других членов экипажа (штурмана, бортинженера, бортмеханика, бортрадиста) - не менее двух посадок с инструктором по специальности независимо от времени суток. (На ВС Ан-2 тренировочные полеты ночью после перерыва не выполняются). После перерыва в полетах на авиационно-химических работах выполняется 5 полетов в производственных условиях под контролем КЛС.

и) летной проверки в рейсовых условиях (LINE CHECK) на самолетах Западного производства и Ил-114-100 в объеме не менее – для КВС (СРТ) четырех полетов, для вторых пилотов – двух полетов.

В случае отсутствия сложных метеоусловий, разрешается выполнять заходы с использованием шторок СИВ, ССПП, а также за штатной непрозрачной шторкой до высоты равной ВПР+30м на грузовых и пассажирских самолетах при отсутствии пассажиров на борту ВС, а с пассажирами на борту – не ниже, чем 200 метров по специальной «Методике», разработанной эксплуатантом и утвержденной в Госавианадзоре.

Подготовка оформляется в журналах профессиональной, предварительной подготовки, задания на тренировку. Если летная тренировка совпала по календарному сроку с летной проверкой, то при положительных результатах летная тренировка может быть зачтена и оформлена как летная проверка с записью в летную книжку.

250. Летная тренировка (проверка) пилотов, имеющих допуск к инструкторским полетам на данном типе ВС, проводится в том же объеме, при этом не менее одного полета выполняется с правого пилотского сиденья. Дополнительно оценивается знание и применение методики летного обучения.

251. Допуск к полетам после перерыва в летной работе (полетах) от одного года до пяти лет осуществляется после:

- а) учебы на курсах повышения квалификации в УЦ (УТЦ);
- б) тренировки на КТС (FFS) в объеме ППЛС при вводе в строй;
- в) сезонной подготовки;
- г) летной тренировки в производственных полетах в объеме не менее 50% от количества трассовых полетов Программы ввода в строй согласно ППЛС с закрепленным инструктором, а для других специалистов (второй пилот, штурман, бортиженер, бортрадист) - тренировки в аэродромных или производственных условиях в объеме не менее шести полетов (посадок);
- д) летной проверки в производственных полетах согласно ППЛС;
- е) подтверждения класса квалификации в МКК (КК) авиакомпании и ВКК Госавианадзора. (При перерыве в полетах на данном типе ВС, если летная работа на другом типе ВС не прерывалась - подтверждение класса квалификации не требуется).
- ж) оформление документации:
 - 1) свидетельство об окончании курсов повышения квалификации в УЦ (УТЦ);
 - 2) летная тренировка, тренировка и проверка на тренажере согласно ППЛС оформляются в задании на тренировку;
 - 3) сезонная подготовка оформляется в задании на тренировку и в журнале профессиональной учебы;
 - 4) результаты летной проверки оформляются в задании на тренировку и летной книжке;
 - 5) подтверждение класса квалификации оформляется в Представлении на подтверждение квалификации;
 - 6) допуск к полетам оформляется приказом командира ЛО.

252. Если специалист освобождался от летной работы приказом руководителя авиапредприятия (авиакомпания), то независимо от срока перерыва оформляются:

а) рапорт специалиста на имя руководителя авиапредприятия (авиакомпания) с ходатайством командира летного подразделения

б) представление о назначении на должность;

в) представление на подтверждение квалификации.

Материалы представляются в КК (МКК) авиакомпании.

При положительном решении вопроса и издании приказа руководителя авиапредприятия (авиакомпания) о восстановлении специалиста на летной работе допуск его к полетам оформляется в соответствии с пунктами 248, 249, 251 настоящих Правил в зависимости от перерыва в летной работе (полетах).

253. При перерыве в полетах более пяти лет на другом типе ВС (если летная работа не прерывалась) восстановление допуска специалистов летного и бортоператоров к полетам на этом типе ВС производится после КПК в УЦ (УТЦ) и ввода в строй согласно ППЛС в полном объеме.

При перерыве в летной работе более пяти лет специалисты летного и обслуживающего персонала (пилоты, штурманы, бортинженеры, бортмеханики, бортрадисты, бортоператоры) теряют право на восстановление допуска к полетам. Вопрос об использовании таких специалистов на летной работе может решаться по согласованию с ВКК Госавианадзора с соблюдением предъявляемых требований по возрасту.

254. Командно-летному и инструкторскому составу, выполняющему полеты на нескольких типах ВС, при перерыве в летной работе или полетах на ВС более высокого класса, допуск к полетам на этом типе ВС осуществляется в соответствии с пунктами 247, 248, 249, 251 настоящих Правил в зависимости от перерыва. При перерыве в полетах на других (равнозначных и ниже по классу) ВС:

а) от 60 до 90 дней - перед продолжением полетов необходимо пройти самостоятельную подготовку по изучению дополнений и изменений в правилах летной эксплуатации данного типа ВС;

б) от 90 дней до одного года - допуск к полетам осуществляется в соответствии с пунктом 248 настоящих Правил;

в) от одного года до пяти лет - согласно пункту 249 настоящих Правил.

255. При перерыве в полетах по видам авиационных работ более двенадцати месяцев утрачиваются допуски летного состава к данным видам авиационных работ (полетам), восстановление допусков осуществляется в соответствии с ППЛС, применительно к конкретному типу ВС.

256. Допуск к полетам бортоператоров грузовых ВС при перерыве в летной работе (полетах) осуществляется:

1) при перерыве от 60 до 90 дней после самостоятельной проработки материалов профессиональной учебы и разборов, а также поступивших за этот период документов и информации по безопасности полетов с контролем качества усвоения.

Подготовка отражается в соответствующих журналах.

2) При перерыве от 90 дней до одного года после:

а) самостоятельной проработки РЛЭ ВС, Инструкции по технологии работы, материалов профессиональной учебы и разборов, а также поступивших за этот период документов и информации по безопасности полетов с контролем качества усвоения;

б) сезонной подготовки;

в) предварительной подготовки;

г) тренажа в грузовой кабине ВС;

д) проверки практической работы в рейсовых условиях с двумя полными циклами «загрузка-выгрузка».

Подготовка отражается в соответствующих журналах, задании на тренировку и в летной книжке бортоператора.

3) При перерыве от одного года до пяти лет после:

а) учебы на КПК в УЦ (УТЦ);

б) тренажа в грузовой кабине ВС;

в) сезонной подготовки;

г) тренировки в рейсовых условиях в объеме до 50 процентов программы ввода в строй согласно ППЛС с закрепленным инструктором;

д) проверки практической работы в рейсовых условиях.

Подготовка отражается в соответствующих журналах, задании на тренировку и в летной книжке бортоператора. Допуск к полетам оформляется приказом командира ЛО.

257. Для командно-летного состава и инструкторского состава при перерыве в летной работе (полетах на конкретном типе ВС) более одного года теряется допуск к инструкторской работе на этом типе ВС. Для его восстановления требуется: наземная, тренажерная подготовка и контрольно-проверочные полеты согласно ППЛС (раздел «Подготовка к инструкторской работе» программы для соответствующего специалиста).

Командно-летному, инструкторскому и летному составу, имеющему единый допуск к полетам на ВС Боинг-767-300ER и Боинг-757-200ER, при перерыве в полетах на одном из этих типов ВС, единый допуск к полетам восстанавливается согласно ППЛС.

VII.Предварительная подготовка

258.Каждому полету должна предшествовать тщательная подготовка экипажа.

Все лица, входящие в состав экипажа, независимо от занимаемой должности и опыта работы, обязаны пройти подготовку и проверку готовности к полету в соответствии с требованиями «Правил полетов гражданской и экспериментальной авиации в воздушном пространстве Республики Узбекистан» (АП РУз-91) (рег. №1723 от 29.09.2007г.) и настоящих Правил.

259.Предварительная подготовка - основной вид подготовки, в процессе которой проводится изучение материалов, подготовка документов, отработка практических действий для предстоящего полета (полетов) и контроль готовности экипажа.

260.Порядок проведения и содержание предварительной подготовки разрабатывается эксплуатантом и включается в РПП авиакомпании.

VIII.Полеты с проверяющим в составе экипажа

§1.Основные требования

261.Полеты проверяющих в составе экипажей выполняются в соответствии с утвержденными планами полетов командно-летного состава и инструкторского состава и по заданиям вышестоящих командиров (начальников). Цель проверки (тренировки) записывается в задании на полет.

