

**ПРАВИЛА
СЕРТИФІКАЦІЇ АВІАЦІЙНИХ НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДІВ
ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ З ПІДГОТОВКИ
ЛЬОТНОГО СКЛАДУ В УКРАЇНІ**

{ У тексті Правил слова "Державна служба України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації" та "Державіаслужба" у всіх відмінках замінено словами "Державна авіаційна служба України" та "Державіаслужба України" у відповідних відмінках згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 343 (з1108-11) від 05.09.2011 }

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1. Ці Правила розроблені з метою впровадження вимог щодо підготовки льотного складу ЦА України відповідно до стандартів Європейського Союзу.

1.2. Ці Правила є обов'язковими для фізичних та юридичних осіб, які здійснюють підготовку льотного складу ЦА в організаціях, зареєстрованих на території України, незалежно від форм власності та відомчої підпорядкованості.

1.3. Ці Правила встановлюють вимоги до організацій з підготовки льотного складу ЦА в Україні, процедури отримання та продовження терміну дії сертифіката авіаційного навчального закладу з підготовки, сертифікації льотного складу та контролю за їх роботою.

1.4. Ці Правила використовуються посадовими особами Державної авіаційної служби України (далі - Державіаслужба України) для визначення спроможності навчальних закладів здійснювати підготовку за заявленими напрямками, сертифікацію льотного складу для отримання та/або продовження терміну дії певного свідоцтва/кваліфікаційної відмітки члена екіпажу.

2. НОРМАТИВНІ ПОСИЛАННЯ

Повітряний кодекс України (3167-12);

Правила видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні, затверджені наказом Мінтрансу України від 07.12.98 N 486 (з0833-98), зареєстровані в Міністерстві юстиції України 29.12.98 за N 833/3273 (із змінами та доповненнями) (далі - Правила видачі свідоцтв авіаційному персоналу);

Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 1944) та додатки до неї;

"Руководство по созданию и работе авиационных учебных центров" (Дос 9401-AN/921), 1-ше вид., 1983, ІКАО;

Вимоги об'єднаної авіаційної влади Європи щодо свідоцтв льотного складу (JAR-FCL1, JAR-FCL2, JAR-FCL.4);

Положення про Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 16.06.98 N 889 (889-98-п);

"Руководство по обучению" (Дос 7192), ІКАО (частини В-5, Е-1);

Державний класифікатор України, Класифікатор професій, ДК 003-95, затверджений наказом Держстандарту України від 27.07.95 N 257 (v0257217-95) (із змінами та доповненнями) (далі - Класифікатор професій).

3. ВИЗНАЧЕННЯ ТЕРМІНІВ ТА СКОРОЧЕННЯ

3.1. Визначення термінів

Аеростат - повітряне судно, легше за повітря, що не приводиться до руху силовою установкою.

Багатопілотний (багаточленний) літак/вертоліт - літак/вертоліт, сертифікований для виконання польотів при мінімальному складі екіпажу, принаймні з двох пілотів.

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

Вертоліт - повітряне судно, важче за повітря, що підтримується в польоті переважно за рахунок реакції повітря з одним або декількома несучими гвинтами, що обертаються силовою установкою навколо осей, які розташовуються приблизно у вертикальному положенні.

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

Визнання сертифіката - процедура визначення відповідності вимогам Державіаслужби України сертифіката авіаційного навчального закладу (організації з підготовки авіаційного персоналу) іноземної держави, виданого повноважним органом цивільної авіації цієї держави або іншим повноважним органом цивільної авіації.

Відновлення кваліфікаційної відмітки або дозволу - адміністративна процедура, що виконується після закінчення терміну дії кваліфікаційної відмітки або дозволу, яка відновлює права кваліфікаційних відміток або дозволу на наступний чітко визначений термін унаслідок виконання певних вимог.

{ Абзац дев'ятого пункту 3.1 глави 3 виключено на підставі Наказу Міністерства інфраструктури N 343 (з1108-11) від 05.09.2011 }

Екзаменатор - це особа, яка має необхідну професійну підготовку, досвід та затверджена Державіаслужбою України для проведення теоретичної, професійної або льотної перевірок (тестування) авіаційного персоналу для видачі/продовження терміну дії відповідного свідоцтва або кваліфікаційної відмітки.

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

Комплексний пілотажний тренажер - це засіб комплексної підготовки льотного складу, до складу якого входить відтворений у реальному масштабі макет кабіни повітряного судна конкретного типу або конструкції, конкретної моделі або серії, який включає комплект обладнання та програмне забезпечення, необхідне для відтворення умов експлуатації повітряного судна на землі та в повітрі, систему візуалізації, що відображає позакабінний простір, та систему імітації акселераційних впливів.

Літак - повітряне судно, важче за повітря, що приводиться до руху силовою установкою і підйомна сила якого в польоті створюється переважно за рахунок аеродинамічних реакцій на нерухомих поверхнях за даних умов польоту.

Надлегке повітряне судно (моторне) - повітряне судно, обладнане силовою установкою, з максимальною сертифікованою злітною масою не вище 450 кг і згідно з експлуатаційною документацією мінімальною швидкістю звалювання у посадочній конфігурації не більше 65 км/год. Моторні надлегкі повітряні судна за принципом керування поділяються на типи з балансірним та аеродинамічним керуванням.

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

Ніч - період часу між заходом та сходом сонця, що починається ввечері та закінчується вранці, коли центр сонячного диска розміщується на 6 градусів нижче обрію.

Однопілотний літак - літак, сертифікований для польотів під керуванням одного пілота.

