

ПОЛОЖЕННЯ про екзаменатора з льотної діяльності

{ У тексті Порядку слова "Державна авіаційна адміністрація" та "Державна авіаадміністрація" у всіх відмінках замінені словами "Державна авіаційна служба" та "Державна авіаслужба України" у відповідних відмінках згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 343 (з1108-11) від 05.09.2011 }

I. Загальні положення

1.1. У цьому Положенні терміни вживаються у такому значенні:

Брифінг - комплекс заходів підготовки екіпажу до вильоту, спрямованих на забезпечення аеронавігаційною і метеорологічною інформацією, необхідною для підготовки та виконання польоту, та порядок дій членів екіпажу на кожному етапі польоту, включаючи нестандартні та аварійні ситуації.

Взаємодія у багатопілотному екіпажі - функціонування льотного екіпажу як єдиної команди, очолюваної командиром ПС.

Вид ПС - класифікація ПС суден на підставі встановлених основних характеристик, наприклад: літак, вертоліт, планер та інше.

Головний екзаменатор/Senior Examiner - особа, яка має дійсну кваліфікаційну відмітку льотного екзаменатора та від імені Державної авіаслужби України здійснює нагляд за рівнем підготовки та діяльності екзаменаторів з льотної діяльності.

Екзаменатор - особа, яка має необхідну професійну підготовку, досвід та затверджена наказом Державної авіаслужби України для проведення перевірок теоретичних знань, рівня професійної підготовки та перевірок навичок (тестування) авіаційного персоналу для видачі/продовження терміну дії відповідного свідоцтва або кваліфікаційної відмітки.

Заявник - пілот, який потребує отримання відповідного свідоцтва або кваліфікаційної відмітки.

Заявник на отримання кваліфікаційної відмітки екзаменатора - пілот, який потребує отримання кваліфікаційної відмітки екзаменатора.

Кваліфікаційна відмітка (рейтинг) - запис у свідоцтві, в якому вказуються особливі умови, права та обмеження щодо власника цього свідоцтва.

Лінійна перевірка - демонстрація навичок у здійсненні стандартних льотних процедур як відповідного члена екіпажу.

Льотна майстерність - комплекс знань та вмінь, які дозволяють пілоту безпечно керувати ПС з належним урахуванням правил, нормативних документів та сталою авіаційною практикою як на землі, так і у повітрі.

Наліт з інструктором - польотний час, протягом якого власник свідоцтва або кандидат на його одержання проходить льотну підготовку на борту ПС з інструктором, який має відповідне свідоцтво.

Перевірка навичок - демонстрація знань, вмінь та майстерності для видачі свідоцтва або кваліфікаційної відмітки, що також містить усний іспит, який може вимагати екзаменатор.

Повітряне судно (ПС) - літальний апарат, що підтримується в атмосфері за рахунок його взаємодії з повітрям, виключаючи взаємодію з повітрям, відбитим від земної поверхні.

Приватний пілот - особа, яка має свідоцтво пілота, що не дає право виконувати польоти за винагороду.

Професійна перевірка - демонстрація компетентності у здійсненні звичайних, нестандартних та аварійних процедур для продовження або відновлення дії кваліфікаційної відмітки, що також містить усний іспит, який може вимагати екзаменатор.

Сектор маршруту (сектор) - політ, що включає зліт, вихід на маршрут, політ за маршрутом тривалістю не менше 15 хвилин, зниження, заходження на посадку та посадку.

Цивільне ПС - ПС, що занесене до Державного реєстру цивільних ПС.

1.2. Скорочення вживаються у такому значенні:

ЗПС - злітно-посадкова смуга;

КВК - курс відновлення кваліфікації;
КВП - керівництво з виконання польотів експлуатанта/ авіаційного навчального закладу, що затверджується Державіаслужбою України;
КЛЕ - керівництво з льотної експлуатації ПС, що затверджується Державіаслужбою України;
КПК - курс підвищення кваліфікації;
КПС - командир ПС;
ПВП - правила візуальних польотів;
ППП - правила польотів за приладами;
ПС - повітряне судно;
ЦА - цивільна авіація;
А - літак (Aeroplane);
ADF - автоматичний радіокомпас (Automatic direction finding);
AFM - керівництво з льотної експлуатації ПС (Aeroplane Flight Manual);
АТС - управління повітряним рухом (Air Traffic Control);
АТРЛ - свідоцтво транспортного пілота (Airline Transport Pilot Licence);
САТ I - категорія I ІСАО;
САТ II - категорія II ІСАО;
СРЛ - свідоцтво комерційного пілота (Commercial Pilot Licence);
СРЕ - екзаменатор класу ПС (Class Rating Examiner);
СРІ - інструктор класу ПС (Class Rating Instructor);
DME - далекомірне обладнання (Distance measuring equipment);
ETA - розрахунковий час прибуття (Estimated time of arrival);
FE - льотний екзаменатор (Flight Examiner);
FI - льотний інструктор (Flight Instructor);
FIE - екзаменатор льотних інструкторів (Flight Instructor Examiner);
FTO - авіаційний навчальний заклад, який здійснює підготовку кандидатів для отримання свідоцтва члена екіпажу та внесення кваліфікаційної відмітки у свідоцтво члена екіпажу (Flying Training Organisation);
FNPT I - процедурний тренажер I типу (Flight and Navigation Procedures Trainer);
FNPT II - процедурний тренажер II типу (Flight and Navigation Procedures Trainer);
FTD - тренажер льотної підготовки (Flight Training Device);
FS - комплексний пілотажний тренажер (Flight Simulator);
GPS - глобальна система визначення місця розташування (Global positioning system);
H - вертоліт (Helicopter);
IR - кваліфікаційна відмітка польотів за приладами (Instrument Rating);
IRE - екзаменатор кваліфікаційної відмітки польотів за приладами (Instrument Rating Examiner);
JAA - Об'єднана авіаційна влада Європи (Joint Aviation Authorities);
JAR - звіт нормативно-правових вимог Об'єднаної авіаційної влади Європи (Joint Aviation Requirements);
JAR-FCL - вимоги Об'єднаної авіаційної влади Європи щодо видачі свідоцтв льотному екіпажу (Flight Crew Licensing);
JIP - Спільні імплементаційні процедури (Joint Implementation Procedures);
SEN - головний екзаменатор (Senior Examiner);
SFE - екзаменатор тренажера (Synthetic Flight Examiner);
SFI - інструктор тренажера (Synthetic Flight Instructor);
SPA - однопілотний (одночленний) літак (Single Pilot aeroplane);
STD - комплексний технічний засіб підготовки (авіаційний тренажер) (Synthetic Training Device);
TR - кваліфікаційна відмітка типу ПС (Tape Rating);
TRE - екзаменатор типу ПС (Tape Rating Examiner);
TRI - інструктор типу ПС (Tape Rating Instructor);
TRTO - авіаційний навчальний заклад, який здійснює підготовку для внесення у відповідне свідоцтво члена екіпажу кваліфікаційної відмітки типу ПС (Tape Rating Training Organisation);
VDF - пеленгаторна станція дуже високої частоти (VHF-direction finding station);
VHF - дуже високі частоти (Very High Frequency);
VOR - всенаправлений радіомаяк дуже високої частоти (VHF-omnidirectional range).

1.3. Положення про екзаменатора з льотної діяльності розроблене з метою впровадження вимог щодо підготовки льотного складу ЦА України відповідно до стандартів Європейського Союзу.

1.4. Це Положення є обов'язковим для:
структурних підрозділів Державної авіаційної служби (далі - Державіаслужба України);

сертифікованих авіаційних навчальних закладів незалежно від форм власності, які здійснюють підготовку льотного складу ЦА;
установ, виробників авіаційної техніки;
авіаційних підприємств, авіакомпаній, фізичних та юридичних осіб, які в своїй діяльності використовують льотний склад;
пілотів, які мають спеціальний дозвіл на діяльність від держави - члена JAA.

1.5. Це Положення встановлює вимоги до підготовки екзаменатора з льотної діяльності (далі - екзаменатор) в Україні, процедури отримання посвідчення екзаменатора з льотної діяльності та продовження терміну дії кваліфікаційної відмітки екзаменатора та контролю за його роботою.

1.6. Стандарти компетенції льотного складу значною мірою залежать від компетенції екзаменаторів. Державіаслужбою України створюється система екзаменаторів з льотної діяльності з метою забезпечення необхідного рівня професійної підготовки льотного складу України.

1.7. Визнають шість функцій (літаки) та п'ять функцій (вертольоти) для екзаменаторів:

- 1) льотний екзаменатор (літак/вертоліт) (FE(A/H));
- 2) екзаменатор типу ПС (літак/вертоліт) (TRE(A/H));
- 3) екзаменатор класу ПС (тільки для пілотів літаків) (CRE(A));
- 4) екзаменатор кваліфікаційних відміток польотів за приладами (літак/ вертоліт) (IRE(A/H));
- 5) екзаменатор тренажера (літак/вертоліт) (SFE(A/H));
- 6) екзаменатор льотних інструкторів (літак/вертоліт) (FIE(A/H)).

Кваліфікаційні вимоги щодо рівня підготовки та прав екзаменаторів визначені вимогами Об'єднаної авіаційної влади Європи щодо видачі свідоцтв льотному екіпажу (Flight Crew Licensing) (JAR-FCL), введеними в дію наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 27.03.2006 N 223 (z0426-06) "Про застосування в цивільній авіації України Спільних Авіаційних Вимог JAR-FCL 1, 2, 3, 4 "Видача свідоцтв льотному екіпажу", зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 12.04.2006 за N 426/12300.

1.8. Відповідно до вимог JAR-FCL це Положення передбачає порядок відбору кандидатів для отримання повноважень екзаменатора з льотної діяльності, систему підготовки екзаменаторів різних категорій, процедури перевірки вмінь, навичок, майстерності, кваліфікації екзаменаторів, підтримання на необхідному рівні їх особистої кваліфікації, дотримання адміністративних процедур та звітності.

1.9. Екзаменатори відповідають за дотримання вимог щодо захисту персональних даних льотного складу, відповідність обсягу проведених перевірок, об'єктивність оцінювання кандидатів, забезпечення безпеки польотів під час перевірки.

1.10. Екзаменатори повинні мати свідоцтво професійного пілота (транспортного або комерційного) і кваліфікаційну відмітку, видані у порядку, встановленому Правилами видачі свідоцтв авіаційного персоналу в Україні, затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 07.12.98 N 486 (z0833-98), зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 29.12.98 за N 833/3273.

Екзаменатори не повинні перевіряти заявників, для яких вони проводили льотну підготовку для отримання відповідного свідоцтва або кваліфікаційної відмітки. Перевірки з теоретичних дисциплін у навчанні не вважаються льотною підготовкою.

1.11. Екзаменатор призначається першим заступником голови Державіаслужби України, отримує повноваження на здійснення діяльності відповідно до JAR-FCL та повинен бути:

- а) пілотом-інспектором Державіаслужби України;
- б) інструктором сертифікованого авіаційного навчального закладу, авіаційного підприємства, авіакомпанії, установи, виробника авіаційної техніки;
- в) пілотом, який має спеціальний дозвіл на діяльність від держави - члена JAA.

1.12. Екзаменатори повинні пройти підготовку за програмою теоретичної та практичної (льотної) підготовки, затвердженою Державіаслужбою України, мати відповідну кваліфікацію та досвід для виконання своїх функцій на літаку/вертольоті відповідного типу/класу.

У разі відсутності екзаменатора перевірка може бути виконана уповноваженим інспектором Державіаслужби України за спеціальним дозволом управління стандартів льотної експлуатації Державіаслужби України з урахуванням наявності кваліфікаційної відмітки інструктора класу/типу ПС, на якому виконує польоти інспектор.

1.13. Екзаменатори повинні використовувати стандарти JAR-FCL під час перевірки. Оцінка перевірки повинна враховувати будь-яку(і) несприятливу(і) обставину(и), яка(і) виникла(и) під час перевірки.

1.14. Екзаменатори не обмежені однією функцією як FE(A/H), TRE(A/H), CRE(A), IRE(A/H), SFE(A/H) або FIE(A/H) за умови, що вони відповідають умовам кваліфікації і досвіду, встановленим для кожної відповідної функції.

1.15. Екзаменатор повинен планувати на один робочий день не більше трьох перевірок щодо PPL, CPL, IR чи кваліфікаційної відмітки класу, або не більше двох перевірок щодо FI, CPL/IR і ATPL, чи не більше чотирьох перевірок щодо кваліфікаційної відмітки типу.

1.16. Екзаменатор повинен планувати принаймні три години на перевірки для PPL, CPL, IR чи кваліфікаційної відмітки класу і принаймні чотири години на перевірки для FI, CPL/IR, ATPL чи кваліфікаційної відмітки типу, включаючи передпольотний інструктаж і підготовку, виконання перевірки, розбір польотів і оцінювання заявника та заповнення документації перевірки.