262.Требования к проверяющему, порядок включения проверяющего в состав экипажа, ответственность, права и обязанности, а также порядок взаимодействия с членами экипажа при выполнении полетов устанавливаются эксплуатантом, и включается в РПП авиакомпании.

263.Порядок взаимодействия проверяющего (тренирующего) с членами экипажа при выполнении учебных и тренировочных полетов в аэродромных условиях дополнительно устанавливается КУЛПом, ПУЛПом, ППЛС и другими программами, утвержденными Госавианадзором.

264.При организации и проведении тренировочных полетов тренирующим может быть лицо командно-летного или инструкторского состава, занимающее должность ниже по отношению к тренируемому. К тренирующему предъявляются те же требования, что и к проверяющему.

265. По разрешению начальника Госавианадзора проверяющим может быть назначено лицо командно-летного или инструкторского состава, занимающее должность ниже по отношению к проверяемому. При оформлении результатов проверки в летной книжке делается ссылка на данное разрешение.

266. Проверяющему при выполнении производственных полетов запрещается имитировать аварийную обстановку или отказы в работе систем, оборудования и приборов.

267. Лицо командно-летного, инструкторского состава для включения в состав экипажа в качестве проверяющего должно иметь:

- а) действующее летное свидетельство специалиста гражданской авиации;
- б) допуск к инструкторской работе на ВС данного типа;
- в) допуск к выполнению данного вида работ на ВС данного типа;
- г) класс специалиста, не ниже класса проверяемого;
- д) личный минимум ниже минимума проверяемого КВС (при проверке на понижение минимума), ниже или равный минимуму проверяемого КВС (при любых других видах проверок);
- е) предполетный отдых в соответствии с требованиями РПП авиакомпании.

268. В состав летного экипажа, выполняющего производственный или методический полет, разрешается включать одного проверяющего и одного инструктора с одним стажером из лиц летного состава. При производственной необходимости по разрешению начальника Госавианадзора в состав экипажа ВС могут быть включены два разных по специальности проверяющих из лиц командно-летного состава эксплуатанта.

269. Лицам командно-летного и инструкторского состава эксплуатанта, пересеживаться из одного экипажа в другой, при выполнении задания на полет без разрешения вышестоящих командиров (начальников) запрещается.

270. Право самостоятельного включения в состав экипажа при выполнении полетов на местных воздушных линиях Республики Узбекистан с соблюдением требований пунктов 267, 268 настоящих Правил предоставляется:

- а) командно-летному составу Госавианадзора - во все экипажи ВС ГА Республики Узбекистан;
- б) командно-летному составу эксплуатанта - в экипажи, находящиеся в прямом подчинении.

§2. Полеты летно-инспекторского и инспекторского состава Госавианадзора

271. Летная деятельность летно-инспекторского состава Госавианадзора регламентируется нормативными документами Государственной инспекции Республики Узбекистан по надзору за безопасностью полетов и настоящими Правилами.

272. Выполнение полетов летно-инспекторского состава Госавианадзора в составе экипажей ВС эксплуатанта предусматривают:

- а) выполнение процедур эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора;
- б) квалификационные проверки командно-летного, летного и обслуживающего персонала эксплуатанта;
- в) выполнение специальных полетов и видов работ - облеты, перегонки ВС, провозки экипажей и т.д.;
- г) самостоятельные полеты с целью поддержания и совершенствования навыков в управлении ВС и эксплуатации его систем в различных условиях полета.

273. Полеты летно-инспекторского состава Госавианадзора в составе экипажей ВС эксплуатанта выполняются на основании планов-графиков утвержденных начальником Госавианадзора. По заданиям руководства Госавианадзора летно-инспекторский состав Госавианадзора может быть включен в полетное задание экипажей ВС эксплуатанта дополнительно к ранее утвержденному плану-графику.

274. Летно-инспекторский состав Госавианадзора включается в состав экипажа ВС эксплуатанта независимо от наличия проверяющих из числа лиц командно-летного состава эксплуатанта.

Запись летно-инспекторского состава Госавианадзора производится в задание на полет в графу «летный состав» с указанием должности, фамилии, инициалов. Цель проверки записывается в задание на полет.

275. Полеты летно-инспекторского состава Госавианадзора в качестве проверяющего:

- а) включенный в состав экипажа проверяющий из лиц летно-инспекторского состава Госавианадзора выбирает по своему усмотрению место для наблюдения за работой экипажа (не занимая рабочего места членов экипажа, за исключением выполнения самостоятельных тренировочных полетов);

б) проверяющий контролирует выполнение полета экипажа: качество предполетной подготовки, выполнение установленных схем руления, выхода из района аэродрома взлета, полет по маршруту, качество предпосадочной подготовки, выдерживание схем снижения и захода на посадку, качество техники пилотирования, практической работы, взаимодействия и технологии работ;

в) проверяющий может давать указания, связанные с управлением воздушным судном, при этом несет ответственность за обоснованность данных указаний (команд) и принятого им решения по обеспечению безопасности полета;

г) включенный в состав экипажа проверяющий из лиц летно-инспекторского состава Госавианадзора, по специальности (кроме пилота) подчиняется командиру ВС и несет ответственность за выполнение экипажем работы и обеспечение безопасности полета по своей специальности.

276. Летно-инспекторский состав Госавианадзора при включении его в состав экипажа эксплуатанта должен соблюдать требования пункта 267 настоящих Правил.

277. Для поддержания летной квалификации и совершенствования навыков в управлении ВС и эксплуатации его систем в различных условиях лица летно-инспекторского состава Госавианадзора всех специальностей должны соблюдать требования пункта 136 настоящих Правил. Включенный в состав экипажа эксплуатанта в качестве проверяющего, летно-инспекторский состав Госавианадзора при выполнении производственных полетов может занять с целью самостоятельной тренировки место командира ВС или второго пилота в кабине экипажа (для пилотов), при этом на другом кресле пилотов соответственно должно находиться лицо командно-летного (инструкторского) состава эксплуатанта. В этом случае к командно-летному (инструкторскому) составу эксплуатанта предъявляются те же требования, что и к проверяющему, который несет персональную ответственность за безопасный исход полета, независимо от того, управляет ли он сам воздушным судном, или передал управление тренируемому пилоту.

Запись о выполнении самостоятельной тренировки (с указанием, с какого кресла пилотов) и налете летно-инспекторский состав производит в левом верхнем углу отчета о рейсе и заверяет личной подписью.

278. С целью контроля за соблюдением эксплуатантом установленных государством правил и норм, обеспечивающих безопасность полетов ВС Госавианадзором проводятся инспекции летной эксплуатации на маршрутах, по которым выполняются полеты эксплуатантом. Для наблюдения за работой членов

экипажа в кабине пилотов и пассажирском салоне (грузовой кабине) в задании на полет в состав экипажа ВС может быть включен наблюдающий из Госавианадзора.

279. Инспектор Госавианадзора, включаемый в задание на полет экипажа воздушного судна эксплуатанта в качестве наблюдающего, должен иметь:

- а) действующее удостоверение инспектора Госавианадзора;
- б) утвержденный месячный план-график полетов или письменное задание от руководства Госавианадзора на проведение инспекции;
- в) предполетный отдых в соответствии с требованиями, установленными для членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Республики Узбекистан.

280. Наблюдающий за работой членов экипажа подчиняется в полете командиру ВС, выбирает по своему усмотрению место для наблюдения за технологией работы экипажа (не занимая рабочего места членов экипажа), не мешает своим присутствием исполнению обязанностей членам летного экипажа и соблюдению бдительности в полете, не разделяет и не уменьшает при этом прямой ответственности командира воздушного судна и членов экипажа за обеспечение безопасности полета и соблюдение авиационных правил. О порядке выполнения инспекции на маршруте наблюдающий информирует членов экипажа на предполетной подготовке.

281. При выполнении инспекции инспектор Госавианадзора (эксперт эксплуатанта, которому делегированы полномочия инспектора Госавианадзора) руководствуется нормативными документами гражданской авиации Республики Узбекистан, настоящими Правилами.

282. По результатам проведенной инспекции, наблюдающий оформляет протокол инспекции на маршруте, подписывает его у командира ВС, если выявлены несоответствия или нарушения один экземпляр прикладывает к полетному заданию экипажа, второй экземпляр передает в ОСЛНОПП.

IX. Разбор полетов

§1. Основные требования

283. Разбор полетов является одной из основных форм повышения профессиональной подготовки летного состава, эффективности и качества работы экипажей ВС и летного подразделения.