Планер - повітряне судно, важче за повітря, що не приводиться до руху силовою установкою і підйомна сила якого створюється переважно за рахунок аеродинамічних реакцій на нерухомих поверхнях за даних умов польоту.

Повітряне судно - 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, яке не дає право виконувати польоти за винагороду.

Продовження терміну дії кваліфікаційної відмітки або дозволу - адміністративна процедура, що виконується під час дії кваліфікаційної відмітки або дозволу, яка дозволяє власнику свідоцтва продовжувати здійснювати право, що надається кваліфікаційною відміткою або дозволом, протягом наступного чітко визначеного періоду, внаслідок виконання певних вимог.

Професійний пілот - особа, яка має свідоцтво пілота, яке надає право виконувати польоти за винагороду або за наймом (наприклад: комерційний, транспортний пілот).

Професійна перевірка - демонстрація уміння для продовження або поновлення кваліфікаційної відмітки, яка також містить усний іспит, який може вимагати екзаменатор.

Процедурний тренажер I типу - це нерухомий тренажер, що відтворює внутрішньокабінну обстановку певного класу ПС.

Процедурний тренажер II типу - це нерухомий тренажер, до складу якого входить макет кабіни багатодвигунного ПС певного типу або класу в обсязі, необхідному для імітації функціонування систем відповідно до їх функціонування на ПС.

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

Тип повітряного судна - затверджена або визнана Державіаслужбою України конструкція повітряного судна, на яку видано відповідний сертифікат типу.

Тренажер льотної підготовки - це засіб комплексної підготовки льотної складу на тренажері, до складу якого входять прилади, устаткування, панелі та засоби керування повітряним судном у межах відкритого або закритого макета кабіни повітряного судна, який включає комплект обладнання та програмне забезпечення, необхідне для відтворення умов експлуатації повітряного судна на землі та в повітрі в межах можливостей систем, які моделюються на даному авіаційному тренажері.

Цивільне повітряне судно - повітряне судно, що занесене до Державного реєстру цивільних повітряних суден.

3.2. Скорочення

АРЗ	-	аварійно-рятувальні засоби;
АТ	-	авіаційна техніка;
АФТН	-	мережа авіаційного наземного зв'язку;
ЗПС	-	злітно-посадкова смуга;
КПК	-	курс підтвердження кваліфікації;
КПС	-	командир повітряного судна;
КПР	-	керування повітряним рухом;
КЛЕ	-	керівництво з льотної експлуатації;
КВК	-	курс відновлення кваліфікації;
ЛС	-	льотний склад;
НЗ	-	навчальний заклад;
ПВП	-	правила візуальних польотів;
ППП	-	правила польотів за приладами;
ПС	-	повітряне судно;
ЦА	-	цивільна авіація;
АТРЛ	-	свідоцтво транспортного пілота (Airline Transport Pilot Licence);
BF	-	вільний аеростат (Free Balloon);
CFI	-	головний льотний інструктор (Chief Flying Instructor);
CGI	-	головний інструктор з теоретичної (наземної) підготовки (Chief Ground Instructor);
CPL	-	свідоцтво комерційного пілота (Commercial Pilot Licence);
CRE	-	екзаменатор класу ПС (Class Rating Examiner);
CRI	-	інструктор класу ПС (Class Rating Instructor);
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 кваліфікаційних відміток 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);
GI	-	інструктор з теоретичної (наземної) підготовки; викладач теоретичних дисциплін (Ground

	Instructor);
GP	- планер (Glider);
IR	- кваліфікаційна відмітка польотів за приладами (Instrument Rating);
IRE	- екзаменатор польотів за приладами (Instrument Rating Examiner);
IRI	- інструктор польотів за приладами (Instrument Rating Instructor);
JAA	- Об'єднана авіаційна влада Європи (Joint Aviation Authorities);
JAR	- звіт нормативно-правових вимог об'єднаної авіаційної влади Європи (Joint Aviation Requirements);
PPL	- свідоцтво приватного пілота (Private Pilot Licence);
SFE	- екзаменатор тренажера (Synthetic Flight Examiner);
SFI	- інструктор тренажера (Synthetic Flight Instructor);
TR	- кваліфікаційна відмітка про тип ПС (Tape Rating);
TRE	- екзаменатор типу (Tape Rating Examiner);
TRI	- інструктор типу (Tape Rating Instructor);
TRTO	- авіаційний навчальний заклад, який здійснює підготовку для внесення у відповідне свідоцтво члена екіпажу кваліфікаційної відмітки про тип ПС (Tape Rating Training Organisation);
UL	- надлегкий (Ultra Light);
VHF	- дуже високі частоти (Very High Frequency).

4. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ ДО АВІАЦІЙНИХ НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДІВ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ З ПІДГОТОВКИ ЛЬОТНОГО СКЛАДУ В УКРАЇНІ

4.1. Авіаційні навчальні заклади ЦА з підготовки льотного складу в Україні, які здійснюють підготовку кандидатів для отримання свідоцтва члена екіпажу (FTO) та/або внесення кваліфікаційних відміток у свідоцтво члена екіпажу (TRTO), повинні мати відповідний сертифікат, виданий Державіаслужбою України.

4.2. Для отримання сертифіката на право проведення підготовки та/або сертифікації членів екіпажу відповідна організація має подати до Державіаслужби України заявку, яка включає перелік інформації, зазначеної в додатку 1 до цих Правил.

4.3. Перед видачею сертифіката FTO або TRTO Державіаслужба України повинна мати підтверджуючі документи того, що:

- 4.3.1. Місцезнаходження заявника є в Україні;
- 4.3.2. FTO або TRTO прямо або через контрольний пакет акцій перебуває у власності держави, юридичних або фізичних осіб України;
- 4.3.3. FTO або TRTO відповідає вимогам цих Правил.