1.17. Згідно з вимогами AMC JAR-FCL 1.425/2.425 екзаменатор повинен надавати заявнику не більше години для підготовки.

1.18. Екзаменатор повинен планувати політ таким чином, щоб час польоту в літаку/вертольоті або час наземної роботи в затвердженому комплексному льотному тренажері не був меншим ніж:

- а) 90 хвилин для PPL і CPL, включаючи навігаційну частину;
- б) 60 хвилин для IR, FI і кваліфікаційної відмітки типу/класу однопілотної літака/вертольота;
- в) 120 хвилин для CPL/IR і ATPL.

II. Функції та права головного екзаменатора

2.1. Головний екзаменатор (SEN) є пілотом-інспектором Державіаслужби України та здійснює нагляд за діяльністю екзаменаторів усіх категорій і претендентів на отримання кваліфікаційної відмітки екзаменатора у процесі проходження перевірки в літаку/вертольоті.

Погодивши з SEN зміст перевірки, заявник на отримання кваліфікаційної відмітки екзаменатора, як правило, керує проведенням всієї перевірки. Це включає брифінг, виконання польоту, оцінювання та розбір польоту заявника.

Головний екзаменатор бере участь в оцінюванні польоту заявника заявником на отримання кваліфікаційної відмітки екзаменатора та об'єктивності поставлених оцінок.

2.2. Головний екзаменатор здійснює свої повноваження за умови наявності кваліфікаційної відмітки льотного екзаменатора.

2.3. Заявник повинен пройти затверджену Державіаслужбою України програму підготовки для головного екзаменатора. Зміст та тривалість такої програми визначаються Державіаслужбою України і повинні включати:

- а) самостійну підготовку до початку курсу;
- б) набуття знань авіаційного законодавства України;
- в) права та обов'язки головного екзаменатора;
- г) оцінювання екзаменатора за JAR-FCL (Стандартизація відповідно до AMC 1.425/2.425).

III. Підготовка для отримання кваліфікаційної відмітки екзаменатора

3.1. Всі кандидати на отримання кваліфікаційної відмітки екзаменатора повинні отримати теоретичну підготовку згідно з програмою, затвердженою Державіаслужбою України. Підготовка має проводитись у сертифікованих авіаційних навчальних закладах згідно із програмами.

Після закінчення курсу підготовки авіаційний навчальний заклад видає відповідний документ.

3.2. Екзаменатор незалежно від кваліфікаційної відмітки повинен володіти на необхідному рівні знаннями, що включають таке:

- а) національні вимоги до обов'язків екзаменатора відповідно до вимог цього Положення;
- б) можливості та обмеження людини в льотній діяльності;
- в) систему оцінювання індивідуальних якостей заявника;
- г) JAR-FCL, пов'язаних JAR і JP;
- г) системи якості в питаннях, що стосуються JAR-FCL;

д) основи організації спільної роботи багаточленного екіпажу і обмежень.

Усі вищезазначені пункти є основними вимогами щодо знань екзаменатора і мають бути включені до основного матеріалу курсу. Цей курс має бути вивчений до початку підготовки екзаменатора.

3.3. Спеціальна підготовка з проведення льотної перевірки для отримання відповідної кваліфікаційної відмітки повинна містити:

а) знання програми виконання перевірки для отримання кваліфікаційної відмітки;

б) знання адміністративних процедур, що належать до такої перевірки;

в) практичну підготовку щодо виконання узгодженого плану перевірки для первісного отримання кваліфікаційної відмітки екзаменатора.

3.4. Заявник на отримання кваліфікаційної відмітки екзаменатора повинен провести щонайменше одну перевірку навичок у ролі екзаменатора, включно з інструктажем, розбором польотів, веденням записів/документування.

3.5. Приклади прийнятних засобів відповідності для отримання кваліфікаційної відмітки екзаменатора наведено в додатку 1.

Головний екзаменатор або інспектор, уповноважений Державіаслужби України для цього завдання, здійснює нагляд за програмою перевірки відповідності на отримання кваліфікаційної відмітки екзаменатора.

3.6. Льотна перевірка для отримання кваліфікаційної відмітки екзаменатора проводиться під наглядом головного екзаменатора з метою визначення рівня підготовки заявника на отримання кваліфікаційної відмітки екзаменатора та здатності виконувати обов'язки екзаменатора.

3.7. До складу льотного екіпажу під час перевірки відповідності для первісного отримання кваліфікаційної відмітки екзаменатора включаються:

заявник;

заявник на отримання кваліфікаційної відмітки екзаменатора.

Необхідно чітко визначити функції усіх учасників перевірки, особливо роль екзаменатора/дублювального пілота, якщо такий застосовується.

Передпольотна підготовка повинна бути проведена в повному обсязі, усі учасники польоту повинні бути ознайомлені з їх обов'язками та відповідальністю протягом усієї перевірки.

Роль заявника виконує екзаменатор. Під час польоту він має здійснити кілька помилок (випадково або навмисне) для того, щоб заявник на отримання кваліфікаційної відмітки екзаменатора їх помітив, прийняв рішення, оцінив та використовував при подальшому обговоренні на післяпольотному розборі. Помилки дають можливість спостерігати, яким чином заявник на отримання кваліфікаційної відмітки екзаменатора оформляє документи та визначає, яка повторна перевірка або підготовка може бути необхідною. Проходження такої перевірки при відсутності помилок нічого не підтверджує.

IV. Процедури отримання кваліфікаційної відмітки екзаменатора

4.1. Заявник на отримання кваліфікаційної відмітки екзаменатора відповідної категорії повинен звернутися до Державіаслужби України з письмовою заявою за формою, наведеною в додатку 2 (за149-10) або 3 (за149-10).

Доцільність призначення кандидатури може бути підтверджена авіаційним навчальним закладом або експлуатантом.

4.2. Управління стандартів льотної експлуатації (далі - управління) Державіаслужби України розглядає подану заяву та особисті дані заявника і повідомляє його про призначення головного екзаменатора або інспектора. За необхідності може бути зроблено запит для отримання додаткових даних на кандидата і в разі невідповідності вимогам заява може бути відхилена.

4.3. Головний екзаменатор або інспектор з відповідними повноваженнями для проведення перевірки призначається керівником управління Державіаслужби України.

Призначений головний екзаменатор або інспектор отримує в управлінні завдання на відрядження та бланк акта перевірки екзаменатора з льотної діяльності (додаток 4) (за149-10).

4.4. Авіаційний навчальний заклад або експлуатант як власник ПС здійснює планування, організацію та виконання польоту.

4.5. Після закінчення перевірки головний екзаменатор або інспектор заповнює акт перевірки екзаменатора з льотної діяльності.

4.6. Оригінал затвердженого акта перевірки екзаменатора з льотної діяльності передається заявнику і підшивається в особову справу пілота.

Копія акта передається в управління Державіаслужби України.

4.7. За результатами перевірки управління видає заявнику на отримання кваліфікаційної відмітки екзаменатора посвідчення екзаменатора з льотної діяльності (далі - Посвідчення), зразок якого наведений у додатку 5 (за149-10).

Підставою для видачі Посвідчення є надання таких документів:

- а) заяви про видачу Посвідчення на ім'я начальника управління Державіаслужби України (додаток 6);
- б) підтвердження доцільності призначення кандидатури, наданого авіаційним навчальним закладом або експлуатантом (якщо застосовується);
- в) копії діючого свідоцтва пілота з додатковою частиною;
- г) копії свідоцтва про проходження відповідного курсу теоретичної підготовки за програмами, затвердженими Державіаслужбою України;
- г) копії акта перевірки екзаменатора з льотної діяльності.

4.8. Посвідчення реєструється управлінням Державіаслужби України у журналі обліку видачі посвідчень екзаменаторів з льотної діяльності (додаток 7).

V. Вимоги до посвідчення екзаменатора

5.1. Посвідчення виготовляється друкарським способом на захищеному папері.

5.2. Заповнення Посвідчень здійснюється спеціалістом управління Державіаслужби України.

5.3. Посвідчення заповнюється українською та англійською мовами.

5.4. Посвідчення підписується першим заступником Голови Державіаслужби України, підпис якого засвідчується печаткою Державіаслужби України.

5.5. Копія Посвідчення підшивається в особову папку екзаменатора і зберігається в управлінні Державіаслужби України.

5.6. Термін дії Посвідчення - три роки.

VI. Продовження терміну дії кваліфікаційної відмітки екзаменатора

6.1. Термін дії кваліфікаційної відмітки екзаменатора є чинним не більше трьох років.

6.2. Продовження терміну дії кваліфікаційної відмітки екзаменатора проводиться згідно з додатком 8. Для продовження дії кваліфікаційної відмітки екзаменатор повинен проводити щонайменше дві перевірки навичок або професійні перевірки щорічно протягом трьох років дії кваліфікаційної відмітки. Одна з них має проходити під наглядом головного екзаменатора або інспектора Державіаслужби України, який уповноважений відповідно до цього завдання.

Курси підтвердження/відновлення кваліфікації екзаменатори проходять один раз на три роки.

6.3. Видача нового Посвідчення з кваліфікаційною відміткою екзаменатора здійснюється в порядку, передбаченому розділами IV та VI цього Положення.

VII. Порядок взаємодії державіаслужби України та екзаменаторів

7.1. Державіаслужба України повинна розмістити перелік екзаменаторів на офіційному сайті Державної авіаційної служби України www.avia.gov.ua, вказавши кваліфікаційні відмітки кожного.

{ Пункт 7.1 розділу VII в редакції Наказу Міністерства інфраструктури N 343 (з1108-11) від 05.09.2011 }

7.2. Державіаслужба України зберігає особові справи екзаменаторів.

7.3. При надходженні до управління Державіаслужби України заяви кандидата на отримання відповідного свідоцтва/кваліфікаційної відмітки призначається екзаменатор з кваліфікаційною відміткою на проведення перевірки навичок/професійної перевірки.

Екзаменатор або інспектор з відповідними повноваженнями для проведення перевірки отримує завдання на відрядження.

7.4. Після закінчення перевірки та заповнення необхідної документації екзаменатор подає до управління Державіаслужби України звіт про перевірку та копію акта виконаної перевірки.

VIII. Проведення перевірок

8.1. Екзаменатори повинні дотримуватися стандартів JAR-FCL під час перевірки. Оцінювання проводиться згідно з критеріями об'єктивної оцінки, наведеними у додатку 9, та допустимими значеннями льотної перевірки, вказаними в додатку 1 до JAR-FCL 1.240 та 1.295 для пілотів літаків і додатку 1 до JAR-FCL 2.240 та 2.295 для пілотів вертольотів.

8.2. Заявник під час перевірки повинен зосередитися виключно на виконанні польоту та керуванні літаком. Визначення стандартів перевірки є обов'язком екзаменатора.

8.3. При перевірці має імітуватися справжній політ. Екзаменатор може встановлювати практичні сценарії польоту з виконанням будь-яких нестандартних або імітованих аварійних вправ, гарантуючи, що не буде поставлено завдань, які можуть призвести до непорозуміння і загрози для безпеки польоту.

8.4. Під час польоту оцінюється відповідність знань та вмінь заявника поставленим завданням під час брифінгу: виконання вимог карт контрольних переліків, дотримання льотних процедур, обережність щодо антизледеніння, льотна майстерність, відповідність правилам АТС, процедури радіообміну, керування польотом та МСС (коли застосовується).

8.5. Заявники можуть оскаржити результати проведення перевірки у порядку, встановленому законодавством.

8.6. Метою проведення перевірки є:

- а) визначення шляхом практичної демонстрації під час перевірки набуття чи збереження необхідного рівня знань та вмінь/кваліфікації заявником;
- б) покращення підготовки і льотного навчання в авіаційних навчальних закладах шляхом забезпечення зворотного інформаційного зв'язку від екзаменаторів щодо найбільш складних питань/частин перевірок;
- в) допомога у підтриманні і, якщо можливо, покращенні стандартів безпеки польотів за допомогою демонстрації високої льотної майстерності та дисципліни під час перевірок.

8.7. Вимоги щодо проведення перевірки:

- а) екзаменатор планує та забезпечує проходження перевірки згідно з вимогами JAR-FCL і здійснює оцінку перевірки відповідно до обов'язкових стандартів перевірок;
- б) кожен пункт частин перевірки повинен оцінюватись окремо. У разі незарахування пункту - не зараховується вся частина. Графік перевірки, що повідомляється під час інструктажу, не повинен змінюватись екзаменатором;
- в) проходження пункту з мінімальним чи сумнівним успіхом не повинно впливати на оцінку екзаменатором подальших пунктів;
- г) екзаменатор повинен довести до відома заявника вимоги та обмеження перевірки під час передпольотного інструктажу;
- г) якщо перевірка завершується чи припиняється, екзаменатор повинен здійснити розбір польоту разом із заявником, надати обґрунтування щодо нескладених пунктів/частин та під час проведення розбору польоту надати заявнику бланк перевірки на підпис для ознайомлення з результатами перевірки. У разі нескладеної або припиненої перевірки навичок чи професійної перевірки екзаменатор повинен надати відповідну пораду для допомоги заявнику в повторному проходженні перевірки;
- д) будь-який коментар щодо оцінки екзаменатором перевірки чи незгода заявника з такою оцінкою, які висловлюються під час розбору польоту, записуються у звіті про перевірку і підписуються екзаменатором та заявником;
- е) для перевірки навичок/професійної перевірки мають використовуватись тільки сертифіковані в установленому порядку літаки/вертольоти чи комплексні пілотажні тренажери.