284. Разбор полетов проводится в целях:

- а) оценки состояния безопасности, регулярности и экономической эффективности полетов;

- б) оценки работы каждого экипажа ВС и летного подразделения в целом;
- в) оценки взаимодействия экипажей и летного подразделения со службами, обеспечивающими полеты;
- г) совершенствования профессиональной подготовки членов экипажей ВС, инструкторского и командно-летного состава;
- д) обобщения и распространения передового опыта летной работы экипажей и летных подразделений;
- е) разработки мероприятий по профилактике авиационных происшествий, инцидентов;
- ж) совершенствования организаторской, воспитательной и методической работы инструкторского и командно-летного состава.

285. На разборе полетов должны решаться только те вопросы, которые непосредственно связаны с организацией летной работы и обеспечением безопасности полетов.

286. Разборы полетов, в зависимости от назначения и состава участников, подразделяются на:

- а) послеполетный разбор в экипаже;
- б) разбор полетов в подразделении: авиазвене, авиаэскадрилье, летном отряде (службе). В летном отряде проводятся разбор с командно-летным и инструкторским составом и общий разбор с экипажами, на который приглашаются представители служб обеспечивающих полеты, а также инструкторский состав тренажеров;
- в) внеплановый разбор с различными категориями работников подразделения (при необходимости). Внеплановый разбор проводится, как правило, в целях оперативного изучения обстоятельств и причин авиационного происшествия (инцидента) и выработки конкретных мероприятий, предупреждающих его повторение;
- г) методический (показательный) разбор. Методический (показательный) разбор проводится в целях повышения методической подготовки командно-летного и инструкторского состава подразделения.

§2. Организация разбора полетов

287. Разборы полетов проводятся в рекомендуемые сроки:

- а) послеполетный разбор в экипаже - после выполнения задания на полет, а для экипажей, выполняющих авиационные работы, - по окончании летного дня;
- б) в авиазвене, в авиаэскадрилье - не реже 1-го раза в месяц;

в) в летном отряде с командно-летным и инструкторским составом - не реже 1-го раза в месяц, общий разбор - 1 раз в месяц.

288. Внеплановые и методические (показательные) разборы проводятся по решению командира подразделения (службы) или по указанию вышестоящего начальника.

289. Разбор полетов в подразделении проводится, как правило, в летно-методическом классе, оборудование и оформление которого должно способствовать качественному и эффективному проведению разбора.

290. Место проведения разбора в авиазвене в период выполнения авиационных работ, исходя из условий базирования экипажей, определяет командир авиазвена.

291. Организует подготовку и проводит разбор полетов командир подразделения в соответствии с методическими рекомендациями по проведению разборов полетов в экипажах и летных подразделениях ГА, разработанными эксплуатантом и утвержденными руководителем авиакомпании.

292. Методический (показательный) разбор проводится вышестоящим командиром (начальником).

293. Содержание разбора полетов обязательно должно быть доведено до всего командно-летного, инструкторского и летного состава, отсутствовавшего на разборе.

Для этих целей содержание разбора записывается в специальном журнале (бланке), а также на аудио-видео технике (в подразделениях, где она имеется). Все материалы разбора должны быть сосредоточены в летно-методическом классе.

Х. Организация летной работы в экипаже

§1. Основные требования

294. Работа экипажа при выполнении задания на полет организуется командиром ВС в соответствии с требованиями «Правил полетов гражданской и экспериментальной авиации в воздушном пространстве Республики Узбекистан» (АП РУз-91) (рег. №1723 от 29.09.2007г.), настоящих Правил и других документов по обеспечению безопасности, регулярности полетов и культуры обслуживания пассажиров, разработанных эксплуатантом. Организация летной работы в экипаже включает:

- а) предполетную подготовку;
- б) организацию работы в процессе выполнения полета;
- в) послеполетные работы;
- г) послеполетные разборы.

§2.Предполетная подготовка

295.Каждому полету должна предшествовать предполетная подготовка. Предполетная подготовка организуется и проводится командиром ВС в соответствии с утвержденными в авиакомпании технологическими графиками предполетной подготовки, инструкциями по взаимодействию и технологиями работ членов экипажа типа ВС, Руководством по летной эксплуатации типа ВС и методическими рекомендациями разработанными эксплуатантом.

§ 3. Организация работы экипажа в процессе выполнения полета

296.КВС руководит всей деятельностью экипажа, обеспечивает дисциплину и порядок на воздушном судне, соблюдение правил полета и эксплуатации ВС.

297.КВС организует работу всех членов экипажа в полете в соответствии с требованиями «Правил полетов гражданской и экспериментальной авиации в воздушном пространстве Республики Узбекистан» (АП РУз-91) (рег. №1723 от 29.09.2007г.), РЛЭ, инструкции по взаимодействию и технологии работы экипажа, а также других руководящих документов по обеспечению безопасности, регулярности полетов и культуры обслуживания пассажиров разработанными эксплуатантом. Обеспечивает выполнение установленных правил визуальной и радиоосмотрительности, фразеологии радиообмена.

§ 4. Послеполетные работы экипажа

298.Порядок послеполетных работ экипажа устанавливается эксплуатантом в соответствии с требованиями Руководства по летной эксплуатации типа ВС, инструкциями по взаимодействию и технологиями работ членов экипажа типа ВС, а также другими руководящими документами по обеспечению безопасности и регулярности полетов.

§ 5. Послеполетный разбор в экипаже

299.Основной задачей послеполетного разбора является анализ выполненного полета (подготовка к полету, техника пилотирования, воздушная навигация,

эксплуатация ВС, взаимодействие между членами экипажа) и определение мер, предупреждающих отклонения и нарушения в последующих полетах.

300.Разбор полетов в экипаже проводит командир ВС. При наличии проверяющего в составе экипажа им дается оценка качества проведения разбора.

301.Послеполетный разбор в экипаже, как правило, проводится в кабине ВС после выполнения задания на полет (по окончании летного дня на авиационных работах). По решению командира ВС, послеполетный разбор может быть перенесен на следующий день и проводиться в методическом классе.

302.Послеполетный разбор проводится в порядке и объеме, определенными Методическими рекомендациями разработанными эксплуатантом.

XI.Контроль и анализ организации летной работы

§1.Основные требования.

303.Основной задачей контроля состояния летной работы является своевременное выявление недостатков и отклонений в ее организации и обеспечении в экипажах, подразделениях, в авиапредприятиях, в учебных заведениях, авиакомпаниях.

Контроль состояния летной работы должен быть систематическим, объективным, целенаправленным и осуществляется:

а) командно-летным составом летных подразделений, ЛМО УТЦ, инспекцией по безопасности полетов и дирекцией авиапредприятий (авиакомпаний);

б) командно-летным составом Госавианадзора.

304.Целью анализа организации летной работы является выявление причин, вызвавших или могущих вызвать отклонения в летной работе и снижение уровня безопасности полетов. Данные для ее анализа обеспечивают все виды контроля летной работы и материалы полетной информации, анализ которых осуществляется лицами командно-летного состава летных подразделений, авиапредприятий (авиакомпаний) и Госавианадзора.

305.Контролю и анализу подлежат:

а) планирование летной работы;

б) профессиональная подготовка летного состава;

в) формирование экипажей ВС;

г) допуск летного состава к полетам;

д) предварительные и предполетные подготовки экипажей;

е) проверки летного состава;

- ж) полеты с проверяющими в составе экипажа;
- з) разборы полетов;
- и) летно-методическая работа;
- к) летно-штабная документация.

§2. Контроль и анализ качества выполнения полетов по данным средств сбора полетной информации

306. Анализ выполненного полета с использованием данных средств сбора полетной информации проводится в целях выявления ошибок и отклонений в технике пилотирования и технологии работы экипажей на различных этапах полета, а также для установления причин, вызвавших эти ошибки или отклонения.

Он направлен на повышение уровня профессиональной подготовки летного состава и предупреждение авиационных происшествий.

307. Материалы анализа полетов, выполненных каждым командиром ВС, хранятся до истечения очередного срока действия летного свидетельства командира ВС, после его продления материалы анализа уничтожаются (при отсутствии грубых нарушений техники пилотирования и правил полетов).

308. Контроль и анализ материалов полетной информации осуществляется систематически, при этом он проводится в обязательном порядке:

- а) не реже 1-го раза в месяц (для каждого командира ВС);
- б) при выполнении литерных рейсов;
- в) при подтверждении командиром ВС квалификации и выполнении командно-летным и инструкторским составом тренировочных полетов;
- г) при выполнении облетов ВС;
- д) по заявкам командно-летного состава летных подразделений, а также по указаниям вышестоящих командиров (начальников);
- е) при выявлении нарушений Правил полетов гражданской и экспериментальной авиации в воздушном пространстве Республики Узбекистан» (АП РУз-91) (рег. №1723 от 29.09.2007г.), РЛЭ ВС и УВД;
- ж) по требованию командиров ВС (с записью в бортжурнале ВС).

