

Инструкция

1. Требования к кандидатам

1.1. К тестированию допускаются специалисты (диспетчеры ОВД, пилоты, студенты высших учебных заведений), а также другие лица, прошедшие предварительную регистрацию.

1.2. Кандидат обязан иметь при себе документ, удостоверяющий личность (паспорт, ID карта).

1.3. Кандидат должен явиться в назначенное время. Кандидат опоздавший более чем на 15 минут к тестированию не допускается.

1.4. Во время тестирования запрещается:

- Пользоваться мобильными телефонами и иными электронными устройствами;
- Применять дополнительную литературу или шпаргалки;
- Нарушать дисциплину и порядок проведения теста;
- Кандидату не разрешается забирать с собой заметки, которые он делал в процессе тестирования;
- Проносить с собой сумки или портфели с личными вещами;
- Покидать аудиторию тестирования.

1.5. Все устройства до начала тестирования сдаются ответственному сотруднику, который размещает их на хранение в специально оборудованной и охраняемой ячейке. При себе необходимо иметь только выданный код и документ, удостоверяющий личность (пропуск/паспорт).

1.6. Кандидату запрещается по завершении тестирования задавать вопросы и запрашивать мнение экзаменатора-собеседника о качестве прохождения тестирования.

1.7. После начала звуко-видео записи тестирования любые разговоры, не связанные с обсуждением тем варианта теста (тестирующей системы) не допускаются. При сознательном нарушении правил тестирования кандидатом, экзаменатор-собеседник прекращает тестирование.

Формат теста AELPT

Общая продолжительность теста: около 25–30 минут.

Формат проведения: Индивидуальное тестирование: 1 кандидат – 1 экзаменатор.

ЧАСТЬ 1

Вступление (3–5 минут)

Экзаменатор-собеседник проводит короткую беседу на общие и профессионально-ориентированные темы.

Цель раздела:

- Установление коммуникативного контакта;
- Снижение психологического напряжения;
- Оценка спонтанной речи кандидата.

ЧАСТЬ 2

Аудирование (9–10 минут)

Раздел состоит из **трёх частей:**

- Запись-репортаж об авиационном событии (монологический формат);
- Две аудиозаписи реального или смоделированного радиообмена (диалогический формат).

Каждая аудиозапись может быть воспроизведена до двух раз.

Во время прослушивания кандидату разрешается делать записи.

После прослушивания кандидат должен продемонстрировать понимание основного содержания и ключевых моментов. Если в ответе отсутствуют существенные элементы ситуации, экзаменатор может задать дополнительные уточняющие вопросы для проверки полноты понимания.

Цель раздела :

- Оценка восприятия на слух, понимания профессионального контекста и способности воспроизводить информацию;
- Оценка восприятия радиотелефонной связи, понимания нестандартных ситуаций и способности структурированно воспроизводить полученную информацию.

ЧАСТЬ 3

Описание изображения (до 3 минут)

В данном разделе кандидату предоставляется изображение на экране, связанное с авиационной тематикой (штатная или нештатная ситуация). Кандидату предоставляется 15 секунд для предварительного ознакомления с изображением. По истечении этого времени кандидат приступает к описанию изображения

Задача кандидата — в течение до трёх минут описать представленную ситуацию. Кандидат должен:

- Определить ключевые элементы изображения;
- Описать происходящие действия;
- Предположить возможные причины и последствия;
- Продемонстрировать владение авиационной лексикой.

Если кандидат раскрывает ситуацию не полностью, экзаменатор может задать дополнительные вопросы, связанные с изображением, чтобы предоставить кандидату возможность продолжить высказывание и продемонстрировать уровень владения устной речью.

Цель задания:

- Оценка способности логично и последовательно излагать мысли;
- Оценка диапазона словарного запаса;
- Оценка грамматической точности;
- Оценка беглости речи.

ЧАСТЬ 4

Ситуационная ролевая игра (5–6 минут)

В данном разделе кандидат принимает участие в моделируемой профессиональной ситуации, максимально приближённой к реальным условиям авиационной деятельности и радиотелефонной связи.

Кандидату назначается определённая роль — пилот или диспетчер.

Экзаменатор-собеседник выполняет роль второй стороны радиообмена.

Задание проводится без визуального контакта между кандидатом и экзаменатором. Это позволяет создать условия, максимально приближённые к реальной радиосвязи, где коммуникация осуществляется исключительно посредством голосового обмена.

В рамках предложенного сценария кандидат должен:

- Вести диалог в соответствии с заданной ситуацией;
- Использовать стандартную авиационную фразеологию и общий разговорный английский язык при необходимости;
- Демонстрировать ясность, краткость и структурированность сообщений;- Уметь подтверждать, уточнять и корректировать информацию;
- Адекватно реагировать на изменения ситуации.

Сценарий может включать как стандартные рабочие моменты, так и неожиданные или нестандартные ситуации, требующие от кандидата спонтанной реакции и эффективного управления коммуникацией.

Цель задания:

Раздел направлен на оценку:

- Способности вести профессиональный диалог в реальном времени;
- Умения переходить от стандартной фразеологии к общему английскому языку в нестандартных ситуациях;
- Интерактивных навыков и управления коммуникацией;
- Устойчивости речевых навыков в условиях отсутствия визуальной поддержки;
- Способности предотвращать и устранять возможные недопонимания.

Оценивается языковая компетенция кандидата, а не проверка технических или процедурных знаний.

ЧАСТЬ 5

Беседа на авиационную тематику (5–6 минут)

В данном разделе экзаменатор-собеседник проводит структурированную беседу с кандидатом на темы, связанные с профессиональной деятельностью в авиации.

В ходе беседы кандидат должен:

- Развернуто отвечать на поставленные вопросы;
- Выражать и аргументировать своё мнение;
- Анализировать профессиональные ситуации;
- Рассуждать о причинах и возможных последствиях;
- Демонстрировать логичность, последовательность и гибкость речевого мышления.

Экзаменатор может задавать уточняющие и дополнительные вопросы в зависимости от ответов кандидата, чтобы поддерживать диалог и обеспечить полноценную оценку коммуникативной компетенции.

Цель задания:

Раздел направлен на оценку:

- Уровня владения устной речью в профессиональном контексте;
- Способности аргументировать и объяснять;
- Гибкости языкового мышления;
- Диапазона словарного запаса;
- Грамматической точности и беглости речи.

Данный раздел не предназначен для проверки технических знаний или процедурной подготовки кандидата.

3. Оценивание

3.1. Оценка проводится по шестибалльной шкале ICAO (от 1 до 5 уровня).

3.2. Уровень владения английским языком определяется по шести критериям (Pronunciation, Structure, Vocabulary, Fluency, Comprehension, Interactions).

3.3. Результаты объявляются кандидату после завершения обработки данных.

3.4. Официальное заключение выдается в течение 10 календарных дней после сдачи тестирования.

4. Права и обязанности кандидата

4.1. Кандидат имеет право:

-Получать информацию о порядке проведения теста;

-Обращаться с вопросами к администрации до начала тестирования;

кандидат вправе попросить экзаменатора-собеседника перефразировать вопросы;

-В случае ухудшения самочувствия в ходе тестирования кандидат обязан незамедлительно уведомить об этом экзаменатора-собеседника;

-Обжаловать результат в письменной форме в течение трех календарных дней после получения результата (Приложение 3 – форма для подачи апелляции).

-Перенести дату прохождения тестирования не позднее чем за 5 календарных дней до начала тестирования.

4.2. Кандидат обязан:

-Соблюдать требования настоящей Инструкции;

-Соблюдать корпоративную этику;

-Выполнять указания экзаменатора-собеседника;

-Вести себя корректно и соблюдать дисциплину.

5. Условия повторного тестирования

- 5.1. Повторное тестирование кандидата допускается не ранее чем через 10 календарных дней после выдачи официального заключения.
- 5.2. При нарушении правил тестирования со стороны кандидата результаты аннулируются, повторное прохождение назначается начальником УТК не ранее чем через 30 календарных дней.
- 5.3. Апелляция будет рассмотрена комиссией назначенной начальником УТК в установленном порядке, с последующим уведомлением кандидата о результатах служебной проверки.

Примечание: не рассматриваются апелляции по вопросам содержания экзаменационных билетов (контрольных вопросов).

6. Форс-мажор

- 6.1. В случае возникновения форс-мажорных обстоятельств (технических сбоев, перебоев связи, чрезвычайных ситуаций, стихийных бедствий, а также иных обстоятельств, препятствующих проведению тестирования), экзаменатор-собеседник по тестированию имеет право перенести или приостановить проведение тестирования с записью в журнале проведения тестирования.
- 6.2. Дата повторного проведения тестирования сообщается кандидату дополнительно.
- 6.3. Перенос тестирования по указанным причинам не влечёт аннулирования попытки кандидата. Все иные случаи, не относящиеся к форс-мажорным обстоятельствам, рассматриваются Начальником УТК.

Темы для обсуждения отбираются в соответствии с перечнем Событий и Предметно-тематических областей, изложенных в документе ICAO Doc 9835(Appendix B, Part II)

Тематика может охватывать:

- Авиационные инциденты;
- Угрозы столкновения в воздухе;
- Задержки и изменение очередности;
- Посадка с неисправностями;
- Орнитологическая обстановка;
- Угроза взрывных устройств;
- Проблемы с грузами/опасные грузы;
- Пожар на борту;
- Наземные инциденты;
- Проблемы со здоровьем;
- Инциденты при посадке;
- Производственные конфликты;
- Неблагоприятные метеоусловия;
- Уход на второй круг;
- Незнакомый аэродром;
- Временная нетрудоспособность пилота.
- Административные проблемы;
- Неисправности воздушного судна;
- Сближение ВС;
- Неполадки системы УВД;
- Нехватка топлива;
- Изменение плана полета;
- Столкновения;
- Проблемы с пассажирами/незаконное вмешательство;
- Недопонимания в радиосвязи;
- Запрос на передачу сообщения;
- Особые условия в аэропорту прибытия;
- Специальные рейсы;
- Несанкционированное маневрирование;

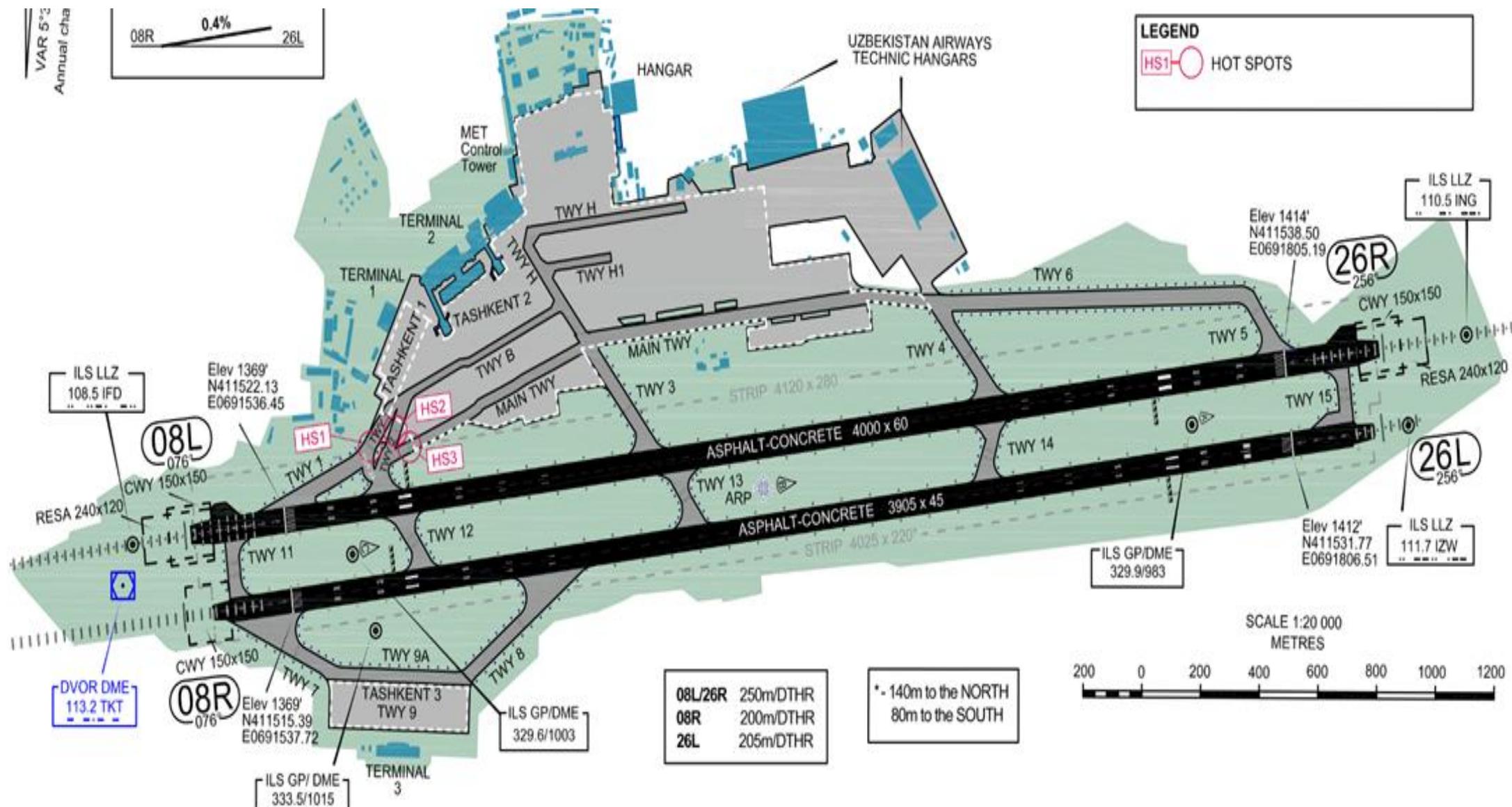
- Сложные погодные явления.
- Аэродромное движение и работы на летном поле;
- Условия в районе аэродрома;
- Аэродромные сооружения и оборудование;
- Наземные службы;
- Процедуры и правила;
- Технические неисправности;
- Медицинские ситуации;
- Взаимодействие со службами;
- Влияние человеческого фактора и др.

Обсуждение строится на основе операционных контекстов, отражающих реальные условия деятельности пилотов и диспетчеров управления воздушным движением.

Приложение 2
(для пилотов)

Для выполнения задания Role-play (Часть 4 AELPT) пилотам предоставляются схемы аэродрома ТАШКЕНТ и маршрутные схемы.

Кандидат должен быть готов использовать представленную информацию при моделировании стандартных и нестандартных ситуаций.



INSTRUMENT APPROACH
CHART - ICAO

ATIS
TASHKENT APPROACH

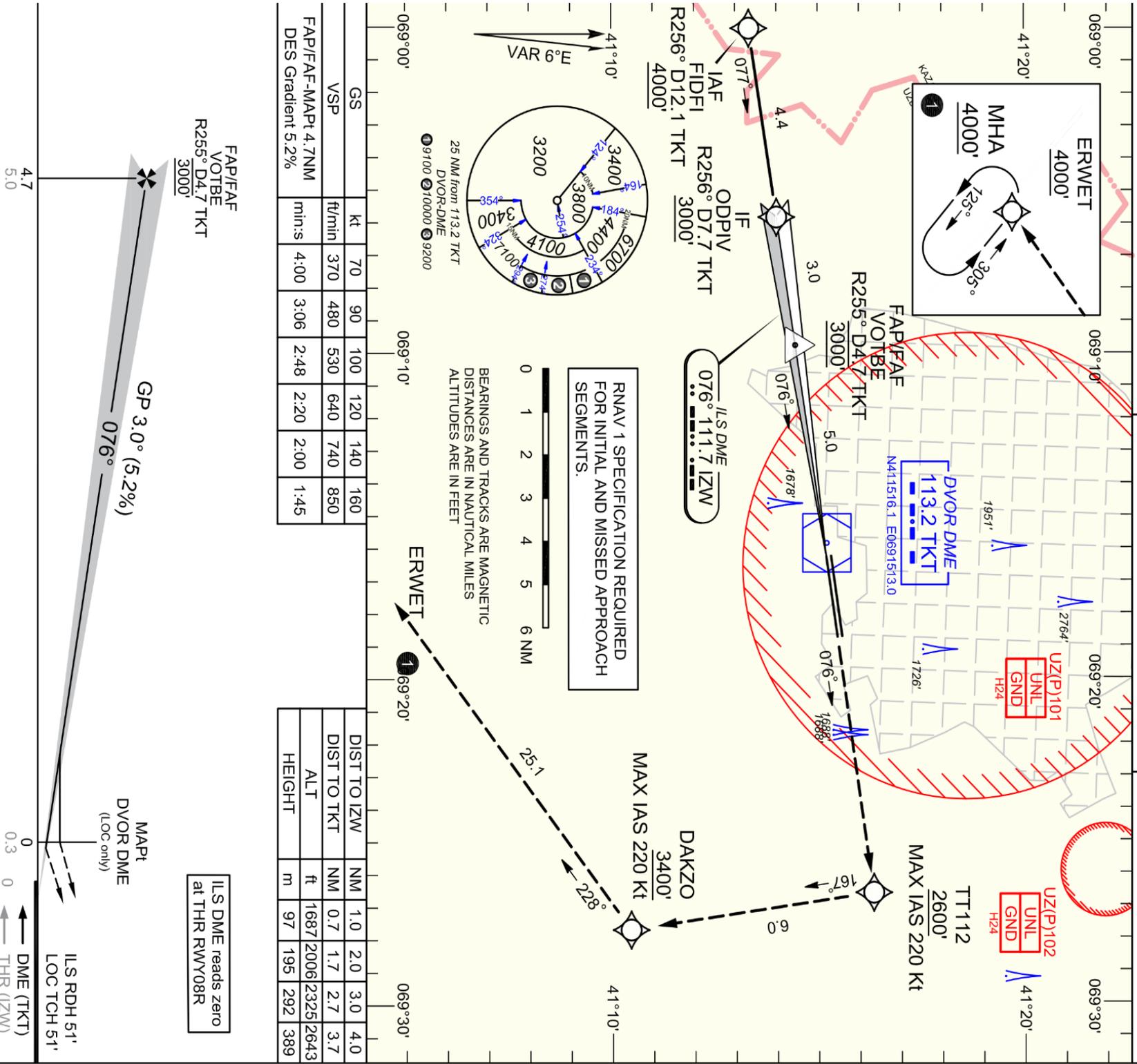
126.8
119.4
122.9
120.4

TASHKENT/UZTT
ISLAM KARIMOV

AD ELEV
THR ELEV
TRANSITION LEVEL
TRANSITION ALTITUDE

1417'
1369'
FL150
13000'

ILS or LOC RWY08R



GS	Kt	70	90	100	120	140	160
VSP	ft/min	370	480	530	640	740	850
FAP/FAF-MAPt 4.7NM	min:s	4:00	3:06	2:48	2:20	2:00	1:45
DES Gradient 5.2%							

DIST TO IZW	NM	1.0	2.0	3.0	4.0
DIST TO TKT	NM	0.7	1.7	2.7	3.7
ALT	ft	1687	2006	2325	2643
HEIGHT	m	97	195	292	389

FAP/FAF
VOTBE
R255° D4.7 TKT
3000'

ILS DME reads zero
at THR RWY08R

MISSED APPROACH: Climb to 4000' via route TT112 - DAKZO - ERWET. Hold over ERWET or follow ATC instruction.

OCA (H) STRAIGHT-IN	CAT OF ACFT	A	B	C	D
	CAT I	1569 (200)	1573 (204)	1581 (212)	1591 (222)
CIRCLING	LOC		1810' (450')		
		-	-	-	-

NOTE: STATE MINIMAS ARE INDICATED ON THE PAGE AD2.24-6.X.1

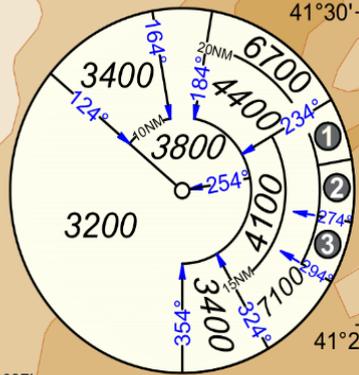
**STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**

AD ELEV 1417'
THRE ELEV 08L/08R 1369'
TRANSITION LEVEL FL 150
TRANSITION ALTITUDE 13000'

ATIS 126.8
TASHKENT APPROACH 119.4
TASHKENT TOWER 122.9
VOLMET 120.4
113.2

**TASHKENT/UZTT
ISLAM KARIMOV
RNAV(GNSS) RWY08L/08R**

DILRO 2W, LEPVO 2W, TISIB 2W.



**RNAV (GNSS) STANDARD DEPARTURE
CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO**

AD ELEV 1417'
THR ELEV 08L/08R 1369'
TRANSITION LEVEL FL150
TRANSITION ALTITUDE 13000'

ATIS 126.8
TASHKENT APPROACH 119.4
TASHKENT TOWER 120.4
VOLMET 113.2

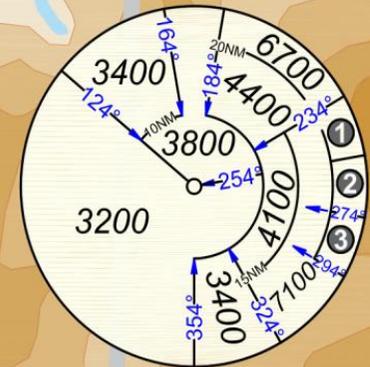
**TASHKENT/UZTT
ISLAM KARIMOV
RNAV (GNSS) RWY08L/08R**

TISIB 2E, TISIB 2F.

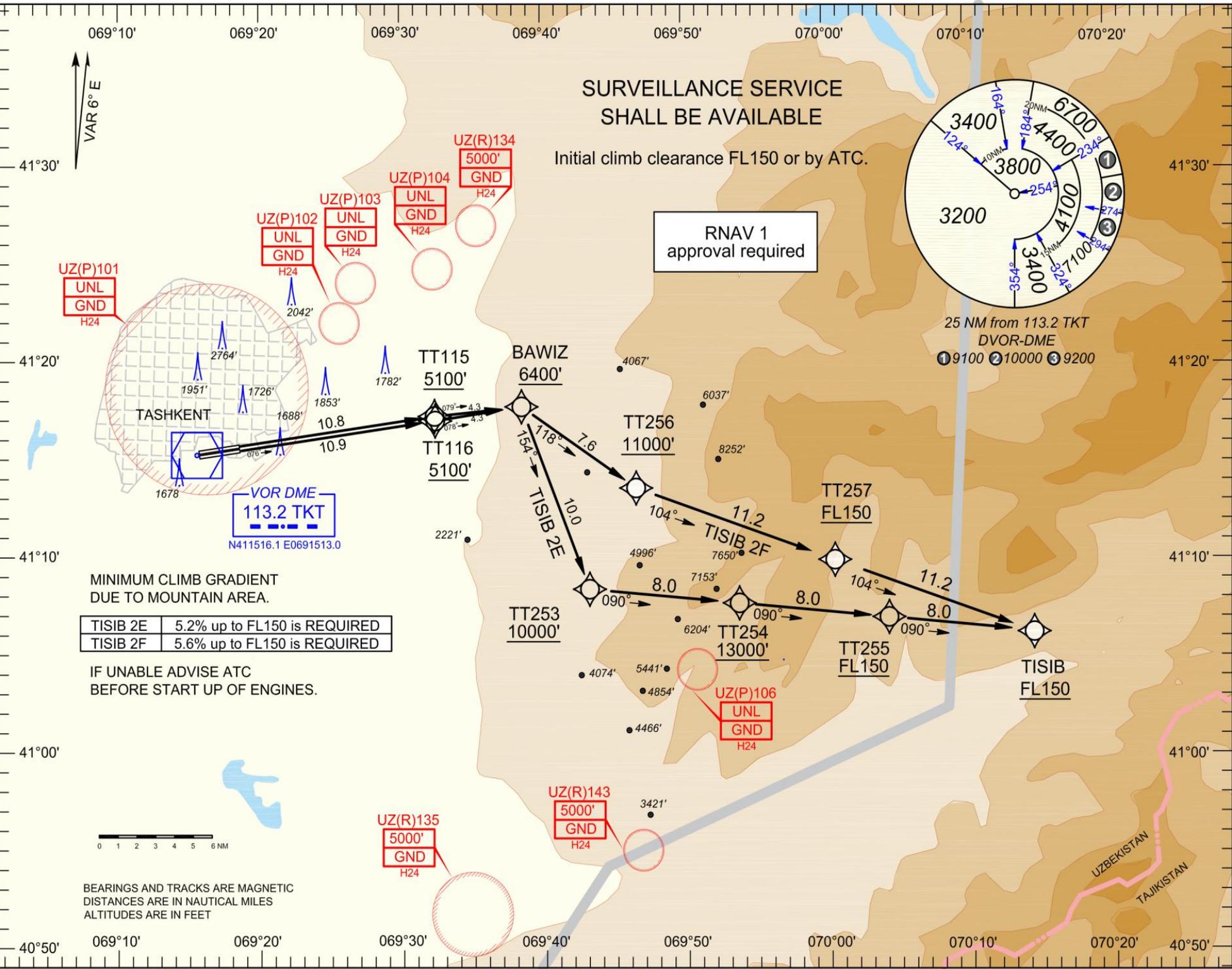
**SURVEILLANCE SERVICE
SHALL BE AVAILABLE**

Initial climb clearance FL150 or by ATC.

RNAV 1 approval required



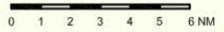
25 NM from 113.2 TKT
DVOR-DME
① 9100 ② 10000 ③ 9200



MINIMUM CLIMB GRADIENT
DUE TO MOUNTAIN AREA.

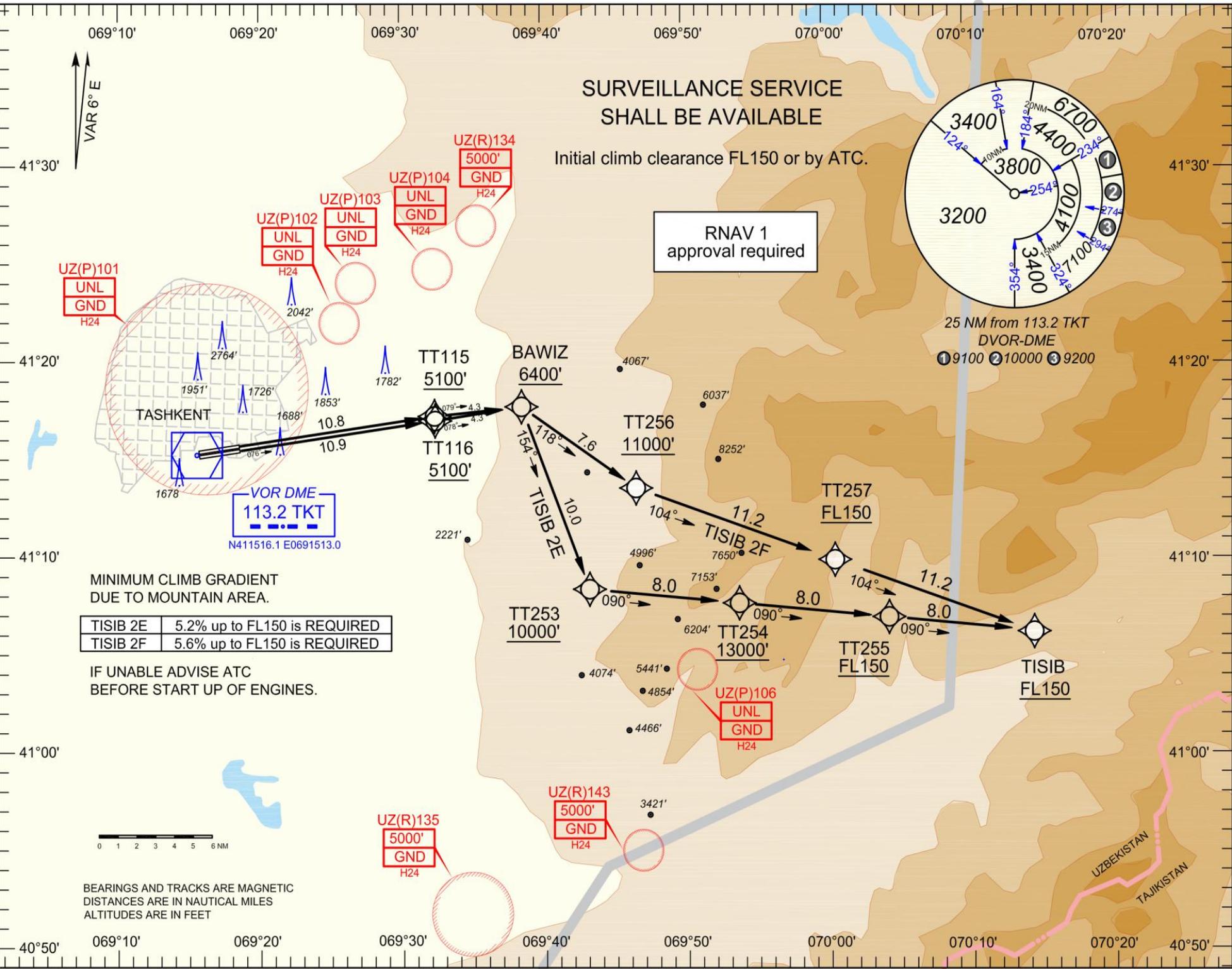
TISIB 2E	5.2% up to FL150 is REQUIRED
TISIB 2F	5.6% up to FL150 is REQUIRED

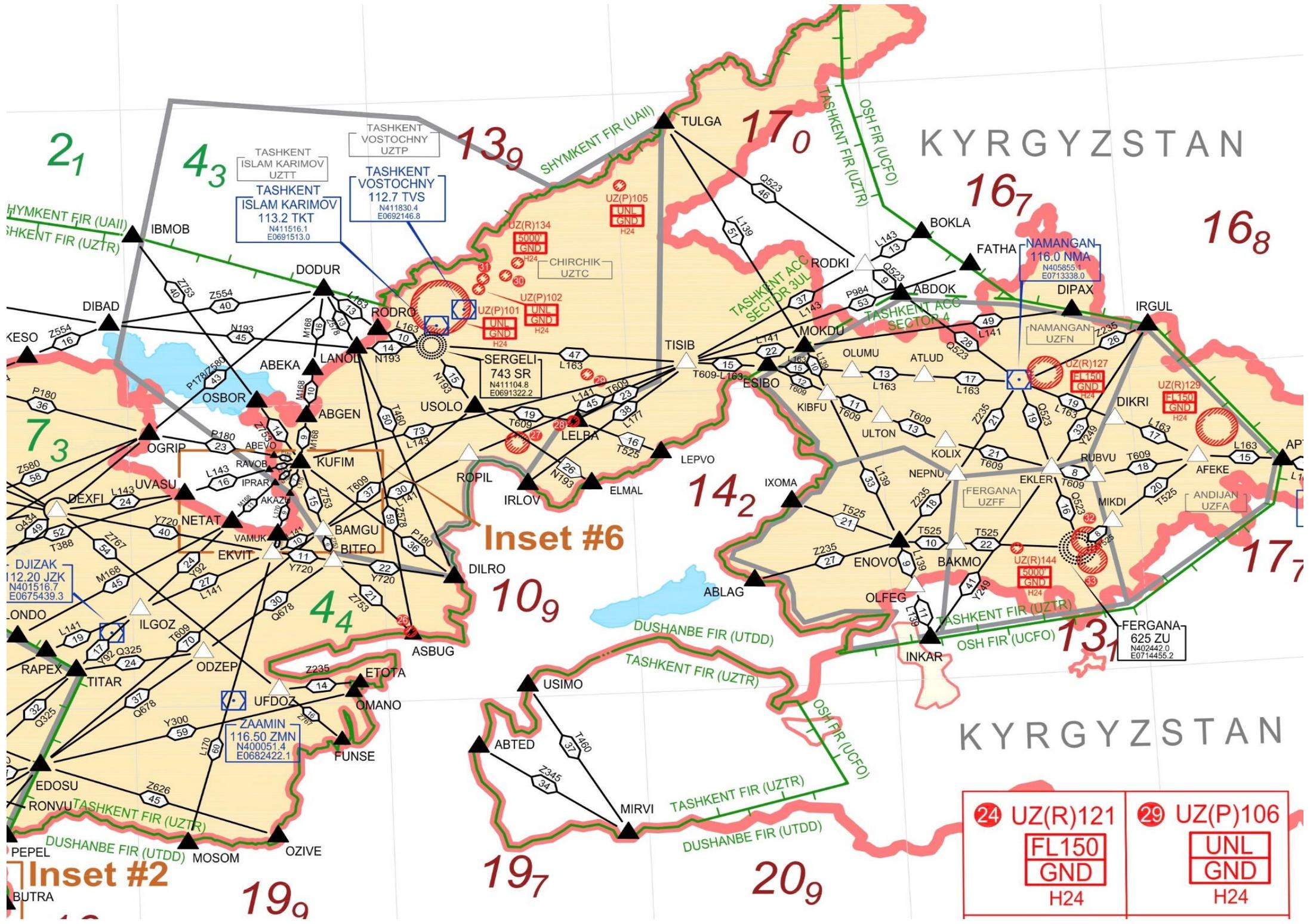
IF UNABLE ADVISE ATC
BEFORE START UP OF ENGINES.



BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
DISTANCES ARE IN NAUTICAL MILES
ALTITUDES ARE IN FEET

VAR 6° E





TASHKENT VOSTOCHNY UZTP
 TASHKENT ISLAM KARIMOV UZTT
 TASHKENT ISLAM KARIMOV 113.2 TKT
 N411516.1 E0691513.0
 TASHKENT VOSTOCHNY 112.7 TVS
 N411830.4 E0692146.8

UZ(R)134
 UNL GND H24
 CHIRCHIK UZTC
 UZ(P)101 UNL GND H24
 UZ(P)102 UNL GND H24
 SERGELI 743 SR
 N411104.8 E0691322.2

NAMANGAN 116.0 NMA
 N405855.1 E0713338.0
 DIPAX
 NAMANGAN UZFN

UZ(R)127 UNL GND H24
 UZ(R)129 UNL GND H24

UZ(R)144 UNL GND H24
 FERGANA 625 ZU
 N402442.0 E0714455.2

DJIZAK 12.20 JZK
 N401516.7 E0675439.3

ZAAMIN 116.50 ZMN
 N400051.4 E0682422.1

24 UZ(R)121
 FL150
 GND
 H24

29 UZ(P)106
 UNL
 GND
 H24

Inset #6

Inset #2

KYRGYZSTAN

KYRGYZSTAN

BUTRA

Форма заявления для подачи апелляции

Ф.И.О. _____

Электронная почта _____

Номер телефона _____

Организация и занимаемая должность _____

Причина подачи апелляции:

- Отклонение заявки
- Обжалование полученной оценки
- Нарушение проведения тестирования
- Нарушение профессиональных или этических норм
- Или другое (разъясните) _____

Пожалуйста, опишите в подробностях причины подачи апелляции и сопутствующие обстоятельства:

Подпись _____ Дата _____