4.4. Сертифікат FTO або TRTO може бути призупинений або анульований рішенням Державіаслужби України, якщо FTO або TRTO порушать встановлені норми та вимоги цих Правил або будуть не в змозі їх виконати.

4.5. Для отримання права на виконання додаткових видів підготовки та/або сертифікації заявник додатково направляє до Державіаслужби України необхідну заявку для внесення змін у діючий сертифікат.

4.6. Усі види підготовки або сертифікації проводяться за затвердженими в Державіаслужбі України програмами.

4.7. Заявник повинен довести Державіаслужбі України свою платоспроможність для якісного ведення зазначених видів підготовки.

4.8. Усі види тренажерів, що використовуються для підготовки ЛС, повинні мати відповідний сертифікат або документ про визнання, виданий Державіаслужбою України.

4.9. Право проведення сертифікації ЛС для видачі та/або продовження терміну дії свідоцтва може бути надано FTO або TRTO за умови затвердження Державіаслужбою України:

4.9.1. У цій організації - відповідних екзаменаторів;

4.9.2. Програм із сертифікації ЛС, включаючи перелік контрольних та/або тестових завдань для перевірки рівня знань, який повинен бути опублікований.

4.10. Інструктори (викладачі) з теоретичної підготовки, які не мають відповідного діючого свідоцтва члена екіпажу, повинні один раз на 5 років підвищувати кваліфікацію за відповідними програмами в авіаційних НЗ відповідного рівня акредитації (не нижче рівня НЗ, в якому він працює) та щорічно проходити стажування з практичних питань дисципліни, яку вони викладають, в авіакомпаніях або авіаційних НЗ (в обсязі не менше 8 годин).

4.11. Заявник на отримання сертифіката FTO або TRTO несе витрати, пов'язані з проведенням сертифікаційної перевірки комісією Державіаслужби України щодо видачі/продовження терміну дії відповідного сертифіката та подальшого інспектування НЗ з метою контролю його відповідності вимогам цих Правил.

4.12. Функціональні обов'язки посадових осіб, зазначених у пунктах 5.2, 6.2, 7.2, 7.3 цих Правил, можуть бути покладені на посадових осіб FTO або TRTO, які призначені на посади відповідно до Класифікатора професій.

4.13. Підготовка льотного складу України може здійснюватись в іноземних FTO або TRTO за умови наявності відповідного сертифіката або дозволу, виданого цій організації повноважним органом ЦА відповідної держави, та визнання цієї організації Державіаслужбою України. Визнання Державіаслужбою України іноземної FTO або TRTO здійснюється на підставі:

4.13.1. Заяви до Державіаслужби України авіаційної організації, зареєстрованої в Україні, про необхідність підготовки відповідного льотного складу за кордоном, до якої додаються:

а) документи, що підтверджують статус іноземної FTO або TRTO;

б) дані про передбачені види підготовки та кваліфікація інструкторів іноземної FTO або TRTO;

в) програми за заявленими видами підготовки;

г) зразки сертифікатів (свідоцтв), що видаються після закінчення програми підготовки.

4.13.2. Розгляду наданих документів у структурному підрозділі із сертифікації льотного складу Державіаслужби України.

4.13.3. Розгляду засобів та обладнання, що використовуються для навчання: ПС, тренажери, навчальні класи та інше (за місцем розташування FTO або TRTO).

4.13.4. Подання звіту (акта) комісії (яка складається з фахівців структурного підрозділу із сертифікації льотного складу Державіаслужби України) про інспектування та висновки про спроможність FTO або TRTO проводити відповідну підготовку.

4.13.5. Рішення Голови Державіаслужби України щодо визнання іноземної FTO або TRTO.

Примітка. Якщо іноземна FTO або TRTO має відповідний сертифікат, що виданий JAA або Федеральною авіаційною адміністрацією Сполучених Штатів Америки, то рішення про визнання цієї організації Державіаслужбою України може бути прийняте без додаткового розгляду засобів та обладнання, що використовуються для підготовки за місцем розташування.

5. ВИМОГИ ДО АВІАЦІЙНИХ НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДІВ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ З ПІДГОТОВКИ КАНДИДАТІВ НА ОТРИМАННЯ СВІДОЦТВА ЧЛЕНА ЕКІПАЖУ ТА ВНЕСЕННЯ В НЬОГО КВАЛІФІКАЦІЙНИХ ВІДМІТОК (КРІМ ПРИВАТНИХ ПЛОТІВ, ПЛОТІВ ПЛАНЕРА, ПЛОТІВ ВІЛЬНОГО АЕРОСТАТА ТА ПЛОТІВ НАДЛЕГКОГО ПОВІТРЯНОГО СУДНА)

5.1. Вимоги до структури FTO та укомплектованості персоналом

5.1.1. Структура FTO повинна забезпечувати контроль усіх видів підготовки відповідно до затверджених програм, виконання вимог цих Правил особами, які мають необхідний досвід та відповідні якості. Інформація про структуру FTO із зазначенням обов'язків посадових осіб повинна бути в Керівництві з підготовки FTO.

5.1.2. FTO повинен мати необхідну кількість кваліфікованого та компетентного персоналу відповідно до обсягу заявленої підготовки.

5.1.3. Кількість курсантів (пілотів), закріплених за одним льотним інструктором, за винятком керівника підготовки, не повинна перевищувати 6 осіб. Кількість курсантів (пілотів) у групі в період наземної (теоретичної) підготовки за предметами, які вимагають високого ступеня контролю або практичних відпрацювань, не повинна перевищувати 12 осіб.