309. Исходным для анализа являются данные:

- а) полученные с помощью средств сбора полетной информации;
- б) из полетной документации (задание на полет, штурманский бортовой журнал и др.);

- в) о метеоусловиях по этапам полета;
- г) о состоянии взлетно- посадочной полосы в аэропортах взлета и посадки;
- д) об особенностях пилотирования данного типа ВС.

310. Анализ проводится по направлениям:

- а) качество техники пилотирования и самолетовождения (выдерживание рекомендуемых параметров полета);
- б) соблюдение технологии работы членов экипажа;
- в) качество эксплуатации систем ВС;
- г) соблюдение правил установленной фразеологии радиообмена.

311. В результате анализа выявляются причины допущенных ошибок и отклонений, делаются выводы и заключения по выполненному полету и разрабатываются меры, направленные на их предотвращение.

312. В случае, когда анализ позволил выявить существенные отклонения от требований «Правил полетов гражданской и экспериментальной авиации в воздушном пространстве Республики Узбекистан» (АП РУз-91) (рег. №1723 от 29.09.2007г.), РЛЭ ВС и других руководящих документов, а также грубые ошибки в выдерживании режимов полета, угрожающие безопасности, необходимо провести комплексную проверку работы данного экипажа с использованием всех источников информации.

313. В качестве профилактических мер командир, выполняющий анализ летной работы экипажа, использует:

- а) индивидуальную беседу с членами экипажа, если ошибка или отклонение носили случайный характер и не могли привести к серьезным последствиям;
- б) заслушивание командира ВС (членов экипажа) на Совете командиров ВС;
- в) проведение с экипажем дополнительных тренировок для отработки элементов полета, в выполнении которых допущены отклонения;
- г) индивидуальные задания для самостоятельного изучения документов, по которым допущены нарушения.

314. Использование данных, полученных от средств сбора полетной информации, считается эффективным, когда выполнен обстоятельный, квалифицированный, объективный анализ ошибок и отклонений, а также их причин; вскрыты все недостатки в организации летной работы, выработаны профилактические меры, реализация которых обеспечила ликвидацию выявленных недостатков.

315. Результаты анализа летной работы экипажей с использованием данных средств сбора полетной информации необходимо доводить до летного состава подразделения на разборах полетов. При этом дается краткое описание отклонений

(ошибки, нарушения) с демонстрацией иллюстрационного материала и теоретического обоснования ошибок и отклонений; указывается на последствия, которые могли бы возникнуть при развитии отклонений, дается оценка работы каждого члена экипажа в создавшейся ситуации и качества профессиональной подготовленности экипажа, а также сообщается о принятых профилактических мерах.

§3. Контроль летной работы

316. При контроле летной работы комплексно используются:

- а) план летной работы;
- б) летно-штабная документация;
- в) полетная и метеорологическая документация;
- г) материал проверок летного состава;
- д) результаты полетов командно-летного состава авиапредприятия (авиакомпания);
- е) результаты инспекций на маршрутах, выполненных Госавианадзором;
- ж) информация службы движения, ИАС и других служб, обеспечивающих полеты;
- з) результаты инспекторских и выборочных осмотров ВС и анализов эксплуатации авиационной техники;
- и) материалы анализа полетной информации, бортовых и наземных средств регистрации параметров полета и речевого обмена.

317. Контроль состояния летной работы проводится в целях последующего анализа и выработки мероприятий по дальнейшему совершенствованию организации летной работы и осуществляется:

- а) инспекторским составом Госавианадзора;
- б) лицами командно-руководящего и командно-летного и инспекторского состава авиапредприятий (авиакомпаний);
- в) комиссиями по проверке готовности летных подразделений и служб к работе в сезонные периоды.

318. По результатам контроля состояния летной работы необходимо:

- а) дать оценку организации летной работы в проверяемом летном подразделении, авиапредприятии (авиакомпания), учебном заведении;
- б) оценить уровень руководства летным подразделением, авиапредприятием (авиакомпанией), учебным заведением;

в) проанализировать обнаруженные недостатки и положительные стороны в работе;

г) составить акт проверки (справку), в случае необходимости дать письменные указания (предписание) по срокам устранения вскрытых недостатков.

§ 4. Проведение анализа организации летной работы

319. Анализ организации летной работы входит составной частью в анализ состояния безопасности полетов и проводится в летных отрядах, летном комплексе, УТЦ, авиакомпаниях и Госавианадзоре в соответствии с Методическими рекомендациями разработанными Госавианадзором.

320. В анализе излагаются:

- а) сведения по налету часов;
- б) укомплектованность специалистами;
- в) организация профессиональной подготовки летного состава (переучивание, ввод в строй, классность, подготовка по минимумам и видам работ, тренажерная подготовка и т.д.);
- г) качество разбора полетов;
- д) изучение руководящих документов;
- е) состояние техники пилотирования, соблюдение правил летно-технической эксплуатации ВС и его оборудования экипажами;
- ж) использование полетной информации;
- з) организация полетов при выполнении специальных авиационных работ;
- и) соблюдение нормативов труда и отдыха членов экипажа;
- к) летно-штабная документация;
- л) организация и выполнение международных полетов;
- м) наличие и анализ авиационных происшествий, инцидентов за анализируемый период, связанных с деятельностью летного состава;
- н) состояние летно-методической работы;
- о) оценка работы командно-летного и инструкторского состава;
- п) планируемые профилактические мероприятия по повышению безопасности полетов.

321. Копии анализов направляются из летных отрядов в летную службу (летный комплекс) авиакомпаний, из авиакомпаний в Госавианадзор для контроля и подготовки сводного анализа по безопасности полетов в ГА Республики Узбекистан.

322. Анализ должен быть изучен со всем командно-летным, инструкторским и летным составом в части, его касающейся.

323. Ответственность за составление анализа возлагается на заместителей командиров (начальников) по организации летной работы (летной подготовки).

ХII. Летно- методическая работа

§1. Основные требования

324. Летно-методическая работа предоставляет собой комплекс мероприятий, направленных на разработку документов, регламентирующих организацию летной работы и выполнение полетов, а также на создание эффективной системы профессиональной подготовки командно-летного, инструкторского и летного состава в целях повышения уровня безопасности, регулярности и экономической эффективности полетов.

325. Основными задачами летно-методической работы являются:

а) разработка и внедрение рациональных методов выполнения полетов, эффективных методов, средств и способов летного обучения членов экипажей ВС на основе требований инженерной психологии и эргономики;

б) создание более совершенных форм и методов организации летной работы на основе достижений науки, техники и практического опыта работы авиапредприятий (авиакомпаний);

в) совершенствование теоретических знаний, практических навыков и методического мастерства командно-летного и инструкторского состава по обучению и воспитанию членов экипажей;

г) установление единства в понимании и применении методов обучения летного состава;

д) совершенствование системы изучения и практического освоения эксплуатации новых типов ВС с учетом достижений в развитии авиационной техники и практического опыта ее эксплуатации;

е) создание, оснащение и эффективное использование учебно-методической базы авиапредприятий, летных подразделений и учебных заведений;

ж) эффективное применение средств и методов оценки уровня профессиональной подготовленности летного состава;

з) проведение летно-методических и летно-технических конференций по вопросам опыта эксплуатации ВС, обучения летного состава, подготовки к новым видам полетов, а также к полетам в сезонные периоды года;

и) планирование летных экспериментов и подготовка к ним.

326. Летно-методическая работа обеспечивается:

а) целенаправленной организаторской, методической работой командно-летного и инструкторского состава с летным составом;

б) персональной ответственностью командно-летного и инструкторского состава за уровень профессиональной подготовленности и состояние дисциплины закрепленного за ним летного состава;

в) постоянным повышением квалификации и совершенствованием методической подготовки командно-летного, инструкторского и преподавательского состава путем самостоятельных занятий и прохождения курсов повышения квалификации;

г) систематическим контролем за уровнем профессиональной подготовленности летного состава, выполнением требований настоящих Правил и других документов, регламентирующих организацию, обеспечение и проведение летно-методической работы;

д) обобщением опыта работы командно-летного и инструкторского состава;

327. Летно-методическая работа во всех ее звеньях планируется и организуется в соответствии с требованиями настоящих Правил и других нормативных документов, регламентирующих летно-методическую работу в ГА.