Екзаменатор повинен перевірити, чи літак/вертоліт чи комплексний пілотажний тренажер, який має використовуватись, є прийнятним і відповідним чином обладнаним для перевірки;

є) політ проводиться відповідно до вимог та обмежень керівництва з льотної експлуатації ПС і керівництва з виконання польотів FTO/TRTO або експлуатанта, власника ПС;

ж) екзаменатор повинен вести бортовий журнал і записи щодо оцінювання під час перевірки для використання під час розбору польоту.

Ці записи необхідно робити без сповіщення заявника та відволікання його уваги;

з) екзаменатор повинен враховувати можливі зміни, які виникають під час польоту, через вказівки органу АТС чи інші обставини, що впливають на перевірку;

и) при виникненні зміни в запланованій перевірці екзаменатор має переконатися, що заявник розуміє зміни і погоджується з ними. В іншому випадку політ припиняється;

і) припинення перевірки через поважні причини є підставою для їх врахування. Під час наступної перевірки перевіряються тільки ті пункти/частини, до складання яких заявник не приступав;

ї) згідно з вимогами JAR FCL 1.425/2.425 екзаменатору дозволяється проведення повторного виконання заявником будь-якого маневру чи процедури перевірки. Екзаменатор може припинити перевірку на будь-якому етапі, якщо вважається, що знання заявника вимагають повного повторення перевірки;

й) той самий екзаменатор не повинен повторно екзаменувати заявника, який не склав іспит, без згоди на те заявника;

к) екзаменатор до та під час польоту не повинен допускати створення напруженої атмосфери, уникати негативних коментарів чи критичних зауважень. Всі елементи оцінки повинні бути залишені на час розбору польоту;

л) екзаменатор є командиром ПС, окрім обставин, узгоджених з екзаменатором. У разі якщо екзаменатор не займає місце пілота, дублюючий пілот є командиром ПС;

м) згідно з вимогами AMC JAR FCL 1.425/2.425 екзаменатор повинен надавати заявнику не більше години для підготовки перевірки.

8.8. Тестування/перевірка складається з таких частин:

8.8.1. Усний наземний іспит (у відповідних випадках), який повинен включати:

а) загальні знання про літак/вертоліт і льотні характеристики;

б) планування польоту та експлуатаційні процедури;

в) інші відповідні пункти/частини перевірки.

8.8.2. Передпольотний інструктаж/брифінг, який повинен включати:

а) послідовність перевірки;

б) встановлення потужності і швидкості на різних етапах польоту;

в) заходи безпеки польоту.

8.8.3. Вправи в польоті, які включають кожен відповідний пункт/частину перевірки.

8.8.4. Розбір польоту, який повинен включати:

а) оцінювання заявника;

б) заповнення документів перевірки в присутності льотного інструктора та кандидата.

8.9. Організаційні заходи перевірки:

а) для усіх перевірок повинні використовуватися належні та відповідні приміщення для інструктажу/розбору польоту;

б) перевірка відповідних теоретичних знань заявника має бути завершена екзаменатором до проведення перевірки навичок;

в) сумніви щодо засвоєння рівня знань заявника можуть бути перевірені за допомогою опитування у будь-який час виконання польоту. Опитування під час польоту повинно проводитися таким чином, щоб воно не загрожувало безпеці польоту. Питання можуть бути відкладені до завершення виконання частини льотної перевірки;

г) на літаках/вертольотах з одним пілотом екзаменатор не повинен допомагати заявнику у керуванні літаком/вертольотом, веденні радіозв'язку, настроюванні та визначенні навігаційного обладнання та використанні навігаційних карт;

г) у разі перебування екзаменатора на пілотському сидінні він повинен брати участь у керуванні літаком/вертольотом тільки для забезпечення безпеки польоту;

д) під час проходження льотної перевірки безпека польоту повинна бути найголовнішим фактором. Екзаменатор, заявник та інші члени екіпажу повинні бути попереджені щодо інших польотів у районі виконання перевірки;

е) до мінімального складу льотного екіпажу під час перевірки для отримання свідоцтва/кваліфікаційної відмітки, яка виконується як політ з одним пілотом, необхідного для проведення перевірки навичок, входять заявник, екзаменатор та дублювальний пілот, якщо потрібно. Заявник повинен керувати літаком та діяти як КПС. Якщо потрібен дублювальний пілот, він має бути інструктором на типі або класі

літака/вертольота, що використовується для перевірки, і нести відповідальність як КПС за безпеку та загальну експлуатацію літака.

Заявник повинен здійснювати політ на літаку/вертольоті з того місця, з якого можна виконувати обов'язки КПС, та виконувати перевірку так, ніби інших членів екіпажу немає. Екзаменатор не бере участі в управлінні літаком/вертольотом, за винятком, якщо втручання необхідне з причин безпеки або для уникнення неприйнятної затримки руху для інших ПС. Відповідальність за безпеку польоту покладається на екзаменатора, якщо він бере участь у виконанні польоту з пілотського крісла.

8.10. Мінімальні умови погоди для проведення перевірок встановлюються Державіаслужбою України з урахуванням обмежень повітряного судна, Керівництва з виконання польотів FTO/TRTO, Керівництва з виконання польотів експлуатанта, заявленого виду отримання свідоцтва/кваліфікаційної відмітки та умов безпеки польоту.

Відхилення від мінімально встановлених параметрів погоди недопустиме.

8.11. Передпольотна підготовка вимагає від заявника оцінити погодні умови та прийняти рішення щодо продовження польоту. Заявник повинен узяти до уваги вимоги усіх розділів перевірки, яку він проходить.

Екзаменатор повинен оцінити рішення заявника. Рішення продовжити виконання польоту, коли прогноз погоди виходить за межі, необхідні для завершення польоту, повинне розглядатися як "незданий" пункт перевірки.

Ті розділи/пункти перевірки, які повинні бути виконані під час польоту виключно за приладами, імітуються за допомогою відповідного обладнання для польотів за приладами.

8.12. Стеження за зледенінням повинно відображатися регулярною перевіркою зовнішньої температури та обігрівом карбюратора, якщо використовується. Заявник повинен вміти використовувати обладнання антизледеніння, що встановлене на літаку/вертольоті. При наявності справжнього льоду заявник повинен діяти відповідно до вимог керівництва з льотної експлуатації літака/вертольота. Навчання або підготовка повинна забезпечити дотримання експлуатаційних процедур щодо використання обладнання антизледеніння літака/вертольота, особливо питання обігріву приймачів повітряного тиску, карбюратора, двигуна/гвинта, системи анти-зледеніння планера. Літак/вертоліт не повинен виконувати політ навмисно в умовах зледеніння, якщо це суперечить вимогам керівництва з льотної експлуатації літака/вертольота.

8.13. Передпольотний інструктаж повинен охоплювати таке:

- а) мету польоту;
- б) перевірку особистих польотних документів;
- в) здатність заявника вільно формулювати запитання;
- г) експлуатаційні процедури, які мають виконуватись;
- г) оцінку погоди;
- д) робочі можливості заявника та екзаменатора;
- е) цілі, які мають бути досягнуті заявником;
- є) моделювання можливих погодних умов;
- ж) зміст вправ, що мають виконуватись;
- з) погоджені швидкості і параметри управління на різних етапах польоту;
- и) використання радіообміну;
- і) відповідні ролі заявника та екзаменатора під час аварійної ситуації;
- і) адміністративні процедури в польоті.

8.14. У разі якщо екзаменатор не перебуває на пілотському сидінні під час перевірки, він повинен забезпечити, щоб дублювальний пілот пройшов інструктаж щодо:

- а) моделювання умов польотів за приладами;
- б) моделювання відмови двигуна;
- в) відновлення інформації радіонавігаційних засобів за необхідності;
- г) необхідних дій у разі виникнення реальної аварійної ситуації;
- г) використання радіозасобів для проведення перевірки;
- д) інших питань, що можуть бути визначені екзаменатором.

8.15. Підготовка екзаменатора має бути спрямована на підтримання необхідного рівня взаємодії з заявником. Під час перевірки заявник повинен дотримуватись такого:

- а) залучення екзаменатора у багатопілотне робоче середовище;
- б) необхідності надання заявнику точних інструкцій;
- в) відповідальності за безпечне виконання польоту;
- г) втручання екзаменатора (у необхідних випадках);
- г) використання приладового обладнання;

- д) зв'язку з УПР та необхідності точних, легкозрозумілих намірів;
- е) підказування заявнику щодо необхідної послідовності подій;
- є) ведення коротких, базованих на фактах, записів.

8.16. Планування та підготовка перевірки

8.16.1. Екзаменатор повинен проводити кожну перевірку відповідно до плану перевірки таким чином, щоб кожний заявник мав не більше години для підготовки до перевірки.

8.16.2. Заявник повинен мати у своєму розпорядженні належні засоби для планування польоту. Екзаменатор перевіряє правильність їх використання заявником. Необхідно використовувати тиху кімнату брифінгу, щоб планування було виконано без перерв та відволікання уваги.

8.16.3. Планування повинно бути завершено без допомоги інших осіб. Необхідно отримати дозволи АТС та необхідну метео-інформацію. Будь-які вимоги щодо замовлень для виконання польоту повинні бути виконані заявником у належний час.

8.16.4. Заявник повинен підготувати завдання на політ, копію якого надати екзаменатору. Завдання на політ містить такі пункти:

- а) маршрут (включаючи політ до запланованого запасного аеродрому);
- б) частоти для зв'язку та навігаційних засобів;
- в) заплановані ешелони та висоти;
- г) хронометраж, розрахунок польоту;
- г) безпечні висоти або мінімальні ешелони/висоти;
- д) паливо (зазначення резервного палива та графіка використання палива, що залишається на ділянках);
- е) місце для записів АТІS і дозволів у хронологічному порядку.

Маршрут польоту може виконуватися в іншому повітряному просторі, ніж повітряний простір класу G, з цієї метою необхідно виконати аналіз спеціальних застережень під час планування.

8.16.5. Планування і підготовка повинні виконуватися екіпажем згідно з вимогами нормативно-правових актів та нормативних документів.

Розраховані на комп'ютері польотний та навігаційний плани або розрахунки маси та центрування літака/вертольота можуть бути використані протягом дозволеного періоду планування. Заявник є відповідальним за усі розрахунки щодо планування.

8.16.6. Заявник повинен розрахувати злітні та посадкові характеристики для злітно-посадкової смуги, яка передбачається для польоту, з найбільшими обмеженнями.

8.17. Оцінювання льотної майстерності

8.17.1. Кваліфікацію льотної майстерності за поведінкою можна згрупувати у три області:

- а) процеси спілкування та прийняття рішення:
 - брифінг;
 - ставлення запитань/захист власної позиції/впевненість у собі;
 - самокритика;
 - спілкування з наявним персоналом;
 - виконання карт контрольних перевірок КЛЕ ПС;
 - прийняття рішень;
- б) побудова та підтримка взаємодії під час польоту:
 - лідерство/командні якості;
 - міжособистісні взаємовідносини;
- в) управління робочим навантаженням і розуміння ситуації:
 - підготовка/планування;
 - пильність;
 - розподілення робочого навантаження;
 - запобігання відволіканню уваги;
 - уникнення небажаних ситуацій (наприклад, турбулентність у супутньому сліді, недостатній інтервал літаків/вертольотів).

8.17.2. Система оцінювання управління польотом:

а) задовільна робота - спроможність заявника безпечно виконувати потрібні завдання, яка базується на виконанні завдань, що визначені JAR-FCL для отримання відповідного свідоцтва або кваліфікаційної відмітки, у межах експлуатаційних обмежень ПС та нормативів оцінок техніки пілотування, затверджених програмами підготовки;

демонстрації контролю літака/вертольота та польоту зі сприятливим результатом кожного завдання; демонстрації здорового глузду/розсудливості та управління ресурсами екіпажу, кваліфікації щодо польоту в одночленному екіпажі, якщо літак/ вертоліт сертифікований для польотів з одним пілотом;

б) незадовільна робота - постійне перевищення відповідних допусків, зазначених у керівництві льотних екзаменаторів, або неспроможність вжити швидких корегувальних заходів при їх перевищенні, що свідчить про незадовільну роботу. Допуски відображають роботу, яка повинна бути виконана за

сприятливих умов польоту. Втручання екзаменатора в пілотування для забезпечення безпечного польоту свідчить про незадовільну роботу.

Якщо повторне виконання пункту не відповідає вимогам, екзаменатор повинен уважати його нескладеним.