5.2. Вимоги до посадових осіб FTO

5.2.1. Керівник підготовки

5.2.1.1. Керівник підготовки відповідає за забезпечення задовільної інтеграції льотної, тренажерної та теоретичної підготовки та контроль рівня опанованих навиків та знань кожним курсантом. Він повинен мати досвід ведення підготовки для отримання свідоцтв професійних пілотів (відповідних членів екіпажу) як інструктор та володіти добрими організаторськими здібностями.

5.2.1.2. Керівник підготовки повинен на момент призначення або протягом останніх трьох років перед призначенням його на цю посаду мати професійне свідоцтво пілота (відповідного члена екіпажу - за профільним фахом підготовки в FTO) та кваліфікаційні відмітки, отримані згідно з Правилами видачі свідоцтв авіаційному персоналу, які мають відношення до ведення курсів льотної підготовки.

5.2.2. Головний льотний інструктор

5.2.2.1. Головний льотний інструктор (CFI) повинен контролювати FI та SFI і відповідати за стандартизацію льотної та тренажерної підготовки в повному обсязі. Він повинен мати:

а) найвищий рівень свідоцтва професійного пілота, яке відповідає курсам льотної підготовки, що проводяться у FTO;

б) кваліфікаційні відмітки в діючому свідоцтві пілота, які відповідають курсам льотної підготовки, що проводяться у FTO;

в) кваліфікаційну відмітку TRI в діючому свідоцтві пілота, принаймні, для одного із типів ПС, що використовуються для підготовки;

г) наліт 1000 годин як КПС та, крім того, мінімум 1000 годин виконання інструкторських функцій, які відповідають курсам льотної підготовки, що проводяться в FTO, з яких 200 годин можуть бути виконані на тренажері (час наземного тренування за приладами).

5.2.3. Інструктори з льотної підготовки

5.2.3.1. Інструктори з льотної підготовки поділяються на п'ять категорій:

а) льотний інструктор (FI) - інструктор з початкової льотної підготовки пілотів;

б) інструктор з підготовки для отримання кваліфікаційної відмітки відповідного типу ПС (TRI);

в) інструктор з підготовки для отримання кваліфікаційної відмітки класу ПС (CRI - тільки для пілотів);

г) інструктор з підготовки для отримання кваліфікаційної відмітки польотів за приладами (IRI - тільки для пілотів);

г) інструктор тренажера відповідного типу ПС (SFI).

5.2.3.2. Загальні положення щодо кваліфікаційних відміток інструкторів з льотної підготовки:

а) усі інструктори, крім SFI, повинні мати відповідні свідоцтво та кваліфікаційні відмітки, за якими вони будуть проводити навчання, та право виконувати функції КПС (для пілотів) під час такого навчання;

б) за умови відповідності вимогам підготовки та досвіду інструктори не обмежуються єдиною кваліфікаційною відміткою FI, TRI, CRI або IRI;

в) кандидатам на отримання додаткових кваліфікаційних відміток інструктора можуть зарахуватись перевірки з навчання при виконанні обов'язків інструктора за діючою кваліфікаційною відміткою;

г) усі кваліфікаційні відмітки інструктора дійсні протягом трьох років;

г) термін дії дозволів не повинен перевищувати трьох років;

д) якщо власник відповідної кваліфікаційної відмітки інструктора перед закінченням її терміну дії незадовільно пройшов професійну перевірку, то він втрачає право на використання такої кваліфікаційної відмітки до моменту успішного проходження перевірки;

е) жодна особа не може проводити тренажерну або льотну підготовку, якщо вона не має відповідної кваліфікаційної відмітки FI, TRI, IRI, CRI або SFI.

5.2.3.3. Вимоги для отримання кваліфікаційної відмітки FI, права власника та умови продовження/відновлення терміну її дії

5.2.3.3.1. Для отримання дозволу на виконання затвердженого курсу підготовки для отримання кваліфікаційної відмітки FI кандидат повинен:

а) бути віком не менше 18 років;

б) налітати не менше 200 годин для пілотів літаків або 300 годин для пілотів вертольотів, із яких 100 годин як КПС, якщо кандидатом є власник ATPPL або CPL, або 150 годин як КПС для пілотів літаків та 200 годин як КПС для пілотів вертольотів, якщо кандидат є власником PPL;

в) відповідати вимогам стосовно теоретичної підготовки для отримання CPL;

г) налітати не менше 30 годин на однодвигунних літаках (для пілотів літаків), із яких, як мінімум, 5 годин протягом шести місяців, що передують даті виконання попередньої льотної перевірки, що зазначена в підпункті е) пункту 5.2.3.3.1 нижче;

г) пройти не менше 10 годин льотної підготовки за приладами (для пілотів), із яких не більше 5 годин можуть бути часом наземного тренування за приладами на процедурних тренажерах I типу або II типу (FNPT I/FNPT II), або тренажерах льотної підготовки (FTD), або комплексних пілотажних тренажерах (FS);

д) налітати не менше 20 годин за маршрутом як КПС, включаючи додатково для пілотів літаків політ загальною відстанню не менше 540 км (300 морських миль), у ході якого повинні бути виконані посадки на двох різних аеродромах;

е) пройти з власником діючої кваліфікаційної відмітки FI спеціальну льотну перевірку, яка базується на професійній перевірці, протягом шести місяців, що передують початку курсу підготовки. Під час цієї перевірки має бути визначена здатність кандидата до виконання курсу підготовки.