328. Организация летно-методической работы возлагается:

а) в авиакомпании (летном комплексе) - на заместителя руководителя по ОЛР;

б) в летном отряде (отдельной авиаэскадрилье) - на заместителя командира по ОЛР;

в) в летном подразделении учебного заведения - на заместителя начальника по организации летной работы.

§2. Планирование летно-методической работы

329. Летно-методическая работа в авиапредприятиях (авиакомпаниях) осуществляется в соответствии с перспективными и текущими планами.

330. Планы являются составной частью общих планов развития авиационного предприятия (авиакомпания).

331. Проекты планов летно-методической работы составляются на основании:

- а) приказов и указаний авиапредприятий (авиакомпаний);
- б) анализов организации летной работы и безопасности полетов в ГА Республики Узбекистан;
- в) необходимости внедрения в эксплуатацию новых типов ВС, пилотажно-навигационных комплексов;
- г) последних достижений науки и техники;
- д) опыта работы передовых экипажей, подразделений, авиапредприятий (авиакомпаний) и учебных заведений ГА;
- е) стандартов и рекомендуемой практики ИКАО.

§3. Порядок разработки документов, регламентирующих летную работу и их внедрение

332. Разработка документов, регламентирующих летную работу, является одним из основных направлений летно-методической работы, проводимой командно-летным и инструкторским составом на всех уровнях.

333. Создание документов, регламентирующих летную деятельность в ГА Республики Узбекистан, должно включать следующие этапы:

- а) разработка тематического задания;
- б) разработка проекта документа (предварительного материала) и рассылка его в авиапредприятия (авиакомпания) на обсуждение;
- в) разработка проекта документа с учетом результатов обсуждения (обобщенного материала);
- г) согласование и утверждение документа;
- д) издание документа и его внедрение.

334. Руководитель, на которого возложена разработка проекта документа, назначает ответственных исполнителей по каждой теме, определяет сроки разработки тематического задания и поэтапного выполнения работ.

335. Проекты документов (обобщенный материал) рассматриваются на летно-методическом совете Госавианадзора.

336. Внедрение документов производится приказом Госавианадзора, в котором указывается цель внедрения данного документа, сроки его действия, а также предписываются необходимые организационные мероприятия, и назначается ответственный за внедрение.

337. В процессе внедрения документа, в зависимости от его характера, объема и важности, в учебном заведении, авиакомпании (авиапредприятии), летном подразделении проводится:

- а) изучение документа с командным, инструкторским и летным составом;
- б) изучение распорядительных документов, в котором назначены лица, ответственные за организацию внедрения и контроль за исполнением документа;
- в) теоретическая подготовка, тренажерная и летная тренировка летного состава, необходимость которых вызвана требованиями внедряемого документа.

338. Для более качественного и эффективного изучения документов в авиапредприятиях (авиакомпаниях), учебных заведениях и в летных подразделениях разрабатываются методические материалы, используются технические средства.

§4. Органы, осуществляющие летно-методическую работу, их главные задачи

339. Летно-методический отдел - ЛМО авиакомпании. Основными задачами ЛМО являются:

- а) организация летно-методической работы в летных подразделениях авиакомпании (летного комплекса);
- б) совершенствование организации летно-методической работы, обобщение и внедрение передового опыта работы летных подразделений;
- в) методическое руководство профессиональной учебной работой летного состава, а также деятельностью КК и МКК;
- г) организационно-методические мероприятия при освоении новой авиационной техники, поступающей в авиакомпанию.
- д) разработка рекомендаций по совершенствованию ОЛР, ЛТЭ ВС, качества подготовки летного состава и обеспечению безопасности полетов;
- е) выполнение тренировок летного состава ГА при подготовке и переподготовке на новые (другие) типы ВС;
- ж) разработка программ (КУЛП, ПУЛП, ППЛС) и методических пособий для подготовки, переподготовки и повышения квалификации летного и обслуживающего персонала ВС ГА;
- з) разработка организационно-методических указаний для проведения сезонной подготовки к полетам и тематических планов профессиональной учебы с летным персоналом;

- и) первичная подготовка и повышение квалификации командно-летного, летно-инструкторского состава по вопросам организации летной и методической и работы;
- к) подготовка кандидатов на должность КВС;
- л) организация и проведение семинаров с командно-летного, летно-инструкторским составом по отработке единой методики подготовки и выполнения тренировок летного состава на КТС (FFS) и ВС в аэродромных и рейсовых полетах;
- м) оказание помощи летным подразделениям в проведении профессиональной учебы;
- н) выполнение тренировок и проверок летного персонала авиакомпаний в аэродромных и производственных полетах, а также провозок по маршрутам и на аэродромы по заявкам авиакомпаний и заданиям Госавианадзора.

340. Летно-методический совет авиакомпании (летного комплекса) является совещательным органом при руководителе авиакомпании (летного комплекса). Работу ЛМС возглавляет заместитель руководителя по организации летной работы.

341. Летно-методический совет осуществляет свою деятельность путем проведения заседаний и совещаний, на которых обсуждаются вопросы:

- а) перспективных планов работы летной службы (летного комплекса) по ОЛР и безопасности полетов;
- б) внедрения в практику работы нормативных и руководящих документов, регламентирующих организацию и выполнение летной работы;
- в) внедрения в авиакомпании (летном комплексе) методических разработок ЛМО эксплуатанта по вопросам организации и выполнения летной деятельности;
- г) совершенствования летно-методической работы, изучения, обобщения и распространения передового опыта работы летных подразделений и экипажей;
- д) практического освоения эксплуатации новых (других) типов ВС;
- е) использования материалов средств сбора полетной информации в вопросах совершенствования ОЛР и профессиональной подготовки летного состава;
- ж) подготовки летной службы к полетам в сезонные периоды;
- з) причин авиационных происшествий, инцидентов по вине летного состава и выработка рекомендаций по их предупреждению;
- и) внедрения разработанных в ЛМО программ подготовки летного состава.

342. Летно-методический кабинет авиакомпании (летного комплекса) является основным органом по практическому проведению летно-методической работы командно-летным и летно-инструкторским составом.

343.Основной задачей летно-методического кабинета является подготовка командно-летного и инструкторского состава по организации и практике проведения летно-методической работы с членами экипажей ВС, обобщение и распространение передового опыта методической работы летно-методических классов летных отрядов.

344.Работа летно-методического кабинета организуется в соответствии с разработанным эксплуатантом и утвержденным руководителем авиакомпании (авиапредприятия) положением о летно-методическом кабинете.

345.Летно-методический совет летного отряд возглавляет заместитель командира летного отряда по организации летной работы. Главными задачами летно-методического совета летного отряда являются:

а) выдача предложений и рекомендаций по улучшению организации летной работы, УВД, летно-технической эксплуатации авиационной техники, качества подготовки летного состава и повышению безопасности полетов;

б) руководство работой летно-методического класса подразделения;

в) совершенствование планов профессиональной учебы с летным составом;

г) выдача предложений по совершенствованию методик, технологий работ, инструкций, разработанных в ЛМО авиакомпаний и внедряемых в летном отряде авиапредприятий;

д) выдача рекомендаций по улучшению летно-методической работы.

346.Летно-методический класс летного подразделения является учебно-методической базой летного подразделения. Летно-методические классы создаются в каждом летном подразделении.

Основной задачей летно-методического класса является методическое обеспечение всех форм занятий, проводимых с командно-летным, инструкторским и летным составом подразделения.

347. Работа летно-методического класса организуется в соответствии с разработанным эксплуатантом и утвержденным руководителем положением о летно-методическом классе.

§ 5. Контроль состояния летно-методической работы.

348.Основной задачей контроля состояния летно-методической работы является своевременное выявление недостатков и отклонений в организации, обеспечении и проведении профессиональной подготовки летного состава в целях последующего

анализа и выработки мероприятий по дальнейшему совершенствованию организации летно-методической работы.