8.18. Післяпольотні процедури - проведення розбору польоту

8.18.1. Процедури після польоту вимагають точної оцінки польоту та повідомлення заявнику про результат перевірки. Екзаменатор повинен:

виділити час, необхідний для того, щоб чесно, неупереджено та вірно провести оцінювання перевірки; надати чітке рішення щодо результатів перевірки з детальною інформацією про причини за кожним нескладеним пунктом, при цьому ця інформація подається як остаточна і не підлягає обговоренню, та надати заявнику бланк перевірки на підпис для ознайомлення з результатами перевірки;

якщо не складено перевірку на отримання кваліфікаційної відмітки, поінформувати заявника щодо наслідків такого результату;

спрямувати заявника до адміністративних процедур, які необхідно виконати за результатами перевірки.

8.18.2. Після закінчення польоту та адміністративних процедур екзаменатор може запропонувати консультації щодо будь-якого етапу польоту, де можуть обговорюватися такі пункти:

а) рекомендації заявнику щодо шляхів уникнення помилок і виправлення їх;

б) згадування будь-яких відзначених критичних моментів;

в) надання порад, які екзаменатор вважає корисними.

8.19. Вимоги щодо проходження перевірки навичок для видачі свідоцтв пілота або кваліфікаційних відміток викладені в таких додатках:

структура перевірки навичок для видачі свідоцтва приватного пілота (літака/вертольота) PPL (A/H) - додаток 10;

структура перевірки навичок для видачі свідоцтва комерційного пілота (літака/вертольота) CPL (A/H) - додаток 11;

структура перевірки навичок для отримання кваліфікаційної відмітки польотів за приладами - IR (літак/вертоліт) - додаток 12;

структура перевірки навичок для видачі кваліфікаційної відмітки типу та класу ПС (літак та вертоліт) - додаток 13;

структура перевірки навичок для видачі свідоцтва транспортного пілота (літак) - ATPL (A) - додаток 14;

структура перевірки навичок для видачі кваліфікаційної відмітки інструкторів (літак та вертоліт) - додаток 15.

8.20. Скарги та апеляції

Якщо у будь-який час перевірки або після неї заявник висловлює свою незгоду щодо процесу проведення перевірки або результату оцінювання, екзаменатор не повинен вступати у дискусію з заявником. Скарги або апеляції повинні розглядатися у порядку, встановленому законодавством.

8.21. Внесення записів до свідоцтва

У свідоцтвах, в яких роблять записи про відновлення/продовження терміну дії кваліфікаційної відмітки, екзаменатор повинен:

а) перевірити, що за останні 12 місяців було виконано 12 маршрутів, а для продовження кваліфікаційної відмітки допуску до польотів за приладами (IR) протягом попередніх 12 місяців - щонайменш 3 вильоти та заходи на посадку (IFR) були виконані на літаку SP класу або типу при виконанні польотів як одного пілота;

б) виконати професійну перевірку, включаючи польоти за приладами, внести кваліфікаційні відмітки, дату перевірки, дату завершення чинності відмітки, номер дозволу на діяльність та власноручним підписом підтвердити факт перевірки;

в) подати копію документа про перевірку навичок або професійну перевірку до Державіаслужби України і тримати один примірник документа про перевірку в особовій справі.

Перший заступник голови Державної авіаційної адміністрації	О.Овчинников
--	--------------

ПРИКЛАДИ
прийнятних засобів відповідності для отримання
кваліфікаційної відмітки екзаменатора

	CRE	TRE	FE(PPL) FE(CPL) FIE IRE
Основний курс	JAR FEM (вимоги в повному обсязі). Курс підготовки за процедурами та вимогами JAR-FCL. Самоперевірка		
Наземна підготовка	Перевірка матеріалу основного курсу: профілі перевірок; визначення відмінностей перевірок SE/ME (якщо необхідно); критерії "склав частково"; критерії повтору; критерії "перервана перевірка"; критерії "не склав"; використання тренажерів для перевірок (якщо необхідно); адміністративні питання; продовження на підставі досвіду - тільки для (SEP)		
Обсяг льотних перевірок (політ)	Дві перевірки навичок або професійні перевірки під наглядом	Одна перевірка навичок або професійні перевірки під наглядом	Дві перевірки навичок або професійні перевірки під наглядом
Додаткова підготовка	Визначається Державіаслужбою України (якщо необхідно)		
Льотна перевірка	Перевірка відповідності екзаменатора для отримання кваліфікаційної відмітки з головним екзаменатором (додатково до курсу) або інспектором, уповноваженими Державіаслужби України		

Додаток 2
до Положення
про екзаменатора
з льотної діяльності

(za149-10)

Додаток 3
до Положення
про екзаменатора
з льотної діяльності

(za149-10)

Додаток 4
до Положення
про екзаменатора
з льотної діяльності

(за149-10)

Додаток 5
до Положення
про екзаменатора
з льотної діяльності

(за495-12)

{ Додаток 5 в редакції Наказу Міністерства інфраструктури N 168 (з0495-12) від 19.03.2012 }

Додаток 6
до Положення
про екзаменатора
з льотної діяльності

Начальнику управління
стандартів льотної
експлуатації
Державіаслужби України

від _____

працівника навчального закладу/ авіакомпанії (FTO/TRTO/АК)

посада _____

ЗЯЯВА

У зв'язку з проходженням мною повного курсу програми підготовки прошу видати посвідчення екзаменатора з льотної діяльності до свідоцтва льотного складу ЦА України (_____ N _____), термін дії свідоцтва до _____ 20__ року. Доказова документація додається. " ____ " _____ 20__ року _____ (підпис)

Додаток 7
до Положення
про екзаменатора
з льотної діяльності

ЖУРНАЛ
обліку видачі посвідчень екзаменаторів

з льотної діяльності

N з/п	Прізвище, ім'я, по батькові	N посвідчення	Кваліфікаційна відмітка	Тип ПС	Обмеження видачі	Дата дії	Термін свідоцтва	N	Підпис

Додаток 8
до Положення
про екзаменатора
з льотної діяльності

**ПРОДОВЖЕННЯ
терміну дії кваліфікаційної відмітки
екзаменатора літак**

Продовження відмітки FE/FIE/CRE/TRE/SFE	
Формат перевірки	Провести щонайменше дві перевірки навичок або професійні перевірки щорічно протягом трьох років дії дозволу. Одна перевірка протягом останніх 12 місяців проходила під наглядом або виконано перевірку з інструктором, завданням якого є імітування помилок у техніці пілотування. Відповідність чинним стандартам. Демонстрація знання JAR-FCL та експлуатаційної документації
вертоліт	
Продовження відмітки FE/FIE/TRE/SFE	
Формат перевірки	Провести щонайменше дві перевірки навичок або професійні перевірки щорічно протягом трьох років дії дозволу. Одна перевірка протягом останніх 12 місяців проходила під наглядом або виконано перевірку з інструктором, завданням якого є імітування помилок в техніці пілотування. Відповідність чинним стандартам. Демонстрація знання JAR-FCL та експлуатаційної документації
КОМБІНОВАНИЙ МЕТОД продовження терміну дії кваліфікаційної відмітки екзаменатора	

Якщо екзаменатор є власником більше однієї кваліфікаційної відмітки, застосовується комбінований метод продовження терміну дії кваліфікаційної відмітки екзаменатора. Державіаслужба України повинна визначити, яка з наявних кваліфікаційних відміток буде використовуватися як основа для нагляду. Інші відмітки, якими володіє екзаменатор, можуть бути перевірені в усній формі.

Новий дозвіл не може бути наданий тільки на основі усного опитування. Він повинен бути наданий за процедурою первісного дозволу.

Комбінування продовження терміну дії відміток екзаменатора

Відмітки екзаменатора	Хто може перевіряти відміток	Комбінування продовження терміну дії
IRE	Головний екзаменатор або інспектор, який призначений	1. Нагляд за перевіркою, яка обрана Державіаслужбою України.
FIE		2. Усне опитування щодо
FE.CPL		усіх відміток для перевірки:
FE.PPL	Державіаадміністрацією	відповідності адміністративним вимогам; знання JAR-FCL
TRE		
SFE		
CRE		

Додаток 9
до Положення
про екзаменатора
з льотної діяльності

КРИТЕРІЇ об'єктивної оцінки

літак

Підстава	Екзаменатор повинен дотримуватися вимог JAR-FCL щодо критеріїв "склав/не склав" для відповідної перевірки, яка буде проводитися
"Склав"	Заявник повинен пройти усі частини перевірки навичок або професійної перевірки
"Склав частково"	Для SPA: якщо будь-який пункт частини не складений, уся частина вважається не складеною. Будь-який заявник, який не склав тільки одну частину, повинен пройти її спочатку. Заявник, який повторно проходить тільки нескладену частину плюс частину щодо вильоту, виконує перевірку частково. У разі якщо будь-яку з цих двох частин не складено під час другої спроби, результатом цього буде нескладання перевірки. Для МРА: будь-який заявник, який не склав 5 або більше питань, повинен пройти їх спочатку

"Не склав"	<p>Для SPA: якщо будь-який пункт частини не складений, уся частина вважається нескладеною. Нескладання більше ніж однієї частини вимагає від заявника проходження усієї перевірки спочатку. Нескладання будь-якої частини у разі повторної перевірки, включаючи ті частини, які до того були складені під час попередньої спроби, вимагають від заявника проходження усієї перевірки спочатку</p>
	<p>Для МРА: заявник повинен пройти усі частини перевірки. Нескладання більше ніж п'яти пунктів вимагає від заявника проходження усієї перевірки спочатку. Нескладання будь-якого пункту у разі повторної перевірки, включаючи ті пункти, які до того були складені під час попередньої спроби, вимагають від заявника проходження усієї перевірки спочатку за умови, якщо:</p> <ul style="list-style-type: none"> допуски льотної перевірки були перевищені з врахуванням турбулентності чи вказівок органу управління повітряним рухом; мети перевірки не досягнуто; мета вправи досягнута, але за рахунок небезпечного польоту, порушення правила чи нормативу, поганої льотної майстерності або грубого управління; не було продемонстровано прийняттого рівня знань, управління польотом; було необхідне втручання екзаменатора або дублювального пілота в інтересах безпеки
"Незавершена перевірка"	<p>Якщо заявник вирішує припинити перевірку з причин, які екзаменатор не вважає поважними, заявник повинен пройти усю перевірку спочатку. Якщо перевірка припиняється з поважних причин з точки зору екзаменатора, під час подальшого польоту необхідно перевірити тільки ті пункти перевірки, які не були виконані</p>
	<p>вертоліт</p>
Підстава	<p>Екзаменатор повинен дотримуватися вимог JAR-FCL щодо критеріїв "склав/не склав" для відповідної перевірки, яка буде проводитися</p>
"Склав"	<p>За умови, якщо заявник демонструє необхідний рівень знань, навички/кваліфікацію і їх застосування, залишається у межах допусків льотної перевірки для свідоцтва та кваліфікаційної відмітки</p>

"Склав частково"	Часткове складання не завжди використовується при перевірці. Застосовується за умови, якщо тільки одна частина перевірки не була складена. При повторній перевірці заявник проходить тільки нескладену частину, додатково виконується частина польоту щодо вильоту. У разі нескладення будь-якої з цих двох частин під час другої спроби результатом цього буде нескладання перевірки
"Не склав"	За умови, якщо: допуски льотної перевірки були перевищені з врахуванням турбулентності чи вказівок органу управління повітряним рухом; мети перевірки не досягнуто; мета вправи досягнута, але за рахунок небезпечного польоту, порушення правила чи нормативу, поганої льотної майстерності або грубого управління; не було продемонстровано прийнятної рівня знань або управління польотом; було необхідне втручання екзаменатора або дублювального пілота в інтересах безпеки
"Незавершена перевірка"	Якщо заявник вирішує припинити перевірку з причин, які екзаменатор не вважає поважними, заявник повинен пройти усю перевірку спочатку. Якщо перевірка припиняється через поважну причину з точки зору екзаменатора, під час подальшого польоту необхідно перевірити тільки ті пункти перевірки, які не були виконані

Додаток 10
до Положення
про екзаменатора
з льотної діяльності

СТРУКТУРА перевірки навичок для видачі свідоцтва приватного пілота (літака/вертольота) - PPL (A/H)

1. JAR-FCL встановлено такі вимоги щодо проходження перевірки навичок для видачі свідоцтва приватного пілота:

Посилання JAR	Додаток 1 до JAR-FCL 1.130 та 1.135 для пілотів літаків Додаток 1 до JAR-FCL 2.130 та 2.135 для пілотів вертольотів
Хто може перевіряти	Льотний екзаменатор (FE), який має повноваження виконувати таку функцію.