5.2.3.3.2. Вимоги до виконання курсу підготовки та отримання кваліфікаційної відмітки FI:

а) кандидат на отримання кваліфікаційної відмітки FI повинен пройти затверджений Державіаслужбою України курс теоретичної та льотної підготовки в сертифікованій Державіаслужбою України FTO;

б) метою курсу є навчання кандидата вмінню проводити підготовку на однодвигунних ПС кандидатів на отримання PPL. Льотна підготовка має включати не менше 30 годин нальоту, із яких 25 годин повинні бути виконані з інструктором, а 5 годин можуть бути виконані з іншим кандидатом на отримання кваліфікаційної відмітки FI з почерговим керуванням ПС для відпрацювання практичних навиків. Із 25 годин 5 годин можуть бути виконані на FTD/FS або FNPT II, сертифікованих з цією метою Державіаслужбою України. Час льотної перевірки кандидата є додатковим до основного часу;

в) кандидат на отримання кваліфікаційної відмітки FI повинен продемонструвати екзаменатору, уповноваженому Державіаслужбою України для цієї мети, здатність виконувати підготовку курсантів до рівня, необхідного для отримання PPL, включаючи передпольотну, післяпольотну та теоретичну підготовку згідно з додатком 2 до цих Правил.

5.2.3.3.3. Кваліфікаційна відмітка FI дає право на проведення льотної підготовки для:

а) отримання PPL та кваліфікаційних відміток класу та типу для однодвигунних ПС за умови, що FI при проведенні підготовки для отримання кваліфікаційних відміток типу ПС налітав не менше 15 годин на відповідному типі за попередні 12 місяців;

б) отримання CPL за умови, що FI налітав не менше 500 годин як пілот ПС, включаючи не менше 200 годин льотної підготовки як інструктор;

в) нічних польотів, за умови допуску до цього виду польотів;

г) отримання IR за умови, що FI налітав не менше 200 годин нальоту за ППП, із яких 50 годин можуть бути під час наземного тренування за ППП на FTD/FS або FNPT II, а також виконав як стажер затверджену Державіаслужбою України програму підготовки для отримання кваліфікаційної відмітки IRI, включаючи не менше 5 годин льотної підготовки на ПС, FTD/FS або FNPT II та льотну перевірку;

г) отримання кваліфікаційної відмітки типу або класу однопілотного багатодвигунного літака за умови, що FI літаків відповідає вимогам пункту 5.2.3.5 цих Правил.

д) отримання кваліфікаційної відмітки типу однопілотного багатодвигунного вертольота за умови, що FI вертольотів відповідає вимогам пункту 5.2.3.4.3 цих Правил, а також:

налітав не менше 50 годин як КПС однопілотних багатодвигунних вертольотів, включаючи мінімум 5 годин льотної перевірки на тому самому типі вертольота;

як курсант/слухач отримав мінімум 5 годин льотної підготовки або тренування на тренажері того самого типу вертольота;

пройшов льотну перевірку для отримання кваліфікаційної відмітки FI однопілотного багатодвигунного вертольота;

е) отримання кваліфікаційної відмітки FI за умови, що FI:

провів не менше 500 годин підготовки на ПС як інструктор, продемонстрував FE в ході перевірки здатність навчати кандидатів на отримання кваліфікаційної відмітки FI;

затверджений для цієї мети Державіаслужбою України.

5.2.3.3.4. До проведення FI як мінімум 100 годин льотної підготовки та, крім того, не менше 25 самостійних польотів курсантів під його контролем права FI обмежуються виконанням під контролем іншого FI, затвердженого для цієї мети:

а) льотної підготовки для отримання PPL або відповідних розділів комплексної програми підготовки для отримання PPL та кваліфікаційної відмітки класу або типу однодвигунних ПС, виключаючи допуски до першого самостійного польоту вдень та вночі, а також першого самостійного польоту з веденням навігації вдень та вночі;

б) льотної підготовки вночі за умови допуску до польотів вночі. Обмеження будуть усунуті після виконання вищезгаданих вимог за висновком екзаменатора FI.

5.2.3.3.5. Для продовження терміну дії кваліфікаційної відмітки FI її власник повинен виконати дві з таких вимог:

а) для FI літаків - провести не менше 100 годин льотної підготовки на літаках як FI, CRI, IRI або екзаменатор протягом діючої кваліфікаційної відмітки, включаючи не менше 30 годин льотної підготовки протягом 12 місяців, що передують даті закінчення терміну дії кваліфікаційної відмітки FI, 10 годин із цих 30 годин мають бути підготовкою для IR, якщо продовжуються права з ведення підготовки для отримання IR;

б) для FI вертольотів - провести не менше 100 годин льотної підготовки на вертольотах як FI, IRI або екзаменатор протягом діючої кваліфікаційної відмітки, що включає не менше 30 годин льотної підготовки (яка може включати польоти як екзаменатора для виконання професійних льотних перевірок) протягом 12 місяців, що передують даті закінчення терміну дії кваліфікаційної відмітки FI;

в) брати участь у семінарі або пройти KBK для FI за програмами, затвердженими Державіаслужбою України протягом 12 місяців, що передують даті закінчення терміну дії кваліфікаційної відмітки FI;

г) пройти професійну перевірку за відповідною програмою протягом 12 місяців, що передують даті закінчення терміну дії кваліфікаційної відмітки FI.

5.2.3.3.6. Якщо термін дії кваліфікаційної відмітки FI закінчився, то для її відновлення кандидат повинен виконати вимоги підпунктів в) та г) пункту 5.2.3.3.5 цих Правил, протягом 12 місяців перед відновленням.