349. Контроль состояния летно-методической работы должен быть систематическим, объективным, целенаправленным и осуществляться при всех видах подготовки и проверки летного состава. Контролю подлежат:

- а) уровень профессиональной подготовленности летного состава, как основного показателя эффективности летно-методической работы командно-летного состава;
- б) работа летно-методических советов подразделений, учебных заведений, авиакомпаний;
- в) работа летно-методических кабинетов и классов;
- г) эффективность принятых мер в летно-методической работе, направленной на повышение качества выполнения полетов и их безопасности;
- д) работа с материалами средств полетной информации;
- е) данные проверок командно-летным составом техники пилотирования и практической работы членов экипажей на ВС;
- ж) данные проверок и тренировок летного состава на КТС (FFS);
- з) качество проведения разборов;
- и) мероприятия, вытекающие из анализа авиационных происшествий, инцидентов, по их предупреждению;
- к) техническая оснащенность учебных баз;
- л) внедрение в практику методических пособий, рекомендаций, разработанных в ЛМО авиакомпании;
- м) данные обобщения и внедрения передового опыта летно-методической работы в летных подразделениях, учебных заведениях и авиапредприятиях (авиакомпаниях);
- н) состояние подготовки резерва на командные должности.

§6. Организация и выполнение методических полетов

350. Методические полеты выполняются:

- а) в целях разработки и совершенствования программ и методик обучения летного состава;
- б) для внедрения передового опыта организации и выполнения полетов.

351. Методические полеты организуются и проводятся командно-летным, инструкторским составом летно-методических отделов авиапредприятий

(авиакомпаний) и учебных тренировочных центров, допущенным к выполнению таких полетов.

352. Подготовка к методическим полетам:

1) при подготовке к методическим полетам разрабатывается:

а) программа методических полетов;

б) методические указания по их выполнению.

Программа методических полетов, методические указания по их выполнению согласовываются с Госавианадзором.

2) подготовка к методическим полетам проводится в соответствии с Правилами полетов гражданской и экспериментальной авиации в воздушном пространстве Республики Узбекистан (АП РУз-91) (рег. №1723 от 29.09.2007г.) и требованиями настоящих Правил, при этом дополнительно изучаются:

а) программа и методические указания по выполнению методических полетов;

б) последовательность выполнения задания и возможность его изменения в зависимости от конкретных условий;

в) данные, полученные от выполнения аналогичных методических полетов (при необходимости);

г) профиль полета и характеристики выдерживаемых режимов;

д) порядок взаимодействия членов экипажа в различных условиях полета;

е) перечень вопросов, которые в ходе полета должны решать члены экипажа и участники полета;

ж) аппаратура, приборы, установки, дополнительно монтируемые на ВС для данного полета.

353. Методический полет выполняется в соответствии с программой и методическими указаниями по его выполнению и на основании полетного задания, выданного руководителем авиапредприятия (авиакомпания).

354. При выполнении методических полетов экипаж должен обеспечивать регистрацию необходимой полетной информации. В случае возникновения в полете каких-либо ситуаций, не предусмотренных программой, командир ВС обязан прекратить выполнение программы и восстановить нормальный режим полета.

355. При несоответствии условий требованиям программы по данному элементу полета командир ВС должен прекратить выполнение программы или изменить последовательность полетов, если это оговорено в программе.

ХIII. Организация летной работы при выполнении международных полетов

§1. Профессиональная подготовка

356. Первоначальная подготовка летного состава и бортоператоров для международных полетов осуществляется в учебных центрах по утвержденным Госавианадзором программам, целью которых является:

а) научить летный состав говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи и понимать его на уровне в соответствии с требованиями Авиационных правил Республики Узбекистан «Выдача свидетельств и классификация авиационного персонала гражданской авиации Республики Узбекистан» §1 статья 2 (АП РУз 61) (рег. №1349 от 07.05.2004г), знать стандартную авиационную фразеологию, диспетчерские разрешения, принимать различную информацию с земли и с борта ВС, правильно строить ответы и вопросы, а также читать и понимать картографическую и текстовую информацию;

б) научить членов экипажа общаться с наземным обслуживающим персоналом на английском языке;

в) обучить членов экипажей умению пользоваться международными метеорологическими кодами и другими материалами, содержащими информацию о погоде;

г) ознакомить членов экипажей с особенностями ведения радиосвязи при полетах на международных воздушных линиях;

д) изучить международные правила полетов, стандарты ИКАО;

е) ознакомить экипажи с таможенными правилами и пограничным контролем, с правилами поведения за границей.

357. Подготовка специалиста летного состава для выполнения международных полетов считается несостоявшейся, если с момента окончания теоретической подготовки до начала стажерских полетов за границу прошло 12 месяцев и более.

358. Летный состав, выполняющий международные полеты, проходит курсы повышения квалификации по английскому языку, специальным дисциплинам и правилам международных полетов с периодичностью один раз в три года в сертифицированных УЦ (УТЦ) по программам, утвержденным Госавианадзором.

359. Командно-летный, инструкторский и летный состав (пилоты), а также штурманы, бортрадисты, которые должны вести радиотелефонную связь на борту воздушного судна, проходят тестирование в сертифицированных учебных центрах с целью определения уровня знания языка, используемого в радиотелефонной связи, определяемого Авиационными правилами Республики Узбекистан «Выдача свидетельств и классификация авиационного персонала гражданской авиации Республики Узбекистан» (АП РУз 61) (рег. №1349 от 07.05.2004г).

Квалификационная отметка об уровне владения языком, используемого в радиотелефонной связи вносится в свидетельство авиаспециалиста на основании сертификата, выданного учебным центром в соответствии с приказом руководителя авиакомпании.

§2. Подготовка к полетам по международным трассам

360. При подготовке к полетам по международным трассам дополнительно предусматривается изучение:

а) правил полетов в воздушном пространстве иностранных государств, опубликованных в сборниках аэронавигационной информации и АИП для стран, через которые проходят трассы, и других документов, издаваемых зарубежными фирмами (Джеппесен и др.);

б) маршрута полетов по аэронавигационным и радионавигационным картам издания центра аэронавигационной информации гражданской авиации и зарубежных изданий (как правило, карты фирмы «Джеппесен»);

в) соответствующих радионавигационных карт;

г) порядка использования иностранных радиотехнических средств (систем);

д) климатических особенностей государств, в воздушном пространстве которых производятся полеты;

е) НОТАМов, снежных НОТАМов (СНОУТАМов);

ж) сигналов, подаваемых в случае перехвата ВС;

- з) условных обозначений, принятых на картах, в сборниках «Джеппесен» и других полетных документах;
- и) буквенных обозначений (четырёхзначных) основных и запасных аэродромов;
- к) порядка оформления полетной документации в зарубежных аэропортах посадки;
- л) порядка принятия решения на вылет и составления флайт-плана;
- м) особенностей эшелонирования по трассе;
- н) правил ведения радиосвязи и использования сигналов опознавания ВС, порядка получения информации АТИС;
- о) сигналов, подаваемых на перроне и стоянке ВС (сигналы «Маршала», световые сигналы «АГНЕС» и др.);
- п) правил маркировки взлетно-посадочных полос, мест стоянок и рулежных дорожек в зарубежных аэропортах;
- р) пограничной полосы, ограничительных пеленгов и расстояний при перелете госграницы, действий экипажа при потере радиосвязи до и после пересечения (перелета) государственной границы;
- с) правил полетов по трекам и способов применения систем дальней и ближней навигации;
- т) правил принятия решения на вылет по ETOPS для двух двигательных ВС Западного производства;
- у) систем организации управления воздушным движением (обслуживание воздушного движения);
- ф) процедур прохождения паспортного, санитарного и таможенного контроля.

§3. Особенности подготовки к полетам через Северную Атлантику (MNPS/ RVSM, NAT)

361.К подготовке для выполнения полетов через Северную Атлантику допускается летный состав, имеющий достаточную теоретическую подготовку и опыт полетов на международных воздушных линиях, отличную технику пилотирования и самолетовождения:

- а) командиры ВС - пилоты 1-го класса, имеющие допуск к полетам при минимуме I категории и ниже (II категории и ниже - на ВС Западного производства);

б) вторые пилоты, имеющие самостоятельный налет на данном типе ВС не менее 200 часов, а выполняющие полеты на ВС Западного производства должны иметь также допуск к полетам по минимуму II категории и ниже;

в) штурманы 1-го класса, имеющие самостоятельный налет на данном типе ВС не менее 500 часов, а для ранее имевших допуск к полетам через Северную Атлантику на ВС другого типа - не менее 200 часов;

г) бортрадисты, имеющие самостоятельный налет на данном типе ВС не менее 500 часов, а для ранее имевших допуск к полетам через Северную Атлантику на ВС другого типа - не менее 200 часов.