Екзаменатори не повинні перевіряти заявника, для якого вони проводили льотну підготовку для отримання такого свідоцтва (перевірки щодо успіхів у навчанні та безпеки не вважаються льотною підготовкою).
Коли спроба виконується у два польоти, обидві частини повинні проводитися тим самим екзаменатором
Форма для використання Додаток 2 до JAR-FCL 1.135
Додаток 2 до JAR-FCL 2.135

2. Кожний пункт розділів перевірки повинен бути оцінений льотним екзаменатором (FE).

Дозволяється здійснювати оцінку окремих пунктів без встановлення спеціальних вправ протягом перевірки, у той самий час окремі пункти перевірки, такі як звалювання, потребують проміжних вправ роботи екіпажу у повітрі.

3. Перед виконанням перевірки на однодвигунному літаку/вертольоті екзаменатор повинен перевірити рівень знань заявника щодо:

переліку необхідної документації ПС та порядку її ведення;

льотних характеристик літака/вертольота: рекомендованих швидкостей та кутів набору, режимів набору, горизонтального польоту і зниження, швидкостей звалювання у посадочній конфігурації (для літаків) та швидкостей маневрування з метою порівняння їх з реальними швидкостями під час льотної перевірки за наявних умов навколишнього середовища: температури повітря, сили вітру та інше;

правил розрахунку маси, центрування, завантаження ПС та їх вплив на керуваність ПС.

У разі будь-яких сумнівів, пов'язаних з заповненням форми щодо маси та центрування, яку надає заявник, рівень знань повинен бути визначений за допомогою ретельного опитування.

4. Передпольотний огляд ПС виконується заявником. Після завершення передпольотного огляду необхідно поставити декілька практичних питань заявнику щодо призначенням вхідних пристроїв, екранів та фільтрів літака/вертольота, їх розташування.

5. Запуск та прогрів двигуна, використання карт контрольних переліків перевірок систем та обладнання виконуються заявником згідно з вимогами КЛЕ ПС.

Необхідно поставити питання для визначення того, які дії будуть застосовані, якщо перевірка викриє проблему системи магнето, системи приготування паливно-повітряної суміші та системи підігріву карбюратора.

Процедури регулювання складу паливної суміші для нормалізації роботи двигуна повинні бути перевірені під час польоту або в усній формі. Використання підігріву карбюратора в польоті необхідно оцінити за наявності умов зледеніння вхідних пристроїв карбюратора або за допомогою опитування.

6. Під час руління за відсутності або в умовах слабкого вітру є слушний час для опитування заявника щодо демонстрації утримання засобів контролю у вітровому режимі, що змінюється, наприклад, боковий вітер або вітер, що дме спереду або з задньої чверті.

7. Виконання крутих розворотів оцінюються за 4 параметрами: висота, повітряна швидкість, кут крену та курс виходу. Таким чином, опитування повинно проводитись відповідно до усіх чотирьох параметрів для запобігання звалюванню ПС.

Точка відліку для повернення у горизонтальний прямолінійний політ повинна бути фіксованою та чітко визначеною для запобігання неточній оцінці.

8. Метою польоту на малій швидкості є визначення вмій заявника виконувати польоти на малих швидкостях, контролювати літак/вертоліт, увесь час здійснюючи контроль за креном, швидкістю, висотою, ковзанням та повернення до нормального польоту. Неспроможність запобігти звалюванню повинна бути оцінена як помилка.

9. Вимогами JAR-FCL передбачено виконання чистого звалювання з мінімальною втраатою висоти.

Екзаменатор повинен знати рекомендації виробника для типу літака, що використовуються для льотної перевірки.

10. Екзаменатору не слід вимагати особливого виду злету, якщо це не передбачено програмою перевірки, заявник сам повинен вирішити, яку процедуру використати.

Конфігурація ПС та повітряні швидкості, що використовуються, повинні бути такими, які вказані у КЛЕ ПС.

11. Для оцінки вміння виконувати політ по колу рекомендується використовувати аеродроми як з командно-диспетчерською службою, так і без неї для перевірки правильного використання відповідних процедур.

12. Захід на посадку та посадка мають на меті оцінити вміння здійснити посадку у межах заздалегідь визначеної зони приземлення. Посадка з перельотом буде оцінюватися разом з цією вправою.

13. Метою вправи виконання імітованої невимушеної посадки є визначення вміння дотримання процедур для безпечної посадки у прийнятній області та за умови, що процедури, які використовуються, є впорядкованими та логічними, а конфігурація повітряного судна відповідає КЛЕ ПС.

При виконанні цієї вправи слід надавати точну інформацію щодо причин такої посадки; якщо це з причини імітованих погодних умов, чітко зазначити імітовану висоту хмарності, видимість і не змінювати їх під час процедури.

При наявності прийнятного аеродрому слід поставити завдання заявнику виконати дії, починаючи з заходу на посадку до приземлення. Це дасть змогу екзаменатору оцінити вміння виконання короткого приземлення або м'якого приземлення на льотне поле за допомогою цієї вправи.

14. Імітована вимушена посадка передбачає виконання імітації відмови двигуна. Імітація повинна проводитися на достатній висоті, що надасть заявнику час чітко продемонструвати знання процедур та вміння. Практичне виконання повинно розпочатися без попереднього повідомлення заявника екзаменатором, однак екзаменатор повинен упевнитися, що у полі зору заявника існує деякий вибір області приземлення та у межах відстані планування ПС. Екзаменатор повинен контролювати стан двигуна під час зниження для того, щоб забезпечити безпечний відхід на друге коло. Практика залишення деякої потужності та досягнення нормального кута зниження та повітряної швидкості за допомогою використання закриток є припустимою. Екзаменатор повинен визначити наміри заявника щодо процедури, яку буде використано при виконанні цієї вправи під час передпольотного інструктажу.

15. Літаководіння на маршруті

15.1. Передпольотні процедури - планування

Заявник повинен:

- а) вибрати безпечний та ефективний маршрут, який відповідає правилам виконання польотів;
- б) отримати та оцінити метеоінформацію;
- в) визначити відповідну процедуру вильоту;
- г) отримати експлуатаційну інформацію щодо аеродромів по маршруту та призначенню;
- г) визначити можливості використання злітно-посадкових смуг аеродромів вильоту та призначення за фактичних погодних умов або які прогнозуються.

При призначенні маршруту екзаменатори повинні спробувати вибрати пункт призначення, який забезпечить заявника прийнятними наземними та достатніми контрольними точками маршруту.

Точності розрахунків, виконаних заявником, повинні бути перевірені.

15.2. Процедура вильоту

Заявник не обмежується тільки одним методом вильоту. Йому надається право вибору відповідної процедури вильоту для визначеного аеродрому.

Оцінка повинна ґрунтуватися на можливості пристосування до нових умов та на способі, яким змінюється процедура вильоту.

15.3. Процедури на маршруті

Маршрут польоту повинен мати належні контрольні точки для здійснення оцінювання заявника. Якщо маршрут вибрано невірно або є помилки, необхідно надати додатковий час заявнику для визначення.

15.4. Відхід на запасний аеродром

Якщо екзаменатор приймає рішення виконати відхід на запасний аеродром після серії інших маневрів льотної перевірки, він повинен надати час та, у разі необхідності, допомогти заявнику визначити точне місцезнаходження ПС й звірити його з польотною картою. Після цієї процедури екзаменатор контролює виконання маневру відходу.

При виконанні відходу на малих висотах екзаменатор повинен враховувати таке:

- а) правила виконання польотів у даному районі, наявність природних та штучних перешкод, житлових масивів та ін.;
- б) заходи безпеки, прийнятність району, висоти;
- в) вплив польотів на людей та тварин;
- г) екзаменатор не повинен використовувати цю вправу для створення умов порушення правил польотів заявником.

У разі виконання перевірки на малій висоті рішення про відхід на запасний аеродром не повинно вимагати від заявника пролетіти над заселеними районами за маршрутом. Метою вправи є оцінка спроможності продовження польоту на запасний аеродром з використанням розрахунків маршруту уявно та природних географічних властивостей, таких як дороги, залізниця, якщо вони є. Лінійки, транспортири та комп'ютери не повинні використовуватися під час цієї процедури.

Відносно розрахованого часу прибуття та фактичного часу прибуття на запасний аеродром не встановлюються фіксовані значення як критерії. Екзаменатор може прийняти розрахований час прибуття для цієї вправи, який є належним та який може забезпечити можливість відходу як було заплановано.

16. Виконання польоту за приладами та використання радіонавігаційних засобів полягає у виконанні заявником розворотів на 180 град. в імітованих складних метеоумовах.

17. Аварійні процедури:

а) якщо для перевірки використовується ПС, з яким екзаменатор недостатньо знайомий, йому необхідно вивчити КЛЕ ПС до початку опитування заявника щодо демонстрації спроможності дій у різних аварійних ситуаціях, які імітуються;

б) не ставиться мета оцінити усі можливі аварійні процедури з кожним заявником. Екзаменатор повинен вимагати дві аварійні процедури при перевірці цієї вправи: одна з них у повітрі, інша на землі. Екзаменатору слід використовувати систему випадкового вибору, змінюючи аварійні процедури, які вимагаються, для упевненості у тому, що усі системи та аварійні процедури були розглянуті під час підготовки;

в) один з методів, який визнаний ефективним багатьма екзаменаторами та такий, що може бути використаний під час оцінки аварійної ситуації на землі, полягає в оцінці цієї вправи до запуску двигуна або після повернення на перон, коли двигун вимкнений. Коли засоби контролю розміщуються у нормальному положенні при вимкненому двигуні, екзаменатор переводить газ, важіль регулювання суміші, відповідні перемикачі та різні додаткові засоби керування й інше в положення, які обов'язково застосовуються, якщо двигун працює у режимі крейсерської потужності. Після цього екзаменатор описує заявнику аварійну ситуацію, наприклад пожежа двигуна. Далі екзаменатор може зробити оцінку, яка більше ґрунтується на тому, як заявник у дійсності встановлює положення відповідних засобів контролю, перемикачів або клапанів, пов'язаних з вправою, ніж на оцінці виключно усного описання як це повинно бути виконано. Використання такого методу повинно запобігати отриманню заявником позитивної оцінки на підставі спроможності повторювати напам'ять завчені аварійні процедури, фактично не розуміючи користі дій, які вимагаються у процесі підготовки;

г) екзаменатор не повинен ускладнювати аварійні ситуації та вимагати таку велику кількість, щоб це стало вправою на витривалість до моменту, поки заявник не зробить помилку у процедурі.

18. Оцінка володіння правилами радіозв'язку полягає у демонстрації правильного радіообміну під час усього польоту.

Оцінка повинна ґрунтуватися на спроможності заявника використовувати радіообмін належним чином, адекватно відповідати на дозволи та інструкції органів АТС, отримувати метео- та іншу інформацію, що має відношення до польоту. За необхідності ця вправа може бути імітована екзаменатором, якщо льотна перевірка відбувається за відсутності засобів АТС. За потреби екзаменатор може оцінювати переважну частину цієї вправи на землі. Застосування практичного сценарію є відмінним методом, який дозволить заявнику прийняти рішення, які засоби радіозв'язку використовувати.

Екзаменатор має право втручатися в радіообмін, якщо це загрожує безпеці польоту.

Додаток 11
до Положення
про екзаменатора
з льотної діяльності

СТРУКТУРА
перевірки навичок для видачі свідоцтва
комерційного пілота (літака/вертольота) - CPL (A/H)

1. JAR-FCL встановлено такі вимоги щодо проходження перевірки навичок для видачі свідоцтва комерційного пілота (літака):

Посилання JAR	Додаток 1 до JAR-FCL 1.160 та 165
Хто може перевіряти	FE за умови, що вони персонально уповноважені виконувати таку функцію. Екзаменатори не повинні перевіряти заявників, з якими вони проводили льотну підготовку для отримання такого свідоцтва. (Перевірки щодо успіхів у навчанні та безпеки не вважаються льотною підготовкою). Коли спроба виконується у два польоти - обидві частини повинні проводитися одним екзаменатором
Форма для використання	Додаток 2 до JAR-FCL 1.170

1.1. Заявники оцінюються за усіма елементами експлуатації літака. Основами для керування літаком є: міцні базові навички з керування, льотна майстерність, літаководіння, політ за приладами, правильна фразеологія радіообміну, робота у кабіні та загальне керування польотом. Екзаменатор може оцінити деякі елементи за допомогою усного опитування. Перевірка навичок CPL поділяється на шість основних розділів:

Розділ 1. Передпольотна підготовка та виліт.

Розділ 2. Загальні вправи в повітрі.

Розділ 3. Процедури на маршруті.

Розділ 4. Процедури заходу на посадку та посадки.

Розділ 5. Нестандартні та аварійні процедури.

Розділ 6. Політ з імітованою несиметричною тягою з урахуванням компоновання двигунів класу/типу ПС.

1.2. Усі розділи перевірки повинні бути виконані упродовж одного польоту. Послідовність розділів може змінюватися залежно від обставин, інструктаж екзаменатора буде містити очікуваний профіль польоту. Екзаменатори є відповідальними за забезпечення ефективної перевірки, при цьому заявники повинні враховувати погодні умови, час дозволів УПР та інше, що може привести до необхідності зміни плану перевірконого польоту.