5.2.3.4. Вимоги для отримання кваліфікаційної відмітки TRI багатопілотних (багаточленних) ПС, права власника та умови продовження/відновлення терміну її дії

5.2.3.4.1. Для отримання кваліфікаційної відмітки TRI багатопілотних (багаточленних) літаків кандидат повинен:

а) успішно пройти затверджену програму підготовки TRI (додаток 3 до цих Правил) у сертифікованій Державіаслужбою України FTO або TRTO;

б) налітати не менше 1500 годин на багатодвигунних ПС;

в) виконати протягом 12 місяців, що передують дню подання заяви, польоти за маршрутами, які складаються мінімум з 30 секторів, включаючи зльоти та посадки на відповідному типі літака або подібному типі за узгодженням з Державіаслужбою України, із яких не більше 15 секторів можуть бути виконані на FTD/FS;

г) успішно провести як інструктор під контролем TRI, затвердженого Державіаслужбою України для цієї мети, не менше як три години програми підготовки для отримання кваліфікаційної відмітки відповідного типу літака на літаку даного типу та/або FTD/FS.

5.2.3.4.2. Для отримання кваліфікаційної відмітки TRI на інші типи багатопілотних (багаточленних) літаків кандидат повинен:

а) виконати протягом 12 місяців, що передують дню подання заяви, польоти за маршрутом, який складається мінімум із 15 секторів, включаючи зльоти та посадки на відповідному типі літака або подібному типі літака за узгодженням з Державіаслужбою України, із яких не більше 7 секторів можуть бути виконані на FTD/FS;

б) успішно пройти відповідну технічну підготовку (підпункт а) пункту 5.2.3.4.1 цих Правил) за затвердженою програмою підготовки TRI в сертифікованій Державіаслужбою України FTO або TRTO;

в) успішно провести як інструктор під контролем TRI, затвердженого Державіаслужбою України для цієї мети, не менше 3 годин програми підготовки для отримання кваліфікаційної відмітки відповідного типу літака на літаку даного типу та/або FTD/FS.

5.2.3.4.3. Для отримання кваліфікаційної відмітки TRI вертольотів кандидат повинен:

а) успішно пройти затверджену програму підготовки TRI (підпункт а) пункту 5.2.3.4.1 цих Правил) у сертифікованій Державіаслужбою України FTO або TRTO;

б) для кваліфікаційної відмітки TRI однопілотних однодвигунних або багатодвигунних вертольотів налітати, принаймні, 500 годин як пілот вертольотів;

в) для кваліфікаційної відмітки TRI багатопілотних вертольотів має налітати 1000 годин як відповідний член екіпажу на вертольотах, включаючи не менше 350 годин на багатопілотних вертольотах;

г) налітати протягом 12 місяців, що передують даті подання заяви, 30 годин нальоту, які включають 10 зльотів та посадок на відповідному типі вертольота або подібному типі за узгодженням з Державіаслужбою України, із яких не більше 15 годин можуть бути виконані на відповідному FTD/FS.

5.2.3.4.4. Для отримання кваліфікаційної відмітки TRI на інші типи вертольотів кандидат повинен:

а) налітати не менше 15 годин протягом 12 місяців, що передують даті подання заяви, включаючи 10 зльотів та посадок на відповідному типі вертольота або подібному типі за узгодженням з Державіаслужбою України, із яких не більше 7 годин можуть бути виконані на відповідному FTD/FS;

б) успішно пройти відповідну технічну підготовку (підпункт а) пункту 5.2.3.4.1 цих Правил) за затвердженою програмою підготовки TRI в сертифікованій Державіаслужбою України FTO або TRTO;

в) успішно провести як інструктор під контролем TRI, затвердженого Державіаслужбою України для цієї мети, не менше 3 годин програми підготовки для отримання кваліфікаційної відмітки відповідного типу вертольота на вертольоті даного типу та/або відповідному FTD/FS.

5.2.3.4.5. Кваліфікаційна відмітка TRI дає право на підготовку власників відповідних свідоцтв для отримання кваліфікаційної відмітки типу багатопілотних ПС та проведення тренувань, включаючи підготовку щодо взаємодії в екіпажі.

5.2.3.4.6. Для продовження терміну дії кваліфікаційної відмітки TRI кандидат повинен протягом 12 місяців, що передують даті закінчення її терміну дії:

а) провести, як мінімум, одне заняття на FTD/FS тривалістю не менше 3 годин або одну вправу в повітрі тривалістю не менше однієї години, що включає мінімум два зльоти та дві посадки, які є частинами програми підготовки для отримання кваліфікаційної відмітки типу ПС /підготовки для відновлення знань /періодичної підготовки; або

б) пройти затверджену програму підготовки для відновлення навиків TRI.

5.2.3.4.7. Для відновлення дії кваліфікаційної відмітки TRI кандидат повинен:

а) виконати протягом 12 місяців, що передують даті подачі заяви, польоти за маршрутом, що складається не менше ніж із 30 секторів (для літаків) або 30 годин (для вертольотів), включаючи зльоти та посадки на відповідному типі ПС або подібному типі за узгодженням з Державіаслужбою України, із яких не більш як 15 можуть бути виконані на відповідному FTD/FS;

б) успішно пройти підготовку за затвердженою Державіаслужбою України програмою KBK TRI;

в) успішно провести як інструктор під контролем TRI, затвердженого Державіаслужбою України для цієї мети, не менше 3 годин програми підготовки для отримання кваліфікаційної відмітки типу ПС на ПС даного типу та/або на відповідному FTD/FS.

5.2.3.5. Вимоги для отримання кваліфікаційної відмітки CRI однопілотних літаків, права власника та умови продовження/відновлення терміну її дії

5.2.3.5.1. Кандидат на отримання кваліфікаційної відмітки CRI однопілотних однодвигунних літаків повинен:

а) налітати не менше 300 годин як пілот літаків;

б) налітати не менше 30 годин як КПС на відповідному типі або класі літака, із яких не менше 10 годин мають бути виконані протягом останніх 12 місяців;

в) пройти затверджену програму підготовки в сертифікованій Державіаслужбою України FTO або TRTO, включаючи не менше 3 годин льотної підготовки на літаку або FTD/FS з інструктором, затвердженим Державіаслужбою України для цієї мети;

г) пройти льотну перевірку для отримання кваліфікаційної відмітки FI згідно з підпунктом в) пункту 5.2.3.3.2 цих Правил.

5.2.3.5.2. Кандидат на отримання кваліфікаційної відмітки CRI однопілотних багатодвигунних літаків повинен:

а) налітати не менше 500 годин як пілот літака;

б) налітати не менше 30 годин як КПС на відповідному типі або класі літака, із яких не менше 10 годин мають бути виконані протягом останніх 12 місяців;

в) пройти затверджену програму підготовки в сертифікованій Державіаслужбою України FTO або TRTO, включаючи не менше 5 годин льотної підготовки на літаку або FTD/FS з інструктором, затвердженим Державіаслужбою України для цієї мети;

г) пройти льотну перевірку для отримання кваліфікаційної відмітки FI згідно з підпунктом в) пункту 5.2.3.3.2 цих Правил.

5.2.3.5.3. Для розширення прав CRI однопілотних літаків на інший тип або клас літака власник кваліфікаційної відмітки CRI повинен протягом останніх 12 місяців налітати не менше 10 годин на літаках відповідного класу або типу, або подібного типу за узгодженням з Державіаслужбою України. Для розширення прав CRI однопілотних літаків з однодвигунних літаків до багатодвигунних літаків кандидат повинен виконати вимоги, що зазначені в пункті 5.2.3.5.2 цих Правил.

5.2.3.5.4. Кваліфікаційна відмітка CRI однопілотних літаків дає право на навчання власників свідоцтв для отримання кваліфікаційних відміток типу або класу для однопілотних літаків. CRI однопілотних літаків може проводити підготовку на однодвигунних або багатодвигунних літаках за умови виконання ним вимог пунктів 5.2.3.5.1 - 5.2.3.5.3 цих Правил.

5.2.3.5.5. Для продовження терміну дії кваліфікаційної відмітки CRI однопілотних літаків кандидат повинен протягом 12 місяців, що передують даті закінчення її терміну дії:

а) провести не менше 10 годин льотного навчання за програмою підготовки на відповідному класі ПС; або

б) провести повний курс підготовки не менше як одного слухача за затвердженою Державіаслужбою України програмою KBK або КПК; або

в) пройти підготовку за програмою KBK для CRI літаків.

5.2.3.5.6. Якщо термін дії кваліфікаційної відмітки CRI літаків закінчився, то кандидат протягом 12 місяців, що передують даті подачі заяви для її відновлення, повинен:

а) пройти затверджену Державіаслужбою України програму за KBK для CRI літаків; та
б) пройти відповідну льотну перевірку (для однодвигунних або багатодвигунних літаків) згідно з підпунктом в) пункту 5.2.3.3.2 цих Правил.

5.2.3.6. Вимоги для отримання кваліфікаційної відмітки IRI, права власника та умови продовження/відновлення терміну її дії

5.2.3.6.1. Для отримання кваліфікаційної відмітки IRI кандидат повинен:

а) для отримання IRI літаків - налітати не менше 800 годин за ППП, із яких не менше 400 годин - на літаках; або

б) для отримання IRI вертольотів - налітати не менше 500 годин за ППП, із яких не менше 250 годин - на вертольотах;

в) успішно пройти в сертифікованій Державіаслужбою України FTO затверджену програму підготовки, яка включає теоретичну підготовку та не менше 10 годин льотної підготовки на ПС, FTD/FS або FNPT II; та

г) пройти відповідну льотну перевірку згідно з підпунктом в) пункту 5.2.3.3.2 цих Правил.

5.2.3.6.2. Права власника кваліфікаційної відмітки IRI обмежені проведенням льотної підготовки для отримання кваліфікаційної відмітки IR у свідоцтві пілота.

5.2.3.6.3. Для продовження терміну дії кваліфікаційної відмітки IRI її власник повинен відповідати вимогам пункту 5.2.3.3.5 цих Правил.

5.2.3.6.4. Якщо термін дії кваліфікаційної відмітки IRI закінчився, то її власник повинен виконати вимоги, що зазначені в пункті 5.2.3.3.6 цих Правил.

5.2.4. Інструктор з тренажерної підготовки

5.2.4.1. Для виконання обов'язків інструктора на процедурних тренажерах інструктори повинні на час виконання або раніше мати свідоцтво професійного пілота (відповідного члена екіпажу) та кваліфікаційні відмітки, які відповідають курсу підготовки, для ведення якого вони призначені, а також мати попередній досвід інструкторської роботи.

5.2.4.2. Для виконання обов'язків SFI на FTD/FS інструктор повинен мати кваліфікаційну відмітку пілота-інструктора (відповідного члена екіпажу - інструктора) та кваліфікаційну відмітку TRI відповідного типу ПС або допуск до інструкторської роботи на FTD/FS.

Кандидат на отримання допуску до інструкторської роботи на FTD/FS повинен:

а) мати на дату подання заяви або раніше свідоцтво професійного пілота (відповідного члена екіпажу);

б) пройти теоретичну та тренажерну частину курсу підготовки для отримання кваліфікаційної відмітки відповідного типу ПС у сертифікованій Державіаслужбою України FTO або TRTO;

в) мати загальний наліт не менше 1500 годин як пілот (відповідний член екіпажу) у двочленному або багаточленному екіпажі;

г) пройти затверджену Державіаслужбою України програму підготовки для отримання кваліфікаційної відмітки TRI пілота (відповідного члена екіпажу) відповідного типу ПС (підпункт а) пункту 5.2.3.4.1 цих Правил);

г) провести на повному курсі підготовки для отримання кваліфікаційної відмітки типу ПС, як мінімум, 3 години льотної або тренажерної підготовки, яка належить до обов'язків TRI пілота (відповідного члена екіпажу), на відповідному типі ПС або FTD/FS під контролем TRI пілота (відповідного члена екіпажу), уповноваженого Державіаслужбою України для цієї мети;

д) виконати протягом 12 місяців, до подання заяви, на FTD/FS відповідного типу ПС професійну перевірку;

е) виконати протягом 12 місяців, до подання заяви, польоти за маршрутом, який складається, як мінімум, з трьох секторів, як член екіпажу або спостерігач у кабіні екіпажу на відповідному типі ПС.

5.2.4.3. Для отримання допуску на виконання обов'язків SFI іншого типу ПС багаточленного екіпажу необхідно:

а) успішно пройти теоретичну та тренажерну частину курсу підготовки для отримання кваліфікаційної відмітки відповідного типу ПС;

б) провести на повному курсі підготовки для отримання кваліфікаційної відмітки типу ПС, як мінімум, 3 години льотної або тренажерної підготовки, яка належить до обов'язків TRI пілота (відповідного члена екіпажу), на відповідному типі ПС або FTD/FS під контролем TRI пілота (відповідного члена екіпажу), уповноваженого Державіаслужбою України для цієї мети.

5.2.4.4. Допуск до інструкторської роботи на FTD/FS надається максимум на 3 роки. Для продовження терміну дії допуску кандидат протягом останніх 12 місяців терміну дії допуску повинен:

а) провести один курс занять на FTD/FS в обсязі не менш як 3 години для підготовки, як мінімум, одного члена екіпажу на повному курсі підготовки для отримання кваліфікаційної відмітки типу ПС/періодичної підготовки/підготовки після перерви в льотній роботі; або

б) успішно пройти професійну перевірку на FTD/FS відповідного типу ПС.

5.2.4.5. Якщо термін дії допуску закінчився, то кандидат повинен:

а) пройти тренажерну частину курсу підготовки для отримання кваліфікаційної відмітки відповідного типу ПС;

б) успішно пройти затверджену Державіаслужбою України програму підготовки для отримання кваліфікаційної відмітки TRI пілота (відповідного члена екіпажу) відповідного типу ПС (підпункт а) пункту 5.2.3.4.1 цих Правил);

в) провести на повному курсі підготовки для отримання кваліфікаційної відмітки типу ПС, як мінімум, 3 години льотної або тренажерної підготовки, яка належить до обов'язків TRI пілота (відповідного члена екіпажу), на відповідному типі ПС або FTD/FS під контролем TRI пілота (відповідного члена екіпажу), уповноваженого Державіаслужбою України для цієї мети.

5.2.5. Головний інструктор з теоретичної (наземної) підготовки

5.2.5.1. CGI повинен здійснювати контроль за роботою всіх GI та відповідати за стандартизацію всієї теоретичної підготовки. Він повинен мати практичну авіаційну підготовку та пройти курс вивчення методів роботи GI або мати великий попередній досвід викладання теоретичних дисциплін.

5.2.6. Інструктор з теоретичної (наземної) підготовки (викладач з теоретичних дисциплін)

5.2.6.1. GI з дисципліни, вивчення та здавання екзаменів з якої необхідні для отримання свідоцтва або кваліфікаційної відмітки для польотів за приладами, повинен до свого призначення мати відповідний авіаційний досвід та підтвердити свою компетентність шляхом проведення контрольної лекції, яка базується на матеріалах, розроблених ним для дисципліни, яку він викладає.

5.3. Облікові матеріали

5.3.1. FTO повинен вести та зберігати нижчезазначені облікові матеріали протягом не менше 5 років:

5.3.1.1. Інформацію про теоретичну (наземну), тренажерну та льотну підготовку, отриману кожним курсантом/слухачем.

5.3.1.2. Детальні та регулярні звіти інструкторів про хід навчального процесу, у т. ч. оцінки з льотних перевірок та теоретичних екзаменів.

5.3.1.3. Особисті дані персоналу FTO, наприклад: дати закінчення терміну дії медичних сертифікатів, кваліфікаційних відміток та ін.

5.3.2. Форма облікових матеріалів з підготовки курсантів/слухачів повинна бути чітко визначена в Керівництві з підготовки FTO.

5.3.3. FTO повинен представити облікові матеріали та звіти про підготовку за вимогою Державіаслужби України.

5.4. Програма підготовки

5.4.1. Програма підготовки повинна бути розроблена для кожного класу або типу ПС, запропонованого до вивчення. Програма повинна вмещувати розподілення льотної та теоретичної підготовки як у щотижневому, так і в поетапному представленні, перелік стандартних вправ і коротке викладення програми. Тренажерна та теоретична підготовка має бути розподілена за етапами таким чином, щоб забезпечити курсантам/слухачам можливість застосувати отримані знання під час виконання льотних вправ. Необхідно встановити такий порядок, щоб проблеми, які з'явилися в процесі підготовки, могли бути усунені протягом подальшої підготовки