362.Каждый эксплуатант при подготовке и выполнении полетов по трекам через Северную Атлантику обязан знать и выполнять стандартизированные процедуры выполнения полетов большой дальности, как это предусмотрено:

а) Руководством по производству полетов в MNPS/RVSM Северной Атлантики;

б) Правила полетов и обслуживания воздушного движения (Doc. 4444 PANS/RAC);

в) Сводным инструктивным материалом по Северо-Атлантическому региону (NAT Doc. 001);

г) Дополнительными региональными правилами (Doc. 7030);

д) AIP государств Северо-Атлантического региона текущих NOTAMs;

е) Рекомендациями и циркулярами FAA и JAA;

ж) Руководством по выполнению полетов по ETOPS «UZBEKISTAN AIRWAYS ETOPS OPERATIONS MANUAL» (для двух двигательных ВС Западного производства).

363.После проведения подготовки к полетам в воздушном пространстве MNPS с применением стандартизированных процедур выполнения полетов большой дальности, а также при перерыве в таких полетах более одного года, пилоты и штурманы, выполняющие полеты в воздушном пространстве MNPS, обязаны пройти проверку знаний по выполнению стандартизированных процедур. Результаты проверки знаний оформляются в задании на тренировку.

364.Допуск специалиста к полетам в MNPS и/ или над Северной Атлантикой оформляется приказом командира ЛО.

365.Перед каждым провозным полетом с экипажем проводится дополнительная предварительная подготовка, в процессе которой необходимо изучить:

а) методические рекомендации экипажу при полетах по трекам;

б) инструкцию по производству полетов через Северную Атлантику;

- в) документы ИКАО (инструктивный и информационный материал по Северо-Атлантическому региону NAT Doc. 001);
- г) структуру системы организованных треков, периоды их смены;
- д) порядок запроса и получения разрешения на полет в системе треков;
- е) минимальные навигационные характеристики при полетах по треку, требования по точности бокового, продольного и вертикального эшелонирования;
- ж) особенности работы навигационных радиотехнических средств над океаном, их расположение и время работы;
- з) обеспечение экипажей полетной, метеорологической и навигационной документацией; условные обозначения, используемые в документации;
- и) действия экипажа при отклонениях в работе навигационных средств, установленных на воздушном судне, признаки их отказа;
- к) действие экипажа при отклонениях на трассе при возникновении обстоятельств, не позволяющих продолжать полет в системе треков; постоянные маршруты, применяемые при частичной и полной потере навигационных возможностей;
- л) особенности эшелонирования при действии RVSM при полетах в зоне MNPS;
- м) Руководство по допуску ВС и эксплуатантов к полетам в условиях минимума вертикального эшелонирования 1000 футов (Doc. T.17.1.IN-340. ATM);
- н) методику расчета параметров полета по треку для навигационного комплекса с использованием таблиц, способы проверки расчета (минимальное время расчета 15 минут);
- о) процедуры связи, передачу сообщений о местонахождении; особенности ведения радиосвязи и фразеологии;
- п) аэронавигационные карты, используемые в Северной Атлантике, величину погрешностей и порядок их учета при прокладках на картах линии положения самолета, подготовку карт;
- р) характерные причины отклонения ВС над Северной Атлантикой, меры по их предупреждению;
- с) технологию взаимодействия членов экипажа при предполетной подготовке и выполнении полета;
- т) действия экипажа при вынужденной посадке на воду.

§4. Особенности подготовки к полетам над малоориентирной местностью и водным пространством

366. В процессе предварительной подготовки к полетам над малоориентирной местностью и водным пространством изучаются и анализируются:

- а) маршруты, разрешенные для полетов ВС ГА в данном районе;
- б) особенности климатических характеристик района полетов;
- в) рельеф местности и особенности ведения радиолокационной ориентировки, выбор на карте возможных радиолокационных ориентиров;
- г) методы ведения ориентировок с помощью систем дальней навигации, определения точек коррекции численных координат ВС (для ВС с навигационно-пилотажными комплексами);
- д) рекомендации при обходе гроз, меры безопасности;
- е) районы пыльных и песчаных бурь, тропических шквалов и смерчей (район Индийского океана);
- ж) особенности самолетовождения по маршрутам и в районах аэродромов;
- з) оптимальные варианты коммерческой загрузки и заправки ВС топливом;
- и) особенности схем инструментального и визуального захода на посадку на аэродромах с нестандартным оборудованием;
- к) действия экипажа при внезапном ухудшении метеоусловий (гроза, смерч, штормовая болтанка, сильный сдвиг ветра, пыльная или песчаная буря и т.д.);
- л) особенности метеобеспечения по трассам Африканского и Азиатского континентов.

§5. Подготовка к полетам над горной местностью

367. При подготовке к полетам над горной местностью и на горные аэродромы необходимо:

- а) изучить рельеф местности (отдельных вершин, направлений хребтов, ущелий, горных долин и их взаимного расположения) в радиусе не менее, чем по 50 км в обе стороны от маршрута полета на случай аварийного снижения при разгерметизации кабины или отказа двигателя (на ВС с двумя двигателями);
- б) нанести на карту командные высоты, ограничительные пеленги и наметить обходные маршруты на случай встречи с опасными метеоявлениями (для самолетов 4 класса и вертолетов);

в) вычертить на полетной карте профиль местности для участков набора высоты и снижения (для самолетов 4 класса и вертолетов);

г) проанализировать метеоусловия и возможность образования сильных восходящих и нисходящих потоков воздуха, кучево-дождевых облаков и гроз, а также орографической болтанки в зоне взлета и посадки;

д) изучить и отметить на карте места, которые могут быть использованы для вынужденной посадки (для самолетов 4 класса и вертолетов);

е) изучить превышения горных аэродромов над уровнем моря, особенности выполнения взлета, набора высоты, снижения, захода на посадку и посадки на них, а также правила использования барометрических высотомеров, порядок расчета давления аэродрома (QFE), перевод миллибар в миллиметры ртутного столба, расчет прироста истинной воздушной скорости при заходе на посадку и посадке, скорость начала торможения и другие ограничения.

368.В процессе предварительной подготовки экипаж обязан дополнительно изучить причины характерных авиационных происшествий на горных аэродромах.

369.При первой провозке на горный аэродром, и через три месяца при систематических полетах по данной трассе в горной местности с посадкой на горном аэродроме экипажу необходимо при очередной ежеквартальной тренировке на тренажере выполнить заходы на посадку по схеме горного аэродрома.

XIV. Особенности организации летной работы при проведении испытательных полетов в ГА

§1. Общие положения

370.Основными руководящими документами при проведении летных испытаний ВС в гражданской авиации Республики Узбекистан являются Правила полетов гражданской и экспериментальной авиации в воздушном пространстве Республики Узбекистан» (АП РУз-91) (рег. №1723 от 29.09.2007г.), руководство по производству испытательных полетов в гражданской авиации Республики Узбекистан разработанное эксплуатантом имеющей в своей структуре ЛИП и утвержденное Госавианадзором, программа выполнения испытательных полетов.

371.Программа выполнения испытаний определяет содержание полетов, методов и условий их выполнения.

372. Организация летной работы в ЛИП проводится в соответствии с требованиями настоящих Правил и руководства по производству испытательных полетов.

373. Нормы рабочего времени, времени отдыха, а также нормы полетного времени (налета) для летного состава испытателей устанавливаются в соответствии с внутренним трудовым распорядком работы ЛИП.

374. К проведению летных испытаний допускается летный состав, а также участники испытаний в полете, прошедшие в полном объеме специальную подготовку и имеющие действующие свидетельства испытателя.

375. В отдельных случаях к проведению испытаний ВС по программе облета после капитального ремонта допускаются лица летного состава производственных подразделений ГА, прошедшие тренировку на тренажере или тренаж в кабине ВС, тренировку в полете по типовой программе испытаний с инструктором-испытателем ЛИП и получившие допуск к испытательным полетам. Допуск оформляется приказом директора авиаремзавода, в летной книжке и летном свидетельстве специалиста вносится соответствующая запись.

376. В качестве специалистов по облету авиационной техники на борту ВС при выполнении испытательных полетов, кроме летного состава ЛИП и участников испытаний, в полете могут находиться лица командно-летного, инструкторского и летного состава производственных подразделений, участие которых оформляется приказом руководителя авиационного объединения, завода ГА, проводящих испытание.

§2. Подготовка экипажа к испытательным полетам

377. Подготовка экипажей к испытательным полетам подразделяется на подготовку по программе испытаний, предварительную и предполетную подготовку.