1.3. Згідно з додатком 1 до JAR-FCL 1.170 політ повинен тривати щонайменше 90 хвилин. Розділ 3 займе 1 годину 15 хвилин, розділи 2 та 4 разом приблизно 1 годину, розділ 5, за рішенням екзаменатора, може бути об'єднаний з розділами 1 - 4 та розділ 6, у разі потреби, з розділами 1 - 5. Таким чином, уся перевірка може тривати до 2 годин 30 хвилин.

Практична перевірка CPL дуже важлива. Слід брати до уваги, що навіть найбільш професійні або талановиті пілоти можуть робити помилки. Це не обов'язково означає, що результат перевірки буде негативним.

Протягом усього польоту заявник оцінюється щодо загальних навичок управління польотом та його виконання. Заявник має виконати передпольотний огляд ПС на предмет безпеки польоту та технічного стану літака, знання дій з обслуговування, які має право виконати на літаку. Від заявника очікується, що він буде здійснювати перевірку із використання карт контрольних переліків перевірок систем та обладнання ПС. Передпольотна перевірка радіо- та навігаційного обладнання повинна включати все обладнання, яке заявник планує використовувати під час польоту.

1.4. Екзаменатор повинен бути проінформований як пасажир щодо розташування та методу використання аварійних виходів, ременів безпеки, кисневого обладнання, рятівних жилетів та усіх інших пристроїв, призначених для використання пасажирями у разі аварійної ситуації.

Заявник повинен надати інструкції екзаменатору щодо дій, які йому необхідно виконати у разі аварійної ситуації. Брошури з інформацією для пасажирів є прийнятними, але екзаменатор може ставити питання.

Заявник має бути готовим до дій у реальній або імітованій нестандартній чи аварійній ситуації на будь-якому етапі. Екзаменатор може імітувати, наприклад, пожежу двигуна під час його запуску, враховуючи всі фактори, які можуть вплинути на безпеку польоту.

1.5. Виліт повинен відповідати усім інструкціям, які надає орган АТС.

Загальні вправи керування літаком в повітрі оцінюються екзаменатором у вмінні витримування напрямку під час набору висоти, горизонтального польоту, виведення з поворотів у необхідному напрямку.

Оцінюється вміння заявника витримувати горизонтальну висоту польоту під час виконання польоту на гранично малій висоті, при поворотах з різними значеннями кренів та різними конфігураціями механізації літака.

Особлива увага звертається на вміння розпізнавати початкове звалювання ПС та енергійність дій по виведенню ПС із умов звалювання.

1.6. Під час виконання перевірки виключно за приладами, окрім витримування рівнів польоту, оцінюється вміння зберігати просторове орієнтування та дотримання процедур радіотелефонного зв'язку та АТС.

Екзаменатор є відповідальним за керування та зв'язок з АТС, а заявник - за огляд та запобігання зіткненню (окрім випадків імітування складних метеорологічних умов).

1.7. Виконання візуального польоту передбачає контроль літака за зовнішніми візуальними орієнтирами, що включає:

а) прямолінійний горизонтальний політ на різних повітряних швидкостях та конфігураціях. Набір висоти та зниження може включати найвигідніший з аеродинамічних міркувань кут набору та вертикальну швидкість набору висоти;

б) політ на критично малій повітряній швидкості та виконання маневрів на малій швидкості;

в) розвороти, включаючи розвороти у посадочні конфігурації; горизонтальні круті розвороти з кутом крену не менше 45 град., круті розвороти у конфігурації для планування;

г) політ на максимальних повітряних швидкостях та розпізнавання, вихід з пікірування за спіраллю. Ці маневри часто поєднуються; екзаменатор може увести літак у круте пікірування або спіральне пікірування зі швидкістю, яка швидко зростає, та передати контроль заявнику для початку належної дії для виходу або у прямий та горизонтальний політ, або у набір висоти;

г) розпізнавання та вихід зі звалювання.

Як правило, перше звалювання буде чистим, повне звалювання зі входом з прямолінійного горизонтального польоту з мінімальним газом.

Друге звалювання виконується з конфігурації заходу (встановлені закрилки та шасі) при належній потужності. Звалювання повинно розпочатися з розвороту (горизонтальний або зі зниженням з кутом крену 20 град.). Заявник повинен вивести літак при першому симптомі наближення звалювання.

Третє звалювання виконується у посадковій конфігурації та на відповідному режимі потужності. Звалювання повинно розпочатися з прямолінійного польоту як розвиток ситуації на кінцевому заході на посадку. Заявник повинен вивести літак при першому симптомі наближення звалювання.

Усі маневри необхідно виконати з мінімальною втратою висоти та поверненням до режиму набору висоти.

1.8. Пілотування літаком виключно за допомогою приладів включає:

а) використання всіх наявних пілотажних приборів;

горизонтальний політ у крейсерській конфігурації; горизонтальні розвороти на постійній швидкості та кутом крену до 30 град.; розвороти з набором висоти та зниженням з заданими вертикальними швидкостями та повітряною швидкістю;

б) часткове використання наявних пілотажних приборів;

політ з контролем виключно за покажчиком курсу та сумісним покажчиком ковзання/курсу, окремим компасом та приладами параметрів польоту;

прямолінійний горизонтальний політ на заданих швидкостях;

горизонтальні розвороти на задані курси з використанням розворотів, спланованих у часі, або розворотів за компасом; набір висоти та зниження на крейсерській швидкості у прямолінійному польоті.

Вихід з незвичайних положень. Вихід необхідно виконати до збалансованого прямолінійного горизонтального польоту з мінімальною втратою висоти.

1.9. Оцінювання процедур на маршруті під час перевірки виконується після вильоту з метою забезпечення ефективного виконання польоту. У польоті припускається, що літак виконує політ з перевезенням пасажирів за правилами візуальних польотів. Якщо літак набирає крейсерську висоту польоту і зберігає курс до точки повороту, заявник повинен довести до відома екзаменатора курс, висоту

та ЕТА, інформуючи про зміни (наприклад: "2 хвилини запізнення у точці половини шляху - корегований ЕТА зараз складає..." тощо).

Корегування курсу та ЕТА повинно бути розраховане, а не базуватися на суб'єктивному сприйнятті. Від заявника очікується керування літаком за візуальними орієнтирами. Часті зміни курсу або висоти як результат поганого виконання польоту можуть привести до нескладання екзамену за цим розділом. Очікується, що заявник буде робити зміни курсу та ЕТА для корегування відхилення від плану.

Для того щоб оцінити здатність заявника керувати літаком за візуальними орієнтирами, радіонавігаційні засоби не повинні використовуватися під час одного відрізка на маршруті.

1.10. На певному етапі заявник отримує вказівку виконати відхід із запланованого маршруту до іншого місця. Це не є аварійною процедурою. Чітке місце буде вказано на карті заявника. Заявник може отримати вказівку щодо початку відхилення від маршруту у запланованій точці повороту або до неї. Заявник повинен назвати курс, висоту та ЕТА для відхилення. На певному етапі екзаменатор імітує погану погоду за допомогою моделювання складних метеоумов. Заявник повинен виконати належні дії для забезпечення безпечного польоту.

Під час модельованих складних метеоумов заявник повинен продовжити керування літаком та встановити географічне положення літака за допомогою радіонавігаційних засобів. Інформацію слід отримувати виключно за VDF, VOR, DME або ADF; GPS не має використовуватися як основний радіонавігаційний засіб. При рішенні екзаменатора повернутися до візуального польоту заявник повинен візуально зафіксувати положення та продовжити керування до точки відхилення з використанням візуальних орієнтирів та радіозасобів. GPS (тільки приблизні дані широти та довготи) може бути використана як засіб для візуальної навігації, але використання дисплеїв з динамічними картами неприпустимо.

За рішенням екзаменатор на певному етапі необхідно продемонструвати дотримання курсу за допомогою радіозасобів, при цьому для ефективного використання часу та повітряного простору ці вправи можуть бути поєднані з іншим розділом. Екзаменатор повинен призначити NDB або VOR для використання з метою виходу на запланований маршрут.

1.11. Процедури заходу на посадку та посадки можуть оцінюватися на базовому або запасному аеродромі, який визначений екзаменатором до польоту. Від заявника очікується виконання безпечного та швидкого входження до найбільш зручної точки кола у належній конфігурації літака на правильно вибраній швидкості. Заявник має виконати декілька заходів та посадок (звичайно за схемою зліт-посадка/посадки і злету без зупинки на злітній смугі) з виконанням:

- а) нормальної посадки;
- б) посадки з боковим вітром (якщо можливо);
- в) відходу на друге коло з низької висоти;
- г) посадки на коротку злітно-посадкову смугу або приготування до посадки. Це може бути поєднано з імітованою поганою видимістю/виконання заходу з колом польотів на низькій висоті польоту. З метою оцінки даної вправи екзаменатор може обмежити довжину доступної смуги;
- г) заходу та посадки без використання потужності двигуна (захід з плануванням). Екзаменатор може обмежити довжину доступної смуги;
- д) заходу та посадки без використання закрилків;
- е) дії після польоту. Заявник відповідальний за руління та паркування після посадки, виключення двигуна, а також за заповнення документації літака.

Під час виконання заявник також є відповідальним за зв'язок з АТС, дотримання заданих висот та огляд.

1.12. Під час польоту екзаменатор буде моделювати нестандартні та аварійні ситуації, заявник при цьому повинен виконати належні аварійні дії.

Якщо вправи стосуються паливних кранів, клапанів відключення подачі палива, регулювання суміші та будь-яких інших критичних засобів керування двигуном, виконання повинно імітуватися виключно дотиками.

Аварійні радіопозивні необхідно вимовити у голос, але не передавати в ефір. Заявник не повинен вважати, що будь-яка аварійна ситуація завершилася з моменту повідомлення екзаменатора про порядок дій по усуненню відмов систем ПС.

1.13. Політ з імітованою несиметричною тягою з урахуванням компонування двигунів класу/типу ПС виконується на багатодвигунному літаку (у разі якщо тяга наявна не за центральною подовжньою лінією літака).

На безпечній висоті після злету екзаменатор імітує відмову двигуна за допомогою прибирання одного з важелів керування двигуном. Заявник повинен утримати контроль над літаком, визначити двигун, який

"відмовив", та виконати належні процедури відключення двигуна та флюгування гвинта з використанням методики "дотиків".

Заявник повинен виконати відхід на друге коло з асиметричною потужністю та асиметричний захід на посадку.

Заявники при виконанні цієї справи не повинні виконувати круті розвороти.

1.14. У разі якщо екзаменатор не перебуває на пілотському сидінні, він відповідальний за інструктаж дублювального пілота (КПС) щодо його обов'язків під час перевірки.

2. JAR-FCL встановлено такі вимоги щодо проходження перевірки навичок для видачі свідоцтва комерційного пілота (вертольота):

Посилання JAR	JAR-FCL 2 - підчастина D та додаток 1 до JAR-FCL 2.170
Хто може перевіряти	CPL(H) - FE(H)
Форма для використання	Додаток 2 до JAR-FCL 2.170
Формат перевірки	Перевірка практичної роботи як вказано у додатку 2 до JAR-FCL 2.170. Перевірка може бути виконана у два етапи, однак передпольотна підготовка та виліт, нестандартні та аварійні процедури повинні бути включені до кожного польоту. Процедури на маршруті та процедури заходу на посадку та посадки також можуть бути об'єднані у одному з польотів
Керівництво щодо форми	Нездача з другої спроби потребує направлення заяви до органу авіаційної влади, який може призначити обов'язкову підготовку. Після нездачі з другої спроби орган авіаційної влади може призначити іншого екзаменатора для подальших спроб. Екзаменатор повинен своїм підписом у льотній книжці заявника підтвердити результати перевірки
Примітки	За результатами перевірки навичок при видачі свідоцтва буде вказано тип вертольота
Строк дії	Діє протягом 6 місяців. Заявники повинні виконати решту вимог для видачі свідоцтва. Після видачі свідоцтва період дії кваліфікаційної відмітки такий, як для PPL(H)

Додаток 12
до Положення
про екзаменатора
з льотної діяльності

СТРУКТУРА
перевірки навичок для отримання кваліфікаційної
відмітки польотів за приладами - IR (літак/ вертоліт)

1. JAR-FCL встановлено такі вимоги щодо проходження перевірки навичок для отримання кваліфікаційної відмітки польотів за приладами (літака):

Посилання JAR	JAR-FCL 1.210
Хто може перевіряти	IRE (IRE або CRE з повноваженнями може виконати перевірку для продовження дії або відновлення кваліфікаційної перевірки)
Форма для використання	Додаток 1 до JAR-FCL 1.210

1.1. Перевірка навичок та професійна перевірка виконуються згідно з JAR-FCL 1.210 та додатка 1 до 1.210.

Форма перевірки навичок розподілена на шість розділів:

Розділ 1. Передпольотна підготовка та виліт;

Розділ 2. Загальне керування;

Розділ 3. Процедури на маршруті;

Розділ 4. Процедури точного заходу на посадку;

Розділ 5. Процедури неточного заходу на посадку;

Розділ 6. Політ з імітованою асиметричною тягою (якщо можливо).

1.2. Проведення перевірки

Тривалість польоту повинна бути не менше однієї години.

Тривалість усієї перевірки може бути 2 години. Усі складові перевірки повинні бути виконані упродовж одного польоту. Послідовність вправ може змінюватися залежно від обставин та інструктажу екзаменатора.

1.3. Мінімуми погоди

Мінімуми погоди проведення перевірки навичок для IR(A) встановлюються Державіаслужбою України відповідно до граничних умов кваліфікаційної відмітки та експлуатаційних обмежень ПС.

1.4. Літак

Літак для перевірок навичок/професійних перевірок повинен бути оснащений належним чином для моделювання метеорологічних умов та необхідної підготовки польотів за приладами (JAR-FCL додаток 1a до 1.055).

1.5. Склад льотного екіпажу та ролі екзаменатора/дублювального пілота

Додаток 1 до JAR-FCL 1.210/2.210 пункт 9

Заявник повинен здійснювати політ на літаку з того місця, з якого можна виконувати обов'язки командира корабля та здійснювати перевірку так, ніби інших членів екіпажу немає. Екзаменатор не бере участі в управлінні літаком, за винятком, коли втручання необхідне з причин безпеки або для уникнення неприйнятної затримки для іншого руху. У разі якщо екзаменатор або інший пілот виконує функції другого пілота під час перевірки, повноваження щодо кваліфікаційної відмітки польотів за приладами будуть обмежені польотами на багатопілотних ПС. Таке обмеження може бути зняте заявником при виконанні іншої початкової перевірки вмінь IR за умови, що він діє так, ніби інших членів екіпажу немає на борту однопілотного літака/вертольота. Пілот, який виконує функції КПС, відповідає за безпечне виконання польоту за умови, якщо екзаменатор не займає крісло пілота під час польоту.

Мінімальний склад льотного екіпажу, необхідний для проведення перевірки навичок, яка виконується як політ з одним пілотом, включає заявника, екзаменатора та дублювального пілота, якщо такий застосовується.

Заявник повинен керувати літаком та діяти як КПС. Якщо необхідний дублювальний пілот, він повинен бути інструктором з кваліфікаційною відміткою, що дозволяє виконувати функції КПС на типі або класі літака, що використовується для перевірки, і відповідати за безпеку та загальну експлуатацію літака як КПС.

1.6. Передпольотний брифінг

Передпольотний брифінг повинен проводитися згідно з вимогами Керівництва з льотної експлуатації ПС, JAR-FCL та затвердженою програмою підготовки.

Якщо екзаменатор не перебуває на пілотському сидінні під час перевірки, він повинен забезпечити щоб дублювальний пілот пройшов інструктаж щодо таких необхідних методів:

- а) моделювання умов польотів за приладами;
 - б) моделювання відмови двигуна;
 - в) використання інформації радіонавігаційних засобів, коли необхідно;
 - г) дії, які необхідно вжити у разі справжньої аварійної ситуації;
 - г) використання радіозасобів, якщо це необхідно для проведення перевірки;
 - д) будь-яке інше питання, що визначено екзаменатором.
- Фінальний розбір польоту та оцінка перевірки проводитимуться згідно з вимогами JAR-FCL.

1.7. Перевірка навичок

Пункти льотної перевірки навичок/професійної перевірки повинні бути виконані згідно зі стандартами JAR-FCL.

1.8. Допуски перевірки

Під час льотної перевірки застосовуються критерії об'єктивної оцінки, які наведені у додатку 9 до Положення. Оскільки умови кожної перевірки, яка проводиться екзаменатором, можуть відрізнятися, важливо, щоб оцінка перевірки екзаменатором враховувала несприятливі(у) умови(у) під час перевірки.

2. JAR-FCL встановлено такі вимоги щодо проходження перевірки навичок для отримання кваліфікаційної відмітки польотів за приладами (вертоліт):

Посилання JAR	JAR-FCL 2 підпункт Е додатка 1 до JAR-FCL 2.210
Хто може перевіряти	IRE(H)
Формат перевірки	Додаток 2 до JAR-FCL 2.210
Примітки	RNAV може бути використана у разі наявності згідно з інструкціями IRE(H)

Додаток 13
до Положення
про екзаменатора
з льотної діяльності

СТРУКТУРА перевірки навичок для видачі кваліфікаційної відмітки типу та класу ПС (літак та вертоліт)

1. JAR-FCL встановлено такі вимоги щодо проходження перевірки навичок для видачі кваліфікаційної відмітки типу та класу ПС (літак):

Посилання JAR	SPA: додаток 3 до JAR-FCL 1.240 MPA: додаток 2 до JAR-FCL 1.240 та 1.295
Хто може перевіряти	SPA: CRE, FE(PPL), FE(CPL), FIE MPA: TRE
Форма для використання	SPA: додаток 3 до JAR-FCL 1.240 MPA: додаток 2 до JAR-FCL 1.240 та 1.295

1.1. Однопілотний літак (SPA)

Додаток 3 до JAR-FCL 1.240

Зміст перевірки для отримання кваліфікаційної відмітки класу/типу ПС, перевірки навичок та професійної перевірки на однодвигунних та багатодвигунних однопілотних літаках визначений JAR-FCL 1.240-1.262 та 1.295.

Пілотажний тренажер або FNPT II використовується для практичної підготовки для одержання кваліфікаційної відмітки типу або класу багатодвигунного літака, якщо пілотажний тренажер або FNPT II складає частину затвердженого курсу на кваліфікаційну відмітку типу або класу.

Умови, які повинні застосовуватися для затвердження курсу:

- а) використання сертифікованих Державіаслужбою України пілотажних тренажерів або FNPT II;
- б) кваліфікація інструкторів та екзаменатора;
- в) обсяг підготовки на пілотажному тренажері або FNPT II, який надається на FNPT II у рамках курсу;
- г) кваліфікація та попередній досвід пілота, який проходить підготовку.

1.2. Структура виконання перевірок не відрізняється від таких, що використовуються для перевірок навичок для отримання свідоцтв/ кваліфікаційних відміток. Вимоги перевірки навичок для заявника полягають у необхідності продемонструвати необхідний рівень знань та вмінь у пілотуванні нового типу або класу ПС. Перевірки повинні відображати практичний досвід заявника з виконання необхідних пунктів, які оцінюються відносно стандартів безпеки з керування літаком та управління польотом.

АМС FCL 1.425 пункт 8

Екзаменатор повинен планувати льотну перевірку таким чином, щоб час польоту в літаку або час наземної роботи в затвердженому комплексному льотному тренажері не був меншим ніж 60 хвилин.

Для SPA один сектор маршруту у JAR-FCL 1.245(b)(2), якщо можливо, повинен бути виконаний як частина професійної перевірки згідно з додатком 3 до JAR-FCL 1.240. Для SE SPA принаймні розділи 3А та 3В перевірки навичок/професійної перевірки завжди повинні бути виконані.

Для МРА один сектор маршруту може бути включений до професійної перевірки або виконаний окремо від професійної перевірки упродовж терміну дії.

1.3. Комплексні технічні засоби з підготовки

Вимоги JAR-FCL визначають пункти, підготовку за якими та перевірку яких можна виконувати на STD.

Перелік авіаційних тренажерів, які дозволяються до використання, затверджується Державіаслужбою України.

1.4. Багатопілотний літак (МРА)

Вимоги перевірки навичок для отримання кваліфікаційної відмітки типу та класу ПС МРА та професійної перевірки визначені у додатку 2 до JAR-FCL 1.240 та 1.295.

2. JAR-FCL встановлено такі вимоги щодо проходження перевірки навичок для видачі кваліфікаційної відмітки типу ПС (вертоліт) (MPH):

Посилання JAR	JAR-FCL 2 підпункт F додатка 2 до JAR-FCL 2.240 та 2.295	
Хто може перевіряти	TRE(H)	
Форма для використання	Додаток 2 до JAR-FCL 2.240 та 2.295	
Формат перевірки	Перевірка проводиться аналогічно до перевірки навичок IR(H), яка проводиться як SPH. Необхідні такі умови: передпольотний інструктаж повинні пройти усі члени льотного екіпажу; інструктаж повинен визначити, що дублювальний пілот не буде приймати рішень щодо оцінки дії заявника, його діяльність буде полягати в участі в перевірках та налагодженні обладнання. До початку виконання польоту необхідно вирішити такі питання: метод моделювання відмови двигуна; метод застосування екранів для приладів та використання обмеженої	

панелі приладів;
пункти перевірки, вимоги яких з
міркувань безпеки не можуть бути
виконані у польоті;
перевірка екзаменатором розуміння
програми шляхом усного опитування;
обмеження, що встановлені
експлуатантом вертольота.
Якщо екзаменатор не має
кваліфікаційної відмітки типу, він
не повинен займати місце другого
пілота без спеціального дозволу на
це Державіаслужби України.
Дублювальний пілот повинен мати
кваліфікацію TRI(H) або
еквівалентну підготовку та
виконувати дії як з нагляду за
польотом так і функції
дублювального пілота

3. JAR-FCL встановлено такі вимоги щодо проходження перевірки навичок для видачі кваліфікаційної відмітки типу ПС (вертоліт) (SPH):

Посилання JAR	JAR-FCL 2 підпункт F додатка 3 до JAR-FCL 2.240
Форма для використання	Додаток 3 до JAR-FCL 2.240
Хто може перевіряти	FE(H) - SEH/MEH, FE(H) - PPL SEH, TRE(H) - SEH/MEH
Підготовка:	якщо перевірка виконується на багатодвигунному вертольоті, заявник повинен мати 70 годин як КПС на вертольоті та виконати вимоги, які наведені у JAR-FCL 2 щодо кваліфікаційної відмітки типу. Також заявники повинні здати письмовий тест, встановлений TRTO та затверджений Державіаслужбою України для типу вертольота (критерій здачі 75%).
Проведення перевірки:	заявники, які не бажають продовжити термін дії IR(H), не проходять перевірку в умовах польоту за приладами

Додаток 14
до Положення
про екзаменатора
з льотної діяльності

СТРУКТУРА
перевірки навичок для видачі свідоцтва
транспортного пілота (літак) - ATPL (A)

1. JAR-FCL встановлено такі вимоги щодо проходження перевірки навичок для видачі свідоцтва транспортного пілота (літака):

Посилання JAR	Додаток 1 до JAR-FCL 1.240 та 1.295
Хто може перевіряти	TRE
Форма для використання	Додаток 1 до JAR-FCL 1.240 та 1.295

1.1. Перевірка навичок для видачі свідоцтва транспортного пілота проводиться після завершення необхідного навчання відповідно до програм, затверджених Державіаслужбою України.

Пункти, які повинні бути охоплені у перевірці навичок, надаються у додатках 2 та 3 до JAR-FCL 1.240.

Перелік авіаційних тренажерів, які дозволяються до використання, затверджується Державіаслужбою України.

1.2. Заявник має здати всі розділи перевірки навичок. Нездача заявником більше ніж п'яти пунктів вимагає проведення повторної перевірки у повному обсязі.

При нездачі п'яти пунктів або менше заявник має пройти нездані пункти знову. Нездача будь-якого пункту повторної перевірки, включаючи такі пункти, що були здані при попередній спробі, вимагає від заявника повторної перевірки у повному обсязі знову.

Непроходження всіх пунктів за дві спроби вимагатиме подальшого навчання. Не існує обмеження щодо числа перевірок вмінь, що можуть бути здійснені.

1.3. У разі нездачі заявником частини перевірки, що включає виконання заходів на посадку за приладами, кваліфікаційна відмітка використання прав CAT I та CAT II не буде видана.

1.4. Виконання перевірки:

а) при проведенні перевірки необхідно дотримуватись встановлених заходів безпеки;

б) якщо заявник вирішить не продовжувати перевірку з причин, які екзаменатор не вважає поважними, вважатиметься, що заявник не склав такі пункти, щодо яких він не здійснив жодної спроби. Якщо перевірки закінчені з причин, які екзаменатор вважає поважними, у наступному польоті мають бути перевірені лише пункти, які не були виконані;

в) на розсуд екзаменатора заявник може один раз повторити будь-який маневр або процедуру перевірки. Екзаменатор може зупинити перевірку на будь-якому етапі, якщо вважається, що знання заявника вимагають повної повторної перевірки;

г) перевірки та процедури мають бути здійснені/завершені відповідно до схвалених карт контрольних перевірок ПС, яке використовується для перевірки, разом з урахуванням дотримання вимог взаємодії багаточленного екіпажу ПС. Експлуатаційні дані для зльоту, заходу на посадку та посадки мають бути розраховані заявником відповідно до керівництва з виконання польотів та КЛЕ ПС. Висоти прийняття рішення, висоти мінімального зниження та точка відходу на друге коло будуть визначені заявником для отримання ATPPL(A);

г) перевірка для багатопілотних літаків має бути здійснена у багаточленному екіпажі. Інший заявник або інший пілот може виконувати функції другого пілота. Якщо для перевірки використовується літак, а не пілотажний тренажер перевірок, другий пілот повинен бути інструктором TRI;

д) від заявника для первісної видачі ATPPL(A) вимагається виконання польотів як "пілот, який пілотує" (PF) під час проходження всіх розділів перевірки (відповідно до додатка 2 до 1.240 та 1.295). Заявник також повинен продемонструвати здатність діяти як "пілот, який не пілотує" (PNF). Заявник може обрати для перевірки або крісло ліворуч, або крісло праворуч;

е) при перевірці заявників на одержання ATPPL (A), що розширюють його права незалежно від того, виступає заявник як PF чи PNF, особливо перевірятимуться такі питання:

управління спільною роботою екіпажу;

здійснення загального нагляду за експлуатацією літака шляхом відповідного контролю;

встановлення пріоритетів і прийняття рішень згідно з аспектами безпеки та відповідними правилами і постановами, що відповідають експлуатаційній ситуації, включаючи аварійні;

є) перевірка повинна бути виконана в IFR та за можливості у середовищі модельованого комерційного повітряного перевезення. Суттєвим елементом є здатність планувати та виконувати політ на підставі типового матеріалу інструктажу.

1.5. Заявник має продемонструвати здатність:

а) керувати літаком згідно з вимогами КЛЕ ПС;

б) виконувати всі маневри плавно та точно;

- в) приймати вірне рішення та застосовувати льотну майстерність;
- г) використовувати авіаційні знання;
- г) підтримувати керування літаком весь час таким чином, щоб результат процедури або маневру не викликав жодних сумнівів;
- д) розуміти та застосовувати процедури взаємодії у разі втрати працездатності члена екіпажу, якщо таке можливо;
- е) ефективно взаємодіяти з іншими членами екіпажу.

1.6. Зміст перевірки навичок

Зміст перевірки навичок викладений у додатку 2 до JAR-FCL 1.240 та 1.295.

Формат та форма заявки для перевірки навичок викладені у додатку 2 до JAR-FCL 1.240 та 1.295.

Додаток 15
до Положення
про екзаменатора
з льотної діяльності

СТРУКТУРА **перевірки навичок для видачі кваліфікаційної** **відмітки інструкторів (літак та вертоліт)**

1. Перевірки навичок та професійні перевірки повинні виконуватися згідно з JAR-FCL 1.345/2.345 та 1.355/2.355(a) (3) в обсязі вимог додатків 1 та 2 до JAR FCL 1.330/2.330 та 1.345/2.345. Перевірка містить усні теоретичні екзамени на землі, перед- та післяпольотний інструктаж та демонстрування майстерності FI(A) у польоті.

Форма перевірки навичок складається з 7 розділів:

Розділ 1. Усні теоретичні знання;

Розділ 2. Передпольотний інструктаж;

Розділ 3. Політ;

Розділ 4. Інші вправи;

Розділ 5. Вправи щодо багатодвигунних ПС;

Розділ 6. Вправи, які виконуються з застосуванням приладів;

Розділ 7. Розбір польоту.

2. "Усні теоретичні знання" складаються з двох частин:

а) коротка лекція тривалістю не більше 45 хвилин, тема вибирається з пунктів 1-8 розділу 1 та повідомляється заявнику за день до перевірки;

б) усний екзамен щодо знання пунктів 1-8 розділу 1 та знання матеріалу "управління навчанням", який викладається на курсах FI(A).

3. Розділ 4 залишений незаповненим у формах та заповнюється льотним інструктором.

4. Розділ 5 використовується для кваліфікаційної відмітки FI(A) для ME(SPA) або CRI (ME) (A).

5. Розділ 6 використовується для кваліфікаційної відмітки польотів за приладами FI(A) або IRI(A).

6. Усі розділи повинні бути виконані упродовж 6 місяців, а льотна перевірка має пройти за 1 день.

Нездача будь-якої вправи з розділів 2 - 6 вимагає повторної перевірки усіх вправ. У разі нездачі розділу 1 його можна виконати окремо.

Мінімальні значення погоди для перевірок навичок та професійних перевірок FI/CRI/IRI встановлюються Державіаслужбою України.

Літак повинен бути обладнаний належним чином для виконання усіх вправ та маневрів, які мають бути виконані при перевірці.

Зазвичай екзаменатор повинен бути командиром ПС, крім випадків, узгоджених з екзаменатором.

7. Під час інструктажів та польоту мають бути доступні:

збірники аеронавігаційних даних та правила польотів в повітряному просторі України;

JAR-FCL 1 або 2;

навігаційні матеріали, карти, комп'ютер;

керівництва для польотів;
посібники інструктора;
навчальний план PPL;
свідоцтва пілотів.

8. Метою усного екзамену є встановлення знань заявника за такими предметами:

- а) повітряне право;
- б) експлуатація ПС - загальні питання;
- в) льотні характеристики та планування польотів;
- г) можливості та обмеження людини в льотній діяльності;
- г) авіаційна метеорологія;
- д) повітряна навігація;
- е) експлуатаційні процедури;
- є) основи польоту;
- ж) адміністративні процедури.

Як правило, усний екзамен триває 1 годину, але це залежить як від виду перевірки, так і роботи заявника.

Питання повинні бути практичного характеру та мати відношення до предмета.

Відповіді на питання можуть бути надані за допомогою будь-яких наявних навчальних засобів або обладнання.

Відповіді на питання можуть бути надані з посиланням на книги, документи та діаграми.

Якщо перевірка застосовується для видачі IRI, питання повинні зосереджуватися на техніці польотів за приладами, правилами та процедурами IR.

Якщо перевірка застосовується для видачі FI(ME) та CRI(ME), необхідно задати спеціальні питання, які належать до асиметричного польоту.

9. Заявник повинен прочитати лекцію студентській "аудиторії", в якій одним із студентів є екзаменатор в умовах перевірки.

Предмет лекції буде визначено екзаменатором та переважним чином вибраний з вправ AMC- FCL 1.340/2.340 для FI, AMC-FCL 1.380/2.380 для CRI та AMC-FCL 1.395/2.395 для IRI або навчального плану для PPL.

Заявник буде повідомлений щодо теми лекції принаймні за 24 години та буде мати час для підготовки до викладання у зазначений день.

Тривалість лекції не повинна перевищувати 45 хвилин.

Екзаменатор, який виконує роль студента, повинен чітко пояснити, якому рівню підготовки він відповідає.

Заявник може використовувати будь-які наявні навчальні засоби та обладнання.

Важливим є використання моделі літака/вертольота, що призначений для виконання перевірки.

Чотири основні компоненти лекції:

- а) мета;
- б) основи польоту (тільки найкоротші посилання);
- в) повітряні вправи (що та яким чином виконується);
- г) льотна майстерність (погода, безпека польоту та інше).

Лекція повинна містити:

- прийнятні часові рамки;
- структурну "побудову";
- відсутність невірних положень;
- теоретичне пояснення практичного уроку;
- пояснення льотної майстерності;
- згадування загальних помилок студентів під час вправ;
- пояснення коригувальних дій щодо помилок;
- усі практичні деталі польоту;
- контрольні питання для аудиторії;
- час для запитань від аудиторії.

Під час лекції заявник буде оцінюватися екзаменатором за такими пунктами:

- наочність презентації;
- точність технічних питань;
- зрозумілість пояснень;
- зрозумілість мовлення;
- інструкторська техніка;
- використання моделей та засобів;

участь студентів.

10. Передпольотний інструктаж

Екзаменатор вибирає вправу з льотного учбового плану навчального курсу FI (див. AMC-FCL 1.340/2.340, 1.380/2.380 та 1.395/2.395).

Чотири основні компоненти інструктажу:

мета;

основи польоту (тільки найкоротші посилання);

повітряні вправи (що та яким чином виконується);

льотна майстерність (погода, безпека польоту та ін.).

Передпольотний інструктаж повинен бути коротким, практичним інструктажем тривалістю приблизно 15 - 20 хвилин.

Екзаменатор повинен пояснити, що під час усього польоту він або інший FI буде виконувати роль студента. Необхідно чітко визначити рівень досвідченості такого студента.

Оцінка передпольотного інструктажу проводитиметься згідно з питаннями для оцінки, які приведені вище.

11. Льотна перевірка повинна тривати принаймні 60 хвилин.

Вибрані вправи, обговорені під час передпольотного інструктажу, повинні бути основними вправами польоту.

Перед польотом екзаменатор повинен чітко визначити, які вправи:

заявник повинен виконати без інструкторських "підказок";

повинні бути викладені студентів;

можуть бути продемонстровані студентів, але у супроводі "підказок".

Під час перевірки навичок заявник повинен займати сидіння, на якому перебуває FI. Екзаменатор, який виконує роль студента, повинен діяти згідно з інструкціями, які надає заявник. Екзаменатор не повинен навмисне розставляти пастки, але діяти як звичайний студент та робити загальнопоширені помилки студентів для того, щоб заявник їх виявляв та виправляв. Також важливо, щоб екзаменатор був послідовний у своїх діях, тобто ті помилки, які виправлені заявником, більше не траплялись.

Заявник повинен:

демонструвати інструкторські знання загальнопоширених помилок студентів щодо виконання вправ;

демонструвати та одночасно пояснювати льотні вправи;

аналізувати та виправляти модельовані загальнопоширені помилки.

Заявник повинен продемонструвати особисті навички, уміння, здатність виконання польоту та льотну майстерність на рівні професійного пілота.

Оцінка польоту містить:

організацію демонстрації;

синхронність пояснень та демонстрації;

виправлення помилок;

керування літаком;

інструкторську техніку;

загальну льотну майстерність та дотримання безпеки польоту;

визначення положення у просторі, використання повітряного простору.

12. Розбір польоту проводитиметься згідно з питаннями, які приведені у розділі 7 змісту перевірки навичок щодо кваліфікаційної відмітки льотного інструктора FI(A).

13. Стандарти льотної перевірки

Знання заявником пунктів перевірки, які виконуються під час льотної перевірки, повинні оцінюватися відповідно до стандартів льотної перевірки.

14. Допустимі значення льотної перевірки

Допустимі значення льотної перевірки для CPL повинні використовуватися для оцінки заявника на FI. Оскільки обставини кожної перевірки можуть відрізнятися, залишається важливим щоб оцінка екзаменатора враховувала будь-які несприятливі умови, наявні під час польоту.

Оцінювання проводиться згідно з критеріями об'єктивної оцінки, наведеними у додатку 9, та допустимими значеннями льотної перевірки, вказаними в додатку 1 до JAR-FCL 1.240 та 1.295 для пілотів літаків і додатку 1 до JAR-FCL 2.240 та 2.295 для пілотів вертольотів.

Додаток 2 до JAR-FCL 1.330 та 1.345

Зміст перевірки навичок щодо кваліфікаційної відмітки льотного інструктора FI(A), усного іспиту з теоретичних знань та професійної перевірки

Розділ 1. Усний іспит з теоретичних знань		
а	Повітряне право	
б	Загальні знання літака	
в	Льотні характеристики та планування польоту	
г	Можливості та обмеження людини	
г	Метеорологія	
д	Навігація	
е	Експлуатаційні процедури	
є	Принципи польоту	
ж	Управління навчанням	
Розділ 2. Передпольотний інструктаж		
а	Візуальне уявлення	
б	Точність виконання	
в	Ясність пояснення	
г	Ясність мови	
г	Технічні прийоми, що використовуються інструктором	
д	Використання моделей та засобів з підготовки	
е	Участь курсантів	
Розділ 3. Політ		
а	Порядок демонстрації вправ	
б	Синхронізація демонстрації вправ та їх пояснення	
в	Виправлення помилок	
г	Управління літаком	
г	Технічні прийоми, що використовуються інструктором	
д	Загальний рівень льотної майстерності /Безпека польотів	
е	Орієнтування у просторі, використання повітряного простору	
Розділ 4. Інші вправи		
а		
б		

в	
г	
г	
д	
е	
Розділ 5. Багатодвигунні вправи	
а	* Дії внаслідок відмови двигуна невдовзі після зльоту
б	* Захід на посадку та відхід на друге коло з одним двигуном
в	* Захід на посадку та посадка з одним двигуном
г	
г	
д	
е	
Розділ 6. Вправи польотів за приладами	
а	
б	
в	
г	
г	
д	
е	
Розділ 7. Післяпольотний розбір	
а	Візуальне орієнтування
б	Точність виконання
в	Ясність пояснення
г	Ясність мови
г	Технічні прийоми, що використовуються інструктором
д	Використання моделей та засобів підготовки
е	Участь курсантів

* Ці вправи повинні бути продемонстровані на перевірці навичок для кваліфікаційної відмітки інструктора класу однопілотних багатодвигунних літаків.