

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА

РАЗДЕЛ 61 СЕРТИФИКАЦИЯ: ПИЛОТЫ, ПИЛОТЫ-ИНСТРУКТОРЫ И ИНСТРУКТОРЫ НАЗЕМНОЙ ПОДГОТОВКИ

ПОДРАЗДЕЛ А - ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

§61.1 ПРИМЕНЕНИЕ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

(a) Настоящий раздел предписывает:

- (1) Требования для получения удостоверений и квалификационных отметок пилотов, пилотов-инструкторов и инструкторов наземной подготовки; условия, при которых данные удостоверения и квалификационные отметки необходимы, а также права и ограничения, определяемые данными удостоверениями и квалификационными отметками.
- (2) Требования для выдачи разрешений пилотам, пилотам-инструкторам и инструкторам наземной подготовки; условия при которых данные разрешения необходимы, а также права и ограничения, определяемые данными разрешениями.
- (3) Требования для выдачи удостоверений и квалификационных отметок пилотов, пилотов-инструкторов и инструкторов наземной подготовки лицам, прошедшим курсы обучения, утвержденные Администраторов на основании других разделов настоящей главы.

(b) В контексте настоящего раздела:

- (1) Термин *Авиационный опыт* означает время, в течение которого конкретное лицо выполняет обязанности пилота в воздушном судне, на утвержденном тренажере, имитирующем условия полета, или на утвержденном тренировочном средстве, для достижения соответствия требованиям настоящего раздела по летной подготовке и полетному времени для получения удостоверения, квалификационной отметки и зачета по выполнению контрольного полета или требований по налету необходимого количества часов.
- (2) Термин *Уполномоченный инструктор* означает -

- (i) Лицо, обладающее действующим удостоверением инструктора наземной подготовки, выданным на основании раздела 61 или раздела 143 настоящей главы, при проведении им наземной подготовки в соответствии с правами и ограничениями, определяемыми его/ее удостоверением инструктора наземной подготовки;
 - (ii) Лицо, обладающее действующим удостоверением пилота-инструктора, выданным на основании раздела 61 настоящей главы, при проведении им наземной подготовки или летной подготовки в соответствии с правами и ограничениями, определяемыми его/ее удостоверением пилота-инструктора; либо
 - (iii) Лицо, уполномоченное Администратором проводить наземную или летную подготовку на основании SFAR №58 или разделов 61, 121, 135 или 142 настоящей главы, при проведении им наземной подготовки или летной подготовки в соответствии с данными полномочиями.
- (3) Термин *Время перелетов из одного пункта в другой* означает время, наработанное в полетах на воздушном судне, причем за исключением предусмотренного в пункте (b)(3)(iv) настоящего параграфа, каждый полет должен включать посадку не в пункте вылета, при этом -
- (i) Данное лицо должно -
 - (A) Обладать удостоверением пилота, выданным согласно настоящему разделу, а также
 - (B) Провести воздушное судно к пункту посадки, используя счисление пути, пилотаж, электронные аэронавигационные средства, радио оборудование и прочие аэронавигационные системы.
 - (ii) Для выполнения требований по времени перелетов из одного пункта в другой при получении удостоверения пилота-любителя (за исключением удостоверений с квалификационной отметкой по винтокрылым ЛА), пилота коммерческой авиации или квалификационной отметки по приборам каждый пункт посадки должен находиться на удалении более 50 морских миль по прямой от исходного пункта вылета.
 - (iii) Для выполнения требований по времени перелетов из одного пункта в другой при получении удостоверения пилота-любителя с квалификационной отметкой по винтокрылым ЛА каждый пункт посадки должен находиться на удалении более 25 морских миль по прямой от исходного пункта вылета.
 - (iv) Для пилота коммерческой авиации, линейного пилота авиакомпании или военного пилота, получающего удостоверение пилота коммерческой авиации согласно ?61.73

настоящего раздела, время перелетов из одного пункта в другой засчитывается только при условии, что полет совершается в пункт, находящийся на удалении более 50 морских миль по прямой от исходного пункта вылета, с использованием счисления пути, пилотажа, электронных аэронавигационных средств, радионавигационных средств или иных аэронавигационных систем.

- (4) Термин *Экзаменатор* означает лицо, уполномоченное Администратором проводить проверку уровня профессиональной подготовки пилота или практическую проверку на получение удостоверения пилота или квалификационной отметки, выдаваемых на основании настоящего раздела, либо лицо, уполномоченное проводить проверку знаний согласно настоящему разделу.
- (5) Термин *Пилотажный тренажер* означает тренировочное средство, которое -
- (i) Является точной копией (в натуральную величину) кабины пилота конкретного типа, марки, модели и серии воздушного судна;
 - (ii) Имеет оборудование и программы, необходимые для имитации работы воздушного судна на земле и в полете;
 - (iii) Использует систему, обеспечивающую силовые сигналы по меньшей мере эквивалентные сигналам, производимым системой со свободой движения в трех плоскостях;
 - (iv) Использует визуальную систему, обеспечивающую для каждого пилота одновременно горизонтальный обзор не менее 45° и вертикальный обзор не менее 30° ; а также
 - (v) Было проверено, принято и утверждено Администратором.
- (6) Термин *Летная подготовка* означает подготовку, кроме наземной подготовки, полученную в полете на воздушном судне под руководством уполномоченного инструктора.
- (7) Термин *Тренировочное средство летной подготовки* означает устройство, которое -
- (i) Является копией в натуральную величину приборов, оборудования, пультов и рычагов управления воздушного судна или ряда воздушных судов в открытом учебном классе или закрытой кабине пилота, включая оборудование и компьютерные программы для установленных систем, необходимых для имитации работы воздушного судна на земле и в полете;
 - (ii) Может не иметь системы визуальных или силовых сигналов (имитации движения и обзора); а также

- (iii) Было проверено, принято и утверждено Администратором.
- (8) Термин *Наземная подготовка* означает подготовку, не являющуюся летной подготовкой, проводимую уполномоченным инструктором.
- (9) Термин *Заход на посадку по приборам* означает процедуру захода на посадку, определенную в разделе 97 настоящей главы.
- (10) Термин *Подготовка для выполнения полетов по приборам* означает время в течение которого обучающееся лицо получает подготовку для выполнения полетов по приборам, проводимую уполномоченным инструктором в реальных или имитируемых приборных метеорологических условиях.
- (11) Термин *Проверка знаний* означает проверку знаний в областях авиационных знаний, необходимую для получения удостоверения или квалификационной отметки пилота, которая может проводиться в письменном виде или с помощью компьютера.
- (12) Термин *Время выполнения обязанностей пилота* означает время в течение которого конкретное лицо -
- (i) Выступает в качестве пилота - обязательного члена летного экипажа;
 - (ii) Проходит подготовку под руководством уполномоченного инструктора на воздушном судне, утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки; либо
 - (iii) Проводит подготовку в качестве уполномоченного инструктора на воздушном судне, утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки.
- (13) Термин *Практическая проверка* означает проверку знаний и навыков по выполнению полетов для получения удостоверения, квалификационной отметки или разрешения пилота, при которой проверяемый отвечает на вопросы и демонстрирует маневры в полете, на утвержденном пилотажном тренажере, или на утвержденном тренировочном средстве летной подготовки.
- (14) Термин *Ряд воздушных судов* означает воздушные суда со сходными эксплуатационными характеристиками, такими как: сходный рабочий диапазон воздушных скоростей и

абсолютных высот, сходные характеристики управляемости и одинаковое количество и тип двигателей.

(15) Термин *Время подготовки* означает подготовку полученную -

- (i) В полете под руководством уполномоченного инструктора;
- (ii) На земле под руководством уполномоченного инструктора; или
- (iii) На утвержденном пилотажном тренажере или на утвержденном тренировочном средстве летной подготовки под руководством уполномоченного инструктора.

§61.2 СЕРТИФИКАЦИЯ ИНОСТРАННЫХ ПИЛОТОВ, ПИЛОТОВ-ИНСТРУКТОРОВ И ИНСТРУКТОРОВ НАЗЕМНОЙ ПОДГОТОВКИ

(a) За исключениями, предусмотренными пунктом (b) настоящего параграфа, удостоверение летчика может быть выдано лицу, не являющемуся гражданином США или иностранцем, постоянно проживающим в США, только в том случае, если это лицо пройдет соответствующую проверку знаний и практическую проверку в Соединенных Штатах.

(b) Лицу, не являющемуся гражданином США или иностранцем, постоянно проживающим в США, может быть выдано удостоверение летчика, и проверка знаний, а также практическая проверка для получения данного удостоверения могут проводиться за пределами Соединенных Штатов, когда:

- (1) Администратор находит, что удостоверение необходимо данному лицу для работы в качестве пилота - обязательного члена летного экипажа на воздушном судне, зарегистрированном в США;
- (2) Администратор находит, что данному лицу необходимо удостоверение пилота инструктора или инструктора наземной подготовки для обучения лиц, являющихся гражданами США;
- (3) Удостоверение необходимо для проставления дополнительной квалификационной отметки по категории, классу, приборам или типу в уже имеющемся американском удостоверении пилота при условии, что данное удостоверение не было выдано на основании иностранного свидетельства пилота;

- (4) Удостоверение необходимо для добавления, продления или возобновления квалификационной отметки по категории, классу или приборам в уже имеющемся американском удостоверении пилота-инструктора ; либо
- (5) Удостоверение необходимо для проставления дополнительной квалификационной отметки в уже имеющемся американском удостоверении инструктора наземной подготовки.
- (с) Центры подготовки и их филиалы, сертифицированные на основании раздела 142 настоящей главы и находящиеся за пределами США, могут -
- (1) Готовить и рекомендовать кандидатов на получение дополнительных квалификационных отметок и подтверждение удостоверений, выдаваемых на основании настоящего раздела, а также выдавать дополнительные квалификационные отметки и осуществлять подтверждения в пределах полномочий, выделенных данному центру Администратором; а также
- (2) Готовить и рекомендовать кандидатов на получение удостоверений пилота из числа граждан США и выдавать удостоверения гражданам США в пределах полномочий, выделенных данному центру Администратором.

§61.3 ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К УДОСТОВЕРЕНИЯМ, КЛАССИФИКАЦИОННЫМ ОТМЕТКАМ И РАЗРЕШЕНИЯМ

(a) *Удостоверение пилота.* Никому не разрешается выступать в качестве командира экипажа или иного пилота - обязательного члена летного состава на зарегистрированном в США воздушном судне Гражданской авиации, не имея при себе или в легко доступном данному лицу месте воздушного судна действующего удостоверения пилота или особого разрешения пилота, выданного на основании настоящего раздела, в момент осуществления данным лицом прав, предоставляемых вышеуказанным удостоверением или разрешением. Однако, при выполнении полетов за рубежом, может использоваться действующее свидетельство, выданное тем государством, на территории которого эксплуатируется воздушное судно.

(b) *Необходимое удостоверение пилота для эксплуатации иностранного воздушного судна.* Никому не разрешается на территории Соединенных Штатов Америки выступать в качестве

командира экипажа или иного пилота-обязательного члена летного состава на воздушном судне Гражданской авиации, зарегистрированном в иностранном государстве, не имея удостоверения, которое -

(1) Является действующим и физически находится при данном лице или в легко доступном ему месте воздушного судна в момент осуществления данным лицом прав, предоставляемых этим удостоверением пилота; а также

(2) Выдано на основании настоящего раздела, либо выдано или подтверждено страной регистрации воздушного судна.

(с) *Медицинское свидетельство.*

(1) За исключениями, предусмотренными пунктом (с)(2) настоящего параграфа, лицо, выступающее в качестве командира экипажа или иного обязательного члена летного состава согласно положениям любого раздела настоящей главы, должно иметь действующее и надлежащее медицинское свидетельство или иной документ, приемлемый для Администратора, выданный на основании раздела 67 настоящей главы и находящийся при данном лице или в легко доступном ему месте воздушного судна.

(2) Положения пункта (с)(1) настоящего параграфа не распространяются на лицо, которое -

- (i) Пользуется правами, предоставляемыми удостоверением пилота-курсанта, при выполнении полетов для получения удостоверения пилота с квалификационными отметками по категории планеров или аэростатов;
- (ii) Имеет удостоверение пилота с квалификационной отметкой по аэростатам и выполняет полет или проводит обучение на аэростате, как положено;
- (iii) Имеет удостоверение пилота или пилота-инструктора с квалификационной отметкой по планерам и выполняет полет или проводит обучение на планере, как положено;
- (iv) За исключением, предусмотренным пунктом (с)(2)(iii) настоящего параграфа, осуществляет права, предоставляемые удостоверением пилота-инструктора при условии, что данное лицо не выступает в качестве командира экипажа или обязательного члена летного состава;
- (v) Осуществляет права, предоставляемые удостоверением инструктора наземной подготовки;

- (vi) Пилотирует воздушное судно на территории иностранного государства, используя свидетельство пилота, выданное данным государством, и имеет доказательство медицинского соответствия данному свидетельству; либо
 - (vii) Пилотирует воздушное судно, используя американское удостоверение пилота, выданное на основании иностранного свидетельства пилота, согласно ?61.75 настоящего раздела, и имеет действующее медицинское свидетельство, выданное иностранным государством, выдавшим иностранное свидетельство пилота, находящееся при данном лице или в легко доступном ему месте воздушного судна в момент осуществления им прав, предоставляемых этим свидетельством.
- (d) *Удостоверение пилота-инструктора.*
- (1) Лицо, обладающее удостоверением пилота-инструктора, должно иметь это удостоверение или иной приемлемый для Администратора документ, при себе или в легко доступном ему месте воздушного судна в момент осуществления данным лицом прав, предоставляемых этим удостоверением пилота-инструктора.
 - (2) За исключениями, предусмотренными пунктом (d)(3) настоящего параграфа, никто, кроме обладателя удостоверения пилота-инструктора с соответствующими квалификационными отметками не имеет права -
 - (i) Проводить подготовку, необходимую для получения разрешения на выполнение самостоятельного полета и самостоятельного перелета из одного пункта в другой;
 - (ii) Утверждать кандидата на получение удостоверения пилота, пилота-инструктора, инструктора наземной подготовки или квалификационных отметок, получаемых на основании настоящего раздела;
 - (iii) Подписывать летную книжку пилота, в подтверждение прохождения им летной подготовки;
 - (iv) Подписывать удостоверение и летную книжку пилота-курсанта для получения им права на самостоятельные полеты.
 - (3) Удостоверение пилота-инструктора не требуется если подготовка проводится -
 - (i) Обладателем удостоверения пилота коммерческой авиации с квалификационной отметкой по Л.А. легче воздуха при условии, что подготовка проводится в соответствии с правами, предоставляемыми удостоверением на Л.А. легче воздуха;
 - (ii) Обладателем удостоверения линейного пилота авиакомпании с квалификационной отметкой, соответствующей воздушному судну, на котором проводится подготовка,

при условии, что подготовка проводится в соответствии с правами, предоставляемыми удостоверением, а также в соответствии с утвержденной учебной программой авиаперевозчика, утвержденной на основании разделов 121 или 135 настоящей главы;

- (iii) Лицом, квалифицированным в соответствии с подразделом “С” раздела 142 настоящей главы, при условии, что подготовка проводится в соответствии с учебной программой, утвержденной согласно разделу 142;
- (iv) Пилотом-инструктором, не сертифицированным ФАА, в соответствии с положениями § 61.41 настоящего раздела; либо
- (v) Обладателем удостоверения инструктора наземной подготовки в соответствии с правами, предоставляемыми данным удостоверением.

(e) *Квалификационные отметки по приборам.* Никому не разрешается выступать в качестве командира экипажа на воздушном судне гражданской авиации, выполняющем полет по приборам, или при погодных условиях ниже минимумов, предписываемых для полетов по ПВП, не имея:

- (1) Соответствующих квалификационных отметок по категории, классу, типу (если требуется) и по приборам в удостоверении данного лица по каждому самолету, вертолету или самолету с вертикальным взлетом;
- (2) Удостоверения линейного пилота авиакомпании с соответствующими квалификационными отметками по категории, классу и типу (если требуется) воздушного судна, на котором выполняется полет;
- (3) Для планера - удостоверения пилота с квалификационной отметкой по категории планеров и квалификационной отметкой по приборам самолета;
- (4) Для дирижабля - удостоверения пилота коммерческой авиации с квалификационной отметкой по категории Л.А. легче воздуха и по классу дирижаблей.

(f) *Разрешение пилота на выполнение полетов по 2й категории.* За исключением пилотов, выполняющих полеты по 2й категории согласно разделам 121 или 135, никому не разрешается:

- (1) Выступать в качестве командира экипажа воздушного судна гражданской авиации при выполнении полетов по 2й категории, не обладая -
 - (i) Действующим разрешением на выполнение полетов по 2й категории на воздушных судах данной категории или класса, или типа, если это применимо; либо

- (ii) Если речь идет о воздушном судне гражданской авиации, зарегистрированном в иностранном государстве - разрешением данного государства выступать в качестве командира экипажа данного воздушного судна при выполнении полетов по 2й категории.
- (2) Выступать в качестве второго пилота воздушного судна гражданской авиации при выполнении полетов по 2й категории, не обладая -
- (i) Действующим удостоверением пилота с квалификационными отметками по категории, классу данного воздушного судна и по приборам данной категории воздушных судов;
 - (ii) Удостоверением линейного пилота авиакомпании с квалификационными отметками по категории и классу данного воздушного судна, либо
 - (iii) Если речь идет о воздушном судне гражданской авиации, зарегистрированном в иностранном государстве, разрешением данного государства выступать в качестве второго пилота при выполнении полетов по 2й категории.
- (g) *Разрешение пилота на выполнение полетов по 3й категории.* За исключением пилотов, выполняющих полеты по 3й категории согласно разделам 121 или 135, никому не разрешается:
- (1) Выступать в качестве командира экипажа воздушного судна гражданской авиации при выполнении полетов по 3й категории, не обладая -
- (i) Действующим разрешением на выполнение полетов по 3й категории на воздушных судах данной категории или класса, а также типа, если это применимо; либо
 - (ii) Если речь идет о воздушном судне гражданской авиации, зарегистрированном в иностранном государстве - разрешением данного государства выступать в качестве командира экипажа данного воздушного судна при выполнении полетов по 3й категории.
- (2) Выступать в качестве второго пилота воздушного судна гражданской авиации при выполнении полетов по 3й категории, не обладая -
- (i) Действующим удостоверением пилота с квалификационными отметками по категории и классу данного воздушного судна и по приборам воздушных судов данной категории;
 - (ii) Удостоверением линейного пилота авиакомпании с квалификационными отметками по категории и классу данного воздушного судна, либо

(iii) Если речь идет о воздушном судне гражданской авиации, зарегистрированном в иностранном государстве, разрешением данного государства выступать в качестве второго пилота при выполнении полетов по 3й категории.

(h) *Разрешение для пилотов самолетов категории А.* Администратор может выдать разрешение на выполнение полета по 2й или 3й категории пилоту небольшого воздушного судна, относящегося к категории А, согласно определению ?97.3(b)(1) настоящей главы, если:

(1) Администратор находит, что при соблюдении определяемых в разрешении условий данный пилот сможет выполнить полет по 2й или 3й категории с достаточной степенью безопасности; а также

(2) Полет по 2й или 3й категории не предполагает перевозку на данном самолете пассажиров или материальной собственности за компенсацию или по найму.

(i) *Удостоверение инструктора наземной подготовки.*

(1) Каждое лицо, обладающее удостоверением инструктора наземной подготовки, обязано иметь это удостоверение при себе или в непосредственно доступном для него месте воздушного судна в момент осуществления прав, предоставляемых данным удостоверением.

(2) За исключениями, предусмотренными пунктом (d) настоящего параграфа, никому, кроме обладателей удостоверения инструктора наземной подготовки с надлежащими квалификационными отметками или уполномоченных Администратором лиц, не разрешается -

(i) Проводить наземную подготовку, необходимую для получения разрешения на выполнение самостоятельного полета и самостоятельного перелета из одного пункта в другой;

(ii) Подписывать заявку на проверку знаний, необходимую для получения удостоверения пилота, пилота-инструктора, инструктора наземной подготовки или квалификационной отметки, получаемых на основании настоящего раздела;

(iii) Подписывать летную книжку пилота, в подтверждение прохождения им наземной подготовки.

(j) *Возрастные ограничения для отдельных видов полетов.*

(1) *Возрастное ограничение.* За исключением, предусмотренным пунктом (j)(3) настоящего параграфа, никому из обладателей удостоверений пилотов, выданных в соответствии с настоящим разделом, не разрешается выступать в качестве пилота на зарегистрированном в

США воздушном судне гражданской авиации при выполнении следующих полетов по достижении возраста 60 лет -

- (i) Рейсовых международных пассажирских авиаперевозок на самолетах с турбореактивными двигателями;
- (ii) Рейсовых международных пассажирских авиаперевозок на самолетах с конфигурацией пассажирского салона более 9 посадочных мест, не считая кресел экипажа;
- (iii) Нерегулярных международных воздушных перевозок за компенсацию или по найму на самолетах с конфигурацией пассажирского салона более 30 посадочных мест не считая кресел экипажа; либо
- (iv) Рейсовых международных авиаперевозок или нерегулярных международных воздушных перевозок за компенсацию или по найму на самолетах с коммерческой загрузкой свыше 7.500 фунтов (3.402 кг).

(2) *Определения.*

- (i) Термин “Международные авиаперевозки” в контексте пункта (j) настоящего параграфа означает регулярные рейсовые авиаперевозки, выполняемые на самолетах с целью общественной перевозки пассажиров, почты или грузов, при которых перевозка осуществляется через воздушное пространство более, чем одной страны.
- (ii) Термин “Международные воздушные перевозки” в контексте пункта (j) настоящего параграфа означает нерегулярные авиаперевозки, выполняемые на самолетах с целью общественной перевозки пассажиров, почты или грузов, при которых перевозка осуществляется через воздушное пространство более, чем одной страны.

(3) *Отсрочка возрастных ограничений пилота.* До 20 декабря 1999 года лицам, достигшим 60-летнего возраста, разрешается выступать в качестве пилотов при выполнении полетов, на которые распространяется действие настоящего пункта, если на 20 мая 1997 года данное лицо работало в качестве пилота при выполнении полетов, на которые распространяется действие настоящего пункта.

(k) *Особое разрешение пилота.* Все лица, обязанные иметь особое разрешение пилота, выдаваемое согласно ?61.77 настоящего раздела, должны иметь это разрешение вместе со своим иностранным свидетельством пилота при себе или в легко доступном им месте воздушного судна при осуществлении ими прав, предоставляемых данным разрешением.

(1) *Проверка удостоверений.* Каждое лицо, имеющее удостоверение летчика, медицинское свидетельство, разрешение или лицензию, требуемые настоящим разделом, обязано предъявлять эти документы для проверки по просьбе:

- (1) Администратора,
- (2) Уполномоченного представителя Национального Комитета по Безопасности на Транспорте,
или
- (3) Любого сотрудника федеральной или местной полиции, а также полиции штата.

§61.4 УТВЕРЖДЕНИЕ ПИЛОТАЖНЫХ ТРЕНАЖЕРОВ И ТРЕНИРОВОЧНЫХ СРЕДСТВ ЛЕТНОЙ ПОДГОТОВКИ

(a) За исключениями, предусмотренными пунктами (b) или (c) настоящего параграфа, каждый пилотажный тренажер и каждое тренировочное средство летной подготовки, используемые при подготовке, по которым летчик должен получить зачет для удовлетворения требований подготовки, летного испытания или проверки в полете на основании положений настоящей главы, должны быть утверждены Администратором для -

- (1) Той подготовки и проверки, для которых они используются;
- (2) Каждого конкретного выполняемого маневра, процедуры или функции члена летного состава; а также
- (3) Представления конкретной категории и конкретного класса воздушных судов, а также конкретного типа и разновидностей внутри типа воздушных судов или ряда воздушных судов для некоторых тренировочных средств летной подготовки.

(b) Любое устройство, используемое для прохождения летной подготовки, летного испытания или проверки, одобренное или утвержденное Администратором до 1 августа 1996 года, если может быть продемонстрировано, что оно функционирует соответственно изначальному дизайну, считается тренировочным средством летной подготовки при условии, что оно используется для тех же целей, для которых оно было изначально утверждено или одобрено, и только в рамках данного утверждения или одобрения.

(c) Для особых конкретных целей Администратор может утвердить использование устройства, не являющегося пилотажным тренажером или тренировочным средством летной подготовки.

¶61.5 УДОСТОВЕРЕНИЯ И КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ, ПОЛУЧАЕМЫЕ НА ОСНОВАНИИ ПОЛОЖЕНИЙ НАСТОЯЩЕГО РАЗДЕЛА

(a) На основании положений настоящего раздела кандидату, который успешно проходит подготовку и выполняет требования, предъявляемые при получении запрашиваемого им удостоверения, выдаются следующие удостоверения:

(1) Удостоверения пилота:

- (i) Пилота-курсанта,
- (ii) Пилота любителя с ограниченными полномочиями,
- (iii) Пилота-любителя,
- (iv) Пилота коммерческой авиации,
- (v) Линейного пилота авиакомпании.

(2) Удостоверения пилота-инструктора.

(3) Удостоверения инструктора наземной подготовки.

(b) В удостоверение пилота (за исключением пилота-курсанта) вносятся следующие квалификационные отметки, после удовлетворительного прохождения кандидатом подготовки и выполнения требований по присвоению запрашиваемой квалификационной отметки:

(1) Квалификационные отметки по категории воздушных судов:

- (i) Самолет,
- (ii) Винтокрылый Л.А.,
- (iii) Планер,
- (iv) Л.А. легче воздуха,
- (v) Самолет с вертикальным взлетом.

(2) Квалификационные отметки по классу самолетов:

- (i) Одномоторные сухопутные,
- (ii) Многомоторные сухопутные,
- (iii) Одномоторные гидросамолеты,
- (iv) Многомоторные гидросамолеты.

(3) Квалификационные отметки по классу винтокрылых ЛА:

- (i) Вертолет,
- (ii) Автожир.

(4) Квалификационные отметки по классу ЛА легче воздуха:

- (i) Дирижабль,
- (ii) Аэростат.

(5) Квалификационные отметки по типу:

- (i) Крупные воздушные суда, не являющиеся Л.А. легче воздуха,
- (ii) Турбореактивные самолеты,
- (iii) Другие квалификационные отметки по типу воздушных судов, определенные Администратором в правилах сертификации по типам воздушных судов.

(6) Квалификационные отметки по приборам (только для удостоверений пилотов-любителей и пилотов коммерческой авиации):

- (i) Приборы самолетов,
- (ii) Приборы вертолетов,
- (iii) Приборы самолетов с вертикальным взлетом.

(с) В удостоверение пилота-инструктора заносятся следующие квалификационные отметки:

(1) Квалификационные отметки по категории воздушных судов:

- (i) Самолет,
- (ii) Винтокрылый Л.А.,
- (iii) Планер,
- (iv) Самолет с вертикальным взлетом.

(2) Квалификационные отметки по классу самолетов:

- (i) Одномоторные,
- (ii) Многомоторные.

(3) Квалификационные отметки по классу винтокрылых ЛА:

- (i) Вертолет,

(ii) Автожир.

(4) Квалификационные отметки по приборам:

(i) Приборы самолетов,

(ii) Приборы вертолетов,

(iii) Приборы самолетов с вертикальным взлетом.

(d) В удостоверение инструктора наземной подготовки по прохождении кандидатом на получение квалификационной отметки подготовки и выполнения им прочих требований заносятся следующие квалификационные отметки:

(1) Первичная подготовка,

(2) Последующая подготовка,

(3) Подготовка по приборам.

¶61.7 УСТАРЕВШИЕ УДОСТОВЕРЕНИЯ И КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ

(a) Обладатель удостоверения пилота неуправляемого аэростата, выданного до 1 ноября 1973 года, не имеет права пользоваться правами, предоставляемыми данным удостоверением.

(b) Обладатель удостоверения пилота, имеющего любые из ниже перечисленных квалификационных отметок по категории без указания отметки по соответствующему классу, не имеет права пользоваться правами, предоставляемыми данной отметкой по категории:

(1) Винтокрылые Л.А.,

(2) Л.А. легче воздуха,

(3) Вертолеты,

(4) Автожиры.

¶61.9 [РЕЗЕРВ]

¶61.11 ПРОСРОЧЕННЫЕ УДОСТОВЕРЕНИЯ ПИЛОТА И ПОВТОРНАЯ ВЫДАЧА

(а) Никому из обладателей просроченных удостоверений пилотов или квалификационных отметок не разрешается:

- (1) Пользоваться правами предоставляемыми данным удостоверением или квалификационной отметкой; или
- (2) Выступать в качестве командира экипажа или обязательного члена летного состава воздушного судна той же категории и того же класса, как то, что указано в просроченном удостоверении пилота или в квалификационной отметке.

(б) Следующие удостоверения и квалификационные отметки считаются недействительными и невозобновимыми:

- (1) Удостоверение линейного пилота авиакомпании, выданное до 1 мая 1949 года, либо удостоверение линейного пилота авиакомпании, содержащее ограничение по мощности в лошадиных силах;
- (2) Удостоверение пилота-любителя или пилота коммерческой авиации, выданное до 1 июля 1945 года; а также
- (3) Удостоверение пилота с квалификационными отметками по Л.А. легче воздуха или неуправляемым аэростатам, выданное до 1 июля 1945 года.

(с) Удостоверение пилота, выданное на основании иностранного свидетельства пилота, теряет свою силу по истечении срока действия иностранного свидетельства.

(д) Удостоверение линейного пилота авиакомпании, выданное после 30 апреля 1949 года, в котором имеется ограничение срока действия, но не имеется ограничения по мощности в лошадиных силах, может быть возобновлено без ограничения срока действия.

(е) Удостоверение пилота-любителя или пилота коммерческой авиации, выданное после 30 июня 1945 года, и имеющее ограниченный срок действия, может быть возобновлено или выдано повторно без ограничения срока действия.

(ф) Удостоверение пилота с квалификационными отметками по Л.А. легче воздуха или неуправляемым аэростатам, выданное после 30 июня 1945 года, и имеющее ограниченный срок действия, может быть возобновлено или выдано повторно без ограничения срока действия.

(g) Американское удостоверение пилота, выданное на основании иностранного свидетельства пилота с неограниченным сроком действия может выдаваться без ограничения срока действия.

¶61.13 ПОЛУЧЕНИЕ УДОСТОВЕРЕНИЙ, КВАЛИФИКАЦИОННЫХ ОТМЕТОК И РАЗРЕШЕНИЙ ЛЕТЧИКОВ

(a) Податель заявки (кандидат) на получение удостоверения, квалификационной отметки или разрешения летчика, выдаваемых на основании настоящего раздела, подает эту заявку по форме и правилам, одобренным Администратором.

(b) Податель заявки (кандидат), не являющийся гражданином США или иностранцем, постоянно проживающим в Соединенных Штатах:

(1) Обязан предъявить доказательства уплаты соответствующих сборов при подаче заявки на -

(i) Получение удостоверения пилота-курсанта, подлежащего выдаче за пределами США, либо

(ii) Прохождение проверки знаний или практической проверки на получение американского удостоверения летчика или квалификационной отметки, если проверки будут проводиться за пределами США.

(2) Может получить от Администратора отказ в выдаче американского удостоверения, квалификационной отметки или особого разрешения летчика.

(c) За исключениями, предусмотренными пунктом (b)(2) настоящего параграфа, кандидат, удовлетворительно завершивший подготовку и отвечающий требованиям для получения соответствующего удостоверения, квалификационной отметки или разрешения, имеет право на их получение.

(d) *Ограничения.*

(1) Кандидату, который не может выполнить отдельные требования практической проверки уровня его летной подготовки по причине физических недостатков, может быть выдано удостоверение пилота, квалификационная отметка или разрешение с соответствующими ограничениями зафиксированными в его удостоверении при условии, что -

- (i) Кандидат соответствует всем остальным требованиям для получения запрашиваемых им удостоверения, квалификационной отметки или разрешения;
 - (ii) Информация о наличии данного физического недостатка зафиксирована ФАА в медицинском свидетельстве кандидата; а также
 - (iii) Администратор находит, что невозможность выполнения кандидатом конкретного требования при полете не повлияет отрицательно на безопасность полета.
 - (2) Ограничение, занесенное в удостоверение пилота может быть снято, если данный пилот продемонстрирует экзаменатору уровень квалификации, соответствующий запрашиваемому удостоверению, квалификационной отметке или разрешению.
- (е) *Дополнительные требования для получения разрешения на выполнение полетов по 2й и 3й категории.*
- (1) Разрешение на выполнение полетов по 2й или по 3й категории выдается пилоту в виде письменного разрешения как составная часть квалификационной отметки по приборам или удостоверения линейного пилота авиакомпании.
 - (2) При изначальной выдаче это разрешение включает в себя отметку о следующих ограничениях:
 - (i) Для полетов по 2й категории ограничение по дальности видимости на ВПП - 1600 футов (490м) и по высоте принятия решения - 150 футов (46м).
 - (ii) Для полетов по 3й категории каждое изначальное ограничение определяется в разрешении.
 - (3) Ограничения в разрешении на выполнение полетов по 2й или по 3й категории может быть снято следующим образом:
 - (i) В случае ограничений для полетов по 2й категории ограничение снимается, когда обладатель демонстрирует, что за последние шесть месяцев он выполнил три захода на посадку по приборам по 2й категории в реальных или имитированных условиях ППП с высотой принятия решения 150 футов (46м).
 - (ii) В случае ограничений для полетов по 3й категории ограничение снимается в порядке, оговоренном в разрешении.
 - (4) Для выполнения требований по наличию опыта пункта (е)(3) настоящего параграфа и для прохождения практической проверки, обязательной согласно настоящему разделу для

получения разрешения пилота на выполнение полетов по 2й или 3й категории, может использоваться пилотажный тренажер или тренировочное средство летной подготовки, если они утверждены Администратором для такого применения.

(f) За исключением тех случаев, когда Администратор выдает специальное разрешение, лицо, чье удостоверение пилота, пилота-инструктора или инструктора наземной подготовки было временно изъято, не имеет права подавать заявку на получение каких бы то ни было удостоверений, квалификационных отметок или разрешений в течении времени, пока действует данная мера взыскания.

(g) За исключением тех случаев, когда Администратор выдает специальное разрешение, лицо, у которого было изъято удостоверение пилота, пилота-инструктора или инструктора наземной подготовки, не имеет права подавать заявку на получение каких бы то ни было удостоверений, квалификационных отметок или разрешений в течение одного года с даты изъятия.

¶61.14 ОТКАЗ ОТ ПРОХОЖДЕНИЯ ПРОВЕРКИ НА НАРКОТИКИ

(a) Положения настоящего параграфа распространяются на служащих, выполняющих функции, перечисленные в приложении I к разделу 121 или в приложении J к разделу 121 настоящей главы, непосредственно или по контракту для авиаперевозчика, получившего сертификат на основании положений раздела 121 или 135, либо для эксплуатанта, определенного в §135.1(a)(5) настоящей главы.

(b) Отказ обладателя удостоверения, выданного на основании настоящего раздела, от прохождения проверки на наркотики, оговоренной в приложении I к разделу 121 настоящей главы, или проверки на алкоголь, обязательной согласно положениям приложения J к разделу 121, является основанием для:

(1) Отказа в получении любого удостоверения, квалификационной отметки или разрешения, выдаваемых или присваиваемых на основании настоящего раздела, на срок до 1 года с момента отказа; а также

(2) Временным или окончательным изъятием любых удостоверений, квалификационных отметок или разрешений, полученных на основании настоящего раздела.

¶61.15 НАРУШЕНИЯ, СВЯЗАННЫЕ СО ЗЛОУПОТРЕБЛЕНИЕМ АЛКОГОЛЕМ ИЛИ НАРКОТИКАМИ

(a) Осуждение за нарушение любого федерального статута или статута штата, относящихся к выращиванию, переработке, производству, продаже, распространению, хранению, перевозке или импорту наркотических препаратов, марихуаны, а также депрессантов и стимулирующих препаратов или веществ является основанием для:

(1) Отказа в получении любых удостоверений, квалификационных отметок или разрешений, выдаваемых на основании настоящего раздела на срок до 1 года с даты последнего осуждения; либо

(2) Временным или окончательным изъятием любых удостоверений, квалификационных отметок или разрешений, полученных на основании настоящего раздела.

(b) Совершение любого из актов, запрещенных ?91.17(a) или ?91.19(a) настоящей главы, является основанием для:

(1) Отказа в получении любых удостоверений, квалификационных отметок или разрешений, выдаваемых или присваиваемых на основании настоящего раздела на срок до 1 года с даты совершения данного акта; либо

(2) Временным или окончательным изъятием любых удостоверений, квалификационных отметок или разрешений, выданных на основании настоящего раздела.

(c) В контексте пунктов (d), (e) и (f) настоящего параграфа, “санкция за нарушение правил управления моторизованным транспортным средством” означает -

(1) Осуждение после 29 ноября 1990 года за нарушение любого федерального статута или статута штата, относящихся к управлению моторизованным транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения или под воздействием наркотиков;

(2) Изъятие (временное или постоянное) или аннулирование водительских прав после 29 ноября 1990 года за нарушение, связанное с управлением моторизованным транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения или под воздействием наркотиков; либо

(3) Отказ после 29 ноября 1990 года в выдаче водительских прав на управление моторизованным транспортным средством вследствие нарушения, связанного с управлением моторизованным транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения или под воздействием наркотиков.

(d) За исключением санкций за нарушение правил управления моторизованным транспортным средством, являющихся следствием того же самого инцидента или результатом тех же самых фактических обстоятельств, санкция за нарушение правил управления моторизованным транспортным средством, наложенная в течение 3 лет после предыдущей санкции за нарушение правил управления моторизованным транспортным средством, является основанием для:

(1) Отказа в получении любого удостоверения, квалификационной отметки или разрешения, выдаваемых или присваиваемых согласно настоящему разделу, на срок до 1 года с даты последней санкции за нарушение правил управления моторизованным транспортным средством;

(2) Изъятия, временного или постоянного, любого удостоверения, квалификационной отметки или разрешения, выданных или присвоенных на основании настоящего раздела.

(e) Каждый обладатель удостоверения, выданного на основании настоящего раздела, обязан предоставлять письменный отчет о каждой санкции за нарушение правил управления моторизованным транспортным средством в Службу Авиационной Безопасности Гражданской Авиации ФАА по адресу: AMC-700, P.O.Box 25810, Oklahoma City, OK 73125, не позднее, чем через 60 дней после применения санкции. Отчет должен содержать следующую информацию:

(1) Фамилию, адрес, дату рождения лица и номер его удостоверения летчика,

(2) Тип нарушения, приведшего к осуждению или административной санкции,

(3) Дата осуждения или применения административной санкции,

(4) Штат, где находится документация о данном осуждении или санкции, а также

(5) Указание, является ли данная санкция за нарушение правил управления моторизованным транспортным средством результатом того же инцидента или следствием тех же фатальных обстоятельств, связанных с примененной ранее санкцией за нарушение правил управления моторизованным транспортным средством.

(f) Невыполнение положений пункта (e) настоящего параграфа является основанием для -

(1) Отказа в получении любого удостоверения, квалификационной отметки или разрешения, выдаваемых или присваиваемых согласно настоящему разделу, на срок до 1 года с даты санкции за нарушение правил управления моторизованным транспортным средством;

- (2) Изъятия, временного или постоянного, любого удостоверения, квалификационной отметки или разрешения, выданных или присвоенных на основании настоящего раздела.

¶61.16 ОТКАЗ ОТ ПРОХОЖДЕНИЯ ПРОВЕРКИ НА АЛКОГОЛЬ ИЛИ ОТКАЗ ОТ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ РЕЗУЛЬТАТОВ ПРОВЕРКИ

Отказ от прохождения проверки на определение процентного содержания алкоголя в крови, когда такой проверки требует сотрудник правоприменяющих органов (полиции) в соответствии с положениями §91.17(с) настоящей главы или отказ от представления или разрешения на выдачу запрошенных Администратором результатов проверки согласно §91.17(с) или (d) настоящей главы является основанием для:

- (a) Отказа в получении любого удостоверения, квалификационной отметки или разрешения, выдаваемых согласно настоящему разделу, на срок до 1 года с даты отказа;
- (b) Изъятия, временного или постоянного, любого удостоверения, квалификационной отметки или разрешения, выданных на основании настоящего раздела.

¶61.17 ВРЕМЕННОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ

(a) Временное удостоверение пилота, пилота-инструктора или инструктора наземной подготовки, а также временные квалификационные отметки выдаются на период не более 120 дней, после чего кандидату должно быть выдано постоянное удостоверение, если Администратор находит, что он соответствует требованиям настоящего раздела.

(b) Временное удостоверение или квалификационная отметка пилота, пилота-инструктора или инструктора наземной подготовки теряют свою силу:

- (1) По истечении срока действия, указанного в удостоверении;
- (2) По получении постоянного удостоверения;
- (3) По получении уведомления об отказе в получении удостоверения или отметки.

¶61.19 СРОКИ ДЕЙСТВИЯ УДОСТОВЕРЕНИЙ ПИЛОТА И ИНСТРУКТОРОВ

(a) *Общие положения.* Обладатель удостоверения, на котором имеется дата окончания срока действия не имеет права пользоваться предоставляемыми удостоверением правами после этой даты.

(b) *Удостоверение пилота-курсанта.* Удостоверение пилота-курсанта теряет свою силу по истечении 24 месяцев с момента выдачи удостоверения.

(c) *Прочие удостоверения пилотов.* Любое удостоверение пилота (за исключением удостоверения пилота-курсанта), выданное на основании настоящего раздела, выдается без ограничения срока действия. Обладатель удостоверения пилота, выданного на основании иностранного свидетельства пилота, имеет право пользоваться предоставляемыми удостоверением правами только до тех пор, пока действует иностранное свидетельство, на основании которого выдано его удостоверение.

(d) *Удостоверение пилота-инструктора.* Удостоверение пилота-инструктора -

(1) Имеет силу только пока его обладатель имеет действующее удостоверение пилота; а также

(2) За исключениями, предусмотренными ¶61.197(b) настоящего раздела, теряет силу по истечении 24 месяцев после месяца выдачи или продления.

(e) *Удостоверение инструктора наземной подготовки.* Удостоверение инструктора наземной подготовки, получаемое на основании настоящего раздела выдается без даты окончания срока действия.

(f) *Сдача, временное изъятие или аннулирование.* Любое удостоверение, выданное на основании настоящего раздела действительно до тех пор, пока оно не сдается, временно изымается или аннулируется.

(f) *Возвращение удостоверения.* Обладатель выданного на основании настоящего раздела удостоверения, которое было изъято на временной или постоянной основе, обязан по просьбе Администратора вернуть его в ФАА.

¶61.21 СРОКИ ДЕЙСТВИЯ РАЗРЕШЕНИЯ НА ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ ПО 2Й И ПО 3Й КАТЕГОРИИ (КРОМЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПО ПРАВИЛАМ РАЗДЕЛОВ 121 И 135)

- (a) Разрешение пилота на выполнение полетов по 2й или по 3й категории теряет силу по истечении шести календарных месяцев после месяца, в течение которого разрешение было выдано или продлено.
- (b) После прохождения практической проверки на получение разрешение на выполнение полетов по 2й или по 3й категории, разрешение может быть продлено по каждому типу воздушных судов, на которые оно было выдано
- (c) Разрешение на выполнение полетов по 2й или по 3й категории на каком-либо конкретном типе воздушных судов продляется на срок не более 12 месяцев после месяца, в котором обладатель разрешения прошел практическую проверку на воздушном судне данного типа.
- (d) Если обладатель разрешения проходит практическую проверку на продление срока действия разрешения в течение месяца до окончания срока действия, считается, что проверка проходит в течение месяца, когда истекает срок действия разрешения.

¶61.23 МЕДИЦИНСКИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА: ТРЕБОВАНИЯ И СРОКИ ГОДНОСТИ

- (a) *Виды полетов, требующие наличия медицинского свидетельства.* За исключениями, предусмотренными пунктом (b) настоящего параграфа каждое лицо:
 - (1) Пользующееся правами, предоставляемыми удостоверением линейного пилота авиакомпании, должно иметь медицинское свидетельство первого разряда;
 - (2) Пользующееся правами, предоставляемыми удостоверением пилота коммерческой авиации, должно иметь медицинское свидетельство хотя бы второго разряда;
 - (3) Пользующееся правами, предоставляемыми любым из следующих удостоверений, должно иметь медицинское свидетельство хотя бы третьего разряда:
 - (i) При осуществлении прав, предоставляемых удостоверением пилота-любителя,
 - (ii) При осуществлении прав, предоставляемых удостоверением пилота-любителя с ограниченными полномочиями,

- (iii) За исключениями, предусмотренными пунктом (b)(3) настоящего параграфа, при осуществлении прав, предоставляемых удостоверением пилота-курсанта,
- (iv) При осуществлении прав, предоставляемых удостоверением пилота-инструктора, за исключением пилота-инструктора с квалификационной отметкой по категории планеров, если данное лицо выступает в качестве командира экипажа или обязательного члена летного состава, либо
- (v) За исключением квалификационных отметок по категории планеров или по классу аэростатов, прежде, чем пройти практическую проверку на воздушном судне для получения удостоверения или квалификационных отметок на уровне пилота-любителя с ограниченными полномочиями, пилота-любителя, пилота коммерческой авиации или линейного пилота авиакомпании.

(b) *Виды полетов, не требующие наличия медицинского свидетельства.* Наличие медицинского свидетельства не требуется лицу, которое:

- (1) Пользуется правами, предоставляемыми удостоверением пилота с квалификационной отметкой по категории планеров;
- (2) Пользуется правами, предоставляемыми удостоверением пилота с квалификационной отметкой по классу аэростатов;
- (3) Пользуется правами, предоставляемыми удостоверением пилота-курсанта при подготовке или прохождении проверок на получение удостоверения пилота с квалификационными отметками по категории планеров или по классу аэростатов;
- (4) Пользуется правами, предоставляемыми удостоверением пилота-инструктора с квалификационной отметкой по категории планеров;
- (5) Пользуется правами, предоставляемыми удостоверением пилота-инструктора, если данное лицо не выступает в качестве командира экипажа или обязательного члена летного состава;
- (6) Пользуется правами, предоставляемыми удостоверением инструктора наземной подготовки;
- (7) Выполняет обязанности экзаменатора или инспектора при проведении проверки или инспекции для получения удостоверения, квалификационной отметки или разрешения, проводимой на утвержденном пилотажном тренажере или на утвержденном тренировочном средстве летной подготовки.

- (8) Проходит проверку или инспекцию для получения удостоверения, квалификационной отметки или разрешения, проводимую на утвержденном пилотажном тренажере или на утвержденном тренировочном средстве летной подготовки.

(с) *Срок действия медицинского свидетельства.*

- (1) Срок действия медицинского свидетельства первого разряда истекает в конце последнего дня -

- (i) Шестого месяца после месяца, в котором проходил оговоренный в свидетельстве медосмотр, для выполнения полетов, требующих наличия удостоверения линейного пилота авиакомпании;
- (ii) Двенадцатого месяца после месяца, в котором проходил оговоренный в свидетельстве медосмотр, для выполнения работ, требующих наличия удостоверения пилота коммерческой авиации или удостоверения диспетчера пункта управления воздушным движением; а также
- (iii) Периода, оговоренного в пункте (с)(3) настоящего параграфа, для выполнения работ, требующих наличия удостоверения пилота-любителя с ограниченными полномочиями, пилота-любителя, пилота-инструктора (когда данное лицо выступает в качестве командира экипажа или обязательного члена летного состава при выполнении любых полетов, кроме полетов на планере или аэростате) или пилота-курсанта.

- (2) Срок действия медицинского свидетельства второго разряда истекает в конце последнего дня -

- (i) Двенадцатого месяца после месяца, в котором проходил оговоренный в свидетельстве медосмотр, для выполнения работ, требующих наличия удостоверения пилота коммерческой авиации или удостоверения диспетчера пункта управления воздушным движением; а также
- (ii) Периода, оговоренного в пункте (с)(3) настоящего параграфа, для выполнения работ, требующих наличия удостоверения пилота-любителя с ограниченными полномочиями, пилота-любителя, пилота-инструктора (когда данное лицо выступает в качестве командира экипажа или обязательного члена летного состава при выполнении любых полетов, кроме полетов на планере или аэростате) или пилота-курсанта.

- (3) Медицинское свидетельство третьего разряда, необходимое для работ, требующих наличия удостоверения пилота-любителя с ограниченными полномочиями, пилота-любителя,

пилота-инструктора (когда данное лицо выступает в качестве командира экипажа или обязательного члена летного состава при выполнении любых полетов, кроме полетов на планере или аэростате) или пилота-курсанта, выданное-

(i) До 16 сентября 1996 года, теряет силу в конце 24-го месяца после месяца, в котором проходил оговоренный в свидетельстве медосмотр,

(ii) 16 сентября 1996 года или позднее, теряет силу в конце:

(А) 36-го месяца после месяца, в котором проходил оговоренный в свидетельстве медосмотр, если данное лицо не достигло 40-летнего возраста на дату медицинского осмотра; либо

(В) 24-го месяца после месяца, в котором проходил оговоренный в свидетельстве медосмотр, если данное лицо достигло 40-летнего возраста на дату медицинского осмотра.

¶61.25 ПЕРЕМЕНА ФАМИЛИИ

(a) К заявлению о перемене фамилии в удостоверении, выданном на основании настоящего раздела, прилагается:

(1) Настоящее удостоверение заявителя на получение нового удостоверения; а также

(2) Копия свидетельства о браке, решения суда или иного документа, подтверждающего факт перемены фамилии.

(b) Перечисленные в пункте (a) документы возвращаются заявителю после проверки.

¶61.27 ДОБРОВОЛЬНАЯ СДАЧА ИЛИ ОБМЕН УДОСТОВЕРЕНИЯ

(a) Обладатель удостоверения, выданного на основании настоящего раздела, может добровольно сдать это удостоверение для:

(1) Аннулирования;

(2) Выдачи удостоверения более низкого класса; либо

(3) Получения другого удостоверения, не имеющего конкретных квалификационных отметок.

(b) Любое заявление, сделанное согласно пункту (a) настоящего параграфа должно содержать следующее письменное заявление или его эквивалент:

“Данное заявление делается мной по собственному желанию. Я понимаю, что мой/моя (название удостоверения или квалификационной отметки) не будет выдан/а мне повторно без прохождения мной необходимых для получения такого документа проверок.”

¶61.29 ЗАМЕНА УТЕРЯННОГО ИЛИ УТРАЧЕННОГО УДОСТОВЕРЕНИЯ ЛЕТЧИКА, МЕДИЦИНСКОГО СВИДЕТЕЛЬСТВА ИЛИ ОТЧЕТА О ПРОВЕРКЕ ЗНАНИЙ

(а) Заявление на выдачу дубликата взамен утерянного или утраченного удостоверения летчика, выданного на основании настоящего раздела, подается в письменном виде в Министерство Транспорта, ФАА, Отдел сертификации летчиков по адресу: Оклахома-Сити 73125, П/я 25082. К заявлению прилагается чек или “мани-ордер” для оплаты надлежащего сбора, адресованный ФАА.

(b) Заявление на выдачу дубликата взамен утерянного или утраченного медицинского свидетельства подается в письменном виде в Министерство Транспорта, ФАА, Отдел аэро-медицинской сертификации по адресу: Оклахома-Сити 73125, П/я 25082. К заявлению прилагается чек или “мани-ордер” для оплаты надлежащего сбора, адресованный ФАА.

(c) Заявление на выдачу дубликата взамен утерянного или утраченного отчета о проверке знаний (экзаменационной ведомости) подается в письменном виде в Министерство Транспорта, ФАА, Отдел сертификации летчиков по адресу: Оклахома-Сити 73125, П/я 25082. К заявлению прилагается чек или “мани-ордер” для оплаты надлежащего сбора, адресованный ФАА.

(d) В заявлении о выдаче дубликата взамен утраченных удостоверения пилота, медицинского свидетельства или отчета о проверке знаний указывается:

- (1) Ф.И.О. лица, которому был выдан документ;
- (2) Почтовый адрес постоянного места жительства (включая почтовый индекс) или, если почтовый адрес дается в виде абонентского ящика, то адрес настоящего места жительства;
- (3) Регистрационный номер Службы Социального Обеспечения (если таковой имеется),
- (4) Дата и место рождения обладателя; а также
- (5) Вся имеющаяся информация относительно -

- (i) Разряда, номера, и даты выдачи удостоверения, а также имеющихся в нем квалификационных отметок, если применимо;
 - (ii) Дата медицинского осмотра, если применимо;
 - (iii) Дата проверки знаний, если применимо.
- (е) Лицо, потерявшее удостоверение летчика, выданное на основании настоящего раздела, медицинское свидетельство или отчет о проверке знаний, может получить факсимильный документ от ФАА о том, что такие документы ему выдавались, при этом:
- (1) Такой факсимильный документ заменяет удостоверение, свидетельство или отчет в течение 60 дней в ожидании получения дубликата удостоверения, выдаваемого согласно пунктам (а), (b) или (с) настоящего параграфа, если не поступает уведомление, что данное удостоверение было изъято, временно или окончательно.
 - (2) В заявлении на получение такого факсимильного документа указывается дата подачи запроса на получение дубликата взамен утерянного или утраченного документа.

§ 61.31 НЕОБХОДИМЫЕ КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ ПО ТИПУ, ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА И РАЗРЕШЕНИЯ

- (а) *Необходимые квалификационные отметки по типам воздушных судов.* Лицо, выступающее в качестве командира экипажа любого из перечисленных ниже воздушных судов, должно иметь квалификационную отметку по типу данного воздушного судна:
- (1) Крупные воздушные суда (за исключением Л.А. легче воздуха),
 - (2) Турбореактивные самолеты,
 - (3) Прочие воздушные суда, указанные Администратором в правилах сертификации по типам воздушных судов.
- (b) *Разрешение вместо квалификационной отметки по типу.* Лицо, не имеющее квалификационной отметки по типу, может получить разрешение на выполнение полетов на воздушном судне, требующем отметки по типу, на срок до 60 дней при условии, что:
- (1) Разрешение на полет или серию полетов выдается Администратором;

- (2) По мнению Администратора, эквивалентный уровень безопасности можно обеспечить за счет рабочих ограничений разрешения;
- (3) Заявитель может доказать, что соблюдение требований пункта (а) настоящего параграфа является непрактичным для данного полета или серии полетов; а также
- (4) Полет -
- (i) Является перегоночным или учебным полетом, летной проверкой или практической проверкой для получения удостоверения или квалификационной отметки пилота;
 - (ii) Выполняется на территории США;
 - (iii) Не предполагает перевозок за компенсацию или по найму, кроме компенсации или платы за использование самолета для прохождения подготовки или практической проверки; а также
 - (iv) Предполагает перевозку на борту только членов летного состава, необходимых для выполнения данного полета.
- (5) Если полет или серия полетов не могут быть выполнены в течение времени, указанного в разрешении, Администратор может продлить срок его действия еще на 60 дней для выполнения данного полета или серии полетов.
- (с) *Квалификационные отметки по категориям, классам и типам воздушных судов: ограничения на перевозку посторонних лиц или выполнение полетов за компенсацию или по найму.* Никто не имеет права выступать в качестве командира экипажа воздушного судна, перевозящего посторонних лиц или выполняющего полет за компенсацию или по найму, не обладая квалификационной отметкой по категории, классу и типу (если для конкретного воздушного судна требуются отметки по классу и типу) данного воздушного судна. Данное лицо также не имеет права выступать в качестве командира экипажа данного судна за компенсацию или по найму.
- (d) *Квалификационные отметки по категориям, классам и типам воздушных судов: Ограничения на полеты на воздушных судах в качестве командира экипажа.* Для того, чтобы иметь право выступать в качестве командира экипажа воздушного судна, пилот должен:
- (1) Иметь квалификационную отметку по категории, классу и типу воздушных судов (если требуется отметка по классу и типу), соответствующую воздушному судну, на котором выполняется полет;

(2) Проходить летную подготовку для получения дополнительного удостоверения пилота или квалификационной отметки, соответствующей данному воздушному судну и находиться под наблюдением уполномоченного инструктора; либо

(3) Пройти обязательную согласно настоящему разделу летную подготовку, соответствующую категории, классу и типу воздушного судна (если требуется отметка по классу и типу), на котором выполняется полет и получить необходимые разрешения инструктора, уполномоченного выдавать разрешения на самостоятельный полет на данном воздушном судне.

(е) *Исключения.*

(1) Настоящим параграфом не предписывается наличие квалификационной отметки по категории и классу для воздушных судов не сертифицированных по типу как самолеты, винтокрылые Л.А., планеры, самолеты с вертикальным взлетом или Л.А. легче воздуха.

(2) Ограничения настоящего параграфа по квалификационным отметкам не распространяются на:

(i) Кандидата, проходящего практическую проверку с экзаменатором;

(ii) Обладателя удостоверения пилота-курсанта;

(iii) Обладателя удостоверения пилота, выполняющего полет на воздушном судне, имеющем сертификат экспериментального или временного типа; а также

(iv) Обладателя удостоверения пилота с квалификационной отметкой по категории Л.А. легче воздуха при выполнении полета на аэростате.

(f) *Дополнительная подготовка, обязательная для выполнения полетов на самолетах сложной конструкции.*

(1) За исключениями, предусмотренными пунктом (f)(2) настоящего параграфа, никому не разрешается выступать в качестве командира экипажа на самолетах сложной конструкции (самолеты с убирающимся шасси, закрылками и воздушным винтом изменяемого шага; либо, если речь идет о гидросамолете - закрылками и воздушным винтом изменяемого шага), не получив:

- (i) Задokumentированной наземной и летной подготовки под руководством уполномоченного инструктора на самолете сложной конструкции или на утвержденной пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, представляющем данный самолет сложной конструкции, и подтверждения его квалификации для управления данным самолетом и его системами; а также
 - (ii) Одноразового подтверждения в летной книжке пилота, сделанного уполномоченным инструктором, о том, что данное лицо имеет достаточную квалификацию для выполнения полетов на самолете сложной конструкции.
- (2) Подготовка и подтверждение, предписываемые пунктом (f)(1) настоящего параграфа, не требуются лицам, имеющим зафиксированный в летной книжке налет в качестве командира экипажа на самолете сложной конструкции или на утвержденной пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, соответствующим данному самолету сложной конструкции, до 4 августа 1997 года.
- (g) *Дополнительная подготовка, необходимая для выполнения полетов на самолетах с высокими эксплуатационными характеристиками.*
- (1) За исключениями, предусмотренными пунктом (g)(2) настоящего параграфа, никому не разрешается выступать в качестве командира экипажа самолета с высокими эксплуатационными характеристиками (самолета, имеющего двигатель мощностью более 200 л.с.), не получив-
- (i) Задokumentированной наземной и летной подготовки под руководством уполномоченного инструктора на самолете с высокими эксплуатационными характеристиками или на утвержденной пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, представляющем данный самолет с высокими эксплуатационными характеристиками, и подтверждения квалификации пилота для управления данным самолетом и его системами; а также
 - (ii) Одноразового подтверждения в летной книжке пилота, сделанного уполномоченным инструктором, о том, что данное лицо имеет достаточную квалификацию для выполнения полетов на самолете с высокими эксплуатационными характеристиками.
 - (iii) Подготовка и подтверждение, предписываемые пунктом (g)(1) настоящего параграфа, не требуются лицам, имеющим зафиксированный в летной книжке налет в качестве командира экипажа на самолете с высокими эксплуатационными характеристиками,

либо на утвержденной пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, соответствующим данному самолету с высокими эксплуатационными характеристиками, до 4 августа 1997 года.

(h) *Дополнительная подготовка, необходимая для выполнения полетов на воздушных судах с герметизированным салоном, которые могут летать на больших высотах.*

(1) За исключениями, предусмотренными в пункте (h)(3) настоящего параграфа, в качестве командира экипажа герметизированного воздушного судна (воздушного судна, имеющего рабочий потолок или максимальную рабочую высоту - в зависимости от того, что ниже - более 25.000 футов (7.620 м) над уровнем моря), разрешается выступать только лицам, прошедшим наземную подготовку под руководством уполномоченного инструктора и получившим соответствующую отметку об этом в своей летной книжке. Наземная подготовка должна охватывать хотя бы следующие темы:

- (i) Аэродинамика и метеорология больших высот;
- (ii) Дыхание;
- (iii) Последствия, симптомы и причины гипоксии и прочих недомоганий вызываемых пребыванием на больших высотах;
- (iv) Продолжительность пребывания в сознании без дополнительного кислорода;
- (v) Последствия продолжительного использования дополнительного кислорода;
- (vi) Причины и следствия расширения газов и образования пузырьков газа;
- (vii) Профилактические меры для предотвращения расширения газов, образования пузырьков газа и возникновения недомоганий, вызываемых пребыванием на больших высотах;
- (viii) Физическое явление и случаи разгерметизации; а также
- (ix) Любые прочие физиологические аспекты полетов на больших высотах;

- (2) За исключениями, предусмотренными в пункте (h)(3) настоящего параграфа, в качестве командира экипажа герметизированного воздушного судна разрешается выступать только лицам, которые -
- (i) Прошли и задокументировали в летной книжке подготовку под руководством уполномоченного инструктора в герметизированном воздушном судне, либо на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, соответствующем данному герметизированному воздушному судну, включающую стандартные процедуры крейсерского полета на высоте более 25.000 футов (7.620 м) над уровнем моря, надлежащие аварийные процедуры с имитацией разгерметизации без фактической разгерметизации судна и порядок аварийного снижения; а также
 - (ii) Получили подтверждение в летной книжке пилота или документации о прохождении подготовки, сделанное уполномоченным инструктором, о наличии у них достаточной квалификации для выполнения полетов на воздушном судне с герметизированным салоном и кабиной пилота.
- (3) Подготовка и подтверждения, предписываемые пунктами (h)(1) и (h)(2) настоящего параграфа, не требуются лицам, которые могут документально продемонстрировать наличие у них любого ниже следующего опыта, полученного на герметизированном воздушном судне, либо на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, соответствующем герметизированному воздушному судну -
- (i) Выполнение обязанностей командира экипажа до 15 апреля 1991 года;
 - (ii) Прохождение практической проверки на получение удостоверения или квалификационной отметки пилота до 15 апреля 1991 года;
 - (iii) Прохождение официальной инспекции уровня профессиональной подготовки на должность командира экипажа, проводимой вооруженными силами США; либо
 - (iv) Прохождение проверки на подтверждение квалификации командира экипажа согласно правилам 121, 125 или 135 разделов настоящей главы, проводимой Администратором или утвержденным пилотом-инспектором.
- (i) *Дополнительная подготовка, обязательная согласно сертификату воздушных судов, сертифицированных по типу.* Никому не разрешается выступать в качестве командира экипажа

воздушного судна, для которого, по мнению Администратора, необходимая специальная подготовка по типу данного судна, не получив:

- (1) Задокументированной подготовки по типу воздушного судна на данном воздушном судне, либо на утвержденной пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, представляющем данное воздушное судно; а также
- (2) Записи в летной книжке пилота, сделанной уполномоченным инструктором, о том, что данное лицо имеет достаточную квалификацию для выполнения полетов на данном воздушном судне и управления его системами.

(j) *Дополнительная подготовка, необходимая для выполнения полетов на самолетах, имеющих шасси с хвостовой опорой.* За исключениями, предусмотренными пунктом (j)(3) настоящего параграфа, никому не разрешается выступать в качестве командира экипажа на самолетах, имеющих шасси с хвостовой опорой, не получив:

- (1) Задокументированной летной подготовки под руководством уполномоченного инструктора на самолете, имеющем шасси с хвостовой опорой, по маневрам и процедурам, перечисленным в пункте (j)(2) настоящего параграфа.
- (2) Записи в летной книжке пилота, сделанной утвержденным инструктором о том, что данный пилот имеет достаточную квалификацию в управлении самолетом, имеющим шасси с хвостовой опорой, включая хотя бы взлеты и посадки в нормальных условиях и при боковом ветре, посадки на основную опору шасси (если нет рекомендации изготовителя против таких посадок) и порядок ухода на второй круг.
- (3) Подготовка и документация, обязательные согласно настоящему пункту, не требуются, если пилот имеет налет в качестве командира экипажа на самолете, имеющем шасси с хвостовой опорой, до 15 апреля 1991 года.

(к) *Дополнительна подготовка, обязательная для выполнения полетов на планерах.*

(1) Никому не разрешается выступать в качестве командира экипажа планера:

- (i) С использованием наземной буксировки, не пройдя наземной и летной подготовок по процедурам и правилам наземной буксировки, и не получив разрешения уполномоченного инструктора, который делает в летной книжке пилота запись о том, что данный пилот признан квалифицированным в области выполнения полетов с наземной буксировкой;

- (ii) С использованием воздушного буксира, не пройдя наземной и летной подготовок по процедурам и правилам использования воздушного буксира, и не получив разрешения уполномоченного инструктора, который делает в летной книжке пилота запись о том, что данный пилот признан квалифицированным в области выполнения полетов с воздушной буксировкой;
 - (iii) С использованием самозапуска, не пройдя наземной и летной подготовок по процедурам и правилам самозапуска, и не получив разрешения уполномоченного инструктора, который делает в летной книжке пилота запись о том, что данный пилот признан квалифицированным в области выполнения полетов с использованием самозапуска.
- (2) Обладатель квалификационной отметки по планерам, полученной до 4 августа 1997 года, считается соответствующим требованиям настоящего параграфа по подготовке и наличию разрешения в летной книжке пилота для пользования правами, которые у данного обладателя уже имеются.

¶61.33 ПРОВЕРКИ: ОБЩИЕ ПРОЦЕДУРЫ

Проверки, предписываемые настоящим разделом проводятся в определяемые Администратором сроки, в определяемых Администратором местах и лицами, определяемыми Администратором.

¶61.35 ПРОВЕРКА ЗНАНИЙ: ПРЕДПОСЫЛКИ И ПРОХОДНОЙ БАЛЛ

- (a) Лицо, подающее заявку на прохождение проверки знаний должно иметь:
 - (1) Отметку о допуске, сделанную уполномоченным инструктором, и подтверждающую, что данный кандидат прошел курс наземной подготовки или самостоятельной подготовки, обязательной согласно настоящему разделу для получения запрашиваемого удостоверения или квалификационной отметки, и подготовлен к проверке знаний; а также

(2) Надлежащие документ, удостоверяющий личность кандидата в момент подачи заявки на проверку знаний, содержащий -

(i) Фотографию кандидата;

(ii) Его подпись;

(iii) Дату рождения, подтверждающую, что данное лицо соответствует или будет соответствовать возрастным требованиям, предписываемым настоящим разделом для запрашиваемого удостоверения, до конца срока действия отчета о проверке знаний; а также

(iv) Фактический домашний адрес кандидата, если он отличается от его почтового адреса.

(b) Минимальный проходной балл или удовлетворительная оценка для проверки знаний устанавливаются Администратором.

¶61.37 ПРОВЕРКА ЗНАНИЙ : ОБМАН, СПИСЫВАНИЕ ИЛИ ИНОЕ НЕРАЗРЕШЕННОЕ ПОВЕДЕНИЕ

(a) Кандидату на прохождение проверки знаний не разрешается:

(1) Снимать копии с письменного задания проверки знаний или преднамеренно удалять его;

(2) Передавать другому лицу или принимать от него любую часть или копию данного задания;

(3) Помогать в выполнении данного задания или принимать помощь в его выполнении во время проверки знаний;

(4) Проходить проверку знаний или выполнять любую часть задания от имени другого лица;

(5) Пользоваться любыми материалами или пособиями во время выполнения экзаменационного задания проверки знаний, если таковое пользование не разрешено Администратором; а также

(6) Преднамеренно вызывать действия, запрещенные настоящим пунктом, способствовать им или участвовать в них.

(b) Если Администратор обнаруживает, что кандидат, совершил любые из действий, запрещенных пунктом (а) настоящего параграфа, данному кандидату запрещается в течение 1 года после совершения запрещенного действия:

- (1) Подавать заявку на получение каких бы то ни было удостоверений, квалификационных отметок или разрешений, выдаваемых в соответствии с положениями настоящей главы; а также
- (2) Подавать заявку на прохождение или проходить какие бы то ни было проверки в соответствии с положениями настоящей главы.

(с) Если Администратор обнаруживает, что кандидат, совершил любые из действий, запрещенных пунктом (а) настоящего параграфа, это может стать основанием для лишения виновного лица (временно или постоянно) любого удостоверения или квалификационной отметки.

¶61.39 ПРЕДПОСЫЛКИ ДЛЯ ДОПУСКА К ПРАКТИЧЕСКОЙ ПРОВЕРКЕ

(а) За исключениями, предусмотренными пунктом (b) настоящего параграфа, чтобы быть допущенным к практической проверке на получение удостоверения или квалификационной отметки на основании настоящего раздела, кандидат обязан:

- (1) Пройти необходимую проверку знаний в течение 24 месяцев, предшествующих месяцу, когда проводится практическая проверка, если проверка знаний является обязательной;
- (2) Представить в момент подачи заявки на практическую проверку отчет или отметку о прохождении проверки знаний, если таковая является обязательной;
- (3) Удовлетворительно пройти соответствующую подготовку и получить соответствующий летный опыт, предписываемый настоящим разделом для получения запрашиваемого удостоверения или квалификационной отметки;
- (4) Иметь действующее медицинское свидетельство хотя бы третьего разряда, если таковое является обязательным;
- (5) Соответствовать возрастным требованиям настоящего раздела для получения запрашиваемого удостоверения или квалификационной отметки;

(6) За исключениями, предусмотренными пунктом (с) настоящего параграфа, иметь отметку или запись в летной книжке пилота или учебной ведомости за подписью уполномоченного инструктора о том, что данный кандидат:

- (i) Прошел и задокументировал надлежащее время подготовки в течение 60 дней, предшествующих дате подачи заявки, в процессе подготовки к практической проверке;
- (ii) Подготовлен к необходимой практической проверке;
- (iii) Продемонстрировал удовлетворительные знания по тем темам, где у него имелись пробелы во время проверки знаний; а также

(7) Заполнить и подписать формуляр заявки.

(b) Невзирая на положения пунктов (a)(1) и (2) настоящего параграфа, кандидат на получение удостоверения линейного пилота авиакомпании или дополнительной квалификационной отметки в нем может проходить практическую проверку для получения данного удостоверения или отметки, даже если истекает срок действия его отчета о проверке знаний, при условии что данный кандидат:

(1) Является служащим, выступающим в качестве члена летного экипажа, обладателя сертификата, работающим в соответствии с разделом 121, 125 или 135 настоящей главы, и на момент прохождения практической проверки:

- (i) Удовлетворительно прошел утвержденную для данного эксплуатанта программу подготовки командиров экипажа, соответствующую запрашиваемым кандидатом удостоверению и квалификационной отметке; а также
- (ii) Соответствует квалификационным требованиям для получения запрашиваемых кандидатом удостоверения и квалификационной отметки; либо

(2) На момент прохождения практической проверки служит в качестве члена летного экипажа в вооруженных силах США, выполняя регулярные военно-транспортные перевозки и прошел курс военной подготовки командиров экипажа, соответствующий запрашиваемым кандидатом удостоверению и квалификационной отметке.

(c) Соблюдение положений пункта (a)(6) настоящего параграфа не требуется, если податель заявки:

(1) Имеет иностранное свидетельство пилота выданное страной, участвующей в Конвенции по Международной Гражданской Авиации, уполномочивающее хотя бы права пилота, соответствующие удостоверению, на получение которого подается заявка;

- (2) Подает заявку на получение только квалификационной отметки по типу или по классу с соответствующей отметкой по типу;
- (3) Подает заявку на удостоверение линейного пилота авиакомпании или дополнительную квалификационную отметку в этом удостоверении.
- (d) Если все составляющие этапы практической проверки не удастся завершить в один день, то все остающиеся этапы проверки должны быть пройдены не позднее, чем через 60 дней после даты начала проверки кандидатом.
- (e) Если кандидат не завершает все составляющие этапы практической проверки на получение удостоверения или квалификационной отметки в течение 60 календарных дней после начала проверки, он должен проходить всю практическую проверку заново, включая те этапы, которые были успешно пройдены им ранее.

¶61.41 ЛЕТНАЯ ПОДГОТОВКА, ПРОВОДИМАЯ ПИЛОТАМИ-ИНСТРУКТОРАМИ, НЕ СЕРТИФИЦИРОВАННЫМИ ФАА.

- (a) Летная подготовка может зачитываться как соответствующая требованиям для получения удостоверения пилота или квалификационной отметки в том случае, если она проводится:
 - (1) Пилотом-инструктором Вооруженных сил США в рамках программы подготовки военных пилотов либо -
 - (i) Соединенных Штатов Америки; либо
 - (ii) Иностранного государства, участвующего в Конвенции по Международной Гражданской Авиации.
 - (2) Пилотом-инструктором, уполномоченным проводить летную подготовку лицензирующим органом иностранного государства - участника Конвенции по Международной Гражданской Авиации, при условии, что подготовка проводится за пределами США.
- (b) Пилот-инструктор, описываемый в пункте (a) настоящего параграфа, уполномочен только подписывать летную книжку для подтверждения проведенной подготовки.

¶61.43 ПРАКТИЧЕСКИЕ ПРОВЕРКИ: ОБЩИЕ ПРОЦЕДУРЫ

(а) За исключениями, предусмотренными пунктом (б) настоящего параграфа, оценка умения кандидата при получении удостоверения или квалификационной отметки, выдаваемых на основании положений настоящего раздела, выполнять необходимые задания в процессе практической проверки основывается на следующем:

- (1) Безопасном выполнении заданий, перечисленных в элементах полетов в пределах требований запрашиваемого удостоверения или квалификационной отметки согласно утвержденным стандартам;
- (2) Демонстрации владения воздушным судном, так чтобы успешное завершение того или иного задания практически не вызывало сомнения;
- (3) Демонстрации удовлетворительной квалификации и компетентности в пределах утвержденных стандартов;
- (4) Демонстрации понимания ситуации и правильного реагирования на нее;
- (5) Демонстрации умения выполнения полета в одиночку, если данное воздушное судно сертифицировано для полетов с одним пилотом.

(б) Если кандидат не может выполнить полет в одиночку соответственно требованиям пункта (а)(5) настоящего параграфа, в его удостоверении пилота делается отметка об ограничении “Требуется второй пилот”. Это ограничение может быть снято, если кандидат пройдет соответствующую практическую проверку и продемонстрирует умение одиночного пилотирования воздушного судна, по которому он запрашивает снятие ограничения.

(с) Если кандидат не может выполнить какой-либо из обязательных элементов полетов, считается что кандидат проверку не прошел.

(д) Кандидат не может получить запрашиваемое удостоверение или квалификационную отметку до тех пор, пока он не сдаст проверку по всем элементам полетов.

(е) Экзаменатор или кандидат могут прервать практическую проверку в любой момент:

- (1) Когда кандидат терпит провал по одному или нескольким элементам полетов;
 - (2) В связи с неподходящими погодными условиями, состоянием летной годности воздушного судна, или иными соображениями безопасности полета.
- (f) Если практическая проверка прерывается, экзаменуемому засчитываются только те элементы полетов, которые он успешно сдал, но только при условии что:
- (1) Кандидат проходит оставшиеся этапы практической проверки в течение 60-дневного периода с даты, когда проверка была прервана;
 - (2) Кандидат представляет экзаменатору в день продолжения проверки оригинал ведомости с отметкой о провале или формуляр прерывания проверки, в зависимости от того, что требуется;
 - (3) Кандидат удовлетворительно завершает необходимую дополнительную подготовку и получает необходимые допуски и отметки инструктора, если ему требуется дополнительная подготовка;
 - (4) Кандидат подает экзаменатору надлежащим образом заполненное заявление на повторное прохождение проверки.

¶61.45 ПРАКТИЧЕСКИЕ ПРОВЕРКИ: НЕОБХОДИМЫЕ ВОЗДУШНЫЕ СУДА И ОБОРУДОВАНИЕ

(a) *Общие положения.* За исключениями, предусмотренными пунктом (a)(2) настоящего параграфа, или тех случаев, когда кандидату разрешается сдать целый этап полета или практической проверки на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, кандидат на получение удостоверения или квалификационной отметки, выдаваемых на основании положений настоящего раздела обязан обеспечить:

- (1) Для каждой необходимой проверки воздушное судно, зарегистрированное в США, которое -
 - (i) Соответствует категории, классу и, если необходимо, типу воздушного судна, на получение удостоверения или квалификационной отметки по которому подается заявка; а также
 - (ii) Имеет действующий сертификат, стандартный или с ограничениями по летной годности.

- (2) С разрешения экзаменатора, проводящего практическую проверку, кандидат может обеспечить для проверки:
- (i) Воздушное судно с иным действующим сертификатом летной годности, которое по остальным параметрам соответствует требованиям пункта (а)(1) настоящего параграфа;
 - (ii) Иностранное воздушное судно тех же категории, класса и типа, если это применимо, надлежащим образом сертифицированное в стране регистрации; либо
 - (iii) Военное воздушное судно тех же категории, класса и типа, если это применимо, что и воздушное судно в запрашиваемых удостоверении или квалификационной отметке.
- (b) *Необходимое оборудование (Помимо оборудования управления воздушным судном).* Воздушное судно, используемое для практической проверки должно
- (1) Иметь оборудование для каждого элемента полетов, обязательного для данной практической проверки;
 - (2) Не иметь эксплуатационных ограничений, запрещающих его использование в любой из элементов полетов, входящих в практическую проверку;
 - (3) Иметь не менее двух кресел пилотов с достаточным обзором так, чтобы каждый пилот мог управлять самолетом с надлежащей степенью безопасности, за исключением случаев, предусмотренных пунктом (е) настоящего параграфа; а также
 - (4) Иметь достаточный обзор внутри кабины пилота и снаружи, чтобы экзаменатор мог оценить полет экзаменуемого в тех случаях, когда экзаменатор занимает дополнительное откидное кресло.
- (c) *Необходимое оборудование управления самолетом.* На воздушном судне (за исключением летательных аппаратов легче воздуха), используемом для практической проверки средства управления двигателем и воздушным судном должны быть расположены так, чтобы оба пилота могли легко дотянуться до них и осуществлять управление воздушным судном, за исключением тех случаев, когда, по мнению экзаменатора, практическая проверка может быть безопасно проведена без соблюдения этого условия.
- (d) *Оборудование для имитации полета по приборам.* Податель заявки на прохождение практической проверки, включающий маневры, выполняемые исключительно по приборам, обязан предоставить:

- (1) Бортовое оборудование на воздушном судне, позволяющее кандидату пройти проверку в тех областях ориентации, которые относятся к запрашиваемой им квалификационной отметке;
 - (2) Приспособление, не позволяющее кандидату иметь визуальную ориентацию за пределами воздушного судна, но не препятствующее аналогичной визуальной ориентации экзаменатора, а также приемлемое для Администратора в остальных отношениях.
- (е) *Воздушные суда с единственной (неспаренной) системой управления.* Практическая проверка может проходить в воздушных судах, имеющих единственную (неспаренную) систему рычагов управления, при условии, что:
- (1) Экзаменатор соглашается на проведение данной проверки;
 - (2) Проверка не включает демонстрацию навыков полетов по приборам;
 - (3) Квалификация кандидата может быть удостоверена экзаменатором, находящимся в положении, позволяющем ему наблюдать за работой кандидата.

¶61.47 СТАТУС ЭКЗАМЕНАТОРА, УПОЛНОМОЧЕННОГО АДМИНИСТРАТОРОМ ПРОВОДИТЬ ПРАКТИЧЕСКИЕ ПРОВЕРКИ

- (а) При проведении практических проверок для получения удостоверений и квалификационных отметок согласно положениям настоящего раздела и при проверке умения кандидата выполнять необходимые летные операции во время практической проверки экзаменатор является представителем Администратора.
- (b) Во время практической проверки экзаменатор не выступает в качестве командира экипажа, если только экзаменатор не принимают на себя эти обязанности на протяжении всего полета или его отрезка по предварительной договоренности с:
- (1) Подателем заявки; либо
 - (2) Лицом, которое в противном случае выполняло бы обязанности командира экипажа в течение всего полета или его отрезка.
- (с) Невзирая на тип воздушного судна, используемого во время практической проверки, на экзаменатора и экзаменуемого пилота (а также на любых лиц, находящихся на борту с разрешения

экзаменатора) не распространяются требования или ограничения данной главы в отношении перевозки пассажиров.

¶61.49 ПОВТОРНОЕ ПРОХОЖДЕНИЕ ПРОВЕРКИ ПОСЛЕ ПРОВАЛА

(а) Кандидат, провалившийся при проверке знаний или практической проверке может подать заявку на пересдачу или повторную проверку, только после получения:

- (1) Необходимой подготовки под руководством уполномоченного инструктора, после которой инструктор считает, что кандидат готов к прохождению проверки; а также
- (2) Отметки о допуске, сделанной уполномоченным инструктором, проводившим дополнительную подготовку.

(б) Кандидат на получение удостоверения пилота-инструктора с квалификационной отметкой по категории самолетов или пилота-инструктора с квалификационной отметкой по планерам, провалившийся на практической проверке в связи с недостатком квалификации инструктора в области распознавания признаков сваливания, вхождения в штопор, пребывания в штопоре и технике выхода из него, обязаны:

- (1) Выполнить требования пункта (а) настоящего параграфа, прежде, чем они будут допущены к повторной проверке;
- (2) Обеспечить для повторной проверки воздушное судно, относящееся к категории, соответствующей запрашиваемой квалификационной отметке и сертифицированное для выполнения маневров штопора; а также
- (3) Во время повторной проверки продемонстрировать экзаменатору адекватную инструкторскую квалификацию в области распознавания признаков сваливания, вхождения в штопор, пребывания в штопоре и технике выхода из него.

¶61.51 ЛЕТНЫЕ КНИЖКИ ПИЛОТОВ

(а) *Время подготовки и авиационный опыт.* Каждое заинтересованное лицо обязано документировать и учитывать следующее время приемлемым для Администратора способом:

- (1) Подготовку и авиационный опыт, используемые для выполнения требований для получения удостоверения, квалификационной отметки или отметки о прохождении летной проверки согласно настоящему разделу.
 - (2) Авиационный опыт, необходимый для обеспечения требований настоящего раздела по непрерывности летного опыта.
- (b) *Записи в летной книжке пилота.* Чтобы выполнить требования пункта (а) настоящего параграфа, каждое заинтересованное лицо обязано указывать следующую информацию по каждому заносимому в книжку полету или занятию:
- (1) *Общая информация.*
 - (i) Дата,
 - (ii) Общая продолжительность полета,
 - (iii) Место или точка вылета и прибытия воздушного судна, либо при проведении занятий на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки - место, где проходило занятие,
 - (iv) Тип и опознавательные данные воздушного судна, утвержденного пилотажного тренажера или утвержденного тренировочного средства летной подготовки,
 - (v) Ф. И. О. дублирующего пилота, если таковой требуется ?91.109(b) настоящей главы.
 - (2) *Тип летного опыта или подготовки.*
 - (i) Самостоятельный полет.
 - (ii) Командир экипажа.
 - (iii) Второй пилот.
 - (iv) Летная и наземная подготовки, преподаваемые уполномоченным инструктором.
 - (v) Занятия на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, проводимые уполномоченным инструктором.
 - (3) *Условия полета.*
 - (i) День или ночь.
 - (ii) Фактический полет по приборам.
 - (iii) Имитация полета по приборам в полете, на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки.

(с) *Документирование в летной книжке времени выполнения обязанностей пилота.* Время выполнения обязанностей пилота, описываемое в настоящем параграфе, может быть использовано для:

- (1) Подачи заявления на получение удостоверения или квалификационной отметки, выдаваемых согласно положениями настоящего раздела; либо
- (2) Выполнения требования настоящего раздела по непрерывности летного опыта.

(d) *Документирование в летной книжке времени самостоятельного полета.* За исключением пилота-курсанта, которому разрешается документировать как самостоятельный полет полетное время, в течение которого он выступает в качестве командира экипажа дирижабля, на котором полагается иметь более одного члена летного состава, пилоту разрешается документировать в качестве самостоятельного полета только то полетное время, когда он находится в воздушном судне один.

(е) *Документирование в летной книжке полетного времени в качестве командира экипажа.*

- (1) Пилот-любитель с ограниченными полномочиями, пилот-любитель или пилот коммерческой авиации имеют право документировать как полетное время в качестве командира экипажа только то полетное время, в течение которого данное лицо является:
 - (i) Единственным лицом, манипулирующим оборудованием управления воздушного судна, по которому данный пилот имеет квалификационную отметку; либо
 - (ii) За исключением пилотов-любителей с ограниченными полномочиями, когда он выступает в качестве командира экипажа воздушного судна, требующего наличия не менее двух пилотов, в соответствии с сертификатом данного судна, или согласно правилам выполнения данного полета.
- (2) Линейный пилот авиакомпании имеет право документировать, как полетное время в качестве командира экипажа, все полетное время, в течение которого он выступает в качестве командира экипажа при выполнении им полета, требующего наличия удостоверения линейного пилота авиакомпании.
- (3) Уполномоченный инструктор, имеет право документировать как полетное время в качестве командира экипажа все полетное время, в течение которого он выступает в качестве уполномоченного инструктора.

- (4) Пилот-курсант имеет право документировать как полетное время в качестве командира экипажа все время, в течение которого данный пилот-курсант -
- (i) Является единственным лицом, находящимся в воздушном судне;
 - (ii) Имеет действующее разрешение на самостоятельный полет, согласно требованиям ?61.87 настоящего раздела, а также
 - (iii) Проходит подготовку для получения удостоверения или квалификационной отметки, выступает в качестве командира экипажа дирижабля, на котором обязательно наличие нескольких членов летного экипажа, или набирает полетное время в качестве командира экипажа для выполнения требований налету в качестве командира экипажа для получения удостоверения пилота или квалификационной отметки по воздушному судну.
- (f) *Документирование в летной книжке полетного времени в качестве второго пилота.* Любое лицо имеет право документировать как полетное время в качестве второго пилота только то полетное время, в течение которого данное лицо:
- (1) Имеет квалификацию, соответствующую требованиям, предъявляемым ко второму пилоту ?61.55 настоящего раздела, и занимает рабочее место члена экипажа на воздушном судне, требующем наличия не менее двух пилотов согласно сертификату данного судна по типу; либо
 - (2) Имеет надлежащие отметки по категории, классу и приборам (если для данного полета требуется квалификационная отметка по приборам) для воздушного судна, на котором выполняется полет, и на данном воздушном судне требуется наличие не менее двух пилотов согласно сертификации данного судна по типу или правилам, на основании которых выполняется данный полет.
- (g) *Документирование в летной книжке времени полета по приборам.*
- (1) В качестве полета по приборам пилот имеет право документировать только то полетное время, в течение которого он выполняет полет, ориентируясь исключительно по показаниям приборов, в условиях фактического или имитированного полета по приборам.
 - (2) Уполномоченный инструктор имеет право документировать в качестве полета по приборам то полетное время, в течение которого он выступает в качестве инструктора по полетам по приборам при фактических погодных условиях полета по приборам.

- (3) С целью выполнения требований по непрерывности опыта полетов по приборам согласно ?61.57(с) настоящего раздела при записи полетного времени по приборам в летной книжке пилота в летную книжку заносится следующая информация -
- (i) Место и тип каждого выполненного захода на посадку по приборам; а также
 - (ii) Фамилия дублирующего пилота, если его наличие необходимо.
- (4) Для обеспечения налета полетного времени по приборам можно использовать утвержденный пилотажный тренажер или утвержденное тренировочное средство летной подготовки при условии присутствия при имитированном полете уполномоченного инструктора.
- (h) *Документирование в летной книжке времени подготовки.*
- (1) Любому лицу разрешается документировать в качестве времени подготовки время в течение которого данное лицо проходит подготовку под руководством уполномоченного инструктора на воздушном судне, утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки.
 - (2) Время подготовки документируется в летной книжке пилота и эта запись должна:
 - (i) Быть разборчиво подписана уполномоченным инструктором; а также
 - (ii) Включать в себя описание полученной подготовки, продолжительность тренировочного занятия, а также подпись инструктора, номер его удостоверения и срок окончания действия данного удостоверения.
- (i) *Предъявление необходимых документов.*
- (1) Пилоты обязаны предъявлять свои удостоверения, медицинские свидетельства, летные книжки или любые записи, требуемые настоящим параграфом для проверки по их просьбе:
 - (i) Администратору;
 - (ii) Уполномоченному представителю Национального Комитета по Безопасности на Транспорте; или
 - (iii) Представителю правоприменяющих органов: федеральных, штата или местных.

(2) Пилот-курсант обязан иметь при себе следующие документы при выполнении им всех самостоятельных перелетов из одного пункта в другой для подтверждения наличия необходимых разрешений инструкторов -

(i) Летную книжку пилота;

(ii) Удостоверение пилота-курсанта; а также

(iii) Любой иной документ, требуемый настоящим параграфом.

(3) Пилот-любитель с ограниченными полномочиями обязан иметь при себе свою летную книжку с необходимыми подписями и разрешениями инструкторов при выполнении всех полетов в качестве командира экипажа или в качестве обязательного члена летного состава для полетов на расстояния более 50 морских миль от аэропорта, где проходила его подготовка.

¶61.53 ЗАПРЕЩЕНИЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ ПРИ ПЛОХОМ СОСТОЯНИИ ЗДОРОВЬЯ

(a) *Полеты, требующие наличия медицинского свидетельства.* За исключениями, предусмотренными пунктом (b) настоящего параграфа, лицам, имеющим действующее медицинское свидетельство, выданное на основании раздела 67 настоящей главы, запрещается выступать в качестве командира экипажа или обязательного члена летного состава, если данное лицо:

(1) Знает или имеет основания подозревать наличие медицинских причин, вызывающих несоответствие состояния здоровья данного лица требованиям медицинского свидетельства, необходимого для выполнения данного полета; либо

(2) Принимает лекарства или иное лечение в связи с состоянием здоровья, приводящим к несоответствию данного лица требованиям медицинского свидетельства, необходимого для выполнения данного полета.

(b) *Полеты, требующие наличия медицинского свидетельства.* При выполнении полетов, согласно правилам ¶61.23(b) настоящего раздела, запрещается выполнять обязанности командира экипажа или любого иного обязательного члена летного состава лицу, знающему или имеющему основания полагать, что его состояние здоровья делает его неспособным безопасно управлять воздушным судном.

¶61.55 КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ КО ВТОРОМУ ПИЛОТУ

(a) За исключениями, предусмотренными пунктом (d) настоящего параграфа, никому не разрешается выступать в качестве второго пилота на воздушных судах, где согласно сертификату по типу обязательно наличие не менее двух пилотов или выполнять полеты, требующие наличия второго пилота, не имея:

(1) Хотя бы действующего удостоверения пилота-любителя с соответствующими квалификационными отметками по категории и классу; а также

(2) Квалификационной отметки по приборам, соответствующей воздушному судну, на котором выполняется полет в случае полета по ППП.

(b) За исключениями, предусмотренными пунктом (d) настоящего параграфа, никому не разрешается выступать в качестве второго пилота на воздушных судах, где согласно сертификату по типу обязательно наличие не менее двух пилотов, или выполнять полеты, требующие наличия второго пилота, если данное лицо в течение предшествующих данному полету 12 календарных месяцев:

(1) Не ознакомилось со следующей информацией, применительно к конкретному типу воздушных судов, по которому запрашиваются права второго пилота -

(i) Рабочие процедуры, касающейся силовой установки, оборудования и систем.

(ii) Эксплуатационные характеристики и ограничения.

(iii) Стандартные, нестандартные и аварийные рабочие процедуры.

(iv) Руководство полетной эксплуатации.

(v) Таблички и маркировка.

(2) За исключениями, предусмотренными пунктом (e) настоящего параграфа, не выполнило и не задокументировало в летной книжке времени выполнения обязанностей пилота на воздушному судне соответствующего типа или на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, представляющем тот тип воздушного судна, по которому запрашиваются права второго пилота, включая -

(i) Три взлета и три посадки в качестве единственного лица, осуществляющего пилотирование;

(ii) Процедуры и маневры работы с отказавшим двигателем при выполнении обязанностей командира экипажа; а также

(iii) Подготовку по координации работы экипажа.

(c) Если пилот выполняет требования пункта (b) настоящего параграфа в календарный месяц до или после того месяца, когда ему надлежало их выполнить по графику, считается, что он выполнил их тогда, когда это полагалось по графику.

(d) Положения настоящего параграфа не распространяются на лицо, которое:

- (1) Назначено командиром экипажа и соответствует квалификации командира экипажа согласно разделам 121, 125 или 135 настоящей главы на конкретном типе воздушного судна;
- (2) Назначено вторым пилотом на конкретном типе воздушного судна, эксплуатируемого в соответствии с положениями разделов 121, 125, или 135 настоящей главы;
- (3) Назначено вторым пилотом на конкретном типе воздушного судна с целью прохождения летной подготовки, требуемой настоящим параграфом, причем в этот момент данное воздушное судно не перевозит пассажиров или груз; либо
- (4) Назначено дублирующим пилотом с целью, обязательной согласно §91.109(b) настоящей главы.

(e) Обладателю удостоверения пилота коммерческой авиации или линейного пилота авиакомпании с соответствующими квалификационными отметками по категории и классу не обязательно соответствовать требованиям пункта (b)(2) настоящего параграфа при условии, что данный пилот:

- (1) Выполняет перегоночные полеты, испытательный полет, или оценку оборудования в полете; а также
- (2) В данном полете не перевозятся пассажиры или грузы помимо того, что необходимо для выполнения полета.

(f) С целью достижения соответствия требованиям пункта (b) настоящего параграфа летчику разрешается выступать в качестве второго пилота конкретного типа воздушного судна при условии, что:

- (1) Полет проводится по ПВП в дневное время или по ППП в дневное время; а также

(2) На воздушном судне не перевозятся пассажиры или грузы помимо того, что необходимо для выполнения полета.

(g) За исключениями, предусмотренными пунктом (h) настоящего параграфа, требования пункта (b) настоящего параграфа могут быть выполнены на утвержденном пилотажном тренажере, который -

(1) Утвержден и квалифицирован для этой цели Администратором; а также

(2) Используется в рамках соответствующего учебного курса учебно-тренировочным центром, сертифицированным на основании раздела 142 настоящей главы.

(h) Податель заявки на первичное присвоение квалификации второго пилота на конкретном типе воздушного судна, соответствующий данной квалификации, согласно положениям пункта (g) настоящего параграфа, должен удовлетворительно выполнить хотя бы один взлет и одну посадку на воздушном судне того типа, по которому запрашивается квалификация.

¶61.56 ЛЕТНАЯ ПРОВЕРКА

(a) За исключениями, предусмотренными пунктами (b) и (f) настоящего параграфа, летная проверка состоит из, минимум, одного часа летной подготовки и одного часа наземной подготовки. Летная проверка должна включать в себя:

(1) Обзор действующих правил выполнения полетов раздела 91 настоящей главы, а также

(2) Обзор маневров и процедур, необходимых по мнению лица, проводящего проверку, пилоту для демонстрации безопасного пользования правами, предоставляемыми удостоверением пилота.

(b) Пилоты планеров могут заменить часовую летную подготовку, обязательную согласно пункту (a) настоящего параграфа, минимум, тремя учебными полетами на планере, каждый из которых должен включать полет на высоту установленного маршрута движения.

(c) За исключениями, предусмотренными в пунктах (d) и (e) настоящего параграфа, выступать в качестве командира экипажа воздушного судна разрешается только пилоту, который в течение 24 месяцев предшествующих месяцу полета, где данный пилот выступает в качестве командира экипажа, прошел:

(1) Летную проверку на воздушном судне, по которому данный пилот имеет квалификационные отметки, под руководством надлежаще квалифицированного и сертифицированного согласно данному разделу инструктора или иного лица, назначенного Администратором; а также

(2) Имеет соответствующую отметку в летной книжке об удовлетворительном результате проверки, сделанную проводившим ее лицом.

(d) Лицам, которые в течение периода, оговоренного в пункте (с) настоящего параграфа, успешно прошли проверку уровня профессиональной подготовки пилота, проводимую экзаменатором, утвержденным пилотом-инспектором или вооруженными силами США, для получения удостоверения, квалификационной отметки или права на выполнение полетов, не нужно проходить требуемую настоящим параграфом летную проверку.

(e) Лицам, которые в течение периода, оговоренного в пункте (с) настоящего параграфа, удовлетворительно прошли один или более этапов организуемой ФАА программы по подготовке и повышению квалификации пилотов, не нужно проходить требуемую настоящим параграфом летную проверку.

(f) Лицам, обладающим действующим удостоверением пилота-инструктора, которые в течение периода, оговоренного в пункте (с) настоящего параграфа, успешно прошли переподготовку для продления срока действия удостоверения пилота-инструктора согласно §61.197, не нужно проходить часовую наземную подготовку, оговоренную в пункте (а) настоящего параграфа.

(g) Требования настоящего параграфа могут выполняться в сочетании с требованиями §61.57 или иными требованиями по непрерывности летного стажа (опыта) по усмотрению инструктора, проводящего летную проверку.

(h) Для выполнения требований настоящего параграфа по летной проверке может использоваться пилотажный тренажер или тренировочное средство летной подготовки при соблюдении следующих условий:

(1) Пилотажный тренажер или тренировочное средство летной подготовки должны быть утверждены для этой цели Администратором/

- (2) Утвержденный пилотажный тренажер или утвержденное тренировочное средство летной подготовки должны использоваться в соответствии с программой утвержденного курса подготовки, проводимого учебно-тренировочным центром, сертифицированным на основании раздела 142 настоящей главы.
- (3) За исключением случаев, когда летная проверка осуществляется на пилотажном тренажере, утвержденном для выполнения посадок, кандидат обязан выполнить требования ?61.57(a) или ?61.57(b) настоящего раздела по взлетам и посадкам.
- (4) Используемые утвержденный пилотажный тренажер или утвержденное тренировочное средство летной подготовки должны соответствовать воздушному судну или ряду воздушных судов, по которым данный пилот имеет квалификационную отметку.

?61.57 НАЛИЧИЕ НЕДАВНЕГО ЛЕТНОГО ОПЫТА: КОМАНДИР ЭКИПАЖА

(a) Обычные полеты.

- (1) За исключениями, предусмотренными пунктом (e) настоящего параграфа, выступать в качестве командира экипажа воздушного судна, перевозящего пассажиров, или в качестве обязательного члена летного состава на борту воздушного судна, требующего наличия нескольких обязательных членов летного состава, разрешается только лицам, которые в течение предшествующих 90 дней выполнили три взлета и три посадки и при этом -
 - (i) Данное лицо являлось единственным пилотом, осуществляющим пилотирование воздушного судна; а также
 - (ii) Выше упомянутые взлеты и посадки были выполнены на воздушном судне той же категории, класса и типа (если требуется отметка по типу), а также, если речь идет о самолете, имеющем шасси с хвостовой опорой, взлеты и посадки выполнялись до полной остановки на самолете, имеющем шасси с хвостовой опорой.
- (2) Для достижения соответствия требованиям пункта (a)(1) настоящего параграфа, пилот может выполнять полеты в качестве командира экипажа воздушного судна по ПВП или по ППП в дневное время, при отсутствии в самолете посторонних лиц или материальной собственности помимо лиц и предметов, необходимых для выполнения полета.

- (3) Взлеты и посадки, обязательные согласно пункту (а)(1) настоящего параграфа, могут быть выполнены на пилотажном тренажере или на тренировочном средстве летной подготовки, которые должны быть -
- (i) Утверждены Администратором для выполнения посадок; а также
 - (ii) Должны использоваться в соответствии с программой утвержденного курса подготовки, проводимого учебно-тренировочным центром, сертифицированным на основании раздела 142 настоящей главы.
- (b) *Взлеты и посадки в ночное время.*
- (1) За исключениями, предусмотренными пунктом (е) настоящего параграфа, выступать в качестве командира экипажа воздушного судна, перевозящего пассажиров, в течение периода, начинающегося через час после захода и заканчивающегося за час до восхода солнца, разрешается только лицам, которые в течение предшествующих 90 дней выполнили не менее трех взлетов и трех посадок до полной остановки в течение периода, начинающегося через час после захода и заканчивающегося за час до восхода солнца.
- (2) Взлеты и посадки, обязательные согласно пункту (b)(1) настоящего параграфа, могут быть выполнены на пилотажном тренажере, который -
- (i) Утвержден Администратором для выполнения взлетов и посадок, если его система визуального обзора может быть настроена таким образом, чтобы соответствовать периоду, описанному в пункте (b)(1) настоящего параграфа; а также
 - (ii) Используется в соответствии с программой утвержденного курса подготовки, проводимого учебно-тренировочным центром подготовки пилотов, сертифицированным на основании раздела 142 настоящей главы.
- (c) *Наличие недавнего опыта полетов по приборам.* За исключениями, предусмотренными пунктом (е) настоящего параграфа, выступать в качестве командира экипажа воздушного судна при выполнении полетов по ППП или в погодных условиях ниже погодных минимумов, предписываемых для ПВП, разрешается только пилоту, который в течение предшествующих 6 календарных месяцев:
- (1) С целью приобретения опыта полетов по приборам на воздушном судне (кроме планера) выполнил и задокументировал в летной книжке в условиях фактического или имитированного полета по ППП, на воздушном судне соответствующей категории или на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, соответствующим категории воздушного судна, для которого кандидат набирает опыт, -

- (i) Не менее би заходов на посадку по приборам;
 - (ii) Схему полета в зоне ожидания; а также
 - (iii) Захваты и отслеживание курсов с помощью использования аэронавигационных систем.
- (2) С целью приобретения опыта полетов по приборам на планере выполнил и задокументировал в летной книжке в условиях фактического или имитированного полета по ППП -
- (i) Не менее 3 часов полета по приборам, из которых 1,5 часа могут быть в самолете или планере, если пилот не предполагает перевозить пассажиров; либо
 - (ii) 3 часа полета по приборам на планере, если пилот предполагает перевозить пассажиров.
- (d) *Проверка уровня профессиональной подготовки в работе по приборам.* За исключениями, предусмотренными пунктом (е) настоящего параграфа, пилот, не соответствующий требованиям по наличию недавнего опыта полетов по приборам, оговоренным в пункте (с) настоящего параграфа, не имеет права выступать в качестве командира экипажа при выполнении полета по ППП или при погодных условиях ниже погодных минимумов, предписываемых для ПВП до тех пор, пока данный пилот не пройдет проверки уровня профессиональной подготовки в работе по приборам, состоящей из ряда заданий, входящих в практическую проверку для получения квалификационной отметки по приборам.
- (1) Проверка уровня профессиональной подготовки в работе по приборам должна проводиться -
- (i) На воздушном судне соответствующей категории;
 - (ii) На утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, соответствующем необходимой категории воздушного судна (кроме планера); либо
 - (iii) Для планера - на одномоторном самолете или планере.
- (2) Проверка уровня профессиональной подготовки в работе по приборам должна проводиться под руководством -
- (i) Экзаменатора;
 - (ii) Лица, уполномоченного вооруженными силами США для проведения проверок уровня профессиональной подготовки в работе по приборам, при условии, что проверяемое лицо является военнотружущим США;
 - (iii) Пилота-инспектора авиакомпании, уполномоченного проводить проверки полетов по приборам в соответствии с положениями разделов 121, 125 или 135 настоящей главы,

при условии, что и пилот-инспектор и проверяемый пилот являются служащими данного эксплуатанта;

- (iv) Пилота-инструктора по приборам, имеющего соответствующую квалификационную отметку инструктора по приборам; либо
- (v) Лица, утвержденного Администратором для проведения практических проверок полетов по приборам.

(е) *Исключения.*

- (1) Положения пунктов (а) и (б) настоящего параграфа не распространяются на командиров экипажей, работающих у эксплуатантов, сертифицированных на основании раздела 125 при условии соблюдения данными пилотами требований ??125.281 и 125.285 настоящей главы.
- (2) Положения пунктов настоящего параграфа не распространяются на командиров экипажей, работающих у авиаперевозчиков, сертифицированных на основании разделов 121 или 135, и выполняющих полеты согласно правилам разделов 91, 121 и 135, при условии соблюдения данными пилотами требований ??125.437 и 125.439 или ??135.243 и 135.247 настоящей главы соответственно.

??61.58 ПРОВЕРКА УРОВНЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ КОМАНДИРА ЭКИПАЖА: ПИЛОТИРОВАНИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, ТРЕБУЮЩИХ НАЛИЧИЯ БОЛЕЕ ОДНОГО ПИЛОТА

(а) За исключениями, предусмотренными настоящим параграфом, для того, чтобы иметь право выступать в качестве командира экипажа воздушного судна, сертифицированного по типу как судно, требующее наличия более одного пилота, пилот должен:

- (1) В течение предшествующих 12 календарных месяцев выполнить контрольный полет командира экипажа на воздушном судне, сертифицированном по типу как судно, требующее наличия более одного пилота; а также
- (2) В течение предшествующих 24 календарных месяцев выполнить контрольный полет командира экипажа на воздушном судне того типа, на котором данный пилот предполагает работать в качестве командира экипажа.

(б) Положения настоящего параграфа не распространяются на лиц, выполняющих полеты согласно разделам 121, 125, 133, 135 или 137 настоящей главы.

(с) Для выполнения требований настоящего параграфа может быть использован контрольный полет командира экипажа, проводимый в соответствии с положениями, предусмотренными разделами 121, 123 и 135 настоящей главы.

(d) Оговоренный в пункте (а) настоящего параграфа контрольный полет командира экипажа может осуществляться путем удовлетворительного выполнения одного из следующих мероприятий:

(1) Проверки уровня профессиональной подготовки командира экипажа, проводимой уполномоченным Администратором лицом, и состоящей из маневров и процедур, обязательных для получения квалификационной отметки;

(2) Практической проверки, необходимой для получения квалификационной отметки;

(3) Первичной или текущей практической проверки, необходимых для получения назначения пилота экзаменатора или пилота-инспектора; либо

(4) Военной проверки квалификации, обязательной для командира экипажа с правом полета по приборам воздушного судна на котором военные требуют наличия более одного пилота.

(е) Проверка или контрольный полет, оговоренные в пунктах (d)(1) по (d)(4) настоящего параграфа могут быть выполнены на пилотажном тренажере, утвержденном согласно положениям настоящей главы.

(f) Для достижения соответствия требованиям по выполнению контрольного полета пункта (а) настоящего параграфа проверяемому разрешается выступать в качестве командира экипажа в полете по ПВП в дневное время или по ППП в дневное время при условии, что на борту в этот момент не перевозятся пассажиры или материальная собственность за исключением лиц и предметов, необходимых для выполнения требований настоящего раздела.

(g) Если пилот проходит проверку, требуемую пунктом (а) настоящего параграфа, в календарном месяце, предшествующем месяцу, когда он должен был это сделать по графику, или следующим за ним, считается, что он прошел ее тогда, когда это полагалось по графику.

§61.59 ПОДДЕЛКА, ПЕРЕПЕЧАТКА ИЛИ ВНЕСЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ В ЗАЯВКИ, УДОСТОВЕРЕНИЯ, ЛЕТНЫЕ КНИЖКИ, ОТЧЕТЫ И ЗАПИСИ

(a) Запрещается производить или организовывать производство:

- (1) Обманной или заведомо ложной информации в любых заявках на выдачу удостоверения или присвоение квалификационной отметки, а также дубликатов удостоверения или отметки, выдаваемых соответственно положениям настоящего раздела;
 - (2) Обманных или заведомо ложных записей в летной книжке пилота, документации или отчетах, наличие или ведение которых необходимо для получения или использования полномочий любых удостоверений, квалификационных отметок или разрешений, выдаваемых соответственно положениям настоящего раздела;
 - (3) Любых копий, изготавливаемых в мошеннических целях, любых удостоверений, квалификационных отметок или разрешений, выдаваемых соответственно положениям настоящего раздела;
 - (4) Любых изменений в любом удостоверении, квалификационной отметке или разрешении, выдаваемых соответственно положениям настоящего раздела.
- (b) Совершение любого из действий, перечисленных в пункте (а) настоящего параграфа, является основанием для приостановки действия или изъятия любого удостоверения, квалификационной отметки или разрешения, которыми обладает данное лицо.

¶61.60 ПЕРЕМЕНА АДРЕСА

Обладатель удостоверения пилота, пилота-инструктора или инструктора наземной подготовки, сменивший свой постоянный почтовый адрес, не имеет права пользоваться полномочиями, предоставляемыми ему данным удостоверением, через 30 дней после даты перемены адреса, не сообщив письменно свой новый адрес в Отдел Сертификации Летчиков Федеральной Авиационной Администрации, Министерства Транспорта по адресу: Оклахома 73125, Оклахома-Сити, П/я 25082. Если новый почтовый адрес представляет собой абонентский ящик, обладатель удостоверения обязан сообщить в выше указанную организацию адрес своего нового места жительства.

ПОДРАЗДЕЛ В - КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ ПО ВОЗДУШНЫМ СУДАМ И РАЗРЕШЕНИЯ ПИЛОТОВ

?61.61 ПРИМЕНЕНИЕ

Настоящий подраздел предписывает требования, предъявляемые при получении дополнительных квалификационных отметок по воздушным судам после выдачи удостоверения пилота, а также требования и ограничения, касающиеся выдаваемых Администратором специальных разрешений.

?61.63 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ ПО ВОЗДУШНЫМ СУДАМ (КРОМЕ ЛИНЕЙНЫХ ПИЛОТОВ АВИАКОМПАНИЙ)

(a) *Общие положения.* Для того, чтобы иметь право на получение дополнительных квалификационных отметок по воздушным судам в удостоверении пилота, кандидат должен соответствовать надлежащим требованиям настоящего параграфа, соответственно квалификационной отметке, на получение которой подается заявка.

(b) *Дополнительная квалификационная отметка по категории.* Кандидат, имеющий удостоверение пилота и подающий заявку на получение дополнительной квалификационной отметки по категории воздушных судов:

- (1) Должен пройти надлежащую подготовку и иметь предписываемый настоящим разделом авиационный опыт применительно к категории и, если необходимо, классу воздушных судов, соответствующих запрашиваемой квалификационной отметке;
- (2) Должен иметь отметку в летной книжке пилота или в учебной ведомости за подписью уполномоченного инструктора, подтверждающую, что данный кандидат продемонстрировал достаточный уровень подготовки в областях авиационных знаний, соответствующий требованиям, предъявляемым при выдаче такого удостоверения, к которому относится данная квалификационная отметка по категории и, если необходимо, классу воздушных судов;

- (3) Должен иметь отметку в летной книжке пилота или в учебной ведомости за подписью уполномоченного инструктора, подтверждающую, что данный кандидат продемонстрировал достаточный уровень подготовки в областях выполнения полетов, соответствующий требованиям, предъявляемым при выдаче такого удостоверения, к которому относится данная квалификационная отметка по категории и, если необходимо, классу воздушных судов;
 - (4) Должен пройти необходимую практическую проверку соответственно требованиям, предъявляемым при выдаче такого удостоверения, к которому относится данная квалификационная отметка по категории и, если необходимо, классу воздушных судов; а также
 - (5) Если кандидат имеет квалификационную отметку по самолетам, винтокрылым Л.А., самолетам с вертикальным взлетом или дирижаблям на уровне данного удостоверения пилота, ему не нужно проходить дополнительной проверки знаний.
- (с) *Дополнительная квалификационная отметка по классу воздушных судов.* Любое лицо, подающее заявку на получение дополнительной квалификационной отметки по классу воздушных судов в удостоверение пилота:

- (1) Должно иметь отметку в летной книжке пилота или в учебной ведомости за подписью уполномоченного инструктора, подтверждающую, что данный кандидат продемонстрировал достаточный уровень подготовки в областях авиационных знаний, соответствующий требованиям, предъявляемым при выдаче такого удостоверения, к которому относится данная квалификационная отметка по классу воздушных судов;
- (2) Должно иметь отметку в летной книжке пилота или в учебной ведомости за подписью уполномоченного инструктора, подтверждающую, что данный кандидат продемонстрировал достаточный уровень подготовки по элементам полетов, соответствующий требованиям, предъявляемым при выдаче такого удостоверения, к которому относится данная квалификационная отметка по классу воздушных судов;
- (3) Должно пройти необходимую практическую проверку, соответствующую требованиям, предъявляемым при выдаче такого удостоверения, к которому относится данная квалификационная отметка по классу воздушных судов;

- (4) Не обязано выполнять требования по конкретному количеству времени подготовки, предписываемому настоящим разделом для получения такого удостоверения, к которому относится данная квалификационная отметка по классу воздушных судов; а также
- (5) Если данное лицо имеет квалификационную отметку по самолетам, винтокрылым Л.А., самолетам с вертикальным взлетом или дирижаблям на уровне данного удостоверения пилота, ему не нужно проходить дополнительной проверки знаний.
- (d) *Дополнительна квалификационная отметка по типу воздушных судов.* За исключениями, предусмотренными пунктом (d)(7) настоящего параграфа, лицо, подающее заявку на получение дополнительной квалификационной отметки по типу воздушных судов в удостоверение пилота, или добавление квалификационной отметки по типу, требования по получению которой выполняются одновременно с получением дополнительной квалификационной отметки по категории или классу:
- (1) Должно иметь или получить одновременно с отметкой по типу квалификационную отметку по приборам, соответствующую категории, классу или типу данного воздушного судна;
 - (2) Должно иметь отметку в летной книжке пилота или в учебной ведомости за подписью уполномоченного инструктора, подтверждающую, что данный кандидат продемонстрировал достаточный уровень подготовки в областях авиационных знаний, соответствующий требованиям, предъявляемым при выдаче такого удостоверения, к которому относится данная квалификационная отметка по категории, классу или типу воздушных судов;
 - (3) Должно иметь отметку в летной книжке пилота или в учебной ведомости за подписью уполномоченного инструктора, подтверждающую, что данный кандидат продемонстрировал достаточный уровень подготовки по элементам полетов, соответствующий требованиям, предъявляемым при выдаче такого удостоверения линейного пилота авиакомпании, к которому относится данная квалификационная отметка по категории, классу и типу воздушных судов;
 - (4) Должно пройти необходимую практическую проверку, соответствующую требованиям, предъявляемым при выдаче такого удостоверения линейного пилота авиакомпании, к которому относится данная квалификационная отметка по категории, классу и типу воздушных судов;

- (5) Должно выполнить практическую проверку по ППП, за исключением тех случаев, когда практическую проверку не возможно выполнить по ППП в связи с тем, что согласно сертификату по типу данное воздушное судно не может эксплуатироваться по ППП. Если практическая проверка не может быть выполнена по этой причине, кандидат может получить классификационную отметку по типу с ограничением “Только по ПВП”. Это ограничение может быть снято для данного типа воздушных судов, после прохождения кандидатом практической проверки по ППП. При получении квалификационной отметки по приборам лицом, имеющим одну или несколько квалификационных отметок по типу, каждая из отметок по типу, по которому кандидат не продемонстрировал навыки полетов по приборам, снабжается ограничением “Только по ППП”;
- (6) Если данное лицо имеет квалификационную отметку по самолетам, винтокрылым Л.А., самолетам с вертикальным взлетом или дирижаблям на уровне данного удостоверения пилота, ему не нужно проходить дополнительной проверки знаний.
- (7) Если данное лицо является служащим эксплуатанта, сертифицированного на основании разделов 121 или 135, оно должно -
- (i) Выполнить соответствующие требования пунктов (d)(1), (d)(4) и (d)(5) настоящего параграфа для получения запрашиваемой отметки по типу; а также
 - (ii) Получить от эксплуатанта отметку в учебной ведомости, подтверждающую, что данный кандидат прошел утвержденную программу наземной и летной подготовок данного эксплуатанта, соответственно запрашиваемой квалификационной отметке по типу.
- (е) *Использование утвержденного пилотажного тренажера или утвержденного тренировочного средства летной подготовки для получения дополнительной квалификационной отметки по самолетам.* Элементы полетов, подлежащие выполнению согласно пунктам (b), (c) и (d) настоящего параграфа, должны выполняться следующим образом:
- (1) За исключениями, предусмотренными пунктом (е)(2) настоящего параграфа, элементы полетов должны выполняться на самолете той же категории, класса и типа, если это применимо, что и самолет, по которому кандидат получает дополнительную отметку.
 - (2) При условии соблюдения ограничений пунктов (е)(3) по (е)(12), элементы полетов могут выполняться на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, соответствующих самолету, по которому кандидат получает дополнительную отметку.

- (3) Использование утвержденного пилотажного тренажера или утвержденного тренировочного средства летной подготовки, разрешенного пунктом (е)(2) настоящего параграфа, должно проводиться в соответствии с программой утвержденного курса подготовки, проводимого учебно-тренировочным центром подготовки пилотов, сертифицированным на основании раздела 142 настоящей главы.
- (4) Для того, чтобы обеспечить прохождение всей подготовки и проверки (за исключением предполетного осмотра) на получение дополнительной квалификационной отметки по самолетам без ограничений на пилотажном тренажере -
- (i) Данный пилотажный тренажер должен быть утвержден, как тренажер Уровня С или D; а также
 - (ii) Кандидат на получение отметки должен соответствовать хотя бы одному из следующих требований:
 - (A) Имеет квалификационную отметку по типу турбореактивного самолета того же класса, что и самолеты, на получение отметки по типу которых подается заявка, или имеет прошлый опыт выполнения обязанностей командира экипажа в вооруженных силах США на самолете того же класса, что и самолет, на получение отметки по типу которого подается заявка, если запрашивается отметка по типу турбореактивного самолета.
 - (B) Имеет квалификационную отметку по типу турбовинтового самолета того же класса, что и самолет, на получение отметки по типу которого подается заявка, или имеет прошлый опыт выполнения обязанностей командира экипажа в вооруженных силах США на самолете того же класса, что и самолет, на получение отметки по типу которого подается заявка, если запрашивается отметка по типу турбовинтового самолета.
 - (C) Имеет не менее 2.000 часов налета, из которых 500 часов приходится на полеты на самолетах с газотурбинными двигателями того же класса, что и самолеты, на получение отметки по типу которых подается заявка.
 - (D) Имеет не менее 500 часов налета на самолетах того типа, на получение по которому подается заявка.
 - (E) Имеет не менее 1.000 часов налета хотя бы на двух различных самолетах, для которых требуется наличие квалификационной отметки по типу.
- (5) Учитывая ограничения пункта (е)(6) настоящего параграфа, кандидат, не соответствующий требованиям пункта (е)(4) настоящего параграфа может проходить всю подготовку и

проверку (за исключением предполетного осмотра) на получение дополнительной квалификационной отметки на пилотажном тренажере при условии, что-

- (i) Данный пилотажный тренажер утвержден как тренажер Уровня C или D; а также
- (ii) Кандидат на получение отметки соответствует хотя бы одному из следующих требований:
 - (A) Имеет квалификационную отметку по типу винтового самолета, если запрашивается квалификационная отметка по типу турбореактивного самолета, либо имеет квалификационную отметку по типу турбореактивного самолета, если запрашивается квалификационная отметка по типу винтового самолета.
 - (B) С начала 12го календарного месяца, предшествующего месяцу, в котором кандидат проходит практическую проверку на получение дополнительной квалификационной отметки по самолетам, данный кандидат налетал и задокументировал:
 - (1) Не менее 100 часов налета на самолетах того же класса, что и самолеты, на получение отметки по типу которых подается заявка, и для которых требуется квалификационная отметка по типу; а также
 - (2) Не менее 25 часов налета на самолетах того типа, на получение отметки по которому подается заявка.
- (6) Кандидат, соответствующий только требованиям пункта (е)(5) настоящего параграфа, получает дополнительную квалификационную отметку с ограничением.
- (7) Ограничение в удостоверении, выданном в соответствии с требованиями пункта (е)(6) настоящего параграфа, должно быть следующим: “Настоящее удостоверение имеет ограничения командира экипажа по дополнительным квалификационным отметкам.”
- (8) Кандидат, получивший удостоверение пилота с ограничением, оговоренным в пункте (е)(7) настоящего параграфа -
 - (i) Не может выступать в качестве командира экипажа на самолете, по которому он получил дополнительную квалификационную отметку на основании положений настоящего параграфа, до тех пор, пока ограничение в его удостоверении не будет снято; а также
 - (ii) Для того, чтобы обеспечить снятие ограничения, он должен налетать 15 часов в качестве командира экипажа под наблюдением квалифицированного командира экипажа с действующим удостоверением, находясь в рабочем кресле командира экипажа на самолете того типа, к которому относится ограничение.

- (9) Кандидату, не соответствующему требованиям пункта (е)(4) или пункта (е)(5) настоящего параграфа, дополнительная квалификационная отметка может быть выдана по выполнении им одного из следующих требований:
- (i) Соответствие требованиям пунктов (е)(2) и (е)(3) настоящего параграфа и выполнение следующих заданий на самолете, соответственно, на земле или в полете:
 - (A) Предполетный осмотр;
 - (B) Стандартный взлет;
 - (C) Стандартный заход на посадку с использованием ILS;
 - (D) Уход на второй круг; а также
 - (E) Стандартная посадка.
 - (ii) Соответствие требованиям пунктов (е)(2), (е)(3) и (е)(10) по (е)(12) настоящего параграфа.
- (10) Кандидат, соответствующий только требованиям пункта (е)(9) настоящего параграфа, получает дополнительную квалификационную отметку с ограничением.
- (11) Ограничение в удостоверении, выданном в соответствии с требованиями пункта (е)(10) настоящего параграфа, должно быть следующим: “Настоящее удостоверение имеет ограничения командира экипажа по дополнительным квалификационным отметкам.”
- (12) Кандидат, получивший удостоверение пилота с ограничением, оговоренным в пункте (е)(11) настоящего параграфа -
- (i) Не может выступать в качестве командира экипажа на самолете, по которому он получил дополнительную квалификационную отметку на основании положений настоящего параграфа, до тех пор, пока ограничение в его удостоверении не будет снято; а также
 - (ii) Для того, чтобы обеспечить снятие ограничения, он должен налетать 25 часов в качестве командира экипажа под наблюдением квалифицированного командира экипажа с действующим удостоверением, находясь в рабочем кресле командира экипажа на самолете того типа, к которому относится ограничение.
- (f) *Использование утвержденного пилотажного тренажера или утвержденного тренировочного средства летной подготовки для получения дополнительной квалификационной отметки по*

вертолетам. Элементы полетов, подлежащие выполнению согласно пунктам (b), (c) и (d) настоящего параграфа, должны выполняться следующим образом:

- (1) За исключениями, предусмотренными пунктом (f)(2) настоящего параграфа, элементы полетов должны выполняться на вертолете того типа, по которому запрашивается дополнительная квалификационная отметка.
- (2) При условии соблюдения ограничений пунктов (f)(3) по (f)(12) настоящего параграфа, элементы полетов могут выполняться на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, соответствующих вертолету, по которому кандидат получает дополнительную квалификационную отметку.
- (3) Использование утвержденного пилотажного тренажера или утвержденного тренировочного средства летной подготовки, разрешенное пунктом (f)(2) настоящего параграфа, должно проводиться в соответствии с программой утвержденного курса подготовки, проводимого учебно-тренировочным центром, сертифицированным на основании раздела 142 настоящей главы.
- (4) Для того, чтобы обеспечить прохождение всей подготовки и проверки (за исключением предполетного осмотра) на получение дополнительной квалификационной отметки по вертолетам без ограничений на пилотажном тренажере -
 - (i) Данный пилотажный тренажер должен быть утвержден, как тренажер Уровня C или D; а также
 - (ii) Кандидат на получение отметки должен соответствовать хотя бы одному из следующих требований:
 - (A) Имеет квалификационную отметку по типу вертолетов с газотурбинными двигателями, или имеет прошлый опыт выполнения обязанностей командира экипажа в вооруженных силах США на вертолетах с газотурбинными двигателями.
 - (B) Имеет не менее 2.000 часов налета, из которых 500 часов приходится на полеты на вертолетах с газотурбинными двигателями.
 - (C) Имеет не менее 500 часов налета на вертолетах с газотурбинными двигателями.
 - (D) Имеет не менее 1.000 часов налета хотя бы на двух различных вертолетах с газотурбинными двигателями.
- (5) Учитывая ограничения пункта (f)(6) настоящего параграфа, кандидат, не соответствующий требованиям пункта (f)(4) настоящего параграфа, может проходить всю подготовку и

проверку (за исключением предполетного осмотра) на получение дополнительной квалификационной отметки на пилотажном тренажере при условии, что-

- (i) Данный пилотажный тренажер утвержден как тренажер Уровня С или D; а также
- (ii) Кандидат на получение отметки соответствует хотя бы одному из следующих требований:
 - (А) Имеет квалификационную отметку по типу вертолета с газотурбинным двигателем, если запрашивается квалификационная отметка по типу вертолета с газотурбинным двигателем; либо
 - (В) С начала 12го календарного месяца, предшествующего месяцу, в котором кандидат проходит практическую проверку на получение дополнительной квалификационной отметки по вертолетам, данный кандидат налетал и задокументировал не менее 25 часов налета на вертолетах того типа, на получение квалификационной отметки по которому подается заявка.
- (6) Кандидат, соответствующий только требованиям пункта (f)(5) настоящего параграфа, получает дополнительную квалификационную отметку с ограничением.
- (7) Ограничение в удостоверении, выданном в соответствии с требованиями пункта (f)(6) настоящего параграфа, должно быть следующим: “Настоящее удостоверение имеет ограничения командира экипажа по дополнительным квалификационным отметкам.”
- (8) Кандидат, получивший удостоверение пилота с ограничением, оговоренным в пункте (f)(7) настоящего параграфа -
 - (i) Не может выступать в качестве командира экипажа на вертолете, по которому он получил дополнительную квалификационную отметку на основании положений настоящего параграфа, до тех пор, пока ограничение в его удостоверении не будет снято; а также
 - (ii) Для того, чтобы обеспечить снятие ограничения, он должен налетать 15 часов в качестве командира экипажа под наблюдением квалифицированного командира экипажа с действующим удостоверением, находясь в рабочем кресле командира экипажа на вертолете того типа, к которому относится ограничение.
- (9) Кандидату, не соответствующему требованиям пункта (f)(4) или пункта (f)(5) настоящего параграфа, дополнительная квалификационная отметка может быть выдана по выполнении им одного из следующих требований:

- (i) Соответствие требованиям пунктов (f)(2) и (f)(3) настоящего параграфа и выполнение следующих заданий на вертолете, соответственно, на земле или в полете:
 - (A) Предполетный осмотр;
 - (B) Стандартный взлет;
 - (C) Стандартный заход на посадку с использованием ILS;
 - (D) Уход на второй круг; а также
 - (E) Стандартная посадка.
 - (ii) Соответствие требованиям пунктов (f)(2), (f)(3) и (f)(10) по (f)(12) настоящего параграфа.
- (10) Кандидат, соответствующий только требованиям пункта (f)(9) настоящего параграфа, получает дополнительную квалификационную отметку с ограничением.
- (11) Ограничение в удостоверении, выданном в соответствии с требованиями пункта (f)(10) настоящего параграфа, должно быть следующим: “Настоящее удостоверение имеет ограничения командира экипажа по дополнительным квалификационным отметкам.”
- (12) Кандидат, получивший удостоверение пилота с ограничением, оговоренным в пункте (f)(11) настоящего параграфа -
- (i) Не может выступать в качестве командира экипажа на вертолете, по которому он получил дополнительную квалификационную отметку на основании положений настоящего параграфа, до тех пор, пока ограничение в его удостоверении не будет снято; а также
 - (ii) Для того, чтобы обеспечить снятие ограничения, он должен налетать 25 часов в качестве командира экипажа под наблюдением квалифицированного командира экипажа с действующим удостоверением, находясь в рабочем кресле командира экипажа на вертолете того типа, к которому относится ограничение.
- (g) *Использование утвержденного пилотажного тренажера или утвержденного тренировочного средства летной подготовки для получения дополнительной квалификационной отметки по самолетам с вертикальным взлетом.* Элементы полетов, подлежащие выполнению согласно пунктам (b), (c) и (d) настоящего параграфа, должны выполняться следующим образом:
- (1) За исключениями, предусмотренными пунктом (g)(2) настоящего параграфа, элементы полетов должны выполняться на самолете с вертикальным взлетом того типа, по которому запрашивается дополнительная квалификационная отметка.

- (2) При условии соблюдения ограничений пунктов (g)(3) по (g)(12) настоящего параграфа, элементы полетов могут выполняться на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, соответствующих тому самолету с вертикальным взлетом, по которому кандидат получает дополнительную квалификационную отметку.
- (3) Использование утвержденного пилотажного тренажера или утвержденного тренировочного средства летной подготовки, разрешенное пунктом (g)(2) настоящего параграфа, должно проводиться в соответствии с программой утвержденного курса подготовки, проводимого учебно-тренировочным центром, сертифицированным на основании раздела 142 настоящей главы.
- (4) Для того, чтобы обеспечить прохождение всей подготовки и проверки (за исключением предполетного осмотра) на получение дополнительной квалификационной отметки по самолетам с вертикальным взлетом без ограничений на пилотажном тренажере -
- (i) Данный пилотажный тренажер должен быть утвержден, как тренажер Уровня C или D; а также
 - (ii) Кандидат на получение отметки должен соответствовать хотя бы одному из следующих требований:
 - (A) Имеет квалификационную отметку по типу самолетов с вертикальным взлетом с газотурбинными двигателями, или имеет прошлый опыт выполнения обязанностей командира экипажа в вооруженных силах США на самолетах с вертикальным взлетом с газотурбинными двигателями.
 - (B) Имеет не менее 2.000 часов налета, из которых 500 часов приходится на полеты на самолетах с вертикальным взлетом с газотурбинными двигателями.
 - (C) Имеет не менее 500 часов налета на самолетах с вертикальным взлетом с газотурбинными двигателями.
 - (D) Имеет не менее 1.000 часов налета хотя бы на двух различных самолетах с вертикальным взлетом с газотурбинными двигателями.
- (5) Учитывая ограничения пункта (g)(6) настоящего параграфа, кандидат, не соответствующий требованиям пункта (g)(4) настоящего параграфа может проходить всю подготовку и проверку (за исключением предполетного осмотра) на получение дополнительной квалификационной отметки на пилотажном тренажере при условии, что-

- (i) Данный пилотажный тренажер утвержден как тренажер Уровня C или D; а также
- (ii) Кандидат на получение отметки соответствует хотя бы одному из следующих требований:
 - (A) Имеет квалификационную отметку по типу самолета с вертикальным взлетом с газотурбинным двигателем, если запрашивается дополнительная квалификационная отметка по типу самолета с вертикальным взлетом с газотурбинным двигателем; либо
 - (B) С начала 12го календарного месяца, предшествующего месяцу, в котором кандидат проходит практическую проверку на получение дополнительной квалификационной отметки по самолетам с вертикальным взлетом, данный кандидат налетал и задокументировал не менее 25 часов налета на самолетах с вертикальным взлетом того типа, на получение квалификационной отметки по которому подается заявка.
- (6) Кандидат, соответствующий только требованиям пункта (g)(5) настоящего параграфа, получает дополнительную квалификационную отметку с ограничением.
- (7) Ограничение в удостоверении, выданном в соответствии с требованиями пункта (g)(6) настоящего параграфа, должно быть следующим: “Настоящее удостоверение имеет ограничения командира экипажа по дополнительным квалификационным отметкам.”
- (8) Кандидат, получивший удостоверение пилота с ограничением, оговоренным в пункте (g)(7) настоящего параграфа -
 - (i) Не может выступать в качестве командира экипажа на самолете с вертикальным взлетом, по которому он получил дополнительную квалификационную отметку на основании положений настоящего параграфа, до тех пор, пока ограничение в его удостоверении не будет снято; а также
 - (ii) Для того, чтобы обеспечить снятие ограничения, он должен налетать 15 часов в качестве командира экипажа под наблюдением квалифицированного командира экипажа с действующим удостоверением, находясь в рабочем кресле командира экипажа на самолете с вертикальным взлетом того типа, к которому относится ограничение.
- (9) Кандидату, не соответствующему требованиям пункта (g)(4) или пункта (g)(5) настоящего параграфа, дополнительная квалификационная отметка может быть выдана по выполнении им одного из следующих требований:

- (i) Соответствие требованиям пунктов (g)(2) и (g)(3) настоящего параграфа и выполнение следующих заданий на самолете с вертикальным взлетом, соответственно, на земле или в полете:
 - (A) Предполетный осмотр;
 - (B) Стандартный взлет;
 - (C) Стандартный заход на посадку с использованием ILS;
 - (D) Уход на второй круг; а также
 - (E) Стандартная посадка.
 - (ii) Соответствие требованиям пунктов (g)(2), (g)(3) и (g)(10) по (g)(12) настоящего параграфа.
- (10) Кандидат, соответствующий только требованиям пункта (g)(9) настоящего параграфа, получает дополнительную квалификационную отметку с ограничением.
- (11) Ограничение в удостоверении, выданном в соответствии с требованиями пункта (g)(10) настоящего параграфа, должно быть следующим: “Настоящее удостоверение имеет ограничения командира экипажа по дополнительным квалификационным отметкам.”
- (12) Кандидат, получивший удостоверение пилота с ограничением, оговоренным в пункте (g)(11) настоящего параграфа -
- (i) Не может выступать в качестве командира экипажа на самолете с вертикальным взлетом, по которому он получил дополнительную квалификационную отметку на основании положений настоящего параграфа, до тех пор, пока ограничение в его удостоверении не будет снято; а также
 - (ii) Для того, чтобы обеспечить снятие ограничения, он должен налетать 25 часов в качестве командира экипажа под наблюдением квалифицированного командира экипажа с действующим удостоверением, находясь в рабочем кресле командира экипажа на самолете с вертикальным взлетом того типа, к которому относится ограничение.
- (h) Кандидат на получение квалификационной отметки по типу, предоставляющий для прохождения проверки воздушное судно, на котором невозможно выполнить маневры и схемы полета по приборам, соответствующие требованиям ?61.157 настоящего раздела, может -
- (1) Получить квалификационную отметку по типу с ограничением “Только по ПВП”; а также

(2) Аннулировать ограничение “Только по ПВП” по каждому типу воздушных судов, по которому он продемонстрирует соответствие надлежащим требованиям по приборам, содержащимся в ?61.157 или ?61.73 настоящего раздела.

(i) Кандидату на получение квалификационной отметки по типу может быть выдано удостоверение с ограничением “Только по ПВП” по каждому типу воздушного судна, не оборудованного для демонстрации кандидатом уровня квалификации в работе по приборам.

(j) Кандидат на получение квалификационной отметки по типу самолетов с несколькими двигателями и одним креслом пилота может выполнить требования настоящего раздела на разновидности данного самолета с несколькими креслами пилотов.

(k) Кандидат на получение квалификационной отметки по типу одномоторных самолетов с одним креслом пилота может выполнить требования настоящего раздела на данном одномоторном самолете в варианте с несколькими креслами пилотов.

(l) За исключением случаев, когда Администратор требует выполнения конкретных отдельных или всех заданий, экзаменатор, проводящий практическую проверку, имеет право разрешить экзаменуемому не выполнять любые из заданий, по которым он уполномочен Администратором давать такие разрешения.

?61.64 [РЕЗЕРВ]

?61.65 ТРЕБОВАНИЯ ПРИ ПОЛУЧЕНИИ КВАЛИФИКАЦИОННЫХ ОТМЕТОК ПО ПРИБОРАМ

(a) *Общие положения.* Лицо, подающее заявку на получение квалификационной отметки по приборам, обязано -

(1) Иметь по меньшей мере действующее удостоверение пилота-любителя с квалификационной отметкой по категории и классу воздушных судов, соответствующей отметке по приборам, на получение которой подается заявка;

- (2) Уметь читать, говорить, писать и понимать по-английски. Если кандидат не может выполнить любые из этих требований по медицинским причинам, Администратор может наложить на удостоверение пилота данного кандидата такие ограничения, которые он сочтет нужными для безопасной эксплуатации воздушного судна;
- (3) Получить и задокументировать наземную подготовку под руководством уполномоченного инструктора или самостоятельно по авиационным знаниям, оговоренным в пункте (b) настоящего параграфа, применительно к запрашиваемой квалификационной отметке по приборам;
- (4) Получить отметку в летной книжке пилота или учебной ведомости за подписью уполномоченного инструктора, подтверждающую, что данное лицо подготовлено к прохождению проверки знаний;
- (5) Получить и задокументировать подготовку по выполнению полетов, оговоренную в пункте (c) настоящего параграфа, под руководством уполномоченного инструктора на воздушном судне, утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве, соответствующем классу воздушного судна, на получение отметки по приборам которого подается заявка;
- (6) Получить отметку в летной книжке пилота или учебной ведомости за подписью уполномоченного инструктора, подтверждающую, что данное лицо подготовлено к прохождению необходимой практической проверки;
- (7) Пройти необходимую проверку знаний, оговоренных в пункте (b) настоящего параграфа; однако если кандидат уже имеет одну квалификационную отметку по приборам, ему не нужно проходить проверку знаний;
- (8) Пройти необходимую практическую проверку по выполнению элементов полетов, оговоренных в пункте (c) настоящего параграфа на-
- (i) Воздушном судне, соответствующем по категории классу и типу запрашиваемой квалификационной отметке; либо
 - (ii) Утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, соответствующих запрашиваемой отметке и утвержденных для выполнения требуемых маневров или схем полета. Если при проверке используется

утвержденное тренировочное средство летной подготовки, выполняемые на нем процедуры ограничиваются одним точным заходом на посадку и одним заходом на посадку без использования средств точного захода при условии, что данное тренировочное средство утверждено для выполнения данных процедур и маневров.

(b) *Авиационные знания.* Податель заявки на получение квалификационной отметки по приборам должен получить и задокументировать наземную подготовку под руководством утвержденного инструктора, либо пройти самостоятельную подготовку в следующих областях авиационных знаний применительно к отметке, на получение которой подается заявка:

- (1) Федеральные Авиационные Правила настоящей главы, относящиеся к полетам по ППП;
- (2) Соответствующая информация, относящаяся к выполнению полетов по ППП в “Информационном сборнике для авиационных специалистов”;
- (3) Система Управления воздушным Движением и правила полетов по ППП;
- (4) Аэронавигация по ППП и заход на посадку с использованием аэронавигационной системы;
- (5) Использование ППП на маршруте и схемы захода на посадку по приборам;
- (6) Получение и использование аэронавигационных метеосводок и прогнозов, а также основы прогнозирования основных тенденций погодных изменений на основе этой информации и личных наблюдений за погодными условиями;
- (7) Безопасное и квалифицированное пилотирование воздушных судов в приборных метеорологических условиях;
- (8) Распознавание критических метеорологических ситуаций и уклонительные маневры при наличии сдвига ветра;
- (9) Принятие авиационных решений и оценка ситуации; а также
- (10) Управление экипажем, включая связь и координацию действий с экипажем.

(c) *Летная подготовка и навыки.* Податель заявки на получение квалификационной отметки по приборам должен получить и задокументировать в летной книжке летную подготовку под руководством уполномоченного инструктора на самолете, либо на утвержденном пилотажном

тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки в соответствии с пунктом (е) настоящего параграфа, охватывающую следующие элементы полетов:

- (1) Предполетная подготовка;
- (2) Предполетные процедуры;
- (3) Разрешения и правила УВД;
- (4) Полет по приборам;
- (5) Аэронавигационные системы;
- (6) Схемы захода на посадку по приборам;
- (7) Действия в аварийной ситуации; а также
- (8) Послеполетные процедуры.

(d) *Авиационный опыт.* Кандидат на получение квалификационной отметки по приборам должен налетать и задокументировать следующее:

- (1) Не менее 50 часов перелета из одного пункта в другой в качестве командира экипажа, из которых не менее 10 часов должно приходиться на полеты на самолетах для получения квалификационной отметки по приборам самолета; а также
- (2) 40 часов фактического или имитированного полета по приборам с выполнением элементов полета, оговоренных в настоящем параграфе, включая -
 - (i) Не менее 15 часов обучения полетам по приборам под руководством уполномоченного инструктора на воздушном судне той категории, которая соответствует запрашиваемой квалификационной отметке;
 - (ii) Не менее 3 часов обучения полетам по приборам, соответственно запрашиваемой квалификационной отметке, под руководством уполномоченного инструктора в процессе подготовки к практической проверке в течение 60 дней, предшествующих проверке;

- (iii) Для получения отметки по приборам самолета - обучение полетам по приборам применительно к правилам перелетов из одного пункта в другой на самолетах, включая хотя бы один перелет из одного пункта в другой на самолете по ППП, состоящий из -
 - (A) Полета на расстояние не менее 250 морских миль (462,5 км) по трассам или следуя указаниям диспетчерских центров УВД;
 - (B) Захода на посадку по приборам в каждом аэропорту; а также
 - (C) Трех различных типов захода на посадку с использованием аэронавигационных систем.
- (iv) Для получения отметки по приборам вертолета - обучение полетам по приборам применительно к правилам перелетов из одного пункта в другой на вертолетах, включая хотя бы один перелет из одного пункта в другой по ППП на вертолете, состоящий из -
 - (A) Полета на расстояние не менее 100 морских миль (185 км) по трассам или следуя указаниям диспетчерских центров УВД;
 - (B) Захода на посадку по приборам в каждом аэропорту; а также
 - (C) Трех различных типов захода на посадку с использованием аэронавигационных систем.
- (v) Для получения отметки по приборам самолета с вертикальным взлетом - обучение полетам по приборам применительно к правилам перелетов из одного пункта в другой на самолетах с вертикальным взлетом, включая хотя бы один перелет из одного пункта в другой на самолете с вертикальным взлетом по ППП, состоящий из -
 - (A) Полета на расстояние не менее 250 морских миль (462,5 км) по трассам или следуя указаниям диспетчерских центров УВД;
 - (B) Захода на посадку по приборам в каждом аэропорту; а также
 - (C) Трех различных типов захода на посадку с использованием аэронавигационных систем.
- (e) *Использование утвержденных пилотажных тренажеров или утвержденных тренировочных средств летной подготовки.* Если подготовка по приборам проводилась уполномоченным

инструктором на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки -

- (1) Не более 30 часов может быть выполнено на данном утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, если подготовка проводилась в соответствии с разделом 142 настоящей главы; либо
- (2) Не более 20 часов может быть выполнено на данном утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, если подготовка проводилась не в соответствии с разделом 142 настоящей главы.

¶61.67 ТРЕБОВАНИЯ ПРИ ПОЛУЧЕНИИ РАЗРЕШЕНИЯ НА ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ ПО 2Й КАТЕГОРИИ

(а) *Общие положения.* Лицо, подающее заявку на получение разрешения на выполнение полетов по 2й категории должно иметь:

- (1) Хотя бы удостоверение пилота-любителя или пилота коммерческой авиации с квалификационной отметкой по приборам или удостоверение линейного пилота авиакомпании;
- (2) Квалификационную отметку по типу воздушного судна, для которого запрашивается разрешение, если для данного воздушного судна требуется отметка по типу;
- (3) Квалификационную отметку по категории и классу воздушного судна, для которого запрашивается разрешение.

(б) *Требования по наличию опыта.* Кандидат на получение разрешения на выполнение полетов по 2й категории должен иметь хотя бы -

- (1) 50 часов налета в ночное время в качестве командира экипажа;
- (2) 75 часов полетов по приборам в фактических или имитированных условиях ППП, которые могут включать не более -
 - (i) 25 часов имитированного полета по приборам на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки; либо

- (ii) 40 часов имитированного полета по приборам, проведенного в рамках утвержденного курса подготовки, проводимого надлежаще квалифицированным учебно-тренировочным центром, сертифицированным на основании раздела 142 настоящей главы.
 - (3) 250 часов перелетов из одного пункта в другой в качестве командира экипажа.
- (с) *Требования практической проверки.*
- (1) Практическая проверка проходится всеми лицами, подающими заявку на:
 - (i) Получение или продление разрешения на выполнение полетов по 2й категории; а также
 - (ii) Включение в разрешение на выполнение полетов по 2й категории дополнительного типа воздушного судна.
 - (2) Для получения допуска к прохождению практической проверки согласно настоящему параграфу кандидат должен -
 - (i) Соответствовать требованиям пунктов (а) и (b) настоящего параграфа; а также
 - (ii) Если он не прошел практическую проверку в течение 12 месяцев, предшествующих данной проверке, то он обязан выполнить следующие требования:
 - (A) Требования ?61.57(с);
 - (B) Выполнить не менее шести заходов на посадку с использованием системы посадки по приборам ILS, в течение 6 календарных месяцев, предшествующих месяцу, когда проводится данная проверка, из которых не менее трех заходов должны выполняться без использования автопилота.
 - (3) Заходы на посадку, оговоренные в пункте (с)(2)(ii)(B) настоящего параграфа -
 - (i) Должны выполняться в фактических или имитируемых условиях ППП;
 - (ii) Должны выполняться вплоть до минимальной высоты принятия решения для захода на посадку по ILS на том типе воздушных судов, на котором будет проводиться практическая проверка;
 - (iii) Не обязаны выполняться вплоть до высоты принятия решения, утвержденной для полетов по 2й категории;
 - (iv) Должны выполняться вплоть до высоты принятия решения, утвержденной для полетов по 2й категории, только при выполнении их на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки; а также

- (v) Должны выполняться на воздушном судне той же категории и того же класса и типа, если это применимо, что и воздушное судно, на котором будет проводиться практическая проверка, или на утвержденном пилотажном тренажере, который -
 - (A) Соответствует воздушному судну той категории и того класса и типа, если это применимо, что и судно, для которого запрашивается разрешение на выполнение полетов по 2й категории; а также
 - (B) Используется в соответствии с утвержденной программой курса подготовки, проводимого учебно-тренировочным центром, сертифицированным на основании раздела 142 настоящей главы.
- (4) Полетное время, налетанное в процессе выполнения требований пункта (с)(2)(ii)(B) настоящего параграфа, может также зачитываться в счет выполнения требований пункта (с)(2)(ii)(A) настоящего параграфа.
- (d) *Порядок прохождения практической проверки.* Практическая проверка состоит из устной проверки и контрольного полета:
 - (1) *Устная проверка.* В процессе устной проверки экзаменуемый должен продемонстрировать свои знания по следующим темам:
 - (i) Обязательная посадочная дистанция;
 - (ii) Опознавание высоты принятия решения;
 - (iii) Схемы и технологии ухода на второй круг с использованием расчетных или фиксированных индикаторов пространственного положения;
 - (iv) Дальность видимости на ВПП: использование и ограничения;
 - (v) Использование визуальной информации, ее наличие и ограничения, высота, на которой наземные знаки становятся различимыми при пониженной видимости на ВПП;
 - (vi) Схема действий и приемы перехода от невидимого к визуальному полету на конечном этапе захода на посадку при пониженной видимости на ВПП;
 - (vii) Воздействие вертикального и горизонтального сдвига ветра;
 - (viii) Технические характеристики и ограничения системы посадки по приборам ILS и светосигнальной системы ВПП;
 - (ix) Технические характеристики и ограничения системы командных пилотажных приборов, блока сопряжения автопилота при заходе на посадку (включая разновидность с разделенными координатами, если таковая имеется), автоматического контроля подачи топлива (если имеется) и прочего оборудования, обязательного для полетов по 2й категории;

- (х) Обязанности второго пилота при выполнении заходов на посадку по 2й категории, за исключением воздушных судов, на которых не требуется наличия второго пилота;
- (xi) Системы оповещения об отказе приборов и оборудования.

(2) *Контрольный полет.* Следующие требования распространяются на контрольный полет, являющийся составной частью практической проверки.

- (i) Контрольный полет выполняется на воздушном судне той же категории и того же класса и типа, если это применимо, что и воздушное судно, для которого запрашивается разрешение, или на утвержденном пилотажном тренажере, который -
 - (А) Соответствует воздушному судну той категории и того класса и типа, если это применимо, что и судно для которого запрашивается разрешение на выполнение полетов по 2й категории; а также
 - (В) Используется в соответствии с утвержденной программой курса подготовки, проводимого учебно-тренировочным центром, сертифицированным на основании раздела 142 настоящей главы.
- (ii) Контрольный полет должен включать в себя не менее двух заходов на посадку по приборам ILS до высоты 100 футов (30,5 м) над уровнем земной поверхности, включая хотя бы одну посадку и один уход на второй круг.
- (iii) Все заходы на посадку должны выполняться с использованием утвержденной системы наведения. Однако если на самолете установлен автопилот для захода на посадку, хотя бы один заход на посадку должен быть выполнен при помощи штурвального управления с использованием пилотажного командного прибора.
- (iv) Если практическая проверка проводится на воздушном судне с двумя или более двигателями, рассчитанном на уход на второй круг с одним неработающим двигателем, то в процессе контрольного полета один из уходов на второй круг должен быть выполнен с одним из двигателей в режиме малого газа или нулевой тяги до выхода на средний маркер.
- (v) Если практическая проверка проводится на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, соответствующих воздушному судну с двумя или более двигателями, кандидат должен выполнить уход на второй круг с неработающим критическим двигателем.
- (vi) Для получения разрешения на выполнение полетов по 2й категории на воздушном судне, требующем наличие у пилота квалификационной отметки по типу, практическая проверка должна проводиться во взаимодействии со вторым пилотом, имеющим

квалификационную отметку по типу того воздушного судна, для которого запрашивается разрешение.

(vii) Устная проверка может проводиться в любое время в процессе практической проверки.

¶61.68 ТРЕБОВАНИЯ ПРИ ПОЛУЧЕНИИ РАЗРЕШЕНИЯ НА ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ ПО 3й КАТЕГОРИИ

(a) *Общие положения.* Лицо, подающее заявку на получение разрешения на выполнение полетов по 3й категории должно иметь:

- (1) По меньшей мере удостоверение пилота-любителя или пилота коммерческой авиации с квалификационной отметкой по приборам или удостоверение линейного пилота авиакомпания;
- (2) Квалификационную отметку по типу воздушного судна, для которого запрашивается разрешение, если для данного воздушного судна требуется отметка по типу; а также
- (3) Квалификационную отметку по категории и классу воздушного судна, для которого запрашивается разрешение.

(b) *Требования по наличию опыта.* Кандидат на получение разрешения на выполнение полетов по 3й категории должен иметь хотя бы -

- (1) 50 часов налета в ночное время в качестве командира экипажа;
- (2) 75 часов полетов по приборам в фактических или имитированных условиях ППП, которые могут включать не более -
 - (i) 25 часов имитированного полета по приборам на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки; либо
 - (ii) 40 часов имитированного полета по приборам, проведенного в рамках утвержденного курса подготовки, проводимого надлежаще квалифицированным учебно-тренировочным центром, сертифицированным на основании раздела 142 настоящей главы.
- (3) 250 часов перелетов из одного пункта в другой в качестве командира экипажа.

(с) *Требования практической проверки.*

(1) Практическая проверка проходится всеми лицами, подающими заявку на:

- (i) Получение или продление разрешения на выполнение полетов по 3й категории; а также
- (ii) Включение в разрешение разрешения на выполнение полетов по 3й категории дополнительного типа воздушного судна.

(2) Для получения допуска к прохождению практической проверки согласно настоящему параграфу кандидат должен -

- (i) Соответствовать требованиям пунктов (а) и (b) настоящего параграфа; а также
- (ii) Если он не прошел практическую проверку в течение 12 месяцев, предшествующих месяцу, в котором проводится данная проверка, то он обязан выполнить следующие требования:

(A) Требования ?61.57(с);

(B) Выполнить не менее шести заходов на посадку с использованием системы посадки по приборам ILS, в течение 6 календарных месяцев, предшествующих месяцу, когда проводится данная проверка, из которых не менее трех заходов должны выполняться без использования автопилота.

(3) Заходы на посадку, оговоренные в пункте (с)(2)(ii)(B) настоящего параграфа -

- (i) Должны выполняться в фактических или имитируемых условиях ППП;
 - (ii) Должны выполняться вплоть до высоты предупреждения или до высоты принятия решения для захода на посадку по ILS для на том типе воздушных судов, на котором будет проводиться практическая проверка;
 - (iii) Не обязаны выполняться вплоть до высоты принятия решения, утвержденной для полетов по 3й категории;
 - (iv) Должны выполняться вплоть до высоты предупреждения или высоты принятия решения, утвержденной для полетов по 3й категории, только при выполнении их на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки; а также
 - (v) Должны выполняться на воздушном судне той же категории и того же класса и типа, если это применимо, что и воздушное судно, на котором будет проводиться практическая проверка, или на утвержденном пилотажном тренажере, который -
- (A) Соответствует воздушному судну той категории и того класса и типа, если это применимо, что и судно, для которого запрашивается разрешение на выполнение полетов по 3й категории; а также

(В) Используется в соответствии с утвержденной программой курса подготовки, проводимого учебно-тренировочным центром, сертифицированным на основании раздела 142 настоящей главы.

(4) Полетное время, налетанное в процессе выполнения требований пункта (с)(2)(ii)(В) настоящего параграфа, может также зачитываться в счет выполнения требований пункта (с)(2)(ii)(А) настоящего параграфа.

(d) *Порядок прохождения практической проверки.* Практическая проверка состоит из устной проверки и контрольного полета:

(1) *Устная проверка.* В процессе устной проверки экзаменуемый должен продемонстрировать свои знания по следующим темам:

- (i) Обязательная посадочная дистанция;
- (ii) Распознавание высоты предупреждения или высоты принятия решения, в зависимости от того, что применяется, включая использование радиолокационного высотомера;
- (iii) Распознавание и надлежащая реакция на серьезные отказы, возникающие до и после достижения высоты предупреждения или высоты принятия решения;
- (iv) Схемы и технологии ухода на второй круг с использованием расчетных или фиксированных индикаторов пространственного положения и ожидаемая потеря высоты в применении к автоматическому и штурвальному управлению при уходе на второй круг или высоте начала ухода;
- (v) Использование и ограничения параметров дальности видимости на ВПП, включая определение дальности видимости и необходимые измерители дальности видимости;
- (vi) Использование визуальной информации, ее наличие и ограничения, высота, на которой наземные знаки становятся различимыми при пониженной видимости на ВПП, включая -
 - (А) Неожиданное ухудшение условий видимости на ВПП ниже минимумов во время захода на посадку, выравнивания и посадочного пробега;
 - (В) Демонстрация ожидаемых визуальных ориентиров при минимальных погодных условиях;
 - (С) Ожидаемая последовательность визуальных ориентиров во время захода на посадку при видимости, соответствующей посадочным минимумам или слегка превышающей их;
 - (D) Схема и приемы действий при переходе от инструментального полета к визуальному во время конечного этапа захода на посадку в условиях пониженной видимости на ВПП.

- (vii) Воздействие вертикального и горизонтального сдвига ветра;
 - (viii) Технические характеристики и ограничения системы посадки по приборам ILS и светосигнальной системы ВПП;
 - (ix) Технические характеристики и ограничения системы командных пилотажных приборов, блока сопряжения автопилота при заходе на посадку (включая разновидность с разделенными координатами, если таковая имеется), автомата контроля подачи топлива (если имеется) и прочего оборудования, обязательного для полетов по 3й категории;
 - (x) Обязанности второго пилота при выполнении заходов на посадку по 3й категории, за исключением воздушных судов, на которых не требуется наличия второго пилота;
 - (xi) Распознавание пределов допустимых положений воздушного судна и выдерживание траектории полета при заходе на посадку, выравнивании и, если применимо, посадочном пробеге;
 - (xii) Распознавание и реагирование на отказ или неисправности в работе наземных или бортовых приборов и оборудования, особенно после прохождения высоты предупреждения или высоты принятия решения (в зависимости от используемого показателя).
- (2) *Контрольный полет.* Следующие требования распространяются на контрольный полет, являющийся составной частью практической проверки.
- (i) Контрольный полет выполняется на воздушном судне той же категории и того же класса и типа, если это применимо, что и воздушное судно, для которого запрашивается разрешение, или на утвержденном пилотажном тренажере, который -
 - (A) Соответствует воздушному судну той категории и того класса и типа, если это применимо, что и судно для которого запрашивается разрешение на выполнение полетов по 3й категории; а также
 - (B) Используется в соответствии с утвержденной программой курса подготовки, проводимого учебно-тренировочным центром, сертифицированным на основании раздела 142 настоящей главы.
 - (ii) Контрольный полет должен включать в себя не менее двух заходов на посадку по приборам ILS до высоты 100 футов (30,5 м) над уровнем земной поверхности, включая хотя бы одну посадку и один уход на второй круг с очень малой высоты, так что в процессе маневра ухода может произойти касание земли;
 - (iii) Все заходы на посадку должны выполняться с использованием утвержденной системы автоматической посадки или аналогичной системы посадки, утвержденной Администратором.

- (iv) Если практическая проверка проводится на воздушном судне с двумя или более двигателями, рассчитанном на уход на второй круг с одним неработающим двигателем, то в процессе контрольного полета один из уходов на второй круг должен быть выполнен с одним из двигателей в режиме малого газа или нулевой тяги до выхода на средний или дальний маркер;
- (v) Если практическая проверка проводится на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, соответствующих воздушному судну с двумя или более двигателями, кандидат должен выполнить уход на второй круг с неработающим критическим двигателем.
- (vi) Для получения разрешения на выполнение полетов по 3й категории на воздушном судне, требующем наличие у пилота квалификационной отметки по типу, практическая проверка должна проводиться во взаимодействии со вторым пилотом, имеющим квалификационную отметку по типу того воздушного судна, для которого запрашивается разрешение.
- (vii) Устная проверка может проводиться в любое время в процессе практической проверки.
- (viii) С учетом ограничений настоящего пункта для полетов по категории 3-б, предполагающих использование системы контроля посадочного пробега, необходимо выполнить хотя бы один пробег с ручным управлением с использованием визуальных ориентиров или сочетания визуальных и приборных ориентиров. Маневр, требуемый настоящим пунктом начинается с отключения системы контроля посадочного пробега так, чтобы это не отразилось на выполнении маневра -
 - (А) После касания земли основной опорой шасси;
 - (В) До касания земли носовой опорой шасси;
 - (С) В условиях, представляющих самое неблагоприятное горизонтальное смещение при посадке, позволяющее завершить посадку на ВПП благополучно; а также
 - (D) В погодных условиях, ожидаемых при выполнении полетов по категории 3-б.

¶61.69 БУКСИРОВКА ПЛАНЕРА: ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ОПЫТУ И ПОДГОТОВКЕ

- (а) Выступать в качестве командира экипажа воздушного судна, буксирующего планер, разрешается только лицу, которое:
 - (1) Имеет по меньшей мере удостоверение пилота-любителя, с квалификационной отметкой по категории воздушных судов, приводимых в движение двигателями;

- (2) Имеет запись в летной книжке пилота о налете не менее 100 часов в качестве командира экипажа на воздушных судах той категории, того класса и, если необходимо, типа, что и судно, используемое для буксировки;
- (3) Имеет запись в своей летной книжке пилотажа подписью уполномоченного инструктора с квалификационной отметкой по планерам, подтверждающую, что данное лицо получило наземную и летную подготовку по планерам и имеет знания и опыт в следующих областях:
 - (i) Приемы и технология, необходимые для безопасной буксировки планеров, включая ограничения воздушной скорости;
 - (ii) Аварийные процедуры;
 - (iii) Используемые сигналы;
 - (iv) Максимальные углы крена.
- (4) За исключениями, предусмотренными пунктом (b) настоящего параграфа, выполнило и задокументировало в своей летной книжке не менее трех полетов в качестве единственного пилота, управляющего воздушным судном, буксирующим планер или имитирующим процесс буксировки планера, в сопровождении пилота, соответствующего требованиям настоящего параграфа;
- (5) За исключениями, предусмотренными пунктом (b) настоящего параграфа, имеет запись в своей летной книжке, сделанную пилотом, оговоренным в пункте (a)(4) настоящего параграфа, подтверждающую, что данное лицо выполнило не менее трех полетов на воздушном судном, буксирующем планер или имитирующем процесс буксировки планера; а также
- (6) В течение предшествующих 12 месяцев -
 - (i) Выполнило не менее трех фактических буксировок планера в сопровождении квалифицированного пилота, соответствующего требованиям настоящего параграфа; либо
 - (ii) Выполнило не менее трех полетов в качестве командира экипажа планера, буксируемого воздушным судном.
- (b) Лицу, выполнившему и задокументировавшему в летной книжке до 17 мая 1967 года не менее 10 полетов в качестве командира экипажа воздушного судна, буксирующего планер, согласно

разрешению на отступление от правил, не нужно выполнять требования пунктов (а)(4) и (а)(5) настоящего параграфа.

(с) Пилот, оговоренный в пункте (а)(4) настоящего параграфа, подписывающий летную книжку кандидата на получение прав на буксировку планера, должен:

- (1) Соответствовать требованиям настоящего параграфа, до того, как он подписывает летную книжку кандидата на получение прав на буксировку планера; а также
- (2) Выполнить не менее 10 полетов в качестве командира экипажа воздушного судна, буксирующего планер.

(d) Если пилот, оговоренный в пункте (а)(4) настоящего параграфа, обладает только удостоверением пилота-любителя, то он должен:

- (1) Иметь налет не менее 100 часов в качестве командира экипажа на самолетах, либо 200 часов налета в качестве командира экипажа на любых воздушных судах с двигательной установкой или без нее;
- (2) В течение 12 месяцев, предшествующих месяцу, в котором данный пилот выступает в качестве сопровождающего или подписывает летную книжку кандидата на получение полномочий для буксировки планера, данный пилот обязан выполнить и задокументировать не менее трех полетов -
 - (i) На воздушном судне, буксирующем планер в сопровождении другого пилота, соответствующего требованиям настоящего параграфа; либо
 - (ii) В качестве командира экипажа планера, буксируемого воздушным судном.

§ 61.71 ВЫПУСКНИКИ УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНЫХ ЦЕНТРОВ, УТВЕРЖДЕННЫХ НА ОСНОВАНИИ ДРУГИХ РАЗДЕЛОВ: ОСОБЫЕ ПРАВИЛА

(а) Лицо, заканчивающее учебно-тренировочные курс или школу, сертифицированные на основании раздела 141 или 142 настоящей главы, считается соответствующими требованиям настоящего раздела по соответствующим авиационным знаниям, опыту, и элементам полетов, если оно может предъявить надлежащий аттестат об окончании курса или школы, а также пройти необходимую практическую проверку в течение 60 дней после даты окончания курса.

(b) Таковое лицо может подавать заявку на получение удостоверения линейного пилота авиакомпании, квалификационной отметки по приборам на основании настоящего раздела или и того и другого, и будет считаться соответствующим необходимым требованиям ?61.157 настоящего раздела для получения данного удостоверения или отметки, при условии, что данное лицо:

(1) Удовлетворительно завершило утвержденную программу подготовки и прошло проверку уровня профессиональной подготовки командира экипажа по данному типу самолета, согласно требованиям, предъявляемым к командиру экипажа подразделами N и O раздела 121 настоящей главы; а также

(2) Подало заявку на получение удостоверения линейного пилота авиакомпании, квалификационной отметки по приборам, или того и другого в течение 60 дней после удовлетворительного завершения им утвержденной программы подготовки и прохождения проверки уровня профессиональной подготовки командира экипажа по данному типу самолета.

?61.73 ВОЕННЫЕ ЛЕТЧИКИ ИЛИ БЫВШИЕ ВОЕННЫЕ ЛЕТЧИКИ: ОСОБЫЕ ПРАВИЛА

(a) *Общие положения.* За исключением аттестованных военных летчиков или бывших аттестованных военных летчиков, лишенных летного статуса за недостаток квалификации или вследствие дисциплинарного акта, связанного с эксплуатацией воздушных судов, аттестованный военный летчик или бывший аттестованный военный летчик, соответствующий необходимым требованиям настоящего параграфа может подавать заявку на получение на основании пройденной им военной подготовки:

(1) Удостоверения пилота коммерческой авиации;

(2) Квалификационной отметки по категории и классу воздушного судна, по которому данный военный летчик имеет квалификацию;

(3) Квалификационной отметки по приборам воздушного судна, по которому данный военный летчик имеет квалификацию; либо

(4) Квалификационной отметки по типу, если применимо.

(b) *Военные летчики, имевшие активный летный статус в течение предшествующих 12 месяцев.* Аттестованный военный летчик или бывший аттестованный военный летчик, имевший активный летный статус в течение 12 месяцев, предшествовавших подаче заявки, должен:

- (1) Пройти проверку знаний по соответствующим разделам настоящей главы, касающимся прав и ограничений пилотов, воздушного движения и общих правил выполнения полетов и докладов об происшествиях;
- (2) Представить документы, подтверждающие выполнение им требований пункта (d) настоящего параграфа хотя бы по одной квалификационной отметке по категории воздушных судов; а также
- (3) Представить документы, подтверждающие, что он является или являлся в любое время в течение 12 месяцев, предшествующих подаче заявки -
 - (i) Аттестованным военным летчиком, вооруженных сил США активного летного статуса;
 - (ii) Аттестованным военным летчиком вооруженных сил иностранного государства, участника Конвенции по Международной Гражданской Авиации, назначенным к выполнению обязанностей пилота (кроме летной подготовки) в вооруженных силах США, и имеющим на момент подачи заявки действующую лицензию (или свидетельство) пилота гражданской авиации данного иностранного государства, уполномочивающую его пользоваться хотя бы теми правами, которые включаются в удостоверение пилота, на получение которого подается заявка.

(c) *Военные летчики, не имевшие активного летного статуса в течение 12 месяцев, предшествующих месяцу подачи заявки.* Аттестованный военный летчик или бывший аттестованный военный летчик, не имевший активного летного статуса в течение 12 месяцев, предшествовавших месяцу подачи заявки, должен:

- (1) Пройти соответствующую проверку знаний и практическую проверку, предписываемую настоящим разделом для получения запрашиваемых удостоверения или квалификационной отметки; а также
- (2) Представить документы, подтверждающие, что он является или являлся в течение 12 месяцев, предшествующих подаче заявки, аттестованным военным летчиком, отвечающим требованиям пункта (b)(3) настоящего параграфа.

(d) *Квалификационные отметки по категории, классу и типу воздушных судов.* Аттестованный военный летчик или бывший аттестованный военный летчик, подающий заявку на получение квалификационной отметки по категории, классу или типу (если применимо) воздушных судов, получает такую отметку на уровне удостоверения пилота коммерческой авиации при условии, что данный пилот может представить документы, подтверждающие успешное прохождение или выполнение им:

- (1) Официальной летной проверки пилота в вооруженных силах США, а также проверки уровня подготовки по приборам на воздушном судне данной категории, класса и типа (если применимо) в течение 12 месяцев, предшествовавших месяцу подачи заявки;
- (2) Не менее 10 часов полетов в качестве командира экипажа воздушного судна данной категории, класса и типа (если применимо) в течение 12 месяцев, предшествовавших месяцу подачи заявки;
- (3) Практической проверки ФАА на данном воздушном судне после -
 - (i) Выполнения им требований пунктов (b)(1) или (2) настоящего параграфа; а также
 - (ii) Получения отметки от уполномоченного инструктора, подтверждающей, что данный пилот готов к прохождению необходимой практической проверки, и что данная отметка сделана в течение 60-дневного периода, предшествующего дате практической проверки.

(e) *Квалификационная отметка по приборам.* Аттестованный военный летчик или бывший аттестованный военный летчик, подающий заявку на получение в удостоверении пилота коммерческой авиации дополнительной квалификационной отметки по приборам самолета, приборам вертолета или по приборам самолета с вертикальным взлетом, может подавать заявку на получение квалификационной отметки по приборам, если в течение 12 календарных месяцев, предшествующих месяцу, когда подается заявка, данный летчик:

- (1) Прошел проверку уровня профессиональной подготовки по приборам в вооруженных силах США на воздушном судне той категории, на получение квалификационной отметки по которому подается заявка; а также
- (2) Имеет разрешение, данное вооруженными силами США, на выполнение полетов по приборам на Федеральных трассах на воздушных судах той категории и того класса, на получение квалификационной отметки по которым подается заявка.

(f) *Квалификационная отметка по типу воздушного судна.* Квалификационная отметка по типу воздушного судна выдается только на те типы воздушных судов, которые сертифицируются Администратором для гражданских полетов.

(g) *Квалификационная отметка по типу воздушных судов, проставляемая в удостоверении линейного пилота авиакомпании.* Аттестованный военный летчик или бывший аттестованный военный летчик, обладающий удостоверением линейного пилота авиакомпании и запрашивающий квалификационную отметку по типу воздушных судов в данное удостоверение, может получить эту отметку по типу воздушных судов на уровне удостоверения линейного пилота авиакомпании при условии, что данный пилот:

- (1) Имеет квалификационные отметки по категории и классу, соответствующие данному типу воздушных судов, на уровне удостоверения линейного пилота авиакомпании; а также
- (2) Прошел официальную летную проверку пилота в вооруженных силах США, а также проверку уровня подготовки по приборам на воздушном судне данного типа в качестве командира экипажа в течение 12 месяцев календарных месяцев, предшествовавших месяцу подачи заявки.

(h) *Подтверждающие документы.* Нижеследующие документы считаются достаточными для удостоверения следующих фактов:

- (1) Для подтверждения того, что податель заявки является служащим вооруженных сил, может использоваться выдаваемое данными вооруженными силами удостоверение личности.
- (2) Для подтверждения увольнения подателя заявки из вооруженных сил или его службы в прошлом, достаточно предъявить оригинал или копию свидетельства о демобилизации или увольнении в запас.
- (3) Для подтверждение прошлого статуса аттестованного военного летчика вооруженных сил США можно использовать любой из следующих документов -
 - (i) Официальный приказ вооруженных сил США о назначении на должность военного пилота с активным летным статусом;
 - (ii) Официальный формуляр вооруженных сил США или летную книжку пилота подтверждающую статус военного летчика; либо

- (iii) Официальный приказ, подтверждающий, что данный аттестованный военный летчик закончил американское военное летное училище и имеет квалификацию военного пилота.
- (4) Для подтверждения часов налета на военных воздушных судах в качестве служащего вооруженных сил США может использоваться заверенная летная книжка военного пилота США, или соответствующий военный формуляр или выписка из него.
- (5) Для подтверждения статуса командира экипажа может быть использован официальный документ-ведомость военной летной проверки данного пилота в качестве командира экипажа.
- (6) Для подтверждения квалификации по приборам может использоваться действующая квалификационная карточка по приборам, выданная вооруженными силами США, или официальный документ, подтверждающий удовлетворительное прохождение проверки уровня профессиональной подготовки по приборам в течение 12 месяцев, предшествовавших месяцу подачи заявки.

¶61.75 УДОСТОВЕРЕНИЕ ПИЛОТА-ЛЮБИТЕЛЯ, ВЫДАВАЕМОЕ НА ОСНОВАНИИ ИНОСТРАННОГО СВИДЕТЕЛЬСТВА ПИЛОТА

(a) *Общие положения.* Обладатель действующего иностранного свидетельства пилота, выданного государством, участвующем в Конвенции по Международной Гражданской Aviации, может подать заявку на получение удостоверения пилота-любителя с соответствующими квалификационными отметками и получить такое удостоверение в том случае, если заявка подается на основании иностранного свидетельства пилота, соответствующего требованиям настоящего параграфа.

(b) *Выдаваемое удостоверение.* В выдаваемом на основании настоящего параграфа удостоверении пилота-любителя указывается номер и страна выдачи иностранного свидетельства пилота, на основании которого выдается удостоверение. Лицу, имеющему действующее иностранное свидетельство пилота-любителя, выданное государством-участником Конвенции по Международной Гражданской Aviации, может быть выдано удостоверение пилота-любителя без подтверждения уровня профессиональной подготовки при условии, что данное лицо:

- (1) Соответствует требованиям настоящего параграфа;

- (2) Имеет иностранное свидетельство пилота, которое -
- (i) Не подлежит временному или окончательному изъятию, согласно приказу, изданному соответствующими органами страны, выдавшей данное свидетельство; а также
 - (ii) Не имеет отметки о том, что податель заявки не соответствует всем требованиям ИКАО, предъявляемым при выдаче такового свидетельства;
- (3) Не имеет действующего американского удостоверения пилота;
- (4) Имеет действующее медицинское свидетельство, выданное в соответствии с требованиями раздела 67 настоящей главы или действующее медицинское свидетельство, выданное страной, выдавшей иностранное свидетельство пилота данного лица; а также
- (5) Может читать, говорить, писать и понимать по-английски. Если податель заявки не соответствует любому из этих требований по медицинским причинам, Администратор может сделать в его удостоверении такие отметки об ограничениях при выполнении полетов, какие он сочтет необходимыми для обеспечения безопасной эксплуатации воздушного судна.

(c) *Квалификационные отметки по воздушным судам.* В удостоверение пилота могут быть внесены все квалификационные отметки по воздушным судам, имеющиеся в иностранном свидетельстве данного пилота, а также те отметки, которые пилот получает после прохождения проверок в соответствии с требованиями настоящего раздела.

(d) *Квалификационные отметки по приборам.* Лицу, имеющему квалификационную отметку по приборам в иностранном свидетельстве пилота, выданном государством-участником Конвенции по Международной Гражданской Авиации, может быть выдано американское удостоверение пилота-любителя с квалификационной отметкой по приборам при условии, что:

- (1) Его иностранное свидетельство уполномочивает его право на выполнение полетов по приборам;
- (2) В течение 24 месяцев, предшествующих месяцу подачи заявки на получение квалификационной отметки по приборам, данное лицо проходит соответствующую проверку знаний; а также

- (3) Данное лицо может читать, говорить, писать и понимать по-английски. Если податель заявки не соответствует любому из этих требований по медицинским причинам, Администратор может сделать в его удостоверении такие отметки об ограничениях при выполнении полетов, какие он сочтет необходимыми для обеспечения безопасной эксплуатации воздушного судна.

(е) *Права и ограничения при выполнении полетов.* Лицо, получившее американское удостоверение пилота-любителя, выданное на основании положений настоящего параграфа:

- (1) Может выступать в качестве пилота зарегистрированного в США воздушного судна Гражданской авиации соответственно полномочиям пилота-любителя, обеспечиваемыми настоящим разделом;
- (2) Ограничено полномочиями, указанными в удостоверении Администратором.
- (3) Обязано соблюдать ограничения, отмеченные в его американском удостоверении и иностранном свидетельстве при осуществлении им прав, предоставляемых данным американским удостоверением пилота на зарегистрированном в США воздушном судне Гражданской авиации, как на территории США, так и за ее пределами; а также
- (4) Не имеет права пользоваться полномочиями, предоставляемыми данным американским удостоверением пилота, если иностранное свидетельство пилота данного лица временно изымается или аннулируется.

(f) *Ограничения на свидетельства, используемые в качестве основания для выдачи американского удостоверения.* В качестве основания для выдачи американского удостоверения пилота-любителя может быть использовано только одно иностранное свидетельство пилота. Иностранное свидетельство пилота и медицинское свидетельство, на основе которых выдается американское удостоверение пилота-любителя в соответствии с положениями настоящего параграфа, должны быть на английском языке или сопровождаться переводом на английский язык, подписанным официальным лицом или представителем иностранного авиационного учреждения, выдавшего иностранное свидетельство пилота.

(g) *Ограничения, отмечаемые в американском удостоверении пилота-любителя.* Американское удостоверение пилота-любителя, выданное на основании настоящего параграфа, действительно только в том случае, если его обладатель имеет при себе или в легко доступном ему месте

воздушного судна иностранное свидетельство пилота, на основе которого было выдано американское удостоверение пилота-любителя.

¶61.77 ОСОБОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО ПИЛОТА: ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ НА ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ В США ВОЗДУШНЫХ СУДАХ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ, АРЕНДУЕМЫХ ЛИЦАМИ, НЕ ЯВЛЯЮЩИМИСЯ ГРАЖДАНАМИ США

(а) *Общие положения.* Выполнив требования настоящего параграфа, обладатель действующего иностранного свидетельства пилота, выданного иностранным государством-участником Конвенции по Международной Гражданской Авиации, может получить специальное разрешение, выдаваемое пилоту Администратором, дающее обладателю право выполнять обязанности пилота:

(1) Зарегистрированного в США воздушного судна Гражданской авиации, арендованного лицом, не являющимся гражданином США; а также

(2) По перевозке на данном воздушном судне пассажиров или материальной собственности за компенсацию или по найму.

б) *Предпосылки для получения специального разрешения.* Для того, чтобы иметь право получить или продлить выданное на основании настоящего параграфа специальное разрешение, кандидат на его получение должен:

(1) Иметь действующее иностранное свидетельство пилота, выданное авиационным учреждением иностранного государства-участника Конвенции по Международной Гражданской Авиации, гражданином или постоянным жителем которого является данное лицо;

(2) Иметь действующее иностранное свидетельство пилота с соответствующими квалификационными отметками по категории, классу, типу и приборам воздушных судов, соответствующих воздушному судну на котором данное лицо намеревается выполнять полеты;

(3) Соответствовать медицинским требованиям, предъявляемым при выдаче иностранного свидетельства, авиационным учреждением государства-участника Конвенции по Международной Гражданской Авиации, гражданином или постоянным жителем которого является данное лицо;

- (4) Не иметь другого специального разрешения, выдаваемого пилоту; однако, если данное лицо уже имеет одно специальное разрешение, то прежде, чем новое специальное разрешение может быть выдано, старое подлежит сдаче либо в выдавший его Районный Офис Службы Летных Стандартов, либо в Районный Офис Службы Летных Стандартов, рассматривающий документы на выдачу нового разрешения;
- (5) Соответствовать требованиям настоящего раздела по наличию недавнего летного опыта и представить в подтверждение летную книжку пилота или документ учета полетов;
- (6) Документально показать, когда данное лицо достигнет 60-летнего возраста, представив официальную копию свидетельства о рождении или иной официальный документ, подтверждающий возраст кандидата;
- (7) Представить копию иностранного свидетельства пилота и письмо, адресованное в Районный Офис Службы Летных Стандартов ФАА, от арендатора воздушного судна, в котором -
- (i) Подтверждается, что данное лицо является служащим арендующего эксплуатанта,
 - (ii) Указывается тип самолета, на котором данное лицо будет выполнять обязанности пилота;
 - (iii) Утверждается, что данное лицо в настоящий момент имеет надлежащую квалификацию для осуществления им полномочий, перечисленных в его свидетельстве пилота, применительно к воздушному судну, на котором предполагается выполнять полеты; а также, что данное лицо удовлетворительно завершило надлежащую наземную и летную подготовку, на воздушном судне того типа, на котором оно предполагает выполнять обязанности пилота.
- (с) *Полномочия.* Лицо, получающее специальное разрешение пилота на основании настоящего параграфа:
- (1) Может пользоваться полномочиями, указанными в специальном разрешении пилота; а также
 - (2) Обязано соблюдать ограничения, перечисленные в настоящем параграфе, а также любые дополнительные ограничения, которые могут быть отмечены в его специальном разрешении пилота.

- (d) *Общие ограничения.* Лицо, пользующееся полномочиями специального разрешения пилота:
- (1) Может подавать заявку на продление срока действия данного разрешения на 60 календарных месяцев при условии, что данное лицо -
 - (i) Продолжает соответствовать требованиям настоящего параграфа; а также
 - (ii) Сдает просроченное разрешение при получении нового,
 - (2) Имеет только одно специальное разрешение пилота;
 - (3) Выполняет любые полеты между иностранными государствами в рамках иностранной авиакоммерции в период времени, оговоренный в специальном разрешении;
 - (4) Имеет иностранное свидетельство пилота и настоящее специальное разрешение на себе или при себе в легко доступном ему месте воздушного судна, в момент осуществления им полномочий, предоставляемых данным специальным разрешением;
- (e) *Возрастные ограничения.* За исключениями, предусмотренными пунктом (g) настоящего параграфа, лицам, имеющим специальные разрешения пилота на выполнение полетов, выданные на основании настоящего раздела, а также лицам, имеющим специальные свидетельства пилота, выданные на основании настоящего раздела до 4 августа 1998 года, запрещается выступать в качестве пилотов зарегистрированных в США воздушных судов Гражданской Авиации по достижении ими 60-летнего возраста при выполнении следующих полетов:
- (1) Регулярных рейсовых международных пассажирских авиаперевозок на самолетах с турбореактивными двигателями;
 - (2) Регулярных рейсовых международных пассажирских авиаперевозок на самолетах с конфигурацией пассажирского салона более 9 посадочных мест, за исключением кресел экипажа;
 - (3) Нерегулярных международных воздушных перевозок за компенсацию или по найму на самолетах с конфигурацией пассажирского салона более 30 посадочных мест, за исключением кресел экипажа; либо
 - (4) Рейсовых международных авиаперевозок или нерегулярных международных воздушных перевозок за компенсацию или по найму на самолетах с максимальной коммерческой загрузкой более 7.500 фунтов (3.400 кг).

(f) *Определения.*

- (1) Термин “Международные авиаперевозки” в контексте пункта (е) настоящего параграфа означает регулярные рейсовые авиаперевозки на самолетах с целью общественной перевозки пассажиров, почты или грузов, в процессе которых перевозка осуществляется через воздушное пространство над территорией нескольких стран.
- (2) Термин “Международные воздушные перевозки” в контексте пункта (е) настоящего параграфа означает воздушные перевозки на самолетах с целью общественной перевозки пассажиров, почты или грузов, в процессе которых перевозка осуществляется через воздушное пространство над территорией нескольких стран

(g) *Отсрочка возрастных ограничений пилота для выполнения отдельных типов полетов.* До 20 декабря 1999 года лицам, достигшим 60-летнего возраста, разрешается продолжать выполнять обязанности пилота при выполнении перевозок, перечисленных в пункте (е) настоящего параграфа, если на дату 20 марта 1997 года данное лицо работало в качестве пилота, выполняя любые из следующих перевозок:

- (1) Регулярных международных пассажирских авиаперевозок на самолетах нетранспортной категории с турбовинтовыми двигателями, сертифицированными по типу после 31 декабря 1964 года, имеющими конфигурацию пассажирского салона от 10 до 19 посадочных мест;
- (2) Регулярных международных пассажирских авиаперевозок на самолетах транспортной категории с турбовинтовыми двигателями и конфигурацией пассажирского салона от 20 до 30 посадочных мест; либо
- (3) Регулярных международных пассажирских авиаперевозок на самолетах транспортной категории с турбореактивными двигателями и конфигурацией пассажирского салона от 1 до 30 посадочных мест

(h) *Срок действия.* Действие каждого специального разрешения пилота, выданного на основании настоящего параграфа, прекращается:

- (1) Через 60 календарных месяцев после месяца, когда оно было выдано, за исключением случаев, когда его обладатель лишается данного разрешения временно или постоянно;
- (2) Когда заканчивается срок аренды самолета, или когда арендатор увольняет лицо, имеющее специальное разрешение пилота;

- (3) Когда иностранное свидетельство пилота, изымается на время, конфискуются или теряют силу;
- (4) Когда обладатель специального разрешения перестает соответствовать медицинским требованиям, предъявляемым при выдаче иностранного свидетельства пилота.

ПОДРАЗДЕЛ С

ПИЛОТЫ-КУРСАНТЫ

§ 61.81 ПРИМЕНЕНИЕ

Настоящий подраздел предписывает требования для получения удостоверений пилота-курсанта, условия, при которых такие удостоверения необходимы, а также общие правила выполнения полетов и ограничения для обладателей таких удостоверений.

§61.83 ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ПРАВА ОБЛАДАНИЯ УДОСТОВЕРЕНИЕМ ПИЛОТА-КУРСАНТА

Чтобы иметь право на получение удостоверения пилота-курсанта податель заявки должен:

- (a) Быть не моложе 16 лет, для всех воздушных судов за исключением планера или аэростата;
- (b) Быть не моложе 14 лет, для выполнения полетов на планере или аэростате;
- (c) Уметь читать, говорить, писать и понимать по-английски; Если податель заявки не соответствует любому из этих требований по медицинским причинам, Администратор может сделать в его удостоверении такие отметки об ограничениях при выполнении полетов, какие он сочтет необходимыми для обеспечения безопасной эксплуатации воздушного судна.

§61.85 ПОДАЧА ЗАЯВКИ

Заявка на получение удостоверения пилота-курсанта составляется по форме и правилам, разработанным Администратором, и подается:

- (a) Назначенному члену авиационной медицинской комиссии, при подаче заявки на получение медицинского свидетельства Федеральной Авиационной Администрации в соответствии с положениями раздела 67 настоящей главы;
- (b) Экзаменатору; либо

- (с) В Районный Офис Службы Летных Стандартов.

§61. 87 ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ПИЛОТАМ-КУРСАНТАМ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ САМОСТОЯТЕЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ

(а) *Общие положения.* Пилоту-курсанту запрещается выполнять самостоятельный полет без соблюдения требований настоящего параграфа. В контексте настоящего подраздела, термин «самостоятельный полет» означает то полетное время, в течение которого пилот-курсант является единственным лицом на борту воздушного судна, или то полетное время, в течение которого данный курсант выступает в качестве командира экипажа газового аэростата или дирижабля, для которого является обязательным наличие не менее двух членов летного состава.

(b) *Авиационные знания.* Пилот-курсант обязан продемонстрировать удовлетворительные авиационные знания во процессе проверки знаний соответственно требованиям настоящего пункта:

- (1) Проверка должна выявить знания пилота-курсанта в области -
 - (i) Соответствующих частей Разделов 61 и 91 настоящей главы;
 - (ii) Правил и схем пользования воздушным пространством для зоны аэропорта, где будет выполняться самостоятельный полет; а также
 - (iii) Летных характеристик и эксплуатационных ограничений для воздушного судна той же марки и модели, как то, на котором будет выполняться полет.
- (2) Уполномоченный инструктор пилота-курсанта обязан:
 - (i) Провести проверку; а также
 - (ii) По завершении проверки разобрать все вопросы, на которые курсант ответил неверно, прежде чем дать разрешение данному курсанту на выполнение самостоятельного полета.

(с) *Летная подготовка перед самостоятельным полетом.* Прежде чем выполнять самостоятельный полет, пилот-курсант обязан:

- (1) Получить и задокументировать в летной книжке предварительную летную подготовку по маневрам и процедурам настоящего параграфа, относящимся к воздушным судам той же марки и модели, как то, на котором будет выполняться самостоятельный полет; а также
- (2) Продemonстрировать удовлетворительные профессиональные навыки на уровне, одобренном уполномоченным инструктором, при выполнении маневров и процедур,

обязательных согласно настоящему параграфу, на воздушном судне той же или сходной марки и модели, как то, на котором будет выполняться самостоятельный полет.

(d) *Маневры и процедуры летной подготовки перед самостоятельным полетом на одномоторном самолете.* Пилот-курсант, получающий подготовку для квалификационной отметки по одномоторным самолетам, должен пройти и задокументировать летную подготовку по следующим маневрам и процедурам:

- (1) Надлежащий порядок предполетной подготовки, включая предполетное планирование и подготовку, осмотр и проверку работы силовой установки и систем воздушного судна;
- (2) Руление или движение по земле, включая гонку двигателя;
- (3) Взлет и посадка, включая стандартные взлет и посадку, а также взлет и посадку при боковом ветре;
- (4) Прямолинейный и горизонтальный полет, а также развороты в обоих направлениях;
- (5) Набор высоты и разворот с набором высоты;
- (6) Схемы движения в зоне аэропорта, включая входение в схему и выход из нее;
- (7) Меры предупреждения столкновений и предотвращения попадания в условия сдвига ветра и турбулентность в спутном следе;
- (8) Снижение с разворотом или без него, с использованием конфигураций при высоком и низком сопротивлении;
- (9) Полет на различных воздушных скоростях, от крейсерской до минимальной воздушной скорости;
- (10) Входение в режим сваливания из различных пространственных положений и при различных режимах двигателя с выходом из такого режима, начатым при первых признаках сваливания, и выход из состояния полного сваливания;
- (11) Порядок действий в аварийных ситуациях и неисправности оборудования;
- (12) Маневрирование по наземным ориентирам.
- (13) Заходы на посадку с имитацией неисправности двигателя;
- (14) Скольжение перед посадкой; а также
- (15) Уходы на второй круг.

(e) *Маневры и процедуры летной подготовки перед самостоятельным полетом на самолете с несколькими двигателями.* Пилот-курсант, получающий подготовку для квалификационной отметки по самолетам с несколькими двигателями, должен пройти и задокументировать летную подготовку по следующим маневрам и процедурам:

- (1) Надлежащий порядок предполетной подготовки, включая предполетное планирование и подготовку, осмотр и проверку работы силовой установки и систем воздушного судна;
- (2) Руление или движение по земле, включая гонку двигателя;
- (3) Взлет и посадка, включая стандартные взлет и посадку, а также взлет и посадку при боковом ветре;
- (4) Прямолинейный и горизонтальный полет, а также развороты в обоих направлениях;
- (5) Набор высоты и разворот с набором высоты;
- (6) Схемы движения в зоне аэропорта, включая вхождение в схему и выход из нее;
- (7) Меры предупреждения столкновений и предотвращения попадания в условия сдвига ветра и турбулентность в спутном следе;
- (8) Снижение с разворотом или без него, с использованием конфигураций при высоком и низком сопротивлении;
- (9) Полет на различных воздушных скоростях, от крейсерской до минимальной воздушной скорости;
- (10) Вхождение в режим сваливания из различных пространственных положений и при различных режимах двигателя с выходом из такого режима, начатым при первых признаках сваливания, и выход из состояния полного сваливания;
- (11) Порядок действий в аварийных ситуациях и неисправности оборудования;
- (12) Маневрирование по наземным ориентирам.
- (13) Заходы на посадку с имитацией неисправности двигателя; а также
- (14) Уходы на второй круг.

(f) *Маневры и процедуры летной подготовки перед самостоятельным полетом на вертолете.* Пилот-курсант, получающий подготовку для квалификационной отметки по вертолетам, должен пройти и задокументировать летную подготовку по следующим маневрам и процедурам:

- (1) Надлежащий порядок предполетной подготовки, включая предполетное планирование и подготовку, осмотр и проверку работы силовой установки и систем воздушного судна;
- (2) Руление или движение по земле, включая гонку двигателя;
- (3) Взлет и посадка, включая стандартные взлет и посадку, а также взлет и посадку при боковом ветре;
- (4) Прямолинейный и горизонтальный полет, а также развороты в обоих направлениях;
- (5) Набор высоты и разворот с набором высоты;

- (6) Схемы движения в зоне аэропорта, включая входение в схему и выход из нее;
- (7) Меры предупреждения столкновений и предотвращения попадания в условия сдвига ветра и турбулентность в спутном следе;
- (8) Снижения с разворотами или без них;
- (9) Полет на различных воздушных скоростях;
- (10) Порядок действий в аварийных ситуациях и неисправности оборудования;
- (11) Маневрирование по наземным ориентирам;
- (12) Заходы на посадку;
- (13) Зависание в воздухе и развороты в режиме зависания;
- (14) Уходы на второй круг;
- (15) Действия в условиях имитации аварийной ситуации, включая снижение в режиме авторотации с возобновлением работы двигателя и выходом в режим зависания;
- (16) Быстрое замедление;
- (17) Заход на посадку и посадка с имитацией отказа одного двигателя для вертолетов с несколькими двигателями.

(g) *Маневры и процедуры летной подготовки перед самостоятельным полетом на автожире.* Пилот-курсант, получающий подготовку для квалификационной отметки по автожирам, должен пройти и задокументировать летную подготовку по следующим маневрам и процедурам:

- (1) Надлежащий порядок предполетной подготовки, включая предполетное планирование и подготовку, осмотр и проверку работы силовой установки и систем воздушного судна;
- (2) Руление или движение по земле, включая гонку двигателя;
- (3) Взлет и посадка, включая стандартные взлет и посадку, а также взлет и посадку при боковом ветре;
- (4) Прямолинейный и горизонтальный полет, а также развороты в обоих направлениях;
- (5) Набор высоты и разворот с набором высоты;
- (6) Схемы движения в зоне аэропорта, включая входение в схему и выход из нее;
- (7) Меры предупреждения столкновений и предотвращения попадания в условия сдвига ветра и турбулентность в спутном следе;
- (8) Снижения с разворотами или без них;
- (9) Полет на различных воздушных скоростях;
- (10) Порядок действий в аварийных ситуациях и неисправности оборудования;
- (11) Маневрирование по наземным ориентирам;

- (12) Заходы на посадку;
- (13) Снижение на высокой скорости с работающим двигателем и с имитацией отказа двигателя и выход из этого режима;
- (14) Уходы на второй круг; а также
- (15) Действия в условиях имитации аварийной ситуации, включая посадку и взлет с имитацией отказа двигателя.

(h) *Маневры и процедуры летной подготовки перед самостоятельным полетом на самолете с вертикальным взлетом.* Пилот-курсант, получающий подготовку для квалификационной отметки по самолетам с вертикальным взлетом, должен пройти и задокументировать летную подготовку по следующим маневрам и процедурам:

- (1) Надлежащий порядок предполетной подготовки, включая предполетное планирование и подготовку, осмотр и проверку работы силовой установки и систем воздушного судна;
- (2) Руление или движение по земле, включая гонку двигателя;
- (3) Взлет и посадка, включая стандартные взлет и посадку, а также взлет и посадку при боковом ветре;
- (4) Прямолинейный и горизонтальный полет, а также развороты в обоих направлениях;
- (5) Набор высоты и разворот с набором высоты;
- (6) Схемы движения в зоне аэропорта, включая вхождение в схему и выход из нее;
- (7) Меры предупреждения столкновений и предотвращения попадания в условия сдвига ветра и турбулентность в спутном следе;
- (8) Снижение с разворотом или без него;
- (9) Полет на различных воздушных скоростях, от крейсерской до минимальной воздушной скорости;
- (10) Вхождение в режим сваливания из различных пространственных положений и при различных режимах двигателя с выходом из такого режима, начатым при первых признаках сваливания, и выход из состояния полного сваливания;
- (11) Порядок действий в аварийных ситуациях и неисправности оборудования;
- (12) Маневрирование по наземным ориентирам.
- (13) Заход на посадку с имитацией неисправности двигателя;
- (14) Уход на второй круг;
- (15) Заход на посадку;
- (16) Зависание в воздухе и развороты в режиме зависания; а также

(17) Для многомоторных самолетов с вертикальным взлетом заход на посадку и посадка с имитацией неисправности двигателя.

(i) *Маневры и процедуры летной подготовки перед самостоятельным полетом на планере.* Пилот-курсант, получающий подготовку для квалификационной отметки по планерам, должен пройти и задокументировать летную подготовку по следующим маневрам и процедурам:

- (1) Надлежащий порядок предполетной подготовки, включая предполетное планирование, подготовку, осмотр и проверку систем воздушного судна, а также, если это применимо, проверку работы силовой установки;
- (2) Руление или движение по земле, включая гонку двигателя, если применимо;
- (3) Запуск, включая стандартный запуск и запуск при боковом ветре;
- (4) Прямолинейный и горизонтальный полет, а также развороты в обоих направлениях;
- (5) Схемы движения в зоне аэропорта, включая вхождение в схему и выход из нее;
- (6) Меры предупреждения столкновений и предотвращения попадания в условия сдвига ветра и турбулентность в спутном следе;
- (7) Снижение с разворотом или без него, с использованием конфигураций при высоком и низком сопротивлении;
- (8) Полет на различных воздушных скоростях;
- (9) Порядок действий в аварийных ситуациях и неисправности оборудования;
- (10) Маневрирование по наземным ориентирам.
- (11) Осмотр крепления буксирного каната, проверка сигналов и порядка отцепления планера;
- (12) Порядок буксировки по воздуху, буксировки по земле или самозапуска;
- (13) Порядок разборки и сборки планера;
- (14) Вхождение в режим сваливания, пребывание в нем и выход из состояния сваливания;
- (15) Прямолинейное планирование, разворот и планирование по спирали;
- (16) Посадка, включая посадку в стандартных условиях и посадку при боковом ветре;
- (17) Скольжение перед посадкой;
- (18) Правила и техника использования подъемной силы восходящих потоков теплого воздуха; а также
- (19) Порядок действий в аварийных ситуациях, включая действия при разрыве буксирного каната.

(j) *Маневры и процедуры летной подготовки перед самостоятельным полетом на дирижабле.*
Пилот-курсант, получающий подготовку для квалификационной отметки по дирижаблям, должен пройти и задокументировать летную подготовку по следующим маневрам и процедурам:

- (1) Надлежащий порядок предполетной подготовки, включая предполетное планирование и подготовку, осмотр и проверку работы силовой установки и систем воздушного судна;
- (2) Руление или движение по земле, включая гонку двигателя;
- (3) Взлет и посадка, включая стандартные взлет и посадку, а также взлет и посадку при боковом ветре;
- (4) Прямолинейный и горизонтальный полет, а также развороты в обоих направлениях;
- (5) Набор высоты и разворот с набором высоты;
- (6) Схемы движения в зоне аэропорта, включая вхождение в схему и выход из нее;
- (7) Меры предупреждения столкновений и предотвращения попадания в условия сдвига ветра и турбулентность в спутном следе;
- (8) Снижения с разворотами или без них;
- (9) Полет на различных воздушных скоростях, от крейсерской до минимальной воздушной скорости;
- (10) Порядок действий в аварийных ситуациях и неисправности оборудования;
- (11) Маневрирование по наземным ориентирам;
- (12) Оснастка, балластировка, управление давлением в баллонетах и перегрев; а также
- (13) Посадка при положительном и при отрицательном статическом балансе.

(k) *Маневры и процедуры летной подготовки перед самостоятельным полетом на аэростате.*
Пилот-курсант, получающий подготовку на аэростате, должен пройти и задокументировать летную подготовку по следующим маневрам и процедурам:

- (1) Компоновка и порядок сборки;
- (2) Надлежащий порядок предполетной подготовки, включая предполетное планирование, подготовку и осмотр систем воздушного судна;
- (3) Набор высоты и снижение;
- (4) Посадка и парковка;
- (5) Порядок действий в аварийных ситуациях и неисправности оборудования;
- (6) Управление, соответственно, источником горячего воздуха или газа, балластом, клапанами и вытяжными панелями;

- (7) Использование клапанов ослабления давления или вытяжной панели для имитации аварийной ситуации;
- (8) Влияние ветра на углы набора высоты и захода на посадку; а также
- (9) Обнаружение препятствий и способы предотвращения столкновений с ними.

(к) *Ограничения для пилотов-курсантов по выполнению самостоятельных полетов на воздушном судне.* Пилоту-курсанту запрещается выполнять самостоятельный полет на воздушном судне, если данный пилот-курсант не получил:

- (1) Отметку в удостоверении пилота-курсанта, сделанную уполномоченным инструктором и разрешающую полеты на воздушных судах той же марки и модели, как и то, на котором предполагается выполнение самостоятельного полета; а также
- (2) Отметку в летной книжке пилота, разрешающую полеты на воздушных судах той же марки и модели, как и то, на котором предполагается выполнение самостоятельного полета, сделанную уполномоченным инструктором, проводившим подготовку с данным пилотом-курсантом в течение 90 дней, предшествовавших дате самостоятельного полета.

(м) *Ограничения для пилотов-курсантов, по выполнению самостоятельных полетов на воздушном судне в ночное время.* Пилоту-курсанту запрещается выполнять самостоятельные полеты в ночное время, если данный пилот-курсант не получил:

- (1) Подготовку в ночное время по правилам полетов в ночное время, включая взлет, заход на посадку, посадку и уход на второй круг ночью в том аэропорту, где должен проводиться самостоятельный полет;
- (2) Аэронавигационную подготовку в ночное время в районе аэропорта, где должен выполняться самостоятельный полет;
- (3) Отметку в удостоверении пилота-курсанта за подписью уполномоченного инструктора, разрешающую полеты на воздушных судах той же марки и модели, как и то, на котором предполагается выполнение самостоятельного полета в ночное время; а также
- (4) Отметку в летной книжке пилота, разрешающую полеты на воздушных судах той же марки и модели, как и то, на котором предполагается выполнение самостоятельного полета в ночное время, сделанную уполномоченным инструктором, проводившим подготовку с данным пилотом-курсантом в течение 90 дней, предшествовавших дате самостоятельного полета.

(п) *Ограничения, для инструкторов, выдающих разрешения на выполнение самостоятельного полета.*

- (1) Выдавать разрешения пилотам-курсантам на выполнение самостоятельного полета разрешается только инструктору, который:
 - (i) Провел подготовку с данным пилотом-курсантом на воздушном судне той же или сходной марки и модели, как и то, на котором предполагается выполнение самостоятельного полета;
 - (ii) Считает, что данный пилот-курсант имеет достаточный уровень подготовки для выполнения маневров и процедур, предписываемых настоящим параграфом;
 - (iii) Считает, что данный пилот-курсант имеет достаточный уровень подготовки по особенностям марки и модели воздушного судна, на котором предполагается выполнение самостоятельного полета;
 - (iv) Обеспечил подпись в удостоверении пилота-курсанта инструктора, который был уполномочен проводить с данным пилотом-курсантом летную подготовку по особенностям марки и модели воздушного судна, на котором предполагается выполнение самостоятельного полета; а также
 - (v) Поставил в удостоверение пилота-курсанта подпись-разрешение на выполнение полетов на воздушном судне той марки и модели на котором будет выполняться самостоятельный полет, данное разрешение не теряет своей силы до тех пор, пока уполномоченный инструктор продолжает обновлять свою подпись через каждые 90 дней.

(2) Летная подготовка, обязательная согласно настоящему параграфу, должна проводиться уполномоченным инструктором, имеющим соответствующие действующие квалификационные отметки.

§61.89 ОБЩИЕ ОГРАНИЧЕНИЯ

(а) Пилоту-курсанту запрещается выступать в качестве командира экипажа воздушного судна в следующих случаях:

- (1) Если на данном воздушном судне перевозится хотя бы один пассажир;

- (2) Если на данном воздушном судне перевозится материальное имущество за компенсацию или по найму;
- (3) При выполнении полета за компенсацию или по найму;
- (4) В ходе коммерческой деятельности;
- (5) При выполнении международного полета, однако, пилоту-курсанту разрешается выполнять самостоятельные тренировочные полеты из пунктов Хейнз, Густавус и Джуно, штат Аляска, в пункт Вайт Хорс, территория Юкон, Канада, и обратно, с пролетанием над провинцией Британская Колумбия;
- (6) В условиях дальности видимости в полете или в приземном слое менее 3-х статутных миль (4,8 км) в дневное время или менее 5-ти статутных миль (8,0 км) в темное время суток;
- (7) При невозможности выполнения полета по наземным визуальным ориентирам; или
- (8) В нарушение ограничений, внесенных в летную книжку данного пилота уполномоченным инструктором.

(b) Пилоту-курсанту запрещается выступать в качестве обязательного пилота-члена летного состава на воздушном судне, для которого требуется наличие не менее двух пилотов, согласно сертификату данного воздушного судна по типу или правилам проведения данного полета, за исключением случаев, когда данный курсант проходит подготовку под руководством уполномоченного пилота-инструктора на дирижабле, на борту которого находятся только обязательные члены летного состава.

§61.91 [РЕЗЕРВ]

§61.93 ТРЕБОВАНИЯ ПО САМОСТОЯТЕЛЬНЫМ ПЕРЕЛЕТАМ ИЗ ОДНОГО ПУНКТА В ДРУГОЙ

- (a) *Общие положения.*

- (1) За исключениями, предусмотренными пунктом (b) настоящего параграфа, пилот-курсант должен выполнить требования настоящего параграфа прежде чем -
- (i) Выполнять самостоятельный перелет из одного пункта в другой, а также любой полет на расстояние более 25 морских миль(46 км) от пункта вылета;
 - (ii) Выполнять самостоятельный полет и посадку в любом пункте, не являющемся аэропортом вылета
- (2) За исключениями, предусмотренными пунктом (b) настоящего параграфа, пилот-курсант, желающий получить право на выполнение самостоятельных перелетов из одного пункта в другой, должен:
- (i) Получить подготовку под руководством пилота-инструктора, уполномоченного проводить летную подготовку по маневрам и процедурам пилотирования настоящего параграфа, соответствующим марке и модели воздушного судна, по которому пилот-курсант запрашивает разрешение на выполнение самостоятельных перелетов из одного пункта в другой;
 - (ii) Продемонстрировать уполномоченному инструктору достаточный уровень подготовки по соответствующим маневрам и процедурам настоящего параграфа;
 - (iii) Удовлетворительно выполнить маневры и процедуры, подлежащие выполнению для получения допуска к самостоятельным полетам, § 61.87 настоящего раздела на воздушном судне той же марки и модели, как и то, по которому пилот-курсант запрашивает разрешение на выполнение самостоятельных перелетов из одного пункта в другой; а также
 - (iv) Соблюсти все ограничения, сделанные инструктором в разрешении, оговоренном в пункте (c) настоящего параграфа.
- (3) Пилот-курсант, желающий получить право на выполнение самостоятельных перелетов из одного пункта в другой должен пройти наземную и летную подготовки под руководством уполномоченного инструктора по маневрам и процедурам перелетов из одного пункта в другой, перечисленным в настоящем параграфе применительно к воздушному судну, на котором будет выполняться перелет.

(b) *Разрешение на выполнение отдельных самостоятельных полетов и перелетов из одного пункта в другой.* Пилот-курсант обязан получить разрешение уполномоченного инструктора на выполнение самостоятельных полетов из аэропорта, где он проходит подготовку в другой пункт. Пилот-курсант, получающий такое разрешение, обязан соблюдать требования настоящего параграфа.

- (1) Пилоту-курсанту разрешается выполнять самостоятельные полеты в аэропорт, находящийся на расстоянии не более 25 морских миль (46 км) от аэропорта, в котором данный пилот-курсант обычно проходит подготовку, при условии, что -
- (i) Пилот-курсант получил подготовку под руководством уполномоченного инструктора по выполнению полетов в данном другом аэропорту, включая полеты по трассе в обоих направлениях, вход в схему воздушного движения и выход из нее, а также взлеты и посадки в другом аэропорту;
 - (ii) Инспектор, проводивший подготовку, делает в летной книжке пилота отметку о разрешении на выполнение полета;
 - (iii) Пилот-курсант имеет действующие разрешения на выполнение самостоятельного полета согласно ?61.87 настоящего раздела;
 - (iv) Инструктор считает, что пилот курсант имеет достаточную профессиональную подготовку для выполнения полета; а также
 - (v) Целью полета является отработка взлетов и посадок в другом аэропорту.
- (2) Пилоту-курсанту разрешается выполнять конкретные регулярные самостоятельные перелеты из одного аэропорта в другой, находящийся от него на расстоянии не более 50 морских миль (92 км), при условии, что -
- (i) Пилот-курсант получил подготовку под руководством уполномоченного инструктора по выполнению полетов по трассе в обоих направлениях, включая вход в схему воздушного движения и выход из нее, а также взлеты и посадки в обоих аэропортах;
 - (ii) Инспектор, проводивший подготовку, сделал в летной книжке пилота отметку, подтверждающую, что данный пилот-курсант готов к выполнению таких полетов;
 - (iii) Пилот-курсант имеет действующие разрешения на выполнение самостоятельного полета согласно ?61.87 настоящего раздела; а также
 - (iv) Пилот-курсант имеет действующие разрешения на выполнение самостоятельного перелета из одного пункта в другой в соответствии с пунктом (с) настоящего параграфа; однако для выполнения регулярных самостоятельных перелетов из одного аэропорта в другой, находящийся от него на расстоянии не более 50 морских миль (92 км) повторных разрешений на каждый полет не требуется.
- (с) *Разрешения на самостоятельные перелеты из одного пункта в другой.* За исключениями, предусмотренными пунктом (b)(2) настоящего параграфа, пилот-курсант обязан получать предписываемые настоящим параграфом разрешения для каждого самостоятельного перелета из одного пункта в другой:

- (1) *Отметка о разрешении в удостоверении пилота-курсанта.* Пилот-курсант должен иметь отметку о разрешении на выполнение самостоятельных перелетов из одного пункта в другой, сделанную уполномоченным инструктором, проводившим подготовку; данная отметка делается в удостоверении пилота-курсанта с указанием категории воздушного судна.
- (2) *Отметка о разрешении в летной книжке пилота.*
- (i) Пилот-курсант должен иметь отметку о разрешении на выполнение самостоятельных перелетов из одного пункта в другой, сделанную уполномоченным инструктором в летной книжке пилота-курсанта с указанием марки и модели воздушного судна, на котором разрешается выполнять полеты;
 - (ii) Сертифицированный пилот, проходящий подготовку для получения дополнительной квалификационной отметки по категории и классу воздушных судов, должен иметь отметку о разрешении, сделанную уполномоченным инструктором в летной книжке пилота с указанием марки и модели воздушного судна, на котором разрешается выполнять полеты;
 - (iii) Для каждого перелета из одного пункта в другой уполномоченный инструктор, проверяющий предполетное планирование перелета, обязан сделать в летной книжке отметку о разрешении на перелет после проверки плана перелета согласно положениям пункта (d) настоящего параграфа. В разрешении должны указываться:
 - (A) Марка и модель воздушного судна, на котором будет выполняться перелет;
 - (B) Что курсант правильно провел предполетное планирование и подготовку, и что данный курсант достаточно подготовлен, чтобы выполнить перелет в данных условиях с надлежащей степенью безопасности; а также
 - (C) Что соблюдены все ограничения, наложенные инструктором данного курсанта.
- (d) *Ограничения, налагаемые на уполномоченных инструкторов при выдаче ими допусков к самостоятельным перелетам из одного пункта в другой.* Уполномоченному инструктору запрещается допускать пилота-курсанта к выполнению самостоятельного перелета из одного пункта в другой, если данный инструктор не:
- (1) Определил, что курсант правильно провел предполетное планирование данного самостоятельного перелета;
 - (2) Изучил текущую метеосводку и прогноз и считает, что полет может быть выполнен целиком по ПВП;

- (3) Считает, что курсант имеет достаточную подготовку для безопасного выполнения полета;
 - (4) Считает, что курсант имеет все необходимые разрешения и допуски на выполнение самостоятельного перелета из одного пункта в другой на воздушном судне той марки и модели, на котором будет выполняться полет;
 - (5) Считает, что разрешение на самостоятельный перелет, имеющееся у курсанта, является действующим применительно к марке и модели того воздушного судна, на котором будет выполняться полет.
- (е) *Маневры и процедуры летной подготовки перед самостоятельным перелетом из одного пункта в другой на одномоторном самолете.* Пилот-курсант, получающий подготовку для выполнения перелета из одного пункта в другой на одномоторном самолете, обязан пройти и задокументировать в своей летной книжке летную подготовку по следующим маневрам и процедурам:
- (1) Применение аэронавигационных карт при навигации по ПВП с использованием пилотажа и счисления пути с помощью магнитного компаса;
 - (2) Использование схем и таблиц летно-технических характеристик воздушного судна, относящихся к перелетам из одного пункта в другой;
 - (3) Получение и анализ аэронавигационных сводок и прогнозов погоды, включая распознавание критической погодной обстановки и расчет дальности видимости при нахождении в полете;
 - (4) Действия в аварийной ситуации;
 - (5) Правила полета в схемах движения, включающие вылет из зоны, прилет в зону прибытия, вхождение в схему движения и заход на посадку;
 - (6) Правила и оперативная практика по предупреждению столкновений и предотвращения попадания в турбулентность в спутном следе или в условия сдвига ветра;
 - (7) Распознавание, избегание и оперативные ограничения полетов над опасными участками местности в географическом районе выполнения предполагаемого перелета из одного пункта в другой;
 - (8) Правила работы с приборами и оборудованием, установленными на воздушном судне, на котором планируется выполнение полета, распознавание и использование надлежащих оперативных процедур и показателей;

- (9) Применение радиооборудования в аэронавигации по ПВП и для обеспечения одновременной двусторонней радиосвязи;
 - (10) Правила взлета, захода на посадку и посадки, включая взлет и посадку на короткое поле и поле с мягким покрытием, а также взлет, заход на посадку и посадку при боковом ветре;
 - (11) Набор высоты при оптимальных значениях угла набора высоты и скороподъемности; а также
 - (12) Управление и маневрирование исключительно по пилотажным приборам, включая прямолинейный и горизонтальный полет, развороты, снижение, набор высоты, и применение радиосредств и указаний диспетчера УВД.
- (f) *Маневры и процедуры летной подготовки перед самостоятельным перелетом из одного пункта в другой на самолете с несколькими двигателями.* Пилот-курсант, получающий подготовку для выполнения перелета из одного пункта в другой на самолете с несколькими двигателями, обязан пройти и задокументировать в своей летной книжке летную подготовку по следующим маневрам и процедурам:
- (1) Применение аэронавигационных карт при навигации по ПВП с использованием пилотажа и счисления пути с помощью магнитного компаса;
 - (2) Использование схем и таблиц летно-технических характеристик воздушного судна, относящихся к перелетам из одного пункта в другой;
 - (3) Получение и анализ аэронавигационных сводок и прогнозов погоды, включая распознавание критической погодной обстановки и расчет дальности видимости в полете;
 - (4) Действия в аварийной ситуации;
 - (5) Правила полета в схемах движения, включающие вылет из зоны, прилет в зону прибытия, вхождение в схему движения и заход на посадку;
 - (6) Правила и оперативная практика по предупреждению столкновений и предотвращения попадания в турбулентность в спутном следе или в условия сдвига ветра;
 - (7) Распознавание, избегание и оперативные ограничения полетов над опасными участками местности в географическом районе выполнения предполагаемого перелета из одного пункта в другой;
 - (8) Правила работы с приборами и оборудованием, установленными на воздушном судне, на котором планируется выполнение полета, распознавание и использование надлежащих оперативных процедур и показателей;
 - (9) Применение радиооборудования в аэронавигации по ПВП и для обеспечения одновременной двусторонней радиосвязи;

- (10) Правила взлета, захода на посадку и посадки, включая взлет и посадку на короткое поле и поле с мягким покрытием, а также взлет, заход на посадку и посадку при боковом ветре;
- (11) Набор высоты при оптимальных значениях угла набора высоты и скороподъемности; а также
- (12) Управление и маневрирование исключительно по пилотажным приборам, включая прямолинейный и горизонтальный полет, развороты, снижение, набор высоты, и применение радиосредств и указаний диспетчера УВД.

(g) *Маневры и процедуры летной подготовки перед самостоятельным перелетом из одного пункта в другой на вертолете.* Пилот-курсант, получающий подготовку для выполнения перелета из одного пункта в другой на вертолете, обязан пройти и задокументировать в своей летной книжке летную подготовку по следующим маневрам и процедурам:

- (1) Применение аэронавигационных карт при навигации по ПВП с использованием пилотажа и счисления пути с помощью магнитного компаса;
- (2) Использование схем и таблиц летно-технических характеристик воздушного судна, относящихся к перелетам из одного пункта в другой;
- (3) Получение и анализ аэронавигационных сводок и прогнозов погоды, включая распознавание критической погодной обстановки и расчет дальности видимости в полете;
- (4) Действия в аварийной ситуации;
- (5) Правила полета в схемах движения, включающие вылет из зоны, прилет в зону прибытия, вхождение в схему движения и заход на посадку;
- (6) Правила и оперативная практика по предупреждению столкновений и предотвращения попадания в турбулентность в спутном следе или в условия сдвига ветра;
- (7) Распознавание, избегание и оперативные ограничения полетов над опасными участками местности в географическом районе выполнения предполагаемого перелета из одного пункта в другой;
- (8) Правила работы с приборами и оборудованием, установленными на воздушном судне, на котором планируется выполнение полета, распознавание и использование надлежащих оперативных процедур и показателей;
- (9) Применение радиооборудования в аэронавигации по ПВП и для обеспечения одновременной двусторонней радиосвязи; а также
- (10) Правила взлета, захода на посадку и посадки.

(h) *Маневры и процедуры летной подготовки перед самостоятельным перелетом из одного пункта в другой на автожире.* Пилот-курсант, получающий подготовку для выполнения перелета из одного пункта в другой на автожире, обязан пройти и задокументировать в своей летной книжке летную подготовку по следующим маневрам и процедурам:

- (1) Применение аэронавигационных карт при навигации по ПВП с использованием пилотажа и счисления пути с помощью магнитного компаса;
- (2) Использование схем и таблиц летно-технических характеристик воздушного судна, относящихся к перелетам из одного пункта в другой;
- (3) Получение и анализ аэронавигационных сводок и прогнозов погоды, включая распознавание критической погодной обстановки и расчет дальности видимости в полете;
- (4) Действия в аварийной ситуации;
- (5) Правила полета в схемах движения, включающие вылет из зоны, прилет в зону, вхождение в схему движения и заход на посадку;
- (6) Правила и оперативная практика по предупреждению столкновений и предотвращения попадания в турбулентность в спутном следе или в условия сдвига ветра;
- (7) Распознавание, избегание и оперативные ограничения полетов над опасными участками местности в географическом районе выполнения предполагаемого перелета из одного пункта в другой;
- (8) Правила работы с приборами и оборудованием, установленными на воздушном судне, на котором планируется выполнение полета, распознавание и использование надлежащих оперативных процедур и показателей;
- (9) Применение радиооборудования в аэронавигации по ПВП и для обеспечения одновременной двусторонней радиосвязи; а также
- (10) Правила взлета, захода на посадку и посадки, включая взлет и посадку на короткое поле и поле с мягким покрытием.

(i) *Маневры и процедуры летной подготовки перед самостоятельным перелетом из одного пункта в другой на самолете с вертикальным взлетом.* Пилот-курсант, получающий подготовку для выполнения перелета из одного пункта в другой на самолете с вертикальным взлетом, обязан пройти и задокументировать в своей летной книжке летную подготовку по следующим маневрам и процедурам:

- (1) Применение аэронавигационных карт при навигации по ПВП с использованием пилотажа и счисления пути с помощью магнитного компаса;

- (2) Использование схем и таблиц летно-технических характеристик воздушного судна, относящихся к перелетам из одного пункта в другой;
- (3) Получение и анализ аэронавигационных сводок и прогнозов погоды, включая распознавание критической погодной обстановки и расчет дальности видимости в полете;
- (4) Действия в аварийной ситуации;
- (5) Правила полета в схемах движения, включающие вылет из зоны, прилет в зону прибытия, вхождение в схему движения и заход на посадку;
- (6) Правила и оперативная практика по предупреждению столкновений и предотвращения попадания в турбулентность в спутном следе или в условия сдвига ветра;
- (7) Распознавание, избегание и оперативные ограничения полетов над опасными участками местности в географическом районе выполнения предполагаемого перелета из одного пункта в другой;
- (8) Правила работы с приборами и оборудованием, установленными на воздушном судне, на котором планируется выполнение полета, распознавание и использование надлежащих оперативных процедур и показателей;
- (9) Применение радиооборудования в аэронавигации по ПВП и для обеспечения одновременной двусторонней радиосвязи;
- (10) Правила взлета, захода на посадку и посадки, включая взлет, заход на посадку и посадку по вертикальную посадку с большой высоты, а также взлет, заход на посадку и посадку по крутой и пологой траекториям; а также
- (11) Управление и маневрирование исключительно по пилотажным приборам, включая прямолинейный и горизонтальный полет, развороты, снижение, набор высоты, и применение радиосредств и указаний диспетчера УВД.

(j) *Маневры и процедуры летной подготовки перед самостоятельным перелетом из одного пункта в другой на планере.* Пилот-курсант, получающий подготовку для выполнения перелета из одного пункта в другой на планере, обязан пройти и задокументировать летную подготовку по следующим маневрам и процедурам:

- (1) Применение аэронавигационных карт при навигации по ПВП с использованием пилотажа и счисления пути с помощью магнитного компаса;
- (2) Использование схем летно-технических характеристик воздушного судна, относящихся к перелетам из одного пункта в другой;
- (3) Получение и анализ аэронавигационных сводок и прогнозов погоды, включая распознавание критической погодной обстановки и расчет дальности видимости в полете;

- (4) Действия в аварийной ситуации;
- (5) Правила полета в схемах движения, включающие вылет из зоны, прилет в зону прибытия, вхождение в схему движения и заход на посадку;
- (6) Правила и оперативная практика по предупреждению столкновений и предотвращения попадания в турбулентность в спутном следе или в условия сдвига ветра;
- (7) Распознавание, избегание и оперативные ограничения опасного рельефа местности в географическом районе выполнения предполагаемого перелета из одного пункта в другой;
- (8) Правила работы с приборами и оборудованием, установленными на воздушном судне, на котором планируется выполнение полета, распознавание и использование надлежащих оперативных процедур и показателей;
- (9) Посадка без применения высотомера с высоты не менее 2 000 футов (600 м) над землей; а также
- (10) Распознавание погодных условий и условий атмосферы в верхнем воздушном пространстве, благоприятных для планирования при перелете из одного пункта в другой, набора высоты, снижения и контроля высоты.

(k) *Маневры и процедуры летной подготовки перед самостоятельным перелетом из одного пункта в другой на дирижабле.* Пилот-курсант, получающий подготовку для выполнения перелета из одного пункта в другой на дирижабле, обязан пройти и задокументировать летную подготовку по следующим маневрам и процедурам:

- (1) Применение аэронавигационных карт при навигации по ПВП с использованием пилотажа и счисления пути с помощью магнитного компаса;
- (2) Использование схем летно-технических характеристик воздушного судна, относящихся к перелетам из одного пункта в другой;
- (3) Получение и анализ аэронавигационных сводок и прогнозов погоды, включая распознавание критической погодной обстановки и расчет дальности видимости в полете;
- (4) Действия в аварийной ситуации;
- (5) Правила полета в схемах движения, включающие вылет из зоны, прилет в зону прибытия, вхождение в схему движения и заход на посадку;
- (6) Правила и оперативная практика по предупреждению столкновений и предотвращения попадания в турбулентность в спутном следе или в условия сдвига ветра;
- (7) Распознавание, избегание и оперативные ограничения опасного рельефа местности в географическом районе выполнения предполагаемого перелета из одного пункта в другой;

- (8) Правила работы с приборами и оборудованием, установленными на воздушном судне, на котором планируется выполнение полета, распознавание и использование надлежащих оперативных процедур и показателей;
- (9) Применение радиооборудования для аэронавигации по ПВП и для обеспечения одновременной двусторонней радиосвязи;
- (10) Контролирование давления при полете с набором высоты или со снижением и контроль высоты полета;
- (11) Управление дирижаблем с ориентацией исключительно по приборам; а также
- (12) Распознавание погодных условий и условий атмосферы в верхнем воздушном пространстве, благоприятных для полета в нужном направлении при перелете из одного пункта в другой.

§61.95 ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ КЛАССА “Б” И В АЭРОПОРТАХ, НАХОДЯЩИХСЯ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ КЛАССА “Б”

(а) Пилоту-курсанту запрещается производить самостоятельный полет в воздушном пространстве Класа “Б”, если не выполняются следующие условия:

- (1) Данный пилот прошел как наземную, так и летную подготовку под руководством уполномоченного инструктора по данной зоне воздушного пространства Класа “Б”, причем данная летная подготовка была проведена в конкретной зоне воздушного пространства класа “Б”, на выполнение самостоятельного полета в которой выдается допуск;
- (2) Не ранее, чем за 90 дней до предполагаемого полета, инструктором, проводившим летную подготовку, в летную книжку данного пилота была внесена отметка о допуске к выполнению самостоятельного полета в конкретной зоне воздушного пространства Класа “Б”;
- (3) В отметке за подписью инструктора указывается, что данный пилот прошел обязательную наземную и летную подготовку, и уровень его квалификации признан достаточным для проведения самостоятельного полета в данной конкретной зоне воздушного пространства Класа “Б”.

(b) Согласно положениям §91.131(b), пилоту-курсанту запрещается производить самостоятельный полет в аэропорт, находящийся в воздушном пространстве Класса “Б”, а также в зоне такого аэропорта или из него, если не выполняются следующие условия:

- (1) Данный пилот прошел как наземную, так и летную подготовку под руководством уполномоченного инструктора по выполнению полетов в зоне данного аэропорта, причем данная летная и наземная подготовка была проведена в зоне конкретного аэропорта, на выполнение самостоятельного полета в которой выдается допуск;
- (2) Не ранее, чем за 90 дней до предполагаемого полета, инструктором, проводившим летную подготовку, в летную книжку данного пилота была внесена отметка о допуске к выполнению самостоятельного полета в зоне конкретного аэропорта;
- (3) В отметке за подписью инструктора указывается, что данный пилот прошел обязательную наземную и летную подготовку, и уровень его квалификации признан достаточным для проведения самостоятельного полета в зоне данного конкретного аэропорта.

ПОДРАЗДЕЛ D - ПИЛОТЫ-ЛЮБИТЕЛИ С ОГРАНИЧЕННЫМИ ПОЛНОМОЧИЯМИ

§61.96 ПРИМЕНЕНИЕ И ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ПРАВА ОБЛАДАНИЯ УДОСТОВЕРЕНИЕМ: ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

(a) Настоящий подраздел предписывает требования для получения удостоверений и квалификационных отметок пилота-любителя с ограниченными полномочиями, условия, при которых такие удостоверения и квалификационные отметки необходимы, а также общие правила выполнения полетов для обладателей таких удостоверений и квалификационных отметок.

(b) Чтобы иметь право на получение удостоверения пилота-любителя с ограниченными полномочиями податель заявки должен:

- (1) Быть в возрасте не моложе 17 лет;
- (2) Уметь читать, говорить, писать и понимать по-английски; Если податель заявки не соответствует любому из этих требований по медицинским причинам, Администратор может сделать в его удостоверении такие отметки об ограничениях при выполнении полетов, какие он сочтет необходимыми для обеспечения безопасной эксплуатации воздушного судна.
- (3) Получить отметку в летной книжке от уполномоченного инструктора, который -
 - (i) Провел подготовку или принял у данного кандидата зачет после самостоятельной подготовки по областям авиационных знаний, перечисленным в ?61.97(b) настоящего раздела, относящимся к запрашиваемой квалификационной отметке по категории и классу; а также
 - (ii) Письменно подтвердил, что данный кандидат подготовлен к обязательной проверке знаний.
- (4) Пройти необходимую проверку знаний по областям авиационных знаний, перечисленным в ?61.97(b) настоящего раздела;
- (5) Получить летную подготовку и отметку о ее прохождении за подписью уполномоченного инструктора, который -

- (i) Провел подготовку по областям выполнения полетов, перечисленным в ?61.98(b) настоящего раздела, относящимся к запрашиваемой квалификационной отметке по категории и классу; а также
 - (ii) Письменно подтвердил, что данный кандидат подготовлен к обязательной практической проверке.
- (6) Выполнить требования по наличию авиационного опыта, оговоренные в ?61.99 настоящего раздела, относящиеся к запрашиваемой квалификационной отметке по категории и классу;
- (7) Пройти необходимую практическую проверку по элементам полетов, перечисленным в ?61.98(b) настоящего раздела, применительно к запрашиваемой квалификационной отметке по категории и классу, а также
- (8) Соблюдать положения параграфов настоящего раздела, касающихся квалификационной отметки по категории и классу, на получение которой он подает заявку.

§61.97 АВИАЦИОННЫЕ ЗНАНИЯ

(a) *Общие положения.* Кандидат, подающий заявку на получение удостоверения пилота-любителя с ограниченными полномочиями, должен иметь в своей летной книжке отметку о прохождении наземной подготовки под руководством уполномоченного инструктора или представить свидетельства того, что он успешно прошел курс самостоятельной подготовки по областям авиационных знаний, перечисленным в пункте (b) настоящего параграфа, соответствующим категории и классу воздушного судна, на получение квалификационной отметки по которому подается заявка.

(b) *Области авиационных знаний.*

- (1) Федеральные Авиационные Правила настоящей главы, применимые к правам и ограничениям пилотов-любителей с ограниченными полномочиями и выполнению ими полетов;
- (2) Требования Национального Комитета по Безопасности на Транспорте по сообщениям об авиационных происшествиях;

- (3) Применение соответствующих частей Информационного Сборника для Авиационных Специалистов и консультативных циркуляров Федеральной Авиационной Администрации;
- (4) Применение аэронавигационных карт в аэронавигации по ПВП с использованием пилотирования с помощью магнитного компаса;
- (5) Распознавание критической погодной обстановки с земли и в полете, предотвращение попадания в условия сдвига ветра, а также получение и использование аэронавигационных сводок и прогнозов погоды;
- (6) Безопасная и эффективная эксплуатация воздушных судов, включая меры предупреждения столкновений и предотвращения попадания в турбулентность в спутном следе;
- (7) Влияние температурной поправки к показателю высоты на характеристики взлета и набора высоты;
- (8) Расчет веса и центровки;
- (9) Принципы аэродинамики, работы силовых установок и систем воздушного судна;
- (10) Распознавание признаков сваливания, вхождение в штопор, пребывание в штопоре и техника выхода из штопора;
- (11) Принятие аэронавигационных решений и оценка ситуации; а также
- (12) Предполетные действия, включая -
 - (i) Получение информации по длине ВПП в аэропортах предполагаемого использования, данных по взлетной и посадочной дистанциям, метеосводок и прогнозов, потребностям в топливе; а также
 - (ii) Планирование запасных аэропортов, если запланированный полет не может быть завершен или ожидаются задержки.

§61.98 УРОВЕНЬ ЛЕТНОЙ ПОДГОТОВКИ

- (a) *Общие положения.*

Кандидат на получение удостоверения пилота-любителя с ограниченными полномочиями должен иметь в своей летной книжке отметку о прохождении подготовки под руководством уполномоченного инструктора, включающей подготовку по элементам полетов, оговоренным в настоящем параграфе, применительно к запрашиваемой квалификационной отметке по категории и классу.

(b) *Элементы полетов.*

(1) *Для получения квалификационной отметки по одномоторным самолетам:*

- (i) Предполетная подготовка;
- (ii) Предполетные процедуры;
- (iii) Выполнение полетов в зоне аэропорта;
- (iv) Взлеты, посадки и уходы на второй круг;
- (v) Маневрирование в полете;
- (vi) Маневрирование в полете по наземным ориентирам;
- (vii) Аэронавигация;
- (viii) Полет на минимальной воздушной скорости и сваливание;
- (ix) Действия в аварийных ситуациях; а также
- (x) Послеполетные процедуры.

(2) *Для получения квалификационной отметки по вертолетам:*

- (i) Предполетная подготовка;
- (ii) Предполетные процедуры;
- (iii) Выполнение полетов в зоне аэропорта;
- (iv) Маневрирование в режиме зависания;
- (v) Взлеты, посадки и уходы на второй круг;
- (vi) Маневрирование в полете по наземным ориентирам;
- (vii) Аэронавигация;
- (viii) Действия в аварийных ситуациях; а также
- (ix) Послеполетные процедуры.

(3) *Для получения квалификационной отметки по автожирам:*

- (i) Предполетная подготовка;
- (ii) Предполетные процедуры;
- (iii) Выполнение полетов в зоне аэропорта;

- (iv) Взлеты, посадки и уходы на второй круг;
- (v) Маневрирование в полете;
- (vi) Маневрирование в полете по наземным ориентирам;
- (vii) Аэронавигация;
- (viii) Полеты на малых воздушных скоростях;
- (ix) Действия в аварийных ситуациях; а также
- (x) Послеполетные процедуры.

§61.99 АВИАЦИОННЫЙ ОПЫТ

Лицо, подающее заявку на получение удостоверения пилота-любителя с ограниченными полномочиями с квалификационной отметкой по самолетам, должно получить и задокументировать не менее 30 часов летной подготовки, включающих не менее:

(a) Пятнадцати часов летной подготовки под руководством уполномоченного инструктора по элементам полетов, перечисленным в ?61.98 настоящего раздела, включая по меньшей мере -

(1) За исключениями, предусмотренными в ?61.100 настоящего раздела, 2 часа летной подготовки на маршруте в аэропорт, расположенный на расстоянии не менее 25 морских миль (46 км) от аэропорта, в котором обычно проводится подготовка данного кандидата, включая не менее трех взлетов и трех посадок в аэропорту, удаленном более чем на 25 морских миль (46 км) от аэропорта, в котором обычно проводится подготовка данного кандидата; а также

(2) 3 часа летной подготовки на воздушном судне, по которому запрашивается квалификационная отметка, при подготовке к практической проверке не ранее, чем за 60 дней до такой проверки.

(b) 3 часа самостоятельного налета на воздушном судне, по которому запрашивается квалификационная отметка, с выполнением элементов полетов, перечисленных в ?61.98 настоящего раздела, применительно к запрашиваемой квалификационной отметке по категории и классу.

?61.100 ПИЛОТЫ, БАЗИРУЮЩИЕСЯ НА НЕБОЛЬШИХ ОСТРОВАХ

(а) Податель заявки, базирующийся на острове, где невозможно получить летную подготовку, требуемую §61.99(а)(1) настоящего раздела, не пролетая над водным пространством более 10 морских миль (19 км) от ближайшей береговой линии, не обязан выполнять требования настоящего параграфа. Однако, если имеются другие аэропорты, в которых разрешаются полеты воздушных судов гражданской авиации, и в которые полет может быть произведен без пролетания над водным пространством более 10 морских миль (19 км) от ближайшей береговой линии, данный кандидат обязан продемонстрировать выполнение полета с инструктором между двумя данными аэропортами, включая три посадки в другом аэропорту.

(b) Податель заявки, выполнивший требования пункта (а) настоящего параграфа и соответствующий всем требованиям, предъявляемым при выдаче удостоверения пилота-любителя с ограниченными полномочиями, за исключением положений §61.99(а)(1) настоящего раздела, получает удостоверение пилота с отметкой о следующем ограничении: «Перевозка пассажиров в полетах на расстояние более 10 морских миль (19 км) от (название соответствующего острова) запрещается». Данное ограничение может быть впоследствии изменено с включением в него названия другого острова, в случае выполнения кандидатом требований пункта (а) настоящего параграфа применительно к тому острову.

(с) После выполнения кандидатом требований §61.99(а)(1) настоящего раздела, ограничения, оговоренные в пункте (b) настоящего параграфа могут быть сняты.

§61.101 ПРАВА И ОГРАНИЧЕНИЯ ДЛЯ ПИЛОТОВ-ЛЮБИТЕЛЕЙ С ОГРАНИЧЕННЫМИ ПОЛНОМОЧИЯМИ

(а) Пилоту-любителю с ограниченными полномочиями разрешается:

(1) Перевозить не более одного пассажира; а также,

(2) Разделять эксплуатационные расходы по полету с пассажиром пополам при условии, что расходы включают только затраты на топливо, масло, сборы в аэропорту или расходы по аренде воздушного судна.

(b) Пилоту-любителю с ограниченными полномочиями разрешается выступать в качестве командира экипажа воздушного судна при выполнении полета в пределах 50 морских миль (93 км) от аэропорта вылета при условии, что данный пилот:

- (1) Прошел наземную и летную подготовку по процедурам взлета, вылета, прибытия и посадки в аэропорту вылета;
 - (2) Прошел наземную и летную подготовку по особенностям зоны, рельефа и аэронавигационным средствам в аэропорту вылета и в его окрестностях;
 - (3) Получил отметку об обладании надлежащим уровнем квалификации для выполнения полета в аэропорту вылета и в пределах 50 морских миль (93 км) от этого аэропорта; а также
 - (4) Имеет при себе летную книжку с отметкой за подписью уполномоченного инструктора, разрешающую ему выполнение полетов в пределах 50 морских миль (93 км) от аэропорта вылета.
- (с) Пилоту-любителю с ограниченными полномочиями разрешается выступать в качестве командира экипажа воздушного судна при выполнении полета на расстояние более 50 морских миль (93 км) от аэропорта вылета при условии, что данный пилот:
- (1) Прошел наземную и летную подготовку под руководством уполномоченного инструктора по темам, относящимся к перелетам из одного пункта в другой, описанным в подразделе Е настоящего раздела, применительно к квалификационной отметке по воздушным судам, которую имеет данный пилот;
 - (2) Получил отметку об обладании надлежащим уровнем квалификации для выполнения перелета из одного пункта в другой; а также
 - (3) Имеет при себе летную книжку с отметкой за подписью уполномоченного инструктора, подтверждающей прохождение данным пилотом подготовки по перелетам из одного пункта в другой и его квалификации по темам, перечисленным в подразделе Е настоящего раздела, применительно к квалификационной отметке по воздушным судам, которую имеет данный пилот.
- (d) За исключениями, предусмотренными пунктом (h) настоящего параграфа, пилоту-любителю с ограниченными полномочиями запрещается выступать в качестве командира экипажа воздушного судна в следующих случаях:
- (1) Если условиями сертификации данного воздушного судна предусмотрено нахождение на борту более четырех человек, наличие не менее двух силовых установок, наличие силовой установки мощностью более 180 л.с. или наличие убирающегося шасси;

- (2) Если данное воздушное судно классифицируется как многомоторный самолет, самолет с вертикальным взлетом, планер, дирижабль или аэростат;
 - (3) Если на данном судне перевозится хотя бы один пассажир или материальное имущество за компенсацию или по найму;
 - (4) При выполнении полета за компенсацию или по найму;
 - (5) В ходе коммерческой деятельности;
 - (6) В период времени между заходом и восходом солнца;
 - (7) В воздушном пространстве, в котором является обязательной радиосвязь с диспетчерами УВД;
 - (8) На высоте более 10 000 футов (3 000 м) над уровнем моря или 2 000 футов (600 м) над уровнем земли, в зависимости от того, какое значение больше;
 - (9) При дальности видимости в полете или в приземном слое менее 3 статутных миль (4,8 км);
 - (10) При невозможности визуального ориентирования по наземным объектам;
 - (11) В полете за пределами США;
 - (12) В целях демонстрации данного воздушного судна в полете предполагаемому покупателю;
 - (13) Если данное воздушное судно эксплуатируется с целью перевозки пассажиров по заказу благотворительной организации, а также
 - (14) При осуществлении данным судном буксировки какого-либо объекта.
- (е) Пилоту-любителю с ограниченными полномочиями запрещается выступать в качестве пилота-члена летного состава на воздушном судне, если условиями сертификации типа данного воздушного судна или правилами выполнения данного полета предусматривается наличие не менее двух пилотов, за исключением случаев, когда:

(1) Данный пилот проходит летную подготовку под руководством уполномоченного лица на дирижабле; а также

(2) На борту данного воздушного судна находятся только обязательные члены летного состава.

(f) Пилоту-любителю с ограниченными полномочиями, в летной книжке которого задокументировано менее 400 часов налета и не учтено налета в качестве командира экипажа воздушного судна в течение 180 предшествующих полету дней, запрещается выступать в качестве командира экипажа воздушного судна до прохождения данным пилотом летной подготовки под руководством уполномоченного пилота-инструктора, который должен отметить в летной книжке данного пилота, что последний обладает достаточным уровнем квалификации, чтобы выступать в качестве командира экипажа воздушного судна. Данное требование может быть удовлетворено в сочетании с требованиями §§61.56 и 61.57 настоящего раздела по усмотрению инструктора.

(g) Удостоверение пилота-любителя с ограниченными полномочиями, выдаваемое в соответствии с требованиями настоящего подраздела, должно содержать отметку: «Обладатель не соответствует требованиям ИКАО».

(h) В целях получения дополнительных удостоверений или квалификационных отметок, пилоту-любителю с ограниченными полномочиями, находящемуся под наблюдением уполномоченного пилота-инструктора, разрешается выполнять полет в качестве единственного лица на борту воздушного судна:

(1) По которому данный пилот не имеет соответствующей квалификационной отметки по категории или классу;

(2) В пределах воздушного пространства, где обязательна радиосвязь с диспетчером УВД; или

(3) В период времени между заходом и восходом солнца, при условии дальности видимости в приземном слое не менее 5 статутных миль (8 км).

(i) Для выполнения самостоятельного полета, согласно предписаниям пункта (h) настоящего параграфа, пилот-любитель с ограниченными полномочиями обязан соответствовать требованиям §61.87 по авиационным знаниям и летной подготовке, касающимся данного воздушного судна. При выполнении полета на воздушном судне в соответствии с условиями, оговоренными в пункте (h) настоящего параграфа, пилот-любитель с ограниченными полномочиями обязан иметь при себе летную книжку, содержащую отметку о допуске к выполнению каждого полета с подписью уполномоченного инструктора, который:

- (1) Провел подготовку данного пилота-любителя с ограниченными полномочиями на воздушном судне той же марки и модели, как то, на котором будет выполняться самостоятельный полет;
- (2) Считает, что данный пилот-любитель с ограниченными полномочиями соответствует применимым требованиям §61.87; а также
- (3) Считает, что данный пилот-любитель с ограниченными полномочиями обладает уровнем квалификации, достаточным для выполнения самостоятельных полетов в соответствии с отметкой о допуске в его летной книжке.

ПОДРАЗДЕЛ Е

ПИЛОТЫ-ЛЮБИТЕЛИ

§61.102 ПРИМЕНЕНИЕ

Настоящий подраздел предписывает требования, предъявляемые при получении удостоверений и квалификационных отметок пилота-любителя, условия, при которых такие удостоверения и квалификационные отметки являются необходимыми, а также общие правила выполнения полетов для обладателей таких удостоверений и квалификационных отметок.

§61.103 ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ПРАВА ОБЛАДАНИЯ УДОСТОВЕРЕНИЕМ: ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Для того, чтобы получить право на получение удостоверения пилота-любителя с ограниченными полномочиями, податель заявки должен:

- (a) Быть в возрасте не моложе 17 лет для получения удостоверения с квалификационной отметкой по любому воздушному судну, кроме планера или аэростата.
- (b) Быть в возрасте не моложе 16 лет для получения удостоверения с квалификационной отметкой по планеру или аэростату.
- (c) Уметь читать, говорить, писать и понимать по-английски; Если податель заявки не соответствует любому из этих требований по медицинским причинам, Администратор может сделать в его удостоверении такие отметки об ограничениях при выполнении полетов, какие он сочтет необходимыми для обеспечения безопасной эксплуатации воздушного судна.
- (d) Получить отметку в летной книжке от уполномоченного инструктора, который -
 - (1) Провел подготовку или принял у данного кандидата зачет после самостоятельной подготовки по областям авиационных знаний, перечисленным в §61.105(b) настоящего раздела, относящимся к запрашиваемой квалификационной отметке по воздушному судну; а также

(2) Письменно подтвердил, что данный кандидат подготовлен к обязательной проверке знаний.

(е) Пройти необходимую проверку знаний по областям авиационных знаний, перечисленным в ?61.105(b) настоящего раздела.

(f) Получить летную подготовку и отметку в летной книжке о ее прохождении от уполномоченного инструктора, который -

(1) Провел подготовку по элементам полетов, перечисленным в ?61.107(b) настоящего раздела, относящимся к запрашиваемой квалификационной отметке по воздушному судну; а также

(2) Письменно подтвердил, что данный кандидат подготовлен к обязательной практической проверке.

(g) Выполнить требования настоящего раздела по наличию авиационного опыта, относящиеся к запрашиваемой квалификационной отметке, до подачи заявки на прохождение практической проверки.

(h) Пройти практическую проверку по элементам полетов, перечисленным в ?61.107(b) настоящего раздела, применительно к запрашиваемой квалификационной отметке по воздушным судам.

(i) Соблюдать положения соответствующих параграфов настоящего раздела, касающихся воздушных судов той категории и класса, на получение квалификационной отметки по которым он подает заявку.

§61.105 АВИАЦИОННЫЕ ЗНАНИЯ

(a) *Общие положения.* Кандидат, подающий заявку на получение удостоверения пилота-любителя, должен иметь в своей летной книжке записи о прохождении наземной подготовки под руководством уполномоченного инструктора, или представить свидетельства того, что он успешно прошел курс самостоятельной подготовки по областям авиационных знаний, перечисленным в пункте (b) настоящего параграфа, соответствующим категории и классу воздушного судна, на получение квалификационной отметки по которому подается заявка.

(b) *Области авиационных знаний.*

- (1) Федеральные Авиационные Правила настоящей главы, применимые к правам и ограничениям пилотов-любителей и выполнению ими полетов;
- (2) Требования Национального Комитета по Безопасности на Транспорте по сообщениям об авиационных происшествиях;
- (3) Применение соответствующих частей Информационного Сборника для Авиационных Специалистов и консультативных циркуляров Федеральной Авиационной Администрации;
- (4) Применение аэронавигационных карт в аэронавигации по ПВП с использованием пилотирования, счисления курса и с помощью аэронавигационных систем;
- (5) Правила радиосвязи;
- (6) Распознавание критической погодной обстановки с земли и в полете, предотвращение попадания в условия сдвига ветра, а также получение и использование аэронавигационных сводок и прогнозов погоды;
- (7) Безопасная и эффективная эксплуатация воздушных судов, включая меры предупреждения столкновений и предотвращения попадания в турбулентность в спутном следе;
- (8) Влияние температурной поправки к показателю высоты на характеристики взлета и набора высоты;
- (9) Расчет веса и центровки;
- (10) Принципы аэродинамики, работы силовых установок и систем воздушного судна;
- (11) Распознавание признаков сваливания, вхождение в штопор, пребывание в штопоре и техника выхода из штопора, для квалификационных отметок по самолетам и планерам;
- (12) Принятие аэронавигационных решений и оценка ситуации; а также
- (13) Предполетные действия, включая -

- (i) Получение информации по длине ВПП в аэропортах предполагаемого использования, данных по взлетной и посадочной дистанциям, метеосводок и прогнозов, потребностям в топливе; а также
- (ii) Планирование запасных аэропортов, если запланированный полет не может быть завершен или ожидаются задержки.

§61.107 УРОВЕНЬ ЛЕТНОЙ ПОДГОТОВКИ

(a) *Общие положения.* Кандидат на получение удостоверения пилота-любителя должен иметь в своей летной книжке отметку о прохождении подготовки под руководством уполномоченного инструктора, включающей подготовку по элементам полетов, оговоренным в настоящем параграфе, применительно к запрашиваемой квалификационной отметке по категории и классу.

(b) *Элементы полетов.*

(1) *Для получения квалификационной отметки по категории самолетов и классу одномоторных самолетов:*

- (i) Предполетная подготовка;
- (ii) Предполетные процедуры;
- (iii) Выполнение полетов в зоне аэропорта или базы гидросамолетов;
- (iv) Взлеты, посадки и уходы на второй круг;
- (v) Маневрирование в полете;
- (vi) Маневрирование в полете по наземным ориентирам;
- (vii) Аэронавигация;
- (viii) Полет на минимальной воздушной скорости и сваливание;
- (ix) Основные маневры по приборам;
- (x) Действия в аварийных ситуациях;
- (xi) Выполнение полетов в темное время суток за исключениями, предусмотренными §61.110 настоящего раздела; а также
- (xii) Послеполетные процедуры.

(2) *Для получения квалификационной отметки по категории самолетов и классу самолетов с несколькими двигателями:*

- (i) Предполетная подготовка;
- (ii) Предполетные процедуры;

- (iii) Выполнение полетов в зоне аэропорта или базы гидросамолетов;
- (iv) Взлеты, посадки и уходы на второй круг;
- (v) Маневрирование в полете;
- (vi) Маневрирование в полете по наземным ориентирам;
- (vii) Аэронавигация;
- (viii) Полет на минимальной воздушной скорости и сваливание;
- (ix) Основные маневры по приборам;
- (x) Действия в аварийных ситуациях;
- (xi) Особенности выполнения полетов на самолетах с несколькими двигателями;
- (xii) Выполнение полетов в темное время суток за исключениями, предусмотренными
?61.110 настоящего раздела; а также
- (xiii) Послеполетные процедуры.

(3) *Для получения квалификационной отметки по категории винтокрылых Л. А. и классу вертолетов:*

- (i) Предполетная подготовка;
- (ii) Предполетные процедуры;
- (iii) Выполнение полетов в зоне аэропорта;
- (iv) Маневрирование в режиме зависания;
- (v) Взлеты, посадки и уходы на второй круг;
- (vi) Маневрирование в полете;
- (vii) Аэронавигация;
- (viii) Действия в аварийных ситуациях;
- (ix) Выполнение полетов в темное время суток за исключениями, предусмотренными
?61.110 настоящего раздела; а также
- (x) Послеполетные процедуры.

(3) *Для получения квалификационной отметки по категории винтокрылых Л. А. и классу автожиров:*

- (i) Предполетная подготовка;
- (ii) Предполетные процедуры;
- (iii) Выполнение полетов в зоне аэропорта;
- (iv) Взлеты, посадки и уходы на второй круг;
- (v) Маневрирование в полете;
- (vi) Маневрирование в полете по наземным ориентирам;

- (vii) Аэронавигация;
- (viii) Полеты на малых воздушных скоростях;
- (ix) Действия в аварийных ситуациях;
- (x) Выполнение полетов в темное время суток за исключениями, предусмотренными § 61.110 настоящего раздела; а также
- (xi) Послеполетные процедуры.

(5) *Для получения квалификационной отметки по категории самолетов с вертикальным взлетом:*

- (i) Предполетная подготовка;
- (ii) Предполетные процедуры;
- (iii) Выполнение полетов в зоне аэропорта;
- (iv) Маневрирование в режиме зависания;
- (v) Взлеты, посадки и уходы на второй круг;
- (vi) Маневрирование в полете;
- (vii) Маневрирование в полете по наземным ориентирам;
- (viii) Аэронавигация;
- (ix) Полет на минимальной воздушной скорости и сваливание;
- (x) Основные маневры по приборам;
- (xi) Действия в аварийных ситуациях;
- (xii) Выполнение полетов в темное время суток за исключениями, предусмотренными § 61.110 настоящего раздела; а также
- (xiii) Послеполетные процедуры.

(6) *Для получения квалификационной отметки по категории планеров:*

- (i) Предполетная подготовка;
- (ii) Предполетные процедуры;
- (iii) Выполнение полетов в зоне аэропорта или базы планеров;
- (iv) Запуск и посадка;
- (v) Рабочие скорости;
- (vi) Техника парящего полета;
- (vii) Маневрирование в полете;
- (viii) Аэронавигация;
- (ix) Полет на минимальной воздушной скорости и сваливание;
- (x) Действия в аварийных ситуациях; а также

(xi) Послеполетные процедуры.

(7) *Для получения квалификационной отметки по категории Л. А. легче воздуха и классу дирижаблей:*

- (i) Предполетная подготовка;
- (ii) Предполетные процедуры;
- (iii) Выполнение полетов в зоне аэропорта;
- (iv) Взлеты, посадки и уходы на второй круг;
- (v) Маневрирование в полете;
- (vi) Маневрирование в полете по наземным ориентирам;
- (vii) Аэронавигация;
- (viii) Действия в аварийных ситуациях; а также
- (ix) Послеполетные процедуры.

(8) *Для получения квалификационной отметки по категории Л. А. легче воздуха и классу аэростатов:*

- (i) Предполетная подготовка;
- (ii) Предполетные процедуры;
- (iii) Выполнение полетов в зоне аэропорта;
- (iv) Запуски и посадки;
- (v) Маневрирование в полете;
- (vi) Аэронавигация;
- (vii) Действия в аварийных ситуациях; а также
- (viii) Послеполетные процедуры.

§61.109 АВИАЦИОННЫЙ ОПЫТ

За исключениями, предусмотренными пунктом (i) настоящего параграфа, лицо, подающее заявку на получение удостоверения пилота-любителя с квалификационной отметкой по самолетам, винтокрылым Л. А., или самолетам с вертикальным взлетом, должно получить и задокументировать не менее 40 часов летной подготовки и самостоятельного налета, 20 часов из которых приходится на подготовку под руководством уполномоченного инструктора, и 10 часов составляют самостоятельную летную подготовку по элементам полетов, перечисленным в §61.107 настоящего раздела; при этом подготовка должна включать по меньшей мере следующее:

(a) *Для одномоторных самолетов:*

- (1) Три часа летной подготовки по перелетам из одного пункта в другой на одномоторном самолете;
- (2) За исключениями, перечисленными в ?61.110 настоящего раздела, три часа тренировочных полетов в темное время суток на одномоторном самолете, включая -
 - (i) Один перелет из одного пункта в другой на общее расстояние более 100 морских миль (185 км); а также
 - (ii) 10 взлетов и 10 посадок с полной остановкой (каждой посадке должен предшествовать полет в схеме движения в аэропорту).
- (3) Три часа тренировочных полетов по приборам на одномоторном самолете;
- (4) Три часа тренировочных полетов на одномоторном самолете при подготовке к практической проверке, причем данная подготовка должна проводиться не ранее, чем за 60 дней до проверки; а также
- (5) Десять часов самостоятельных полетов на одномоторном самолете, включая -
 - (i) Пять часов самостоятельного перелета из одного пункта в другой;
 - (ii) Один самостоятельный перелет общей протяженностью не менее 150 морских миль (280 км) с посадками до полной остановки хотя бы в трех пунктах, при этом один участок полета между двумя посадками должен быть протяженностью не менее 50 морских миль (93 км); а также
 - (iii) Три взлета и посадки с полной остановкой (каждой посадке должен предшествовать полет в схеме движения) в аэропорту, оборудованном диспетчерским пунктом УВД.

(b) *Для самолетов с несколькими двигателями:*

- (1) Три часа летной подготовки по перелетам из одного пункта в другой на самолете с несколькими двигателями;
- (2) За исключениями, предусмотренными в ?61.110 настоящего раздела, три часа тренировочных полетов в темное время суток на самолете с несколькими двигателями, включая -
 - (i) Один перелет из одного пункта в другой общей протяженностью более 100 морских миль (185 км); а также

- (ii) 10 взлетов и 10 посадок с полной остановкой (каждой посадке должен предшествовать полет в схеме движения в аэропорту).
- (3) Три часа тренировочных полетов по приборам на самолете с несколькими двигателями;
- (4) Три часа тренировочных полетов при подготовке к практической проверке на самолете с несколькими двигателями, причем данная подготовка должна проводиться не ранее, чем за 60 дней до проверки; а также
- (5) Десять часов самостоятельных полетов на самолете, включая -
 - (i) Пять часов самостоятельного перелета из одного пункта в другой;
 - (ii) Один самостоятельный перелет общей протяженностью не менее 150 морских миль (280 км) с посадками до полной остановки хотя бы в трех пунктах, при этом один участок полета между двумя посадками должен быть протяженностью не менее 50 морских миль (93 км); а также
 - (iii) Три взлета и посадки с полной остановкой (каждой посадке должен предшествовать полет в схеме движения) в аэропорту, оборудованном диспетчерским пунктом УВД.
- (с) *Для вертолетов:*
 - (1) Три часа летной подготовки по перелетам из одного пункта в другой на вертолете;
 - (2) За исключениями, перечисленными в ?61.110 настоящего раздела, три часа тренировочных полетов в темное время суток на вертолете, включая -
 - (i) Один перелет из одного пункта в другой на общее расстояние более 50 морских миль (93 км); а также
 - (ii) 10 взлетов и 10 посадок с полной остановкой (каждой посадке должен предшествовать полет в схеме движения) в аэропорту.
 - (3) Три часа тренировочных полетов при подготовке к практической проверке на вертолете, причем данная подготовка должна проводиться не ранее, чем за 60 дней до проверки; а также
 - (4) Десять часов самостоятельных полетов на вертолете, включая -
 - (i) Три часа полетного времени при перелете из одного пункта в другой;

- (ii) Один самостоятельный перелет общей протяженностью не менее 75 морских миль (135 км) с посадками до полной остановки хотя бы в трех пунктах, при этом один участок полета между двумя посадками должен быть протяженностью не менее 25 морских миль (45 км); а также
 - (iii) Три взлета и посадки с полной остановкой (каждой посадке должен предшествовать полет в схеме движения) в аэропорту, оборудованном диспетчерским пунктом УВД.
- (d) *Для автожиров:*
 - (1) Три часа летной подготовки по перелетам из одного пункта в другой на автожире;
 - (2) За исключениями, перечисленными в ?61.110 настоящего раздела, три часа тренировочных полетов в темное время суток на автожире, включая -
 - (i) Один перелет из одного пункта в другой на общее расстояние более 50 морских миль (93 км); а также
 - (ii) 10 взлетов и 10 посадок с полной остановкой (каждой посадке должен предшествовать полет в схеме движения) в аэропорту.
 - (3) Три часа тренировочных полетов при подготовке к практической проверке на автожире, причем данная подготовка должна проводиться не ранее, чем за 60 дней до проверки; а также
 - (4) Десять часов самостоятельных полетов на автожире, включая -
 - (i) Три часа полетного времени при перелете из одного пункта в другой;
 - (ii) Один самостоятельный перелет общей протяженностью не менее 75 морских миль (135 км) с посадками хотя бы в трех пунктах, при этом один участок полета между пунктом взлета и пунктом посадки должен быть протяженностью не менее 25 морских миль (45 км) (по прямой линии); а также
 - (iii) Три взлета и посадки с полной остановкой (каждой посадке должен предшествовать полет в схеме движения) в аэропорту, оборудованном диспетчерским пунктом УВД.
- (e) *Для самолетов с вертикальным взлетом:*
 - (1) Три часа летной подготовки по перелетам из одного пункта в другой на самолете с вертикальным взлетом;

- (2) За исключениями, предусмотренными в ?61.110 настоящего раздела, три часа тренировочных полетов в темное время суток на самолете с вертикальным взлетом, включая -
- (i) Один перелет из одного пункта в другой общей протяженностью более 100 морских миль (185 км); а также
 - (ii) 10 взлетов и 10 посадок с полной остановкой (каждой посадке должен предшествовать полет в схеме движения) в аэропорту.
- (3) Три часа тренировочных полетов по приборам на самолете с вертикальным взлетом;
- (4) Три часа тренировочных полетов при подготовке к практической проверке на самолете с вертикальным взлетом, причем данная подготовка должна проводиться не ранее, чем за 60 дней до проверки; а также
- (5) Десять часов самостоятельных полетов на самолете или самолете с вертикальным взлетом, включая -
- (i) Пять часов самостоятельного перелета из одного пункта в другой;
 - (ii) Один самостоятельный перелет общей протяженностью не менее 150 морских миль (280 км) с посадками до полной остановки хотя бы в трех пунктах, при этом один участок полета между двумя посадками должен быть протяженностью не менее 50 морских миль (93 км); а также
 - (iii) Три взлета и посадки с полной остановкой (каждой посадке должен предшествовать полет в схеме движения) в аэропорту, оборудованном диспетчерским пунктом УВД.
- (f) *Для планеров:*
- (1) Если податель заявки не налетал хотя бы 40 часов в качестве пилота на воздушных судах тяжелее воздуха - не менее 10 часов летной подготовки на планере и 20 тренировочных полетов по выполнению элементов полетов, перечисленных в ?61.107(b)(6) настоящего раздела применительно к планерам, включая -
- (i) Два часа самостоятельного тренировочного полета на планере по элементам полетов, перечисленным в ?61.107(b)(6) настоящего раздела применительно к планерам, с выполнением не менее 10 запусков и посадок; а также
 - (ii) Три тренировочных полета на планере при подготовке к практической проверке, которые должны быть выполнены в течение 60 дней, предшествующих проверке.

- (2) Если подаватель заявки налетал хотя бы 40 часов на воздушных судах тяжелее воздуха - не менее 3 часов летной подготовки на планере и 10 тренировочных полетов по выполнению элементов полетов, перечисленных в ?61.107 настоящего раздела применительно к планерам, включая -
- (i) Десять самостоятельных полетов на планерах по элементам полетов, перечисленным в ?61.107 настоящего раздела применительно к планерам; а также
 - (ii) Три тренировочных полета в процессе подготовки к практической проверке в течение 60 дней, предшествующих проверке.
- (g) *Для дирижаблей:*
- (1) 25 часов летной подготовки на дирижаблях по элементам полетов, перечисленным в ?61.107(b)(7) настоящего раздела, состоящей по меньшей мере из -
 - (i) Трех часов летной подготовки в процессе перелета из одного пункта в другой на дирижабле;
 - (ii) За исключениями, предусмотренными ?61.110 настоящего раздела, трех часов летной подготовки в процессе полетов в ночное время на дирижабле, включая -
 - (A) Перелет из одного пункта в другой общей протяженностью более 25 морских миль (45 км); а также
 - (B) Пять взлетов и пять посадок до полной остановки (каждой посадке должен предшествовать полет в схеме движения) в аэропорту.
 - (2) Три часа подготовки полетов по приборам;
 - (3) Три часа летной подготовки на дирижабле, в процессе подготовки к практической проверке в течение 60 дней, предшествующих данной проверке; а также
 - (4) Пять часов самостоятельных полетов дирижабле, а также пять часов полетов под наблюдением уполномоченного инструктора.
- (h) *Для аэростатов:* 10 часов летной подготовки, включая не менее шести тренировочных полетов с отработкой элементов полетов, перечисленных в ?61.107(b)(8) настоящего раздела, включая -
- (1) *Газовый аэростат.* Если подготовка проводится на газовом аэростате, не менее двух полетов продолжительностью 2 часа каждый, состоящих из -

- (i) Не менее одного тренировочного полета в течение 60 дней, предшествующих дате подачи заявки на получение квалификационной отметки по элементам полетов на газовом аэростате;
 - (ii) Не менее одного полета в качестве командира экипажа газового аэростата; а также
 - (iii) Не менее одного контролируемого подъема на высоту 3 000 футов (915 м) над пунктом взлета.
- (2) *Аэростат с бортовым воздухоподогревателем.* Если подготовка проводится на аэростате с бортовым воздухоподогревателем, не менее -
- (i) Двух полетов, продолжительностью не менее 1 часа каждый в течение 60 дней, предшествующих дате подачи заявки на получение квалификационной отметки по элементам полетов на аэростате с бортовым воздухоподогревателем;
 - (ii) Один самостоятельный полет на аэростате с бортовым воздухоподогревателем; а также
 - (iii) Хотя бы один полет, включающий контролируемый подъем на высоту 2.000 футов (609м) над пунктом взлета.
- (i) *Разрешение выполнения некоторого количества часов летной подготовки на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки.*
- (1) За исключениями, предусмотренными пунктами (i)(2) и (i)(3) настоящего параграфа, разрешается зачет в счет летной подготовки, обязательной согласно настоящему параграфу, не более 2,5 часов подготовки на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, соответствующем категории, классу и, если применимо, типу воздушного судна, на получение квалификационной отметки по которому подается заявка, при условии, что данная подготовка проводится под руководством уполномоченного инструктора.
 - (2) За исключениями, предусмотренными пунктами (i)(1) или (i)(3) настоящего параграфа, разрешается зачет в счет летной подготовки, обязательной согласно настоящему параграфу, не более 5 часов подготовки на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, соответствующем категории, классу и, если применимо, типу воздушного судна, на получение квалификационной отметки по которому подается заявка, при условии, что данная подготовка проводится учебно-тренировочным центром, сертифицированным на основании раздела 142 настоящей главы.

- (3) За исключением тех случаев, когда Администратор утверждает меньшее количество часов, кандидату на получение удостоверения пилота-любителя с квалификационной отметкой по самолетам, винтокрылым Л. А. или самолетам с вертикальным взлетом, удовлетворительно завершившему подготовку, проводимую учебно-тренировочным центром, сертифицированным на основании раздела 142 настоящей главы, нужно всего 35 часов авиационного опыта для обеспечения соответствия требованиям настоящего параграфа.

§61.110 ИСКЛЮЧЕНИЯ ИЗ ТРЕБОВАНИЙ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ ПОЛЕТОВ В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК

(a) При условии соблюдения ограничений пункта (b) настоящего параграфа, лицам, проживающим и проходящим летную подготовку в штате Аляска, разрешается не соблюдать требований настоящего раздела по прохождению летной подготовки в темное время суток.

(b) Лицо, проживающее и проходящее летную подготовку в штате Аляска, но при этом не соответствующее требованию настоящего параграфа по прохождению летной подготовки в темное время суток:

- (1) Получает удостоверение пилота-любителя с отметкой об ограничении: «Полет в темное время суток запрещается»; а также
- (2) Обязано выполнить соответствующие требования настоящего подраздела по летной подготовке в темное время суток в течение 12 календарных месяцев после получения им удостоверения пилота. По окончании данного периода, пилоту запрещается пользоваться удостоверением до тех пор, пока он не выполнит надлежащие требования настоящего подраздела по прохождению летной подготовки в темное время суток. Ограничение: «Полет в темное время суток запрещается» может быть снято, если обладатель удостоверения-
 - (i) Пройдет соответствующую летную подготовку по выполнению полетов в темное время суток, требуемую настоящим подразделом; а также
 - (ii) Представит экзаменатору летную книжку или учебную ведомость с отметкой уполномоченного инструктора, подтверждающей, что он выполнил требования настоящего подраздела по наличию летной подготовки в темное время суток.

§61.111 ПЕРЕЛЕТЫ ИЗ ОДНОГО ПУНКТА В ДРУГОЙ: ПИЛОТЫ, БАЗИРУЮЩИЕСЯ НА НЕБОЛЬШИХ ОСТРОВАХ

(a) За исключениями, предусмотренными пунктом (b) настоящего параграфа, кандидату, находящемуся на острове, с которого перелеты, обязательные согласно §61.109 настоящего раздела, не могут быть произведены без пролетания над водным пространством более 10 морских миль (19 км) от ближайшей береговой линии, не нужно соблюдать требования настоящего параграфа.

(b) Если имеются другие аэропорты, в которых разрешаются полеты воздушных судов гражданской авиации и в которые полет может быть произведен без пролетания над водным пространством более 10 морских миль (19 км) от ближайшей береговой линии, кандидат обязан продемонстрировать, что он произвел два самостоятельных полета по круговому маршруту между двумя аэропортами, находящимися на наибольшем расстоянии друг от друга, включая посадку в каждом аэропорту в процессе обоих полетах.

(c) Кандидату, соответствующему положениям пункта (a) или пункта (b) настоящего параграфа, а также прочим требованиям, предъявляемым при выдаче удостоверения пилота-любителя, за исключением требований §61.109 настоящего раздела по самостоятельным перелетам из одного пункта в другой, выдается удостоверение пилота со следующим ограничением: «Перевозка пассажиров в полетах на расстояние более 10 морских миль (19 км) от (название соответствующего острова) запрещается». Эту отметку об ограничении впоследствии разрешается дополнить указанием другого острова, в случае выполнения кандидатом требований пунктов (a) и (b) настоящего параграфа по отношению к тому острову:

(d) Отметку в удостоверении пилота-любителя, описанную в пункте (c) настоящего параграфа, разрешается аннулировать после того, как обладатель данного удостоверения выполнит соответствующие требования §61.109 настоящего раздела по самостоятельным перелетам из одного пункта в другой.

§61.113 ПРАВА И ОГРАНИЧЕНИЯ ПИЛОТОВ-ЛЮБИТЕЛЕЙ: КОМАНДИР ЭКИПАЖА

(a) За исключениями, предусмотренными в пунктах с (b) по (g) настоящего параграфа, обладателю удостоверения пилота-любителя запрещается выступать в качестве командира экипажа воздушного судна при перевозке на нем пассажиров или материального имущества за компенсацию или по найму; а также, ему запрещается выступать в качестве командира экипажа воздушного судна за компенсацию или по найму.

(b) Пилоту-любителю разрешается выступать в качестве командира экипажа воздушного судна, за компенсацию или по найму, в связи с коммерческой деятельностью фирмы или его работой в должности, если:

(1) Данный полет является лишь побочным видом деятельности для данной фирмы или данной работы в должности; а также

(2) На данном воздушном судне не производится перевозка пассажиров или материального имущества за компенсацию или по найму;

(c) Пилоту-любителю разрешается разделять связанные с полетом эксплуатационные расходы с пассажирами на пропорциональной основе при условии, что расходы включают только плату за топливо, масло, сборы в аэропорту и аренду воздушного судна.

(d) Пилоту-любителю разрешается выступать в качестве командира экипажа воздушного судна, эксплуатируемого с целью перевозки пассажиров по заказу благотворительной организации, описанной в пункте (d)(7) настоящего параграфа, за которую пассажиры производят пожертвование данной организации, если выполняются следующие условия:

(1) Заказчик перевозки уведомил Районный Офис Службы Летных Стандартов Федеральной Авиационной Администрации, которому подведомственна соответствующая территория, не позднее, чем за 7 дней до полета, и представил -

(i) Письмо за подписью спонсора с указанием его фамилии и имени, цели благотворительной акции, даты и времени ее проведения, а также место ее проведения; а также

(ii) Фотокопию удостоверения пилота каждого командира экипажа, их медицинских свидетельств и отметок в летных книжках, подтверждающих наличие у них недавнего летного опыта, согласно требованиям §§ 61.55 и 61.57 настоящего раздела, а также налета не менее 200 часов полетного времени.

(2) Полет производится из государственного аэропорта, соответствующего воздушному судну, на котором данный полет производится, или из другого аэропорта, утвержденного для выполнения данного полета Федеральной Авиационной Администрацией.

(3) Не производятся фигурные полеты или полеты в строю.

- (4) Все воздушные суда, участвующие в благотворительной акции, имеют стандартные сертификаты летной годности.
 - (5) Все воздушные суда, участвующие в благотворительной акции, соответствуют требованиям летной годности подраздела Е раздела 91 настоящей главы.
 - (6) Все полеты в рамках данной благотворительной акции выполняются по ПВП в дневное время.
 - (7) Благотворительная организация является организацией, определенной в качестве благотворительной Министерством Финансов США.
- (e) Пилоту-любителю разрешается получать компенсацию расходов, связанных с выполнением полетов на воздушном судне в процессе операций по поиску и определению места нахождения, при условии, что расходы включают в себя только затраты на топливо, масло, сборы в аэропорту или аренду воздушного судна, а также что данные операции санкционированы и контролируются:
- (1) Местным или федеральным учреждением, а также учреждением штата; либо
 - (2) Организацией, выполняющей поисково-спасательные работы.
- (f) Пилоту-любителю, являющемуся торговым агентом по продаже воздушных судов и имеющему не менее 200 часов налета, занесенных в его летную книжку, разрешается демонстрировать воздушное судно в полете предполагаемому покупателю.
- (g) Пилоту-любителю, соответствующему требованиям §61.69, разрешается выступать в качестве командира экипажа воздушного судна, буксирующего планер.

§61.115 КВАЛИФИКАЦИОННАЯ ОТМЕТКА ПО АЭРОСТАТАМ: ОГРАНИЧЕНИЯ

- (a) Если кандидат на получение удостоверения пилота-любителя с квалификационной отметкой по классу аэростатов проходит практическую проверку на аэростате с бортовым воздухоподогревателем:
- (1) В его удостоверение пилота вносится отметка об ограничении прав, предоставляемых пилоту данным удостоверением, выполнением полетов лишь на аэростатах с бортовым воздухоподогревателем.

- (2) Данное ограничение может быть аннулировано по приобретении его обладателем опыта выполнения полетов на газовом аэростате и получении им отметки в летной книжке за подписью уполномоченного инструктора, подтверждающей наличие у данного пилота необходимого летного опыта и навыков выполнения полетов на газовом аэростате.
- (b) Если кандидат на получение удостоверения пилота-любителя с квалификационной отметкой по классу аэростатов проходит практическую проверку на газовом аэростате:
- (1) В его удостоверение пилота вносится отметка об ограничении прав, предоставляемых пилоту данным удостоверением, выполнением полетов лишь на газовых аэростатах; а также
- (2) Данное ограничение может быть аннулировано по приобретении его обладателем опыта выполнения полетов на аэростате с бортовым воздухоподогревателем и получении им отметки в летной книжке, за подписью уполномоченного инструктора, подтверждающей наличие у данного пилота необходимого летного опыта и навыков выполнения полетов на аэростате с бортовым воздухоподогревателем.

§61.117 ПРАВА И ОГРАНИЧЕНИЯ ПИЛОТОВ-ЛЮБИТЕЛЕЙ: ВТОРОЙ ПИЛОТ ВОЗДУШНОГО СУДНА, ТРЕБУЮЩЕГО НАЛИЧИЯ НЕ МЕНЕЕ ДВУХ ПИЛОТОВ

За исключениями, предусмотренными в §61.113 настоящего раздела, обладателю удостоверения пилота-любителя запрещается выступать, за компенсацию или по найму, в качестве второго пилота воздушного судна, условия сертификации которого по типу требуют наличия не менее двух пилотов, а также, ему запрещается выступать в качестве второго пилота такого воздушного судна при перевозке на нем пассажиров или материальной собственности за компенсацию или по найму.

§§61.118-61.120 [РЕЗЕРВ]

ПОДРАЗДЕЛ F

ПИЛОТЫ КОММЕРЧЕСКОЙ АВИАЦИИ

§ 61.121 ПРИМЕНЕНИЕ

Настоящий подраздел предписывает требования для получения удостоверений и квалификационных отметок пилотами коммерческой авиации, условия, при которых такие удостоверения и квалификационные отметки являются необходимыми, а также общие правила выполнения полетов для обладателей таких удостоверений и квалификационных отметок.

§61.123 ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ПРАВА ОБЛАДАНИЯ УДОСТОВЕРЕНИЕМ: ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Для того, чтобы получить право на получение удостоверения пилота, подавший заявку должен:

- (a) Быть в возрасте не моложе 18 лет;
- (b) Уметь читать, говорить, писать и понимать по-английски; Если подавший заявку не соответствует любому из этих требований по медицинским причинам, Администратор может сделать в его удостоверении такие отметки об ограничениях при выполнении полетов, какие он сочтет необходимыми для обеспечения безопасной эксплуатации воздушного судна;
- (c) Получить отметку в летной книжке от уполномоченного инструктора, который -
 - (1) Провел подготовку или принял у данного кандидата зачет после самостоятельной подготовки по областям авиационных знаний, перечисленным в §61.125 настоящего раздела, относящимся к запрашиваемой квалификационной отметке по категории и классу; а также
 - (2) Письменно подтвердил, что данный кандидат подготовлен к обязательной проверке знаний применительно к запрашиваемой квалификационной отметке по категории и классу.

- (d) Пройти необходимую проверку знаний по областям авиационных знаний, перечисленным в ?61.125 настоящего раздела;
- (e) Получить необходимую подготовку и отметку в летной книжке о ее прохождении от уполномоченного инструктора, который:
- (1) Провел подготовку по элементам полетов, перечисленным в ?61.127(b) настоящего раздела, относящимся к запрашиваемой квалификационной отметке по категории и классу; а также
 - (2) Письменно подтвердил, что данный кандидат подготовлен к обязательной практической проверке.
- (f) Выполнить требования настоящего подраздела по наличию авиационного опыта, относящегося к запрашиваемой квалификационной отметке по категории и классу, до подачи заявки на прохождение практической проверки;
- (g) Пройти необходимую практическую проверку по элементам полетов, перечисленным в ?61.127(b) настоящего раздела, применительно к запрашиваемой квалификационной отметке по категории и классу;
- (h) Обладать по меньшей мере удостоверением пилота-любителя, выданным на основании положений настоящего раздела, либо соответствовать требованиям ?61.73; а также
- (i) Соблюдать положения параграфов настоящего раздела, касающихся квалификационной отметки по категории и классу, на получение которой он подает заявку.

§61.125 АВИАЦИОННЫЕ ЗНАНИЯ

- (a) *Общие положения.* Кандидат, подающий заявку на получение удостоверения пилота коммерческой авиации, должен иметь в своей летной книжке отметку о прохождении наземной подготовки под руководством уполномоченного инструктора или представить свидетельства того, что он успешно прошел курс самостоятельной подготовки по областям авиационных знаний, перечисленным в пункте (b) настоящего параграфа, соответствующим категории и классу воздушного судна, на получение квалификационной отметки по которому подается заявка.
- (b) *Области авиационных знаний.*

- (1) Федеральные Авиационные Правила настоящей главы, применимые к правам и ограничениям пилотов коммерческой авиации и выполнению ими полетов;
- (2) Требования Национального Комитета по Безопасности на Транспорте по сообщениям об авиационных происшествиях;
- (3) Основы аэродинамики и принципы полета;
- (4) Метеорология, включая распознавание критической погодной обстановки, предотвращение попадания в условия сдвига ветра, а также получение и использование аэронавигационных сводок и прогнозов погоды;
- (5) Безопасная и эффективная эксплуатация воздушных судов;
- (6) Расчет веса и центровки;
- (7) Использование схем и таблиц летных характеристик;
- (8) Значение и последствия нарушения летно-технических ограничений воздушного судна;
- (9) Использование аэронавигационных карт и магнитного компаса при пилотировании и счислении пути;
- (10) Использование аэронавигационных средств;
- (11) Принятие аэронавигационных решений и оценка ситуации;
- (12) Принципы работы и функции систем воздушного судна;
- (13) Маневры, процедуры и действия в аварийной ситуации применительно к воздушному судну;
- (14) Выполнение полетов в темное время суток и на больших высотах;
- (15) Правила выполнения полетов в Системе Национального Воздушного Пространства; а также

- (16) Правила летной и наземной подготовки для получения квалификационных отметок по Л. А. легче воздуха.

§61.127 УРОВЕНЬ ЛЕТНОЙ ПОДГОТОВКИ

(a) *Общие положения.* Кандидат на получение удостоверения пилота коммерческой авиации должен иметь в своей летной книжке отметку о прохождении наземной и летной подготовок под руководством уполномоченного инструктора по элементам полетов, оговоренным в настоящем параграфе, применительно к запрашиваемой квалификационной отметке по категории и классу.

(b) *Элементы полетов.*

(1) *Для получения квалификационной отметки по категории самолетов и классу одномоторных самолетов:*

- (i) Предполетная подготовка;
- (ii) Предполетные процедуры;
- (iii) Выполнение полетов в зоне аэропорта или базы гидросамолетов;
- (iv) Взлеты, посадки и уходы на второй круг;
- (v) Маневрирование в полете;
- (vi) Маневрирование в полете по наземным ориентирам;
- (vii) Аэронавигация;
- (viii) Полет на минимальной воздушной скорости и сваливание;
- (ix) Действия в аварийных ситуациях;
- (x) Полеты на больших высотах; а также
- (xi) Послеполетные процедуры.

(2) *Для получения квалификационной отметки по категории самолетов и классу самолетов с несколькими двигателями:*

- (i) Предполетная подготовка;
- (ii) Предполетные процедуры;
- (iii) Выполнение полетов в зоне аэропорта или базы гидросамолетов;
- (iv) Взлеты, посадки и уходы на второй круг;
- (v) Маневрирование в полете;
- (vi) Аэронавигация;
- (vii) Полет на минимальной воздушной скорости и сваливание;

- (viii) Действия в аварийных ситуациях;
 - (ix) Выполнение полетов на самолетах с несколькими двигателями;
 - (x) Полеты на больших высотах; а также
 - (xi) Послеполетные процедуры.
- (3) *Для получения квалификационной отметки по категории винтокрылых Л. А. и классу вертолетов:*
- (i) Предполетная подготовка;
 - (ii) Предполетные процедуры;
 - (iii) Выполнение полетов в зоне аэропорта;
 - (iv) Маневрирование в режиме зависания;
 - (v) Взлеты, посадки и уходы на второй круг;
 - (vi) Маневрирование в полете;
 - (vii) Аэронавигация;
 - (viii) Действия в аварийных ситуациях;
 - (ix) Особые полеты; а также
 - (x) Послеполетные процедуры.
- (4) *Для получения квалификационной отметки по категории винтокрылых Л. А. и классу автожиров:*
- (i) Предполетная подготовка;
 - (ii) Предполетные процедуры;
 - (iii) Выполнение полетов в зоне аэропорта;
 - (iv) Взлеты, посадки и уходы на второй круг;
 - (v) Маневрирование в полете;
 - (vi) Аэронавигация;
 - (vii) Полеты на минимальных воздушных скоростях;
 - (viii) Действия в аварийных ситуациях; а также
 - (ix) Послеполетные процедуры.
- (5) *Для получения квалификационной отметки по категории самолетов с вертикальным взлетом:*
- (i) Предполетная подготовка;
 - (ii) Предполетные процедуры;
 - (iii) Выполнение полетов в зоне аэропорта;

- (iv) Маневрирование в режиме зависания;
- (v) Взлеты, посадки и уходы на второй круг;
- (vi) Маневрирование в полете;
- (vii) Маневрирование в полете по наземным ориентирам;
- (viii) Аэронавигация;
- (ix) Полет на минимальной воздушной скорости и сваливание;
- (x) Действия в аварийных ситуациях;
- (xi) Полеты на больших высотах;
- (xii) Особые полеты; а также
- (xiii) Послеполетные процедуры.

(6) *Для получения квалификационной отметки по категории планеров:*

- (i) Предполетная подготовка;
- (ii) Предполетные процедуры;
- (iii) Выполнение полетов в зоне аэропорта или базы планеров;
- (iv) Запуск и посадка;
- (v) Рабочие скорости;
- (vi) Техника парящего полета;
- (vii) Маневрирование в полете;
- (viii) Аэронавигация;
- (ix) Полет на минимальной воздушной скорости и сваливание;
- (x) Действия в аварийных ситуациях; а также
- (xi) Послеполетные процедуры.

(7) *Для получения квалификационной отметки по категории Л. А. легче воздуха и классу дирижаблей:*

- (i) Основы преподавания;
- (ii) Технические предметы;
- (iii) Предполетная подготовка;
- (iv) Предполетное занятие по отработке маневра, который предстоит выполнить в полете;
- (v) Предполетные процедуры;
- (vi) Выполнение полетов в зоне аэропорта;
- (vii) Взлеты, посадки и уходы на второй круг;
- (viii) Маневрирование в полете;
- (ix) Аэронавигация;
- (x) Действия в аварийных ситуациях; а также

(xi) Послеполетные процедуры.

(8) *Для получения квалификационной отметки по категории Л. А. легче воздуха и классу аэростатов:*

(i) Основы преподавания;

(ii) Технические предметы;

(iii) Предполетная подготовка;

(iv) Предполетное занятие по отработке маневра, который предстоит выполнить в полете;

(v) Предполетные процедуры;

(vi) Выполнение полетов в зоне аэропорта;

(vii) Запуски и посадки;

(viii) Маневрирование в полете;

(ix) Аэронавигация;

(x) Действия в аварийных ситуациях; а также

(xi) Послеполетные процедуры.

§61.129 АВИАЦИОННЫЙ ОПЫТ

(a) *Для получения квалификационной отметки по одномоторным самолетам.* За исключениями, предусмотренными пунктом (i) настоящего параграфа, кандидат на получение удостоверения пилота коммерческой авиации с квалификационной отметкой по категории самолетов и классу одномоторных самолетов должен налетать не менее 250 часов полетного времени в качестве пилота (из которых 50 часов может приходиться на подготовку на утвержденном пилотажном тренажере, либо утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, соответствующем одномоторному самолету). Общее время налета в качестве пилота должно включать в себя не менее:

(1) 100 часов полетов на воздушном судне, приводимом в движение двигателями, включая 50 часов полетов на самолетах.

(2) 100 часов налета в качестве командира экипажа, включая по меньшей мере -

(i) 50 часов полетов на самолетах; а также

(ii) 50 часов перелетов из одного пункта в другой на самолетах.

(3) 20 часов подготовки по выполнению элементов полетов, перечисленных в §61.127(b)(1) настоящего раздела, включая не менее -

- (i) 10 часов подготовки по приборам, из которых не менее 5 часов должны быть проведены в полете на одномоторных самолетах;
- (ii) 10 часов подготовки в самолете с убирающимся шасси, закрылками и воздушным винтом изменяемого шага, либо с газотурбинным двигателем;
- (iii) Одного перелета из одного пункта в другой продолжительностью не менее 2 часов на одномоторном самолете по ПВП в дневное время на общее расстояние более 100 морских миль (185 км) по прямой от изначального пункта вылета;
- (iv) Одного перелета из одного пункта в другой продолжительностью не менее 2 часов на одномоторном самолете по ПВП в темное время суток на общее расстояние более 100 морских миль (185 км) по прямой от изначального пункта вылета; а также
- (v) 3 часов полетов на одномоторном самолете в процессе подготовки к практической проверке в течение 60 дней, предшествующих дате данной проверки.

(4) Десять часов самостоятельных полетов на одномоторном самолете с выполнением элементов полетов, перечисленных в § 61.127(b)(1) настоящего раздела, включая -

- (i) Один самостоятельный перелет из одного пункта в другой общей протяженностью не менее 300 морских миль (555 км) с посадками не менее, чем в трех пунктах, при этом один участок полета между двумя посадками должен быть протяженностью не менее 250 морских миль (463 км). Однако, если данный перелет производится в штате Гавайи, самый продолжительный участок полета может быть не менее 150 морских миль (278 км) от пункта первоначального вылета; а также
- (ii) 5 часов полета по ПВП в темное время суток, включая не менее 10 взлетов и посадок (каждой посадке должен предшествовать полет в схеме движения) в аэропорту, оборудованном аэродромным диспетчерским пунктом УВД.

(b) *Для получения квалификационной отметки по самолетам с несколькими двигателями.* Кандидат на получение удостоверения пилота коммерческой авиации с квалификационной отметкой по категории самолетов и классу самолетов с несколькими двигателями должен налетать не менее 250 часов полетного времени в качестве пилота (из которых 50 часов может приходиться на подготовку на утвержденном пилотажном тренажере, либо утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, соответствующем самолету с несколькими двигателями). Общее время налета в качестве пилота должно включать в себя не менее:

- (1) 100 часов полетов на воздушном судне, приводимом в движение двигателями, включая 50 часов полетов на самолетах.

- (2) 100 часов налета в качестве командира экипажа, включая по меньшей мере -
- (i) 50 часов полетов на самолетах; а также
 - (ii) 50 часов перелетов из одного пункта в другой на самолетах.
- (3) 20 часов подготовки по выполнению элементов полетов, перечисленных в ?61.127(b)(2) настоящего раздела, включая не менее -
- (i) 10 часов подготовки по приборам, из которых не менее 5 часов должны быть проведены в полете на самолетах с несколькими двигателями;
 - (ii) 10 часов подготовки в многомоторном самолете с убирающимся шасси, закрылками и воздушным винтом изменяемого шага, либо с газотурбинным двигателем;
 - (iii) Одного перелета из одного пункта в другой продолжительностью не менее 2 часов на самолете с несколькими двигателями по ПВП в дневное время на общее расстояние более 100 морских миль (185 км) по прямой от изначального пункта вылета;
 - (iv) Одного перелета из одного пункта в другой продолжительностью не менее 2 часов на самолете с несколькими двигателями по ПВП в темное время суток на общее расстояние более 100 морских миль (185 км) по прямой от изначального пункта вылета; а также
 - (v) 3 часов полетов на самолете с несколькими двигателями в процессе подготовки к практической проверке в течение 60 дней, предшествующих дате данной проверки.
- (4) Десять часов самостоятельных полетов на самолете с несколькими двигателями под руководством уполномоченного инструктора с выполнением элементов полетов, перечисленных в ?61.127(b)(2) настоящего раздела, включая по меньшей мере -
- (i) Один самостоятельный перелет из одного пункта в другой общей протяженностью не менее 300 морских миль (555 км) с посадками не менее, чем в трех пунктах, при этом один участок полета между двумя посадками должен быть протяженностью не менее 250 морских миль (463 км). Однако, если данный перелет производится в штате Гавайи, самый продолжительный участок полета может быть не менее 150 морских миль (278 км) от пункта первоначального вылета; а также
 - (ii) 5 часов полета по ПВП в темное время суток, включая не менее 10 взлетов и посадок (каждой посадке должен предшествовать полет в схеме движения) в аэропорту, оборудованном аэродромным диспетчерским пунктом УВД.
- (с) *Для получения квалификационной отметки по вертолетам.* Кандидат на получение удостоверения пилота коммерческой авиации с квалификационной отметкой по категории винтокрылых Л. А. и классу вертолетов должен налетать не менее 150 часов полетного времени в

качестве пилота (из которых 25 часов может приходиться на подготовку на утвержденном пилотажном тренажере, либо утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, соответствующем вертолету). Общее время налета в качестве пилота должно включать в себя не менее:

- (1) 100 часов полетов на воздушном судне, приводимом в движение двигателями, включая 50 часов полетов на вертолетах.
 - (2) 100 часов налета в качестве командира экипажа, включая по меньшей мере -
 - (i) 35 часов полетов на вертолетах; а также
 - (ii) 50 часов перелетов из одного пункта в другой на вертолетах.
 - (3) 20 часов подготовки по выполнению элементов полетов, перечисленных в ?61.127(b)(3) настоящего раздела, включая не менее -
 - (i) 10 часов подготовки по приборам на воздушном судне;
 - (ii) Одного перелета из одного пункта в другой продолжительностью не менее 2 часов на вертолете по ПВП в дневное время на общее расстояние более 50 морских миль (93 км) по прямой от изначального пункта вылета;
 - (iii) Одного перелета из одного пункта в другой продолжительностью не менее 2 часов на вертолете по ПВП в темное время суток на общее расстояние более 50 морских миль (93 км) по прямой от изначального пункта вылета; а также
 - (iv) 3 часов полетов на вертолете в процессе подготовки к практической проверке в течение 60 дней, предшествующих дате данной проверки.
 - (4) Десять часов самостоятельных полетов на вертолете с выполнением элементов полетов, перечисленных в ?61.127(b)(3) настоящего раздела, включая хотя бы -
 - (i) Один самостоятельный перелет из одного пункта в другой с посадками не менее, чем в трех пунктах, при этом один участок полета между двумя посадками должен быть протяженностью не менее 50 морских миль (93 км) от первоначального пункта вылета; а также
 - (ii) 5 часов полета по ПВП в темное время суток, включая не менее 10 взлетов и посадок (каждой посадке должен предшествовать полет в схеме движения).
- (d) *Для получения квалификационной отметки по автожирам.* Кандидат на получение удостоверения пилота коммерческой авиации с квалификационной отметкой по категории винтокрылых Л. А. и классу автожиров должен налетать не менее 150 часов полетного времени в

качестве пилота (из которых 5 часов может приходиться на подготовку на утвержденном пилотажном тренажере, либо на утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, соответствующем автожиру). Общее время налета в качестве пилота должно включать в себя не менее:

- (1) 100 часов полетов на воздушном судне, приводимом в движение двигателями, включая 25 часов полетов на автожирах.
- (2) 100 часов налета в качестве командира экипажа, включая по меньшей мере -
 - (i) 10 часов полетов на автожирах; а также
 - (ii) 3 часа перелетов из одного пункта в другой на автожирах.
- (3) 20 часов подготовки по выполнению элементов полетов, перечисленных в ?61.127(b)(4) настоящего раздела, включая не менее -
 - (i) 5 часов подготовки по приборам на воздушном судне;
 - (ii) Одного перелета из одного пункта в другой продолжительностью не менее 2 часов на автожире по ПВП в дневное время на общее расстояние более 50 морских миль (93 км) по прямой от изначального пункта вылета;
 - (iii) Одного перелета из одного пункта в другой продолжительностью не менее 2 часов на автожире по ПВП в темное время суток на общее расстояние более 50 морских миль (93 км) по прямой от изначального пункта вылета; а также
 - (iv) 3 часов полетов на автожире в процессе подготовки к практической проверке в течение 60 дней, предшествующих дате данной проверки.
- (4) Десять часов самостоятельных полетов на автожире с выполнением элементов полетов, перечисленных в ?61.127(b)(4) настоящего раздела, включая хотя бы -
 - (i) Один самостоятельный перелет из одного пункта в другой с посадками не менее, чем в трех пунктах, при этом один участок полета между двумя посадками должен быть протяженностью не менее 50 морских миль (93 км) от первоначального пункта вылета; а также
 - (ii) 5 часов полета по ПВП в темное время суток, включая не менее 10 взлетов и посадок (каждой посадке должен предшествовать полет в схеме движения).
- (e) *Для получения квалификационной отметки по самолетам с вертикальным взлетом.* Кандидат на получение удостоверения пилота коммерческой авиации с квалификационной отметкой по категории самолетов с вертикальным взлетом должен налетать не менее 250 часов полетного времени в качестве пилота (из которых 50 часов может приходиться на подготовку на утвержденном пилотажном тренажере либо утвержденном тренировочном средстве летной подготовки,

соответствующем самолету с вертикальным взлетом). Общее время налета в качестве пилота должно включать в себя не менее:

- (1) 100 часов полетов на воздушном судне, приводимом в движение двигателями, включая 50 часов полетов на самолетах с вертикальным взлетом.
- (2) 100 часов налета в качестве командира экипажа, включая по меньшей мере -
 - (i) 50 часов полетов на самолетах с вертикальным взлетом; а также
 - (ii) 50 часов перелетов из одного пункта в другой на самолетах с вертикальным взлетом.
- (3) 20 часов подготовки по выполнению элементов полетов, перечисленных в ?61.127(b)(5) настоящего раздела, включая не менее -
 - (i) 10 часов подготовки по приборам, из которых не менее 5 часов должны быть проведены в полете на самолетах с вертикальным взлетом;
 - (ii) Одного перелета из одного пункта в другой продолжительностью не менее 2 часов на самолете с вертикальным взлетом по ПВП в дневное время на общее расстояние более 100 морских миль (185 км) по прямой от изначального пункта вылета;
 - (iii) Одного перелета из одного пункта в другой продолжительностью не менее 2 часов на самолете с вертикальным взлетом по ПВП в темное время суток на общее расстояние более 100 морских миль (185 км) по прямой от изначального пункта вылета; а также
 - (iv) 3 часов полетов на самолете с вертикальным взлетом в процессе подготовки к практической проверке в течение 60 дней, предшествующих дате данной проверки.
- (4) Десять часов самостоятельных полетов на самолете с вертикальным взлетом с выполнением элементов полетов, перечисленных в ?61.127(b)(5) настоящего раздела, включая по меньшей мере -
 - (i) Один самостоятельный перелет из одного пункта в другой общей протяженностью не менее 300 морских миль (555 км) с посадками не менее, чем в трех пунктах, при этом один участок полета между двумя посадками должен быть протяженностью не менее 250 морских миль (463 км). Однако, если данный перелет производится в штате Гавайи, самый продолжительный участок полета может быть не менее 150 морских миль (278 км) от изначального пункта вылета; а также
 - (ii) 5 часов полета по ПВП в темное время суток, включая не менее 10 взлетов и посадок (каждой посадке должен предшествовать полет в схеме движения) в аэропорту, оборудованном аэродромным диспетчерским пунктом УВД.

(f) *Для получения квалификационной отметки по планерам.* Кандидат на получение удостоверения пилота коммерческой авиации с квалификационной отметкой по категории планеров должен налетать не менее:

- (1) 25 часов полетного времени в качестве пилота на планерах и 100 часов в качестве командира экипажа на планерах, включая по меньшей мере:
 - (i) 3 часа летной подготовки или 10 тренировочных полетов на планерах в процессе отработки элементов полетов, перечисленных в ?61.127(b)(6) настоящего раздела;
 - (ii) 2 часа самостоятельных полетов, включая не менее 10 самостоятельных полетов на планере с выполнением элементов полетов, перечисленных в ?61.127(b)(6) настоящего раздела; а также
 - (iii) Три тренировочных полета в процессе подготовки к практической проверке в течение 60 дней, предшествующих дате проведения проверки; либо

- (2) 200 часов полетов в качестве пилота на Л. А. тяжелее воздуха и 20 полетов на планерах в качестве командира экипажа, включая по меньшей мере -
 - (i) 3 часа летной подготовки или 10 тренировочных полетов на планерах в процессе отработки элементов полетов, перечисленных в ?61.127(b)(6) настоящего раздела;
 - (ii) 5 самостоятельных полетов на планере с выполнением элементов полетов, перечисленных в ?61.127(b)(6) настоящего раздела; а также
 - (iii) Три тренировочных полета в процессе подготовки к практической проверке в течение 60 дней, предшествующих дате проведения проверки.

(g) *Для получения квалификационной отметки по дирижаблям.* Кандидат на получение удостоверения пилота коммерческой авиации с квалификационной отметкой по категории Л. А. легче воздуха и классу дирижаблей должен налетать не менее 200 часов летного времени в качестве пилота, включая по меньшей мере:

- (1) 50 часов на дирижаблях;
- (2) 30 часов в качестве командира экипажа на дирижаблях, включая по меньшей мере -
 - (i) 10 часов перелетов из одного пункта в другой на дирижаблях;
 - (ii) 10 часов полетов в темное время суток на дирижаблях.
- (3) 40 часов летной подготовки по приборам, включая не менее 20 часов в полете, из которых 10 часов должно приходиться на полеты на дирижаблях.

- (4) 20 часов летной подготовки на дирижаблях по отработке элементов полетов, перечисленных в ?61.127(b)(7) настоящего раздела, включая не менее;
- (i) 3 часов летной подготовки на дирижаблях в процессе подготовки к практической проверке в течение 60 дней, предшествующих дате проведения проверки;
 - (ii) Одного перелета из одного пункта в другой продолжительностью не менее 1 часа на дирижабле по ПВП в дневное время на общее расстояние более 25 морских миль (46 км) по прямой от изначального пункта вылета; а также
 - (iii) Одного перелета из одного пункта в другой продолжительностью не менее 1 часа на дирижабле по ПВП в темное время суток на общее расстояние более 25 морских миль (46 км) по прямой от изначального пункта вылета.
- (5) Десять часов летной подготовки в качестве командира экипажа под руководством уполномоченного инструктора по отработке элементов полетов, перечисленных в ?61.127(b)(7) настоящего раздела, включая по меньшей мере -
- (i) Один перелет из одного пункта в другой с посадками не менее, чем в трех пунктах, при этом один участок полета между двумя посадками должен быть протяженностью не менее 25 морских миль (46 км); а также
 - (ii) 5 часов полета по ПВП в темное время суток, включая не менее 10 взлетов и посадок (каждой посадке должен предшествовать полет в схеме движения).
- (h) *Для получения квалификационной отметки по аэростатам.* Кандидат на получение удостоверения пилота коммерческой авиации с квалификационной отметкой по категории Л. А. легче воздуха и классу аэростатов должен налетать не менее 35 часов полетного времени в качестве пилота, включая по меньшей мере:
- (1) 20 часов на аэростатах;
 - (2) Выполнение 10 полетов на аэростатах;
 - (3) Выполнение 2 полетов на аэростатах в качестве командира экипажа; а также
 - (4) 10 часов летной подготовки, включая не менее 10 тренировочных полетов на аэростатах с отработкой элементов полетов, перечисленных в ?61.127(b)(7) настоящего раздела, включая по меньшей мере;
 - (i) Для газовых аэростатов -
 - (А) Два тренировочных полета продолжительностью 2 часа каждый на газовом аэростате с отработкой элементов полетов, соответствующих аэростатам в течение 60 дней, предшествующих подаче заявки на получение квалификационной отметки;

- (B) Два полета, выполняя функции командира экипажа газового аэростата с выполнением соответствующих элементов полетов; а также
- (C) Один полет, включающий контролируемый подъем на высоту 5.000 футов (1.700 м) над площадкой запуска.

(ii) Для аэростатов с бортовым воздухоподогревателем -

- (A) Два тренировочных полета продолжительностью 1 час каждый на аэростате с бортовым воздухоподогревателем с отработкой элементов полетов, соответствующих аэростатам в течение 60 дней, предшествующих подаче заявки на получение квалификационной отметки;
- (B) Два полета, выполняя функции командира экипажа аэростата с бортовым воздухоподогревателем с выполнением соответствующих элементов полетов; а также
- (C) Один полет, включающий контролируемый подъем на высоту 3.000 футов (912 м) над площадкой запуска.

(i) *Разрешение выполнения некоторого количества часов летной подготовки на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки.*

(1) За исключениями, предусмотренными пунктом (i)(3) настоящего параграфа, подателю заявки, проходящему требуемую настоящим параграфом подготовку, не в рамках программы учебно-тренировочного центра, сертифицированного на основании раздела 142 настоящей главы, разрешается:

- (i) Зачесть в счет общего количества часов авиационного опыта, необходимого для получения отметки по самолетам или самолетам с вертикальным взлетом, 50 часов подготовки на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, соответствующем классу самолета или категории и, если применимо, типу самолета с вертикальным взлетом, на получение квалификационной отметки по которому подается заявка, при условии, что данная подготовка проводилась под руководством уполномоченного инструктора; а также
- (ii) Зачесть в счет общего количества часов авиационного опыта, необходимого, согласно настоящему параграфу, для получения отметки по вертолетам, 25 часов подготовки на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, соответствующем вертолету и типу, если применимо, на получение квалификационной отметки по которому подается заявка, при условии, что данная подготовка проводилась под руководством уполномоченного инструктора.

- (2) За исключениями, предусмотренными пунктом (i)(3) настоящего параграфа, подателю заявки, проходящему требуемую настоящим параграфом подготовку, в рамках программы учебно-тренировочного центра, сертифицированного на основании раздела 142 настоящей главы, разрешается:
- (i) Зачесть в счет общего количества часов авиационного опыта, необходимого для получения отметки по самолетам или самолетам с вертикальным взлетом, 100 часов подготовки на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, соответствующем классу самолета или категории и, если применимо, типу самолета с вертикальным взлетом, на получение квалификационной отметки по которому подается заявка, при условии, что данная подготовка проводилась под руководством уполномоченного инструктора; а также
 - (ii) Зачесть в счет общего количества часов авиационного опыта, необходимого, согласно настоящему параграфу, для получения отметки по вертолетам, 50 часов подготовки на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, соответствующем вертолету и типу, если применимо, на получение квалификационной отметки по которому подается заявка, при условии, что данная подготовка проводилась под руководством уполномоченного инструктора.
- (3) За исключением тех случаев, когда Администратор утверждает меньшее количество часов, кандидату на получение удостоверения пилота коммерческой авиации с квалификационной отметкой по самолетам, вертолетам или самолетам с вертикальным взлетом, удовлетворительно завершившему курс подготовки пилотов коммерческой авиации, проводимой учебно-тренировочным центром, сертифицированным на основании раздела 142 настоящей главы, необходимо иметь следующее количество часов авиационного опыта для обеспечения соответствия требованиям настоящего параграфа:
- (i) 190 часов для получения квалификационной отметки по самолетам или самолетам с вертикальным взлетом; а также
 - (ii) 150 часов для получения квалификационной отметки по вертолетам.

§61.131 ИСКЛЮЧЕНИЯ ИЗ ТРЕБОВАНИЙ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ ПОЛЕТОВ В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК

- (a) При условии соблюдения ограничений пункта (b) настоящего параграфа, лицам, проживающим и проходящим летную подготовку в штате Аляска, разрешается не соблюдать требований настоящего подраздела по летной подготовке в темное время суток.

(b) Лицо, проживающее и проходящее летную подготовку в штате Аляска, но при этом не соответствующее требованию настоящего параграфа по прохождению летной подготовки в темное время суток:

- (1) Получает удостоверение пилота с отметкой об ограничении: «Полет в темное время суток запрещается»; а также
- (2) Обязано выполнить соответствующие требования настоящего подраздела по летной подготовке в темное время суток в течение 12 календарных месяцев после получения им удостоверения пилота. По окончании данного периода, пилоту запрещается пользоваться удостоверением до тех пор, пока он не выполнит надлежащие требования настоящего подраздела по прохождению летной подготовки в темное время суток. Ограничение: «Полет в темное время суток запрещается» может быть снято, если обладатель удостоверения-
 - (i) Пройдет соответствующую летную подготовку по выполнению полетов в темное время суток, требуемую настоящим подразделом; а также
 - (ii) Представит экзаменатору летную книжку или учебную ведомость с отметкой уполномоченного инструктора, подтверждающей, что он выполнил требования настоящего подраздела по наличию летной подготовки в темное время суток.

§61.133 ПРАВА И ОГРАНИЧЕНИЯ ПИЛОТОВ КОММЕРЧЕСКОЙ АВИАЦИИ

(a) *Права.*

- (1) *Общие положения.* Обладателю удостоверения пилота коммерческой авиации разрешается выступать в качестве командира экипажа воздушного судна:
 - (i) Перевозящего пассажиров или материальную собственность за компенсацию или по найму при условии, что данное лицо квалифицировано в соответствии с настоящим разделом и соответствующими разделами настоящей главы, применимыми к таким перевозкам;
 - (ii) За компенсацию или по найму при условии, что данное лицо квалифицировано в соответствии с настоящим разделом и соответствующими разделами настоящей главы, применимыми к таким полетам.

(2) *Пилоты коммерческой авиации с квалификационной отметкой по категории Л.А. легче воздуха.* Обладателю удостоверения пилота коммерческой авиации с квалификационной отметкой по Л.А, легче воздуха разрешается:

(i) *При наличии у него отметки по дирижаблям -*

- (А) Проводить наземную и летную подготовку на дирижаблях для получения удостоверения или квалификационной отметки;
- (В) Подписывать удостоверение пилота с квалификационной отметкой по дирижаблям;
- (С) Подписывать удостоверение пилота-курсанта или его летную книжку для получения права на самостоятельные полеты на дирижабле, а также
- (D) Выступать в качестве командира экипажа дирижабля при выполнении полетов по ППП или при наличии погодных условий ниже минимумов, необходимых для полетов по ПВП.

(ii) *При наличии у него отметки по аэростатам;*

- (А) Проводить наземную и летную подготовку на аэростатах для получения удостоверения или квалификационной отметки;
- (В) Подписывать удостоверение пилота с квалификационной отметкой по аэростатам; а также
- (С) Подписывать удостоверение пилота-курсанта или его летную книжку для получения права на самостоятельные полеты на аэростате.

(b) *Ограничения.*

(1) Если кандидат на получение удостоверения пилота коммерческой авиации с квалификационной отметкой по категории самолетов или самолетов с вертикальным взлетом не имеет квалификационной отметки по приборам воздушных судов той же категории и класса, ему выдается удостоверение пилота коммерческой авиации с отметкой об ограничении: “Запрещается перевозка пассажиров по найму на (самолетах) (самолетах с вертикальным взлетом) при перелетах из одного пункта в другой на расстояние более 50 морских миль (93 км) или в темной время суток”. Данное ограничение может быть аннулировано по выполнении данным пилотом требований ?61.55 настоящего раздела для получения квалификационной отметки по приборам на воздушном судне той же категории и того же класса, что и судно, указанное в удостоверении пилота коммерческой авиации данного лица.

- (2) Если кандидат на получение удостоверения пилота коммерческой авиации с квалификационной отметкой по аэростатам проходит практическую проверку на аэростате с бортовым воздухоподогревателем -
- (i) В его удостоверение пилота вносится отметка об ограничении прав, предоставляемых пилоту данным удостоверением, выполнением полетов лишь на аэростатах с бортовым воздухоподогревателем.
 - (ii) Ограничение, оговоренное в пункте (b)(2)(i) настоящего параграфа может быть аннулировано по приобретении обладателем данного удостоверения опыта выполнения полетов на газовом аэростате и получения им отметки в летной книжке за подписью уполномоченного инструктора, подтверждающей наличие у данного лица необходимого авиационного опыта и квалификации для удовлетворительного выполнения полетов на газовом аэростате.
- (3) Если кандидат на получение удостоверения пилота коммерческой авиации с квалификационной отметкой по аэростатам проходит практическую проверку на газовом аэростате -
- (i) В его удостоверение пилота вносится отметка об ограничении прав, предоставляемых пилоту данным удостоверением, выполнением полетов лишь на газовых аэростатах.
 - (ii) Ограничение, оговоренное в пункте (b)(2)(i) настоящего параграфа может быть аннулировано по приобретении обладателем данного удостоверения опыта выполнения полетов на аэростате с бортовым воздухоподогревателем и получения им отметки в летной книжке за подписью уполномоченного инструктора, подтверждающей наличие у данного лица необходимого авиационного опыта и квалификации для удовлетворительного выполнения полетов на аэростате с бортовым воздухоподогревателем.

§§61.135 - 61.141 [РЕЗЕРВ]

ПОДРАЗДЕЛ G

ЛИНЕЙНЫЕ ПИЛОТЫ АВИАКОМПАНИЙ

§61.151 ПРИМЕНЕНИЕ

Настоящий подраздел предписывает требования для получения удостоверений и квалификационных отметок линейных пилотов авиакомпании, условия, при которых такие удостоверения и квалификационные отметки являются необходимыми, а также общие правила выполнения полетов для обладателей таких удостоверений и квалификационных отметок.

§61.153 ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ПРАВА ОБЛАДАНИЯ УДОСТОВЕРЕНИЕМ: ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Для того, чтобы получить право обладания удостоверением линейного пилота авиакомпании, кандидат должен соответствовать следующим требованиям:

- (a) Быть в возрасте не моложе 23 лет;
- (b) Уметь читать, говорить, писать и понимать по-английски. Если податель заявки не соответствует любому из этих требований по медицинским причинам, Администратор может сделать в его удостоверении такие отметки об ограничениях при выполнении полетов, какие он сочтет необходимыми для обеспечения безопасной эксплуатации воздушного судна;
- (c) Иметь положительную моральную характеристику;
- (d) Соответствовать по меньшей мере одному из следующих требований:
 - (1) Обладать хотя бы удостоверением пилота коммерческой авиации с квалификационной отметкой по приборам;
 - (2) Соответствовать требованиям §61.73 настоящего раздела по наличию опыта работы военным пилотом, соответствующего квалификации пилота коммерческой авиации, и отметки по приборам, если данное лицо является аттестованным военным пилотом или бывшим аттестованным военным пилотом вооруженных сил США; либо

(3) Обладать либо иностранным свидетельством линейного пилота авиакомпании либо иностранным свидетельством пилота коммерческой авиации, а также квалификационной отметкой по приборам, если данное лицо имеет свидетельство пилота выданное государством - участником Конвенции по Международной Гражданской Авиации.

(e) Выполнить требования настоящего подраздела по наличию авиационного опыта, относящегося к запрашиваемой квалификационной отметке по категории и классу, до подачи заявки на прохождение практической проверки;

(f) Пройти необходимую проверку знаний по областям авиационных знаний, приведенным в ?61.155(с) настоящего раздела, применительно к запрашиваемой квалификационной отметке по категории и классу;

(g) Пройти необходимую практическую проверку по элементам полетов, перечисленным в ?61.157(e) настоящего раздела, применительно к запрашиваемой квалификационной отметке по категории и классу; а также

(h) Соблюдать положения параграфов настоящего раздела, касающихся запрашиваемой квалификационной отметки по категории и классу воздушного судна.

§61.155 АВИАЦИОННЫЕ ЗНАНИЯ

(a) *Общие положения.* Проверка знаний кандидата на получение удостоверения линейного пилота авиакомпании основывается на областях авиационных знаний, приведенных в пункте (с) настоящего параграфа, применительно к запрашиваемой кандидатом квалификационной отметке по категории и классу воздушных судов.

(b) *Квалификационная отметка по типу воздушного судна.* Кандидат, подающий заявку на получение дополнительной квалификационной отметки по типу воздушного судна в имеющемся у него удостоверении линейного пилота авиакомпании обязан указать квалификационные отметки по категории и классу, соответствующие запрашиваемой им отметки по типу.

(c) *Области авиационных знаний.*

- (1) Федеральные Авиационные Правила настоящей главы, применимые к правам и ограничениям линейных пилотов авиакомпаний и выполнению ими полетов;
- (2) Метеорология, включая знание признаков и воздействия фронтов, фронтальных характеристик; типов облаков, обледенения и характеристик верхних слоев атмосферы;
- (3) Общая система сбора, распространения, интерпретации и использования погодной информации и НОТАМов;
- (4) Интерпретация и использование синоптических схем, карт, прогнозов, регулярных метеосводок, сокращений, и символов;
- (5) Функции Национальной Метеорологической Службы применительно к выполнению полетов в Системе Национального Воздушного Пространства;
- (6) Распознавание и предупреждение попадания в условия сдвига и микропорывов ветра;
- (7) Основы аэронавигации в приборных метеорологических условиях в Системе Национального Воздушного Пространства;
- (8) Правила УВД и обязанности пилота в процессе полета по маршруту, полета в районе аэропорта, использования радиолокационных средств, а также правила вылета и захода на посадку по приборам;
- (9) Основные принципы загрузки воздушных судов, центровка, использование схем, таблиц, графиков, формул и расчетов центровки и балансировки и их влияние на летные характеристики воздушных судов;
- (10) Аэродинамика применительно к летным характеристикам воздушного судна и работа судна в стандартных и нестандартных полетных режимах;
- (11) Человеческий фактор;
- (12) Принятие аэронавигационных решений и оценка ситуации;
- (13) Управление экипажем, включая связь и координацию.

§61.157 УРОВЕНЬ ЛЕТНОЙ ПОДГОТОВКИ

(a) *Общие положения.*

- (1) Практическая проверка на получение удостоверения линейного пилота авиакомпании по следующим видам квалификационных отметок -
 - (i) Категория самолетов, класс одномоторных самолетов;
 - (ii) Категория самолетов, класс самолетов с несколькими двигателями;
 - (iii) Категория винтокрылых Л.А., класс вертолетов;
 - (iv) Категория самолетов с вертикальным взлетом; а также
 - (v) Квалификационная отметка по типу воздушного судна для воздушных судов категории и класса, перечисленных в пунктах (a)(1)(i) по (a)(1)(iv) настоящего параграфа.
- (2) Кандидат, подающий заявку на прохождение практической проверки линейного пилота авиакомпании должен соответствовать требованиям:
 - (i) Перечисленным в §61.153 настоящего раздела; а также
 - (ii) Настоящего подраздела по наличию авиационных знаний и авиационного опыта применительно к запрашиваемой квалификационной отметке по категории и классу.

(b) *Квалификационная отметка по типу.* За исключениями, предусмотренными пунктом (c) настоящего параграфа, кандидат на получение дополнительной квалификационной отметки по типу в удостоверение линейного пилота авиакомпании:

- (1) Должен пройти подготовку под руководством уполномоченного инструктора по элементам полетов, перечисленным в настоящем параграфе применительно к типу воздушного судна, на получение квалификационной отметки по которому подается заявка и задокументировать данную подготовку в летной книжке;
- (2) Должен получить отметку в летной книжке от уполномоченного инструктора, подтверждающую, что данный кандидат завершил подготовку по элементам полетов, перечисленным в пункте (e) настоящего параграфа, применительно к типу воздушного судна, на получение квалификационной отметки по которому подается заявка; а также
- (3) Должен пройти практическую проверку по ППП, за исключением тех случаев, когда это невозможно сделать в связи с тем, что условия сертификации данного воздушного судна по

типу, не позволяют производство полетов по ППП. В этом случае кандидат может получить квалификационную отметку по типу с ограничением “Только по ПВП”. Ограничение “Только по ПВП” может быть аннулировано для данного типа воздушных судов после прохождения данным лицом практической проверки по ППП.

(с) Кандидату на получение дополнительной квалификационной отметки по типу воздушного судна в уже имеющемся у него удостоверении линейного пилота авиакомпании или одновременно с получением удостоверения линейного пилота авиакомпании, являющемуся служащим эксплуатанта, сертифицированного на основании разделов 121 или 135 настоящей главы, не нужно соблюдать требований пункта (b) настоящего параграфа, если данный кандидат может предъявить документ, подтверждающий удовлетворительное прохождение им утвержденной программы данного эксплуатанта по подготовке командиров экипажа на том типе воздушного судна, по которому запрашивается квалификационная отметка.

(d) Все квалификационные отметки по типам воздушных судов, имевшиеся в удостоверении пилота кандидата, успешно прошедшего практическую проверку линейного пилота авиакомпании, вносятся в удостоверение линейного пилота авиакомпании с учетом прав и ограничений, предоставляемых удостоверением линейного пилота авиакомпании, при условии, что кандидат проходит практическую проверку на воздушном судне той же категории и класса, как и то, по которому(-ым) у него имеются отметка(-и) по типу. Однако, Если квалификационная отметка по типу для воздушного судна данной категории и класса на старом удостоверении пилота имела ограничение “Только по ПВП”, это ограничение переносится и в новое удостоверение.

(e) *Элементы полетов.*

(1) *Для получения квалификационной отметки по категории самолетов и классу одномоторных самолетов:*

- (i) Предполетная подготовка;
- (ii) Предполетные процедуры;
- (iii) Этап взлета и вылета;
- (iv) Маневрирование в полете;
- (v) Порядок работы по приборам;
- (vi) Посадки и заходы на посадку;
- (vii) Стандартные и нестандартные процедуры;
- (viii) Действия в аварийных ситуациях; а также
- (ix) Послеполетные процедуры.

(2) *Для получения квалификационной отметки по категории самолетов и классу самолетов с несколькими двигателями:*

- (i) Предполетная подготовка;
- (ii) Предполетные процедуры;
- (iii) Этап взлета и вылета;
- (iv) Маневрирование в полете;
- (v) Порядок работы по приборам;
- (vi) Посадки и заходы на посадку;
- (vii) Стандартные и нестандартные процедуры;
- (viii) Действия в аварийных ситуациях; а также
- (ix) Послеполетные процедуры.

(3) *Для получения квалификационной отметки по категории самолетов с вертикальным взлетом:*

- (i) Предполетная подготовка;
- (ii) Предполетные процедуры;
- (iii) Этап взлета и вылета;
- (iv) Маневрирование в полете;
- (v) Порядок работы по приборам;
- (vi) Посадки и заходы на посадку;
- (vii) Стандартные и нестандартные процедуры;
- (viii) Действия в аварийных ситуациях; а также
- (ix) Послеполетные процедуры.

(4) *Для получения квалификационной отметки по категории винтокрылых Л.А. и классу вертолетов:*

- (i) Предполетная подготовка;
- (ii) Предполетные процедуры;
- (iii) Этап взлета и вылета;
- (iv) Маневрирование в полете;
- (v) Порядок работы по приборам;
- (vi) Посадки и заходы на посадку;
- (vii) Стандартные и нестандартные процедуры;
- (viii) Действия в аварийных ситуациях; а также

(ix) Послеполетные процедуры.

(f) *Проверки уровня профессиональной подготовки и проверки подтверждения квалификации, проводимые на основании положений разделов 121 или 135.*

(1) Успешное прохождение проверки уровня профессиональной подготовки согласно ?121.441 настоящей главы, либо успешное прохождение как проверки подтверждения квалификации согласно ?135.293 настоящей главы, так и проверки уровня профессиональной подготовки командира экипажа согласно ?135.297 настоящей главы полностью удовлетворяют требования настоящего параграфа по наличию соответствующих квалификационных отметок по воздушным судам.

(2) Любая проверка или сочетание проверок, используемые для удовлетворения требований настоящего параграфа, должны включать все маневры и процедуры, необходимые для получения квалификационной отметки по типу. Все проверки должны проводиться и оцениваться назначенным экзаменатором или инспектором ФАА.

(g) *Использование утвержденного пилотажного тренажера или утвержденного тренировочного средства летной подготовки для получения квалификационной отметки по самолетам.* Если для прохождения любого этапа подготовки или обязательной практической проверки при получении удостоверения линейного пилота авиакомпании с квалификационными отметками по категории, классу и, если применимо, типу самолетов используется утвержденный пилотажный тренажер или утвержденное тренировочное средство летной подготовки, то кандидат на получение удостоверения, утвержденный пилотажный тренажер и утвержденное тренировочное средство летной подготовки должны соответствовать следующим требованиям:

(1) Утвержденный пилотажный тренажер и утвержденное тренировочное средство летной подготовки должны соответствовать типу самолета, если квалификационная отметка предполагает отметку по типу, или самолету, если кандидат запрашивает только отметку по классу самолетов.

(2) Утвержденный пилотажный тренажер и утвержденное тренировочное средство летной подготовки должны использоваться в рамках утвержденной программы подготовки учебно-тренировочного центра, сертифицированного на основании раздела 142 настоящей главы.

- (3) Кандидат должен пройти все этапы подготовки и проверки (за исключением предполетного осмотра) для получения квалификационной отметки по классу и, если применимо, типу самолетов без ограничений, а также -
- (i) Пилотажный тренажер должен быть утвержден как тренажер Уровня C или D; а также
 - (ii) Кандидат должен соответствовать требованиям ?61.159 настоящего раздела по наличию авиационного опыта, а также по меньшей мере одному из следующих требований -
- (A) Иметь квалификационную отметку по типу турбореактивного самолета того же класса, что и самолет по которому запрашивается квалификационная отметка, или иметь в прошлом назначение в вооруженных силах США на должность командира экипажа самолета того же класса, что и самолет по которому данный кандидат запрашивает отметку по типу, если речь идет о квалификационной отметке по типу турбореактивных самолетов;
 - (B) Иметь квалификационную отметку по типу турбовинтового самолета того же класса, что и самолет по которому запрашивается квалификационная отметка, или иметь в прошлом назначение в вооруженных силах США на должность командира экипажа самолета того же класса, что и самолет по которому данный кандидат запрашивает отметку по типу, если речь идет о квалификационной отметке по типу турбовинтовых самолетов;
 - (C) Иметь не менее 2.000 часов налета, из которых 500 часов должно приходиться на полеты на газотурбинных самолетах того же класса, что и самолет по которому запрашивается отметка по типу;
 - (D) Иметь не менее 500 часов налета на том же типе самолета, что и самолет по которому запрашивается отметка по типу; либо
 - (E) Иметь не менее 1.000 часов налета хотя бы на двух различных самолетах, требующих наличия квалификационной отметки по типу.
- (4) При условии соблюдения ограничений пункта (g)(5) настоящего параграфа кандидат, не соответствующий требованиям пункта (g)(3) настоящего параграфа может пройти все этапы подготовки и проверки (за исключением предполетного осмотра) для получения дополнительной квалификационной отметки, если -
- (i) Данный пилотажный тренажер утвержден как тренажер Уровня C или D; а также
 - (ii) Кандидат соответствует требованиям ?61.159 настоящего раздела по наличию авиационного опыта, а также по меньшей мере одному из следующих требований -
- (A) Имеет квалификационную отметку по типу винтового самолета, если он подает заявку на получение дополнительной отметки по типу турбореактивного самолета, или

- имеет квалификационную отметку по типу турбореактивного самолета, если он подает заявку на получение дополнительной отметки по типу винтового самолета;
- (B) С начала 12го месяца, предшествующего месяцу прохождения практической проверки на получение дополнительной отметки, он налетал -
- (1) не менее 100 часов на самолетах того же класса, что и самолет по которому запрашивается отметка по типу, требующих отметки по типу;
 - (2) не менее 25 часов на самолетах того же типа, что и самолет по которому запрашивается отметка по типу;
- (5) Кандидату, отвечающему требованиям только пункта (g)(4)(ii)(A) и (B) настоящего параграфа, дополнительная квалификационная отметка или удостоверение линейного пилота авиакомпании с дополнительной отметкой выдается с ограничением: “Настоящее удостоверение имеет ограничения для командира экипажа применительно к дополнительной квалификационной отметке”.
- (6) Кандидат, получивший удостоверение пилота с ограничением, оговоренным в пункте (g)(5) настоящего параграфа -
- (i) Не может выступать в качестве командира экипажа на самолете, по которому он получил дополнительную квалификационную отметку на основании положений настоящего параграфа, до тех пор, пока ограничение в его удостоверении не будет снято; а также
 - (ii) Для того, чтобы обеспечить снятие ограничения, он должен налетать 15 часов в качестве командира экипажа под наблюдением квалифицированного командира экипажа с действующим удостоверением, находясь в рабочем кресле командира экипажа на самолете того типа, к которому относится ограничение.
- (7) Кандидату, не соответствующему требованиям пункта (g)(3)(ii)(A) по (E) или пункта (g)(4)(ii)(A) и (B) настоящего параграфа, удостоверение линейного пилота авиакомпании или дополнительная квалификационная отметка в этом удостоверении могут быть выданы по выполнении им одного из следующих требований:
- (i) Прохождение утвержденного курса подготовки в учебно-тренировочном центре, сертифицированном на основании раздела 142 настоящей главы, включая всю подготовку и проверки, необходимые для получения такого удостоверения или такой отметки, с последующей подготовкой и проверкой выполнения следующих заданий, которые должны быть выполнены на самолете, соответственно, на земле или в полете:
 - (A) Предполетный осмотр;

- (B) Стандартный взлет;
- (C) Стандартный заход на посадку с использованием ILS;
- (D) Уход на второй круг; а также
- (E) Стандартная посадка.

(ii) Прохождение утвержденного курса подготовки в учебно-тренировочном центре, сертифицированном на основании раздела 142 настоящей главы, соответствующего требованиям пунктов (g)(8) и (g)(9) настоящего параграфа и включающего всю подготовку и все проверки, необходимые для получения такого удостоверения или такой отметки.

(8) Кандидату, отвечающему требованиям только пункта (g)(7) настоящего параграфа, дополнительная квалификационная отметка или удостоверение линейного пилота авиакомпании с дополнительной отметкой выдается с ограничением: “Настоящее удостоверение имеет ограничения для командира экипажа применительно к дополнительной квалификационной отметке”.

(9) Кандидат, получивший удостоверение пилота с ограничением, оговоренным в пункте (g)(8) настоящего параграфа -

- (i) Не может выступать в качестве командира экипажа на самолете, по которому он получил дополнительную квалификационную отметку на основании положений настоящего параграфа, до тех пор, пока ограничение в его удостоверении не будет аннулировано; а также
- (ii) Для того, чтобы обеспечить снятие ограничения, он должен налетать 25 часов в качестве командира экипажа под наблюдением квалифицированного командира экипажа с действующим удостоверением, находясь в рабочем кресле командира экипажа на самолете того типа, к которому относится ограничение.

(h) *Использование утвержденного пилотажного тренажера или утвержденного тренировочного средства летной подготовки для получения квалификационной отметки по вертолетам.* Если для прохождения любого этапа подготовки или обязательной практической проверки при получении удостоверения линейного пилота авиакомпании с квалификационными отметками по категории, классу и, если применимо, типу вертолетов используется утвержденный пилотажный тренажер или утвержденное тренировочное средство летной подготовки, то кандидат на получение удостоверения, утвержденный пилотажный тренажер и утвержденное тренировочное средство летной подготовки должны соответствовать следующим требованиям:

- (1) Утвержденный пилотажный тренажер и утвержденное тренировочное средство летной подготовки должны соответствовать типу вертолета, если квалификационная отметка предполагает отметку по типу, или вертолету, если кандидат запрашивает только отметку по классу вертолетов без отметки по типу.
- (2) Утвержденный пилотажный тренажер и утвержденное тренировочное средство летной подготовки должны использоваться в рамках утвержденной программы подготовки учебно-тренировочного центра, сертифицированного на основании раздела 142 настоящей главы.
- (3) Кандидат должен пройти все этапы подготовки и проверки (за исключением предполетного осмотра) для получения квалификационной отметки по классу и, если применимо, типу вертолетов без ограничений, а также -
 - (i) Пилотажный тренажер должен быть утвержден как тренажер Уровня C или D; а также
 - (ii) Кандидат должен соответствовать требованиям §61.161 настоящего раздела по наличию авиационного опыта, а также по меньшей мере одному из следующих требований -
 - (A) Иметь квалификационную отметку по типу вертолета с газотурбинным двигателем или иметь в прошлом назначение в вооруженных силах США на должность командира экипажа вертолета с газотурбинным двигателем, если речь идет о квалификационной отметке по типу вертолетов с газотурбинным двигателем;
 - (B) Иметь не менее 1.200 часов налета, из которых 500 часов должно приходиться на полеты на вертолетах с газотурбинными двигателями;
 - (C) Иметь не менее 500 часов налета на том же типе вертолета, что и вертолет по которому запрашивается отметка по типу; либо
 - (D) Иметь не менее 1.000 часов налета хотя бы на двух различных вертолетах, требующих наличия квалификационной отметки по типу.
- (4) При условии соблюдения ограничений пункта (h)(5) настоящего параграфа кандидат, не соответствующий требованиям пункта (h)(3) настоящего параграфа может пройти все этапы подготовки и проверки (за исключением предполетного осмотра) для получения дополнительной квалификационной отметки, если -
 - (i) Данный пилотажный тренажер утвержден как тренажер Уровня C или D; а также
 - (ii) Кандидат соответствует требованиям §61.161 настоящего раздела по наличию авиационного опыта, и с начала 12го месяца, предшествующего месяцу прохождения практической проверки на получение дополнительной отметки, он налетал -
 - (1) не менее 100 часов на полетного времени на вертолетах;

- (2) не менее 15 часов полетного времени на вертолетах того же типа, что и вертолет, по которому запрашивается отметка по типу;
- (5) Кандидату, отвечающему требованиям только пункта (h)(4)(ii)(A) и (B) настоящего параграфа, дополнительная квалификационная отметка или удостоверение линейного пилота авиакомпании с дополнительной отметкой выдается с ограничением: “Настоящее удостоверение имеет ограничения для командира экипажа применительно к дополнительной квалификационной отметке”.
- (6) Кандидат, получивший удостоверение пилота с ограничением, оговоренным в пункте (h)(5) настоящего параграфа -
- (i) Не может выступать в качестве командира экипажа на вертолете, по которому он получил дополнительную квалификационную отметку на основании положений настоящего параграфа, до тех пор, пока ограничение в его удостоверении не будет снято; а также
 - (ii) Для того, чтобы обеспечить снятие ограничения, он должен налетать 15 часов в качестве командира экипажа под наблюдением квалифицированного командира экипажа с действующим удостоверением, находясь в рабочем кресле командира экипажа на вертолете того типа, к которому относится ограничение.
- (7) Кандидату, не соответствующему требованиям пункта (h)(3)(ii)(A) по (D) или пункта (h)(4)(ii)(A) и (B) настоящего параграфа, удостоверение линейного пилота авиакомпании или дополнительная квалификационная отметка в этом удостоверении могут быть выданы по выполнении им одного из следующих требований:
- (i) Прохождение утвержденного курса подготовки в учебно-тренировочном центре, сертифицированном на основании раздела 142 настоящей главы, включая всю подготовку и проверки, необходимые для получения такого удостоверения или такой отметки, с последующей подготовкой и проверкой выполнения следующих заданий, которые должны быть выполнены на воздушном судне, соответственно, на земле или в полете:
 - (A) Предполетный осмотр;
 - (B) Стандартный взлет из режима зависания;
 - (C) Точный заход на посадку при ручном управлении; а также
 - (D) Заход на посадку по крутой траектории и посадка на вертодроме за пределами аэропорта; либо

- (ii) Прохождение утвержденного курса подготовки в учебно-тренировочном центре, включающего всю подготовку и все проверки, необходимые для получения такого удостоверения или такой отметки, а также соответствие требованиям пунктов (h)(8) и (h)(9) настоящего параграфа.
- (8) Кандидату, отвечающему требованиям только пункта (h)(7) настоящего параграфа, дополнительная квалификационная отметка или удостоверение линейного пилота авиакомпании с дополнительной отметкой выдается с ограничением: “Настоящее удостоверение имеет ограничения для командира экипажа применительно к дополнительной квалификационной отметке”.
- (9) Кандидат, получивший удостоверение пилота с ограничением, оговоренным в пункте (h)(8) настоящего параграфа -
- (i) Не может выступать в качестве командира экипажа воздушного судна, по которому он получил дополнительную квалификационную отметку на основании положений настоящего параграфа, до тех пор, пока ограничение в его удостоверении не будет аннулировано; а также
 - (ii) Для того, чтобы обеспечить снятие ограничения, он должен налетать 25 часов в качестве командира экипажа под наблюдением квалифицированного командира экипажа с действующим удостоверением, находясь в рабочем кресле командира экипажа на воздушном судне того типа, к которому относится ограничение.
- (i) *Использование утвержденного пилотажного тренажера или утвержденного тренировочного средства летной подготовки для получения квалификационной отметки по самолетам с вертикальным взлетом.* Если для прохождения любого этапа подготовки или обязательной практической проверки при получении удостоверения линейного пилота авиакомпании с квалификационными отметками по категории и, если применимо, типу самолетов с вертикальным взлетом используется утвержденный пилотажный тренажер или утвержденное тренировочное средство летной подготовки, то кандидат на получение удостоверения, утвержденный пилотажный тренажер и утвержденное тренировочное средство летной подготовки должны соответствовать следующим требованиям:
- (1) Утвержденный пилотажный тренажер и утвержденное тренировочное средство летной подготовки должны соответствовать типу самолета с вертикальным взлетом, если квалификационная отметка предполагает отметку по типу, или самолету с вертикальным

взлетом, если кандидат запрашивает только отметку по категории самолетов с вертикальным взлетом без соответствующей отметки по типу.

- (2) Утвержденный пилотажный тренажер и утвержденное тренировочное средство летной подготовки должны использоваться в рамках утвержденной программы подготовки учебно-тренировочного центра, сертифицированного на основании раздела 142 настоящей главы.
- (3) Кандидат должен пройти все этапы подготовки и проверки (за исключением предполетного осмотра) для получения квалификационной отметки по категории и, если применимо, типу самолетов с вертикальным взлетом без ограничений, а также -
 - (i) Пилотажный тренажер должен быть утвержден как тренажер Уровня C или D; а также
 - (ii) Кандидат должен соответствовать требованиям ?61.163 настоящего раздела по наличию авиационного опыта, а также по меньшей мере одному из следующих требований -
 - (A) Иметь квалификационную отметку по типу самолета с вертикальным взлетом и газотурбинным двигателем или иметь в прошлом назначение в вооруженных силах США на должность командира экипажа самолета с вертикальным взлетом и газотурбинным двигателем, если речь идет о квалификационной отметке по типу самолетов с вертикальным взлетом и газотурбинным двигателем;
 - (B) Иметь не менее 1.200 часов налета, из которых 500 часов должно приходиться на полеты на газотурбинных самолетах с вертикальным взлетом;
 - (C) Иметь не менее 500 часов налета на том же типе самолета с вертикальным взлетом, что и самолет с вертикальным взлетом, по которому запрашивается отметка по типу; либо
 - (D) Иметь не менее 1.000 часов налета хотя бы на двух различных самолетах с вертикальным взлетом, требующих наличия квалификационной отметки по типу.
- (4) При условии соблюдения ограничений пункта (i)(5) настоящего параграфа кандидат, не соответствующий требованиям пункта (i)(3) настоящего параграфа может пройти все этапы подготовки и проверки (за исключением предполетного осмотра) для получения дополнительной квалификационной отметки, если -
 - (i) Данный пилотажный тренажер утвержден как тренажер Уровня C или D; а также
 - (ii) Кандидат соответствует требованиям ?61.163 настоящего раздела по наличию авиационного опыта, а также с начала 12го месяца, предшествующего месяцу прохождения практической проверки на получение дополнительной отметки, он налетал -
 - (1) не менее 100 часов на самолетах с вертикальным взлетом; а также

- (2) не менее 15 часов на самолетах с вертикальным взлетом того же типа, что и самолет с вертикальным взлетом, по которому запрашивается отметка по типу;
- (5) Кандидату, отвечающему требованиям только пункта (i)(4)(ii)(A) и (B) настоящего параграфа, дополнительная квалификационная отметка или удостоверение линейного пилота авиакомпании выдается с ограничением: “Настоящее удостоверение имеет ограничения для командира экипажа применительно к дополнительной квалификационной отметке”.
- (6) Кандидат, получивший удостоверение пилота с ограничением, оговоренным в пункте (i)(5) настоящего параграфа -
- (i) Не может выступать в качестве командира экипажа на самолете с вертикальным взлетом, по которому он получил дополнительную квалификационную отметку на основании положений настоящего параграфа, до тех пор, пока ограничение в его удостоверении не будет снято; а также
 - (ii) Для того, чтобы обеспечить снятие ограничения, он должен налетать 15 часов в качестве командира экипажа под наблюдением квалифицированного командира экипажа с действующим удостоверением, находясь в рабочем кресле командира экипажа на самолете с вертикальным взлетом того типа, к которому относится ограничение.
- (7) Кандидату, не соответствующему требованиям пункта (i)(3)(ii)(A) по (D) или пункта (i)(4)(ii)(A) и (B) настоящего параграфа, удостоверение линейного пилота авиакомпании или дополнительная квалификационная отметка в этом удостоверении могут быть выданы по выполнении им одного из следующих требований:
- (i) Прохождение утвержденного курса подготовки в учебно-тренировочном центре, сертифицированном на основании раздела 142 настоящей главы, включая всю подготовку и проверки, необходимые для получения такого удостоверения или такой отметки, с последующей подготовкой и проверкой выполнения следующих заданий, которые должны быть выполнены на воздушном судне, соответственно, на земле или в полете:
 - (A) Предполетный осмотр;
 - (B) Стандартный взлет из режима зависания;
 - (C) Точный заход на посадку при ручном управлении; а также
 - (D) Заход на посадку по крутой траектории и посадка за пределами аэропорта; либо
 - (ii) Прохождение утвержденного курса подготовки в учебно-тренировочном центре, включающего всю подготовку и все проверки, необходимые для получения такого

удостоверения или такой отметки и соответствующего положениям пунктов (i)(8) и (i)(9) настоящего параграфа.

(8) Кандидату, отвечающему требованиям только пункта (i)(7) настоящего параграфа, дополнительная квалификационная отметка или удостоверение линейного пилота авиакомпании с дополнительной отметкой выдается с ограничением: “Настоящее удостоверение имеет ограничения для командира экипажа применительно к дополнительной квалификационной отметке”.

(9) Кандидат, получивший удостоверение пилота с ограничением, оговоренным в пункте (i)(8) настоящего параграфа -

(i) Не может выступать в качестве командира экипажа воздушного судна, по которому он получил дополнительную квалификационную отметку на основании положений настоящего параграфа, до тех пор, пока ограничение в его удостоверении не будет аннулировано; а также

(ii) Для того, чтобы обеспечить снятие ограничения, он должен налетать 25 часов в качестве командира экипажа под наблюдением квалифицированного командира экипажа с действующим удостоверением, находясь в рабочем кресле командира экипажа на самолете с вертикальным взлетом того типа, к которому относится ограничение.

(j) *Право давать разрешения на отступление от правил.* За исключением тех случаев, когда Администратор требует обязательного выполнения всех или некоторых заданий, экзаменатор, проводящий практическую поверку на получение удостоверение линейного пилота авиакомпании, имеет право опускать те экзаменационные задания, на которые Администратор выдает ему такое право.

§61.158 [РЕЗЕРВ]

§61.159 АВИАЦИОННЫЙ ОПЫТ: КВАЛИФИКАЦИОННАЯ ОТМЕТКА ПО САМОЛЕТАМ

(a) За исключениями, предусмотренными пунктами (b), (c) и (d) настоящего параграфа, кандидат на получение удостоверения линейного пилота авиакомпании с квалификационной отметкой по

категории и классу самолетов должен иметь не менее 1.500 часов налета в качестве пилота, включая по меньшей мере следующее:

- (1) 500 часов полетного времени при перелетах из одного пункта в другой;
- (2) 100 часов полетного времени в темное время суток;
- (3) 75 часов фактического времени полета по приборам или его имитации, при соблюдении следующих условий:
 - (i) За исключениями, предусмотренными пунктом (а)(3)(ii) настоящего параграфа, кандидату разрешается зачитывать в счет полетного времени по приборам не более 25 часов времени, полученного в работе на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки.
 - (ii) Если подготовка с помощью утвержденного пилотажного тренажера или утвержденного тренировочного средства летной подготовки проводилась в рамках учебного курса учебно-тренировочного центра, сертифицированного на основании раздела 142 настоящей главы, кандидату разрешается зачитывать в счет полетного времени по приборам, требуемого пунктом (а)(3) настоящего параграфа не более 50 часов времени, наработанного на тренажере или тренировочном средстве.
 - (iii) Подготовка на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки должна проходить на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, соответствующем самолету.
- (4) 250 часов полетного времени в качестве командира экипажа или второго пилота, выполняющего обязанности командира экипажа под наблюдением командира экипажа, или в любой комбинации первого и второго, включая по меньшей мере
 - (i) 100 часов полетного времени при перелетах из одного пункта в другой;
 - (ii) 25 часов полетного времени в темное время суток;
- (5) Не более 100 часов из общего количества налета авиационного опыта, требуемого пунктом (а) настоящего параграфа, может быть получено на соответствующем самолету утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки при условии, что данный летный опыт получен в рамках учебного курса учебно-тренировочного центра, сертифицированного на основании раздела 142 настоящей главы.

(b) Кандидату, выполнившему не менее 20 взлетов и посадок с полной остановкой в темное время суток, разрешается зачитывать по одной дополнительной комбинации взлета и посадки с полной остановкой в ночное время за один час полетного времени в темное время суток, требуемого пунктом (a)(2) настоящего параграфа. Однако, разрешается зачитывать таким образом не более 25 часов полетного времени в темное время суток.

(c) Пилоту коммерческой авиации разрешается зачитывать следующее полетное время в качестве второго пилота или бортинженера в счет необходимых 1.500 часов общего налета, требуемого пунктом (a) настоящего параграфа:

(1) Общий налет в качестве второго пилота при условии, что данные полеты выполнялись на самолетах -

- (i) Для которых предписывается наличие не менее двух пилотов утвержденным Руководством по Летной Эксплуатации, сертификатом по типу или правилами выполнения полета;
- (ii) В рамках полетов на основании разделов 121 или 135 настоящей главы, для которых предписывается наличие не менее двух пилотов;
- (iii) Для которых предписывается наличие не менее двух пилотов правилами выполнения полетов настоящей главы;

(2) Налет в качестве бортинженера при условии, что -

- (i) Данные полеты выполнялись на самолетах, для которых наличие бортинженера предписывается Руководством по Летной Эксплуатации данного самолета или его сертификатом по типу;
- (ii) Данное полетное время получено в рамках полетов на основании разделов 121 или 135 настоящей главы, для которых предписывается наличие бортинженера;
- (iii) Данное полетное время получено в процессе прохождения данным лицом программы по подготовке пилотов, утвержденной в соответствии с положениями Раздела 121 настоящей главы; а также
- (iv) Кандидату разрешается зачитывать таким образом не более одного часа из каждых 3 часов налета в качестве бортинженера, а также всего не более суммарных 500 часов, которые он налетал таким образом.

(d) Кандидату на получение удостоверения линейного пилота авиакомпании удостоверение может быть выдано с отметкой: «Обладатель не соответствует требованиям ИКАО по наличию

авиационного опыта в качестве командира экипажа», согласно предписаниям Статьи 39 «Конвенции по Международной Гражданской Авиации», если данный кандидат:

- (1) Зачитывает полетное время в качестве второго пилота или бортинженера, оговоренное в пункте (с) настоящего параграфа, в счет обязательных 1.500 часов общего налета, требуемого пунктом (а) настоящего параграфа;
 - (2) Не имеет 1.200 часов минимального налета в качестве пилота, включая не более 50% налета в качестве второго пилота и не включая налета в качестве бортинженера; а также
 - (3) По остальным показателям соответствует требованиям пункта (а) настоящего параграфа.
- (е) По предоставлении кандидатом, оговоренным в пункте (d) настоящего параграфа, убедительного свидетельства того, что он налетал требуемые 1.200 часов в качестве пилота, включая не более 50 процентов его налета в качестве второго пилота и не включая его налета в качестве бортинженера, ему предоставляется право получения нового удостоверения линейного пилота авиакомпании без отметки, предписываемой настоящим параграфом.

§61.161 АВИАЦИОННЫЙ ОПЫТ: КВАЛИФИКАЦИОННАЯ ОТМЕТКА ПО КАТЕГОРИИ ВИНТОКРЫЛЫХ ЛА. И КЛАССУ ВЕРТОЛЕТОВ

(а) Кандидат на получение удостоверения линейного пилота авиакомпании с квалификационной отметкой по категории винтокрылых ЛА и классу вертолетов должен иметь налет не менее 1 200 часов в качестве пилота, включая по меньшей мере -

- (1) 500 часов полетного времени в перелетах из одного пункта в другой;
- (2) 100 часов полетного времени в темное время суток, 15 часов из которых - на вертолетах;
- (3) 200 часов полетного времени на вертолетах, включая не менее 75 часов в качестве командира экипажа или второго пилота, исполняющего обязанности и функции командира экипажа под наблюдением командира экипажа, или любое сочетание вышеуказанного; а также
- (4) 75 часов полетного времени по приборам в фактических или имитированных приборных метеорологических условиях, из которых не менее 50 часов были проведены в полете,

причем не менее 25 часов - на вертолетах в качестве командира экипажа или второго пилота, исполняющего обязанности командира экипажа под наблюдением командира экипажа, или в любом сочетании вышеуказанного.

(b) Разрешается зачитывать в счет общего количества налета по приборам, требуемого пунктом (а)(4) настоящего параграфа, летную подготовку на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки при соблюдении следующих условий:

- (1) Подготовка на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки должна проходить на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, соответствующем винтокрылому Л. А..
- (2) За исключениями, предусмотренными пунктом (b)(3) настоящего параграфа, кандидату разрешается зачитывать в счет полетного времени по приборам не более 25 часов времени имитированного полета по приборам, полученного в работе на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки.
- (3) Если подготовка с помощью утвержденного пилотажного тренажера или утвержденного тренировочного средства летной подготовки проводилась в рамках учебного курса учебно-тренировочного центра, сертифицированного на основании раздела 142 настоящей главы, кандидату разрешается зачитывать в счет полетного времени по приборам, требуемого пунктом (а)(4) настоящего параграфа не более 50 часов времени, наработанного на тренажере или тренировочном средстве.

§61.163 АВИАЦИОННЫЕ НАВЫКИ: КВАЛИФИКАЦИОННАЯ ОТМЕТКА ПО КАТЕГОРИИ САМОЛЕТОВ С ВЕРТИКАЛЬНЫМ ВЗЛЕТОМ

(a) Кандидат на получение удостоверения линейного пилота авиакомпании с квалификационной отметкой по категории самолетов с вертикальным взлетом должен иметь налет не менее 1.500 часов в качестве пилота, включая по меньшей мере -

- (1) 500 часов полетного времени в перелетах из одного пункта в другой;
- (2) 100 часов полетного времени в темное время суток;

- (3) 250 часов полетного времени на самолетах с вертикальным взлетом в качестве командира экипажа или второго пилота, исполняющего обязанности и функции командира экипажа под наблюдением командира экипажа, или любое сочетание вышеуказанного, включая по меньшей мере:
- (i) 100 часов полетного времени в перелетах из одного пункта в другой;
 - (ii) 25 часов полетного времени в темное время суток.
- (4) 75 часов полетного времени по приборам в фактических или имитированных приборных метеорологических условиях при соблюдении следующего:
- (i) За исключениями, предусмотренными пунктом (а)(4)(ii) настоящего параграфа, кандидату разрешается зачитывать в счет полетного времени по приборам не более 25 часов времени имитированного полета по приборам, полученного в работе на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки.
 - (ii) Если подготовка с помощью утвержденного пилотажного тренажера или утвержденного тренировочного средства летной подготовки проводилась в рамках учебного курса учебно-тренировочного центра, сертифицированного на основании раздела 142 настоящей главы, кандидату разрешается зачитывать в счет полетного времени по приборам, требуемого пунктом (а)(4) настоящего параграфа не более 50 часов времени, наработанного на данном тренажере или тренировочном средстве.
 - (iii) Подготовка на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки должна проходить на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, соответствующем самолету с вертикальным взлетом.

(b) Разрешается зачитывать в счет общего количества авиационного опыта, требуемого пунктом (а) настоящего параграфа, не более 100 часов работы на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, соответствующем самолету с вертикальным взлетом, при условии, что данное количество часов было наработано в процессе занятий по программе учебного курса учебно-тренировочного центра, сертифицированного на основании раздела 142 настоящей главы.

§61.165 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ОТМЕТКИ ПО КАТЕГОРИЯМ И КЛАССАМ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

(а) *Квалификационная отметка по категории винтокрылых Л.А. и классу вертолетов.* Пилот, подающий заявку на получение удостоверения линейного пилота авиакомпании с квалификационной отметкой по категории винтокрылых Л.А. и классу вертолетов, и имеющий при этом удостоверение линейного пилота авиакомпании с квалификационной отметкой по другой категории воздушных судов, должен:

- (1) Выполнить требования §61.153 настоящего раздела;
- (2) Пройти проверку знаний по областям авиационных знаний, перечисленным в §61.155(с) настоящего раздела;
- (3) Выполнить требования §61.157(b), если применимо;
- (4) Выполнить соответствующие требования по наличию авиационного опыта §61.161 настоящего раздела; а также
- (5) Пройти практическую проверку по элементам полетов, перечисленным в §61.157(е)(4).

(б) *Квалификационная отметка по категории самолетов и классу одномоторных самолетов.* Пилот, подающий заявку на получение удостоверения линейного пилота авиакомпании с квалификационной отметкой по категории самолетов и классу одномоторных самолетов, и имеющий при этом удостоверение линейного пилота авиакомпании с квалификационной отметкой по другой категории или классу воздушных судов, должен:

- (1) Выполнить требования §61.153 настоящего раздела;
- (2) Пройти проверку знаний по областям авиационных знаний, перечисленным в §61.155(с) настоящего раздела;
- (3) Выполнить требования §61.157(b), если применимо;
- (4) Выполнить соответствующие требования по наличию авиационного опыта §61.159 настоящего раздела; а также
- (5) Пройти практическую проверку по элементам полетов, перечисленным в §61.157(е)(1).

(с) *Квалификационная отметка по категории самолетов и классу самолетов с несколькими двигателями.* Пилот, подающий заявку на получение удостоверения линейного пилота авиакомпании с квалификационной отметкой по категории самолетов и классу самолетов с несколькими двигателями, и имеющий при этом удостоверение линейного пилота авиакомпании с квалификационной отметкой по другой категории или классу воздушных судов, должен:

- (1) Выполнить требования §61.153 настоящего раздела;
- (2) Пройти проверку знаний по областям авиационных знаний, перечисленным в §61.155(с) настоящего раздела;
- (3) Выполнить требования §61.157(b), если применимо;
- (4) Выполнить соответствующие требования по наличию авиационного опыта §61.159 настоящего раздела; а также
- (5) Пройти практическую проверку по элементам полетов, перечисленным в §61.157(е)(2).

(d) *Квалификационная отметка по категории самолетов с вертикальным взлетом.* Пилот, подающий заявку на получение удостоверения линейного пилота авиакомпании с квалификационной отметкой по категории самолетов с вертикальным взлетом, и имеющий при этом удостоверение линейного пилота авиакомпании с квалификационной отметкой по другой категории воздушных судов, должен:

- (1) Выполнить требования §61.153 настоящего раздела;
- (2) Пройти проверку знаний по областям авиационных знаний, перечисленным в §61.155(с) настоящего раздела;
- (3) Выполнить требования §61.157(b), если применимо;
- (4) Выполнить соответствующие требования по наличию авиационного опыта §61.163 настоящего раздела; а также
- (5) Пройти практическую проверку по элементам полетов, перечисленным в §61.157(е)(3).

¶61.167 ПРАВА

(a) Лицо, обладающее удостоверением линейного пилота авиакомпании располагает теми же правами, которые предоставляются пилотам коммерческой авиации с квалификационной отметкой по приборам.

(b) Обладатель удостоверения линейного пилота авиакомпании имеет право обучать -

(1) Других пилотов особенностям данного типа перевозок на воздушном судне той категории и того класса и типа, если применимо, по которому данный линейный пилот авиакомпании имеет квалификационную отметку, а также подписывать летную книжку пилота или иные документы, подтверждающие прохождение подготовки лицами, которые были им обучены;

(2) На утвержденных пилотажных тренажерах или утвержденных тренировочных средствах летной подготовки, соответствующих воздушным судам, оговоренным в пункте (b)(1) настоящего параграфа, а также подписывать летную книжку пилота или иные документы, подтверждающие прохождение подготовки лицами, которые были им обучены.

(3) Только в соответствии с положениями настоящего параграфа, за исключением тех случаев, когда оговоренный линейный пилот авиакомпании обладает также удостоверением пилота-инструктора, при наличии которого данный пилот пользуется теми правами, из перечисленных в подразделе Н раздела 61, которые предоставляются ему соответствующей квалификационной отметкой; а также

(4) Только на воздушном судне со спаренной системой управления в рабочем состоянии, при обучении согласно положениям настоящего параграфа.

(c) За исключением инструктажа до выполнения задания и разбора после полета, линейный пилот авиакомпании не имеет права проводить подготовку на воздушном судне, утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки соответственно положениям настоящего параграфа-

(1) Более 8 часов в сутки; либо

(2) Более 36 часов в течение 7 последовательных дней.

(d) Линейному пилоту авиакомпании запрещается проводить подготовку по полетам по 2й и 3й категориям, если данный пилот не был подготовлен и не прошел успешно проверку по выполнению полетов по 2й и 3й категориям.

??61.169 - 61.171 [РЕЗЕРВ]

ПОДРАЗДЕЛ G - ПИЛОТЫ-ИНСТРУКТОРЫ

§61.181 ПРИМЕНЕНИЕ

Настоящий подраздел предписывает требования для получения удостоверений и квалификационных отметок пилотов-инструкторов, условия, при которых такие удостоверения и квалификационные отметки являются необходимыми, а также ограничения для обладателей таких удостоверений и квалификационных отметок.

§61.183 ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ПРАВА ОБЛАДАНИЯ УДОСТОВЕРЕНИЕМ

Для того, чтобы получить право обладания удостоверением или квалификационной отметкой пилота-инструктора, кандидат должен соответствовать следующим требованиям:

- (a) Быть в возрасте не моложе 23 лет;
- (b) Уметь читать, говорить, писать и понимать по-английски. Если податель заявки не соответствует любому из этих требований по медицинским причинам, Администратор может сделать в его удостоверении такие отметки об ограничениях при выполнении полетов, какие он сочтет необходимыми для обеспечения безопасной эксплуатации воздушного судна;
- (c) Обладать либо удостоверением пилота коммерческой авиации, либо удостоверением линейного пилота авиакомпании с:
 - (1) Квалификационной отметкой по категории и классу воздушных судов, соответственно запрашиваемой квалификационной отметке пилота-инструктора; а также
 - (2) Квалификационной отметкой по приборам при условии обладания удостоверением пилота коммерческой авиации, соответствующем запрашиваемой квалификационной отметке пилота-инструктора, если пилот подает заявку на -
 - (i) Удостоверение пилота-инструктора с квалификационной отметкой по категории самолетов и классу одномоторных самолетов;
 - (ii) Удостоверение пилота-инструктора с квалификационной отметкой по категории самолетов и классу самолетов с несколькими двигателями;

- (iii) Удостоверение пилота-инструктора с квалификационной отметкой по категории самолетов с вертикальным взлетом;
 - (iv) Удостоверение пилота-инструктора с квалификационной отметкой по приборам.
- (d) Получить отметку в летной книжке пилота от уполномоченного инструктора по основам преподавания, перечисленным в ?61.185 настоящего раздела, применительно к соответствующей проверке знаний.
- (e) Пройти проверку знаний по темам, перечисленным в ?61.185(a) настоящего раздела, за исключением тех случаев когда кандидат:
- (1) Имеет удостоверение пилота-инструктора или инструктора наземной подготовки, выданное на основании настоящего раздела;
 - (2) Имеет действующее преподавательское свидетельство, выданное властями штата, графства, города или муниципалитета, предоставляющее данному лицу право преподавания на уровне 7 класса средней школы и выше; либо
 - (3) В настоящее время является штатным преподавателем аккредитованного колледжа или университета.
- (f) Пройти проверку знаний по областям авиационных знаний, приведенным в ?61.185(a)(2) и (a)(3) настоящего раздела, применительно к запрашиваемой квалификационной отметке пилота-инструктора;
- (g) Получить отметку в летной книжке пилота от уполномоченного инструктора по элементам полетов, перечисленным в ?61.187(b) настоящего раздела, применительно к запрашиваемой квалификационной отметке пилота-инструктора;
- (h) Пройти необходимую практическую проверку, соответствующую к запрашиваемой квалификационной отметке пилота-инструктора на:
- (1) Воздушном судне, соответствующем категории и классу воздушного судна в запрашиваемой квалификационной отметке; либо
 - (2) Утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, соответствующем категории и классу воздушного судна в запрашиваемой

квалификационной отметке, и используемом в рамках учебного курса учебно-тренировочного центра, сертифицированного на основании раздела 142 настоящей главы.

(i) Для получения удостоверения пилота-инструктора с квалификационной отметкой по самолетам или планерам кандидат должен выполнить следующее:

(1) Получить отметку в летной книжке пилота за подписью уполномоченного инструктора, подтверждающую, что данный кандидат обладает адекватными знаниями и навыками преподавания распознавания признаков сваливания, маневров вхождения в штопор, пребывания в штопоре и выхода из штопора, причем такая отметка должна быть выдана инструктором, проводившим с данным кандидатом летную подготовку по данным маневрам, соответственно, на самолете или планере, сертифицированном для выполнения таких маневров; а также

(2) Продемонстрировать уровень профессиональной подготовки в преподавании распознавания признаков сваливания, а также маневров вхождения в штопор, пребывания в штопоре и выхода из штопора. Однако, если кандидат представляет отметку в летной книжке, оговоренную в пункте (i)(1) настоящего параграфа, экзаменатор может посчитать данную отметку достаточным подтверждением уровня профессиональной подготовки в преподавании распознавания признаков сваливания и маневров вхождения в штопор, пребывания в штопоре и выхода из штопора для разрешения данному пилоту не проходить практической проверки при условии, что данная проверка не является переэкзаменовкой после провала на предыдущей проверке по причинам недостатка у кандидата знаний или навыков по преподаванию распознавания признаков сваливания и маневров вхождения в штопор, пребывания в штопоре и выхода из штопора. Если проверка является переэкзаменовкой по причинам недостатка у кандидата знаний или навыков по преподаванию распознавания признаков сваливания и маневров вхождения в штопор, пребывания в штопоре и выхода из штопора, экзаменатор обязан проверить данное лицо по практике преподавания всех выше перечисленных маневров на самолете или планере, сертифицированном для выполнения маневров штопора;

(j) Налетать и задокументировать не менее 15 часов полетного времени в качестве командира экипажа на воздушном судне соответствующем по категории и классу запрашиваемой квалификационной отметке пилота-инструктора; а также

(k) Соблюдать положения параграфов настоящего раздела, касающихся запрашиваемой квалификационной отметки пилота-инструктора.

§61.125 АВИАЦИОННЫЕ ЗНАНИЯ

(a) Кандидат на получение удостоверения пилота-инструктора обязан получить и задокументировать в летной книжке наземную подготовку под руководством уполномоченного инструктора по следующим темам:

- (1) За исключениями, предусмотренными пунктом (b) настоящего параграфа, Основы преподавания , включая:
 - (i) Учебный процесс;
 - (ii) Основы эффективного преподавания;
 - (iii) Оценка студентов и проверки;
 - (iv) Разработка курсового материала;
 - (v) Планирование занятия;
 - (vi) Методика преподавания в классе;
- (2) Области авиационных знаний, необходимых для получения удостоверения пилота-любителя с ограниченными полномочиями, пилота-любителя и пилота коммерческой авиации применительно к категории воздушных судов, соответствующей запрашиваемым полномочиям пилота-инструктора;
- (3) Области авиационных знаний, необходимых для получения квалификационной отметки по приборам применительно к категории воздушных судов, соответствующей запрашиваемым полномочиям пилота-инструктора.

(b) Следующим кандидатам не обязательно соблюдать положения пункта (a) настоящего параграфа:

- (1) Обладателям удостоверения пилота-инструктора или инструктора наземной подготовки, выданного на основании настоящего раздела;
- (2) Обладателям действующего преподавательского свидетельства, выданного властями штата, графства, города или муниципалитета, предоставляющего данному лицу право преподавания на уровне 7 класса средней школы и выше; либо

- (3) Лицам, являющимся штатными преподавателями аккредитованного колледжа или университета.

§61.187 УРОВЕНЬ ЛЕТНОЙ ПОДГОТОВКИ

(a) *Общие положения.* Кандидат на получение удостоверения пилота-инструктора должен пройти и задокументировать в своей летной книжке летную и наземную подготовку под руководством уполномоченного инструктора по элементам полетов, перечисленным в настоящем параграфе, применительно к запрашиваемой квалификационной отметке пилота-инструктора. Сверх того, в его летной книжке должна содержаться отметка уполномоченного инструктора о том, что данный инструктор считает уровень квалификации данного кандидата достаточным для прохождения практической проверки по следующим элементам полетов:

(b) *Элементы полетов.*

- (1) *Для получения квалификационной отметки по категории самолетов и классу одномоторных самолетов:*
- (i) Основы преподавания;
 - (ii) Технические предметы;
 - (iii) Предполетная подготовка;
 - (iv) Предполетное занятие по маневру, который предстоит выполнить в полете;
 - (v) Предполетные процедуры;
 - (vi) Выполнение полетов в районе аэропорта или базы гидросамолетов;
 - (vii) Взлеты, посадки и уходы на второй круг;
 - (viii) Основы полета;
 - (ix) Маневрирование в полете;
 - (x) Маневрирование по наземным ориентирам;
 - (xi) Полеты на минимальной воздушной скорости, сваливание и штопор;
 - (xii) Основы маневрирования по приборам;
 - (xiii) Действия в аварийных ситуациях;
 - (xiv) Послеполетные процедуры.

(2) *Для получения квалификационной отметки по категории самолетов и классу самолетов с несколькими двигателями:*

- (i) Основы преподавания;
- (ii) Технические предметы;
- (iii) Предполетная подготовка;
- (iv) Предполетное занятие по маневру, который предстоит выполнить в полете;
- (v) Предполетные процедуры;
- (vi) Выполнение полетов в районе аэропорта или базы гидросамолетов;
- (vii) Взлеты, посадки и уходы на второй круг;
- (viii) Основы полета;
- (ix) Маневрирование в полете;
- (x) Маневрирование по наземным ориентирам;
- (xi) Полеты на минимальной воздушной скорости и сваливание;
- (xii) Основы маневрирования по приборам;
- (xiii) Действия в аварийных ситуациях;
- (xiv) Выполнение полетов на самолетах с несколькими двигателями; а также
- (xv) Послеполетные процедуры.

(3) *Для получения квалификационной отметки по категории винтокрылых Л.А. и классу вертолетов:*

- (i) Основы преподавания;
- (ii) Технические предметы;
- (iii) Предполетная подготовка;
- (iv) Предполетное занятие по маневру, который предстоит выполнить в полете;
- (v) Предполетные процедуры;
- (vi) Выполнение полетов в районе аэропорта или вертодрома;
- (vii) Маневрирование в режиме зависания;
- (viii) Взлеты, посадки и уходы на второй круг;
- (ix) Основы полета;
- (x) Маневрирование в полете;
- (xi) Действия в аварийных ситуациях;
- (xii) Особые полеты; а также
- (xiii) Послеполетные процедуры.

(4) *Для получения квалификационной отметки по категории винтокрылых Л.А. и классу автожиров:*

- (i) Основы преподавания;
- (ii) Технические предметы;
- (iii) Предполетная подготовка;
- (iv) Предполетное занятие по маневру, который предстоит выполнить в полете;
- (v) Предполетные процедуры;
- (vi) Выполнение полетов в районе аэропорта;
- (vii) Взлеты, посадки и уходы на второй круг;
- (viii) Основы полета;
- (ix) Маневрирование в полете;
- (x) Полеты на малых воздушных скоростях;
- (xi) Маневрирование по наземным ориентирам;
- (xii) Действия в аварийных ситуациях; а также
- (xiii) Послеполетные процедуры.

(5) *Для получения квалификационной отметки по категории самолетов с вертикальным взлетом:*

- (i) Основы преподавания;
- (ii) Технические предметы;
- (iii) Предполетная подготовка;
- (iv) Предполетное занятие по маневру, который предстоит выполнить в полете;
- (v) Предполетные процедуры;
- (vi) Выполнение полетов в районе аэропорта или вертодрома;
- (vii) Маневрирование в режиме зависания;
- (viii) Взлеты, посадки и уходы на второй круг;
- (ix) Основы полета;
- (x) Маневрирование в полете;
- (xi) Маневрирование по наземным ориентирам;
- (xii) Полеты на минимальной воздушной скорости и сваливание;
- (xiii) Основы маневрирования по приборам;
- (xiv) Действия в аварийных ситуациях;
- (xv) Особые полеты; а также
- (xvi) Послеполетные процедуры.

(6) *Для получения квалификационной отметки по категории планеров:*

- (i) Основы преподавания;
- (ii) Технические предметы;
- (iii) Предполетная подготовка;
- (iv) Предполетное занятие по маневру, который предстоит выполнить в полете;
- (v) Предполетные процедуры;
- (vi) Выполнение полетов в районе аэропорта или базы планеров;
- (vii) Запуски, посадки и уходы на второй круг;
- (viii) Основы полета;
- (ix) Скорости полета;
- (x) Техника парения;
- (xi) Маневрирование в полете;
- (xii) Полеты на минимальной воздушной скорости, сваливание и штопор;
- (xiii) Действия в аварийных ситуациях; а также
- (xiv) Послеполетные процедуры.

(7) *Для получения квалификационной отметки по приборам с соответствующей отметкой по категории и классу:*

- (i) Основы преподавания;
- (ii) Технические предметы;
- (iii) Предполетная подготовка;
- (iv) Предполетное занятие по маневру, который предстоит выполнить в полете;
- (v) Процедуры и разрешения службы УВД;
- (vi) Полет по приборам;
- (vii) Аэронавигационные средства;
- (viii) Порядок захода на посадку по приборам;
- (ix) Действия в аварийных ситуациях; а также
- (x) Послеполетные процедуры.

(с) Летная подготовка, необходимая согласно требованиям настоящего параграфа, может быть получена:

- (1) На воздушном судне, соответствующем по категории и классу запрашиваемой квалификационной отметке; или
- (2) На утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, соответствующем воздушному судну той категории и класса, к которым

относится запрашивается квалификационная отметка, используемому в рамках учебного курса учебно-тренировочного центра, сертифицированного на основании раздела 142 настоящей главы.

§61.189 УЧЕТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ ПИЛОТА-ИНСТРУКТОРА

- (a) Пилот-инструктор обязан подписать летную книжку каждого лица, летную или наземную подготовку которого он проводил.
- (b) Пилот-инструктор обязан вести в своей летной книжке пилота-инструктора, или в другом отдельном документе, учетные записи, содержащие следующее:
 - (1) Ф.и.о. каждого лица, в летную книжку или удостоверение пилота-курсанта которого он внес отметку о праве выполнения самостоятельных полетов, а также дату внесения такой отметки; а также
 - (2) Ф.и.о. каждого лица, которому он подписал свидетельство о прохождении проверки знаний или практической проверки, с указанием типа проверки, даты и результатов.
- (c) Записи, обязательные согласно настоящему параграфу, должны храниться пилотом-инструктором не менее трех лет.

§61.191 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ ПИЛОТА-ИНСТРУКТОРА

- (a) Обладатель удостоверения пилота-инструктора, подающий заявку на получение дополнительной квалификационной отметки в таком удостоверении, обязан соответствовать требованиям, перечисленным в §61.183 настоящего раздела, применительно к запрашиваемой квалификационной отметке пилота-инструктора.
- (b) Обладателю удостоверения пилота-инструктора, подающему заявку на получение дополнительной квалификационной отметки в таком удостоверении, не требуется проходить проверку знаний по областям авиационных знаний, перечисленным в §61.185(a) настоящего раздела.

§61.193 ПОЛНОМОЧИЯ ПИЛОТА-ИНСТРУКТОРА

Обладатель удостоверения пилота-инструктора имеет право (с учетом ограничений, содержащихся в его удостоверении и квалификационных отметках пилота-инструктора, а также в его удостоверении и квалификационных отметках пилота) проводить подготовку и делать отметки, необходимые для:

- (a) Удостоверения пилота-курсанта;
- (b) Удостоверения пилота;
- (c) Удостоверения пилота-инструктора;
- (d) Удостоверения инструктора наземной подготовки;
- (e) Квалификационной отметки по воздушным судам;
- (f) Квалификационной отметки по приборам;
- (g) Летной проверки, права на выполнение полетов, или требований настоящего раздела по непрерывности авиационного опыта;
- (h) Практической проверки; а также
- (i) Проверки знаний.

§61.195 ОГРАНИЧЕНИЯ ПОЛНОМОЧИЙ ПИЛОТА-ИНСТРУКТОРА

К обладателю удостоверения пилота-инструктора применяются следующие ограничения:

- (a) *Продолжительность подготовки в часах.* Пилоту-инструктору запрещается проводить летную подготовку в течение более восьми часов в сутки.
- (b) *Квалификационные отметки по воздушным судам.* Пилоту-инструктору запрещается проводить летную подготовку на воздушном судне, для которого данный пилот-инструктор не имеет:
 - (1) Удостоверения пилота и пилота-инструктора с соответствующей квалификационной отметкой по категории и классу, а также
 - (2) Где требуется, типу воздушного судна.
- (c) *Квалификационная отметка по приборам.* Пилот-инструктор, проводящий летную подготовку по приборам для получения квалификационной отметки по приборам или отметки по типу воздушного судна, не ограниченной ПВП, должен иметь в своем удостоверении пилота и в

удостоверении пилота-инструктора квалификационную отметку по приборам, соответствующую категории и классу воздушного судна, на котором проводится летная подготовка.

(d) *Ограничения на подписи и отметки в документах.* Пилоту-инструктору не разрешается делать отметку в:

- (1) Удостоверении или летной книжке пилота-курсанта о предоставлении ему/ей права выполнения самостоятельного полета, если данный пилот-инструктор -
 - (i) Не провел летную подготовку данного пилота-курсанта, обязательную, согласно настоящему разделу, для внесения такой отметки; а также
 - (ii) Не считает данного курсанта подготовленным к безопасному выполнению полета на соответствующем воздушном судне при известных обстоятельствах и с учетом всех ограничений, перечисленных в летной книжке данного курсанта, которые по мнению инструктора необходимы для безопасности полета.
- (2) Удостоверении и летной книжке пилота-курсанта о предоставлении ему/ей права выполнения самостоятельного перелета из одного пункта в другой, если данный пилот-инструктор не произвел проверку данного пилота-курсанта по подготовке к полету, предполетному планированию, оборудованию и предполагаемому порядку действий и не считает их соответствующими потребностям предполагаемого полета при существующих обстоятельствах и с учетом ограничений, перечисленных в летной книжке данного курсанта, которые по мнению инструктора необходимы для безопасности полета.
- (3) Удостоверении и летной книжке пилота-курсанта о предоставлении ему/ей права выполнения самостоятельного полета в пространстве класса “Б” или а аэропорту в пределах пространства класса “Б”, если данный пилот-инструктор -
 - (i) Не провел наземную и летную подготовку данного пилота-курсанта, по выполнению полетов в пространстве класса “Б” или в данном аэропорту; а также
 - (ii) Не считает данного курсанта подготовленным к безопасному выполнению полетов на данном воздушном судне.
- (4) Летной книжке пилота-любителя с ограниченными полномочиями, если данный пилот-инструктор -
 - (i) Не провел наземную и летную подготовку данного пилота-курсанта, соответственно требованиям настоящего раздела; а также

- (ii) Не считает данного курсанта подготовленным к безопасному выполнению полетов на данном воздушном судне.
- (5) Летной книжке пилота по выполнению летной проверки, если пилот-инструктор не проводил летную проверку данного пилота в соответствии с требованиями ?61.57(a) настоящего раздела.
- (6) Летной книжке пилота по выполнению проверки уровня квалификации по приборам, если пилот-инструктор не проводил проверку данного пилота в соответствии с требованиями ?61.57(d) настоящего раздела.
- (e) *Подготовка на воздушном судне, требующем наличия отметки по типу.* Пилоту-инструктору запрещается проводить летную подготовку на воздушном судне, требующем наличия у командира экипажа квалификационной отметки по типу, если данный пилот-инструктор не имеет такой отметки по типу этого воздушного судно в своем удостоверении пилота.
- (f) *Подготовка на самолете с несколькими двигателями, вертолете или на самолете с вертикальным взлетом.* Пилоту-инструктору не разрешается проводить летную подготовку, обязательную для получения удостоверения или квалификационной отметки, на самолете с несколькими двигателями, на вертолете или на самолете с вертикальным взлетом, если данный пилот не имеет по меньшей мере 5 часов налета в качестве командира экипажа на самолете, вертолете или самолете с вертикальным взлетом соответствующей марки и модели.
- (g) *Место в самолете и наличие обязательных кресел пилотов для проведения летной подготовки.*
 - (1) Пилот-инструктор обязан проводить всю подготовку на воздушном судне, соответствующем требованиям ?91.109 настоящей главы.
 - (2) Пилот-инструктор, проводящий летную подготовку для получения удостоверения или квалификационной отметки пилота в соответствии с требованиями настоящего раздела, обязан проводить такую подготовку на воздушном судне, соответствующем следующим требованиям -
 - (i) Воздушное судно должно иметь не менее двух кресел пилотов и должно соответствовать по категории, классу и, если применимо, типу удостоверению или квалификационной отметке, на получение которых подается заявка.

- (ii) Для воздушных судов с единственным рабочим местом пилота, подготовка перед самостоятельным полетом должна проводиться на воздушном судне с двумя рабочими местами пилота тех же категории, класса и, если применимо, типа, что и судно, на котором будет выполняться самостоятельный полет.
- (h) *Квалификация пилота-инструктора, необходимая для подготовки кандидатов на получение удостоверения пилота инструктора.*
- (1) Наземная подготовка, предоставляемая кандидату, впервые подающему заявку на получение удостоверения пилота-инструктора, должна проводиться уполномоченным инструктором, который -
- (i) Имеет действующее удостоверение пилота-инструктора или инструктора наземной подготовки с соответствующими квалификационными отметками и является обладателем этого удостоверения в течение по меньшей мере 24 месяцев, в течение которых он провел не менее 40 часов наземной подготовки; либо
 - (ii) Имеет действующее удостоверение пилота-инструктора или инструктора наземной подготовки с соответствующими квалификационными отметками и провел не менее 100 часов наземной подготовки в рамках утвержденного ФАА учебного курса.
- (2) За исключением инструкторов, соответствующих требованиям пункта (h)(3)(ii) настоящего параграфа, пилот-инструктор, проводящий подготовку кандидата, впервые подающего заявку на получение удостоверения пилота-инструктора, обязан -
- (i) Соответствовать требованиям § 61.183 настоящего раздела;
 - (ii) Иметь надлежащее удостоверение пилота-инструктора с соответствующими квалификационными отметками;
 - (iii) Являться обладателем данного удостоверения на протяжении не менее 24 месяцев;
 - (iv) Если речь идет о подготовке, проводимой для получения квалификационных отметок по самолетам, винтокрылым Л.А. или самолетам с вертикальным взлетом, провести не менее 200 часов летной подготовки в качестве пилота-инструктора; а также
 - (v) Если речь идет о подготовке, проводимой для получения квалификационной отметки по планерам, провести не менее 80 часов летной подготовки в качестве пилота-инструктора.
- (3) Пилот-инструктор, проводящий подготовку в рамках утвержденного ФАА учебного курса для получения удостоверения пилота-инструктора, должен иметь действующее удостоверение пилота-инструктора с соответствующими квалификационными отметками и пройти обязательные первичную и текущие проверки квалификации пилота-инструктора в

соответствии с требованиями раздела, на основании которого проводится подготовка в рамках утвержденного ФАА учебного курса, а также -

- (i) Соответствовать требованиям пункта (h)(2) настоящего параграфа; либо
- (ii) Провести подготовку и подписать летные книжки по меньшей мере пяти кандидатов для прохождения практической проверки на получение удостоверения пилота, удостоверения пилота-инструктора, удостоверения инструктора наземной подготовки или дополнительной квалификационной отметки, при этом не менее 80% данных кандидатов должны успешно пройти проверку с первой попытки; а также
- (A) Провести не менее 400 часов летной подготовки в качестве пилота-инструктора при подготовке для получения квалификационных отметок по самолетам, винтокрылым Л.А. или самолетам с вертикальным взлетом; либо
- (B) Провести не менее 100 часов летной подготовки в качестве пилота-инструктора при подготовке для получения квалификационных отметок по планерам.

(i) *Запрет на проставление отметок в собственных документах.* Пилот-инструктор не имеет права проставлять отметки в собственных документах для получения удостоверений, квалификационных отметок, прохождения летных проверок, получения разрешений, прав, прохождения практических проверок или проверок знаний на основании настоящего раздела.

(j) Пилоту-инструктору запрещается проводить подготовку к полетам по 2й или 3й категориям, если данный пилот-инструктор сам не прошел подготовку и проверку полетов по 2й и 3й категориям соответственно требованиям §61.67 или §61.68 настоящего раздела.

§61.197 ПРОДЛЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ УДОСТОВЕРЕНИЯ ПИЛОТА-ИНСТРУКТОРА

(a) Обладателю непросроченного удостоверения пилота-инструктора разрешается продление действия такого удостоверения на дополнительные 24 месяца, если данное лицо:

- (1) Пройдет практическую проверку для -
 - (i) Продления срока действия удостоверения пилота-инструктора; либо
 - (ii) Получения дополнительной квалификационной отметки в удостоверении пилота-инструктора; либо
- (2) Представит уполномоченному инспектору Службы Летных Стандартов ФАА -

- (i) Учебную ведомость или иной документ, показывающий, что в течение предыдущих 24 календарных месяцев данный пилот-инструктор подписал летные книжки по меньшей мере пяти кандидатов для прохождения практической проверки на получение удостоверения или квалификационной отметки, и что не менее 80% данных кандидатов прошли проверку с первой попытки;
 - (ii) Документ, показывающий, что в течение предшествующих 24 календарных месяцев данный пилот-инструктор выступал в качестве пилота-инспектора авиакомпании, старшего пилота-инструктора, инспектора авиакомпании или пилота-инструктора эксплуатанта, сертифицированного согласно разделам 121 или 135, либо в должности, предполагающей регулярную оценку квалификации пилотов, при этом уполномоченный инспектор Службы Летных Стандартов ФАА должен быть знаком с должностными обязанностями данной должности и требованиями, предъявляемыми ею по подготовке пилотов, сертификации и стандартам; либо
 - (iii) Свидетельство об окончании утвержденного курса переподготовки пилотов-инструкторов, включающего наземную или летную подготовку, либо и то, и другое, в течение 90 дней, предшествующих окончанию срока действия удостоверения пилота-инструктора.
- (b) Если пилот-инструктор выполняет требованиям по продлению срока действия, оговоренные в пункте (a)(1) или (a)(2) настоящего параграфа в течение 90 дней, предшествующих месяцу, в котором истекает срок действия удостоверения пилота-инструктора:
- (1) Считается, что данное лицо выполнило требования настоящего параграфа для продления срока действия в тот месяц, когда это положено по правилам; а также
 - (2) Действующее удостоверение пилота-инструктора продлевается на 24 календарных месяца с указанной в нем даты истечения срока его действия.
- (c) Практическая проверка, требуемая пунктом (a)(1) настоящего параграфа, может проводиться на утвержденном пилотажном тренажере или утвержденном тренировочном средстве летной подготовки, если проверка проводится после окончания учебного курса учебно-тренировочного центра, сертифицированного на основании раздела 142 настоящей главы.

§61.199 УДОСТОВЕРЕНИЯ И КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ ПИЛОТОВ-ИНСТРУКТОРОВ ПО ИСТЕЧЕНИИ СРОКА ДЕЙСТВИЯ

(a) *Удостоверения Пилотов-Инструкторов.* По истечении срока действия удостоверения пилота-инструктора, его обладателю разрешается обменять такое удостоверение на новое посредством прохождения практической проверки, предписываемой в §61.183(h) настоящего раздела.

(b) *Квалификационные Отметки Пилотов-Инструкторов.*

(1) Квалификационная отметка пилота-инструктора или квалификационная отметка пилота-инструктора с ограниченными полномочиями в удостоверении пилота считается недействительной и не подлежит обмену на сходную отметку или удостоверение пилота-инструктора.

(2) Удостоверение пилота-инструктора с действующими квалификационными отметками выдается обладателю какой-либо из таких квалификационных отметок только в том случае, если он проходит проверку знаний и практическую проверку, прохождение которых требуется, согласно положениям настоящего подраздела, для выдачи такого удостоверения и присвоения таких отметок.

§61.201 [РЕЗЕРВ]

ПОДРАЗДЕЛ I - ИНСТРУКТОРЫ НАЗЕМНОЙ ПОДГОТОВКИ

§61.211 ПРИМЕНЕНИЕ

Настоящий подраздел предписывает требования для получения удостоверений и квалификационных отметок инструкторов наземной подготовки, условия, при которых такие удостоверения и квалификационные отметки являются необходимыми, а также ограничения для обладателей таких удостоверений и квалификационных отметок.

§61.213 ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ПРАВА ОБЛАДАНИЯ УДОСТОВЕРЕНИЕМ

(a) Для того, чтобы получить право обладания удостоверением или квалификационной отметкой инструктора наземной подготовки, кандидат должен соответствовать следующим требованиям:

- (1) Быть в возрасте не моложе 18 лет;
- (2) Уметь читать, говорить, писать и понимать по-английски. Если податель заявки не соответствует любому из этих требований по медицинским причинам, Администратор может сделать в его удостоверении такие отметки об ограничениях при выполнении полетов, какие он сочтет необходимыми для обеспечения безопасной эксплуатации воздушного судна;
- (3) За исключениями, предусмотренными пунктом (b) настоящего параграфа, пройти проверку знаний по Основам преподавания, включая -
 - (i) Учебный процесс;
 - (ii) Основы эффективного преподавания;
 - (iii) Оценка студентов и проверки;
 - (iv) Разработка курсового материала;
 - (v) Планирование занятия;
 - (vi) Методика преподавания в классе;
- (4) Пройти проверку знаний по областям авиационных знаний, включая -
 - (i) Для получения квалификационной отметки по первичной наземной подготовке -
??61.79 и 61.105;

- (ii) Для получения квалификационной отметки по последующей наземной подготовке - ? ?61.61.97, 61.105, 61.125 и 61.155; а также
 - (iii) Для получения квалификационной отметки инструктора наземной подготовки по приборам - ?61.65.
- (b) Проверка знаний, оговоренная в пункте (a)(3) настоящего параграфа, не требуется кандидату, который:
- (1) Имеет удостоверение инструктора наземной подготовки, выданное на основании настоящего раздела
 - (2) Имеет действующее преподавательское свидетельство, выданное властями штата, графства, города или муниципалитета, предоставляющее данному лицу право преподавания на уровне 7 класса средней школы и выше; либо
 - (3) В настоящее время является штатным преподавателем аккредитованного колледжа или университета.

?61.215 ПОЛНОМОЧИЯ ИНСТРУКТОРА НАЗЕМНОЙ ПОДГОТОВКИ

- (a) Обладатель удостоверения инструктора наземной подготовки с квалификационной отметкой по первичной подготовке уполномочен проводить:
- (1) Наземную подготовку по областям авиационных знаний, необходимых для получения удостоверения пилота-любителя с ограниченными полномочиями, пилота-любителя и соответствующих им квалификационных отметок на основании положений настоящего раздела;
 - (2) Наземную подготовку, обязательную для выполнения летной проверки пилотом-любителем с ограниченными полномочиями или пилотом-любителем; а также
 - (3) Давать допуск к проверке знаний для получения удостоверения пилота-любителя с ограниченными полномочиями или пилота-любителя на основании положений настоящего раздела.

(b) Обладатель удостоверения инструктора наземной подготовки с квалификационной отметкой по последующей подготовке уполномочен проводить:

- (1) Наземную подготовку по областям авиационных знаний, необходимых для получения любых удостоверений или квалификационных отметок, выдаваемых или присваиваемых на основании положений настоящего раздела;
- (2) Наземную подготовку, обязательную для выполнения любой летной проверки; а также
- (3) Давать допуск к проверке знаний для получения любого удостоверения, выдаваемого на основании положений настоящего раздела.

(c) Обладатель удостоверения инструктора наземной подготовки с квалификационной отметкой по приборам уполномочен проводить:

- (1) Наземную подготовку по областям авиационных знаний, необходимых для получения квалификационных отметок по приборам, присваиваемых на основании положений настоящего раздела;
- (2) Наземную подготовку, обязательную для проверки уровня профессиональной подготовки по приборам; а также
- (3) Давать допуск к проверке знаний для получения квалификационной отметки по приборам на основании положений настоящего раздела.

(d) Обладатель удостоверения инструктора наземной подготовки имеет право с учетом ограничений, налагаемых квалификационными отметками в его удостоверении, подписывать летную книжку пилота или иную учебную ведомость любого лица, с которым данный инструктор провел подготовку, оговоренную в пунктах (a) по (c) настоящего параграфа.

¶61.217 ТРЕБОВАНИЯ ПО НЕПРЕРЫВНОСТИ СТАЖА

Обладателю удостоверения инструктора наземной подготовки не разрешается выполнять обязанности инструктора наземной подготовки, если в течение предшествующих 12 месяцев:

- (a) Данное лицо не проработало не менее 3 месяцев в качестве инструктора наземной подготовки; либо

(b) Администратор не счел, что данное лицо соответствует стандартам, предписываемым настоящим разделам для данного удостоверения и квалификационной отметки.