378. Подготовка по программе испытаний проводится под руководством ведущего инженера по испытаниям (руководителя испытательной бригады) и ведущего летчика-испытателя. В нее входят:

- а) изучение целей испытаний и задач, поставленных перед испытательной бригадой;
- б) изучение технических требований к испытываемому объекту;
- в) изучение содержания и методики выполнения программы, последовательности ее выполнения;
- г) изучение результатов испытаний объекта в ОКБ;

- д) выполнение необходимых расчетов и изучение данных для выполнения программы испытаний;
- е) изучение литературы, приборов и экспериментального оборудования;
- ж) изучение вопросов безопасности и средств покидания ВС в аварийной ситуации.

379. Подготовка по программе испытаний зависит от объема и степени сложности последней и должна заканчиваться не позднее, чем накануне дня начала полетов.

380. Все члены испытательной бригады допускаются к выполнению программы испытаний только после проверки их готовности к ее выполнению.

Проверку готовности летного состава экипажа к выполнению программы испытаний проводит начальник ЛИП (заместитель начальника ЛИП по летной службе).

381. Каждому полету должна предшествовать предварительная подготовка экипажа. Все лица, входящие в состав экипажа, независимо от занимаемой должности и опыта работы, обязаны пройти предварительную подготовку к полету.

382. Предварительная подготовка - основной вид подготовки, в процессе которой проводится изучение материалов, подготовка документов, отработка практических действий для предстоящего полета (полетов).

383. Предварительная подготовка к испытательным полетам проводится не позднее, чем накануне дня полетов, в полном составе экипажа и участников испытаний под руководством ведущего инженера и ведущего летчика-испытателя.

384. Предварительная подготовка заканчивается контролем готовности экипажа к выполнению задания, который проводит начальник ЛИП.

385. Порядок проведения и содержание предварительной подготовки разрабатывается ЛИП.

386. Задание на испытательный полет утверждается начальником ЛИП или должностным лицом, имеющим такое право по приказу руководителя авиационного объединения (авиаремонтного завода).

387. Каждому полету должна предшествовать предполетная подготовка. Предполетная подготовка организуется и проводится под руководством ведущего летчика-испытателя перед каждым полетом не позднее, чем за 1,5 часа до запланированного времени вылета в соответствии с утвержденными в ЛИП технологическими графиками предполетной подготовки, Инструкциями по взаимодействию и технологиями работ членов экипажа типа ВС, Руководством по летной эксплуатации ВС и методическими рекомендациями разработанными ЛИП.

XV. Особенности организации летной работы в учебно-тренировочных центрах ГА

§1. Общие положения

388. Организация летной и методической работы в учебно-тренировочных центрах ГА регламентируется «Правилами полетов гражданской и экспериментальной авиации в воздушном пространстве Республики Узбекистан» (АП РУз-91) (рег. №1723 от 29.09.2007г), требованиями настоящих Правил, КУЛПами, ПУЛПами, инструкциями по организации учебного процесса.

Организуют эту работу заместители начальников учебно-тренировочных центров ГА по летной подготовке, летно-методической работе. Осуществляют эту работу летно-методические отделы.

389. Документация по отчетности, планированию и контролю за ходом летного обучения ведется по установленной в учебно-тренировочном центре ГА форме.

390. К выполнению учебных полетов может привлекаться, в случае производственной необходимости, командно-летный и летно-инструкторский состав летно-методических отделов (ЛМО) учебно-тренировочных центров ГА, авиакомпаний (летных комплексов), имеющий допуск к такой работе.

§2. Профессиональная подготовка командно-летного и инструкторского состава

391. В профессиональную подготовку командно-летного и летно-инструкторского состава УТЦ входят:

- а) первоначальная подготовка для допуска к самостоятельной инструкторской работе;
- б) поддержание уровня и совершенствование профессиональной подготовленности в соответствии с предъявляемыми требованиями настоящих Правил;
- в) повышение квалификации.

392. Отбор кандидатов в инструкторы производится с предварительным обсуждением и утверждением их кандидатур на педагогическом совете УТЦ. Подготовка проводится назначенными для этой цели инструкторами.

393. Тренировочные и проверочные полеты для всех этих специалистов разрешается совмещать с тренировочными полетами по вводу в строй пилотов-инструкторов и тренировочными полетами командно-летного и инструкторского состава.

394. Подготовка и ввод в строй пилотов, принятых на инструкторскую работу из производственных предприятий проводится по программам подготовки инструкторского состава на соответствующих типах ВС с обязательным прохождением ими курсов методической подготовки пилотов-инструкторов.

395. Проверку на допуск к самостоятельной работе в качестве пилота-инструктора проводит командно-летный состав ЛМО УТЦ.

396. К инструкторской работе к первоначальному обучению специалисты допускаются приказом начальника УТЦ на основании рапорта начальника летно-методического отдела УТЦ.

Содержание		стр.
Глава I	Общие положения	2
Глава II	Планирование летной работы	9
§ 1.	Общие положения	9
§ 2.	Планирование летной работы в Госавианадзоре	10
§ 3.	Планирование летной работы в инспекции по безопасности полетов в авиакомпании	10
§ 4.	Планирование летной работы в ЛМО и в летном комплексе (летной службе) авиапредприятия (авиакомпания)	11
§ 5.	Планирование летной работы в летном отряде (отдельной авиаэскадрилье)	13
§ 6.	Планирование летной работы в авиационной эскадрилье (авиазвене при безэскадрильной структуре)	14
§ 7.	Оперативное (суточное) планирование полетов в летных подразделениях	15
Глава III	Профессиональная подготовка летного состава	15
§ 1.	Общие положения	15
§ 2.	Первоначальная подготовка	17
§ 3.	Переподготовка на другой (новый) тип ВС	18
§ 4.	Повышение и поддержание квалификации специалистов летного состава и бортоператоров, подготовка по аварийным процедурам и перевозки опасных грузов	20
§ 5.	Подготовка специалистов летного состава и бортоператоров в летных подразделениях	23
§ 6.	Тренажерная подготовка в подразделениях ГА	26
§ 7.	Летная подготовка в подразделениях ГА	29
§ 8.	Сезонная подготовка	32
Глава IV	Продление срока действия свидетельства	34
Глава V	Формирование экипажей воздушных судов	40
Глава VI	Допуск летного состава к полетам	40
§ 1.	Основные требования	40
§ 2.	Проверка на допуск летного состава к полетам	43
§ 3.	Провозка на аэродромы, по трассам и международным	

		87
	авиалиниям	44
§4.	Допуск после перерыва в летной работе (полетах)	47
Глава VII	Предварительная подготовка экипажей	53
Глава VIII	Полеты с проверяющим в составе экипажа	53
§1.	Основные требования	53
§2.	Полеты летно-инспекторского и инспекторского состава Госавианадзора	55
Глава IX	Разбор полетов	57
§1.	Основные требования	57
§2.	Организация разбора полетов	58
Глава X	Организация летной работы в экипаже	59
§1.	Основные требования	59
§2.	Предполетная подготовка	60
§3.	Организация работы экипажа в процессе выполнения полета	60
§4.	Послеполетные работы экипажа	60
§5.	Послеполетный разбор в экипаже	60
Глава XI	Контроль и анализ организации летной работы	61
§1.	Основные требования	61
§2.	Контроль и анализ качества выполнения полетов по данным средств сбора полетной информации	62
§3.	Контроль летной работы	64
§4.	Проведение анализа организации летной работы	65
Глава XII	Летно-методическая работа	66
§1.	Основные требования	66
§2.	Планирование летно-методической работы	67
§3.	Порядок разработки нормативных документов и их внедрение	68
§4.	Органы, осуществляющие летно-методическую работу, их главные задачи	69
§5.	Контроль состояния летно-методической работы	71
§6.	Организация и выполнение методических полетов	72
Глава XIII	Организация летной работы при выполнении международных полетов	74
§1.	Профессиональная подготовка	74
§2.	Подготовка к полетам по международным трассам	75
§3.	Особенности подготовки к полетам через Северную	

		88
	Атлантику (MNPS/RVSM,NAT)	76
§4.	Особенности подготовки к полетам над малоориентирной местностью и водным пространством	79
§5.	Подготовка к полетам над горной местностью	79
Глава XIV	Особенности организации летной работы при проведении испытательных полетов в ГА Республики Узбекистан	80
§1.	Общие положения	80
§2.	Подготовка экипажа к испытательным полетам	81
Глава XV	Особенности организации летной работы в учебно-тренировочных центрах ГА Республики Узбекистан	83
§1.	Общие положения	83
§2.	Профессиональная подготовка командно-летного инструкторского состава	84
	Лист регистрации изменений и дополнений	85
	Содержание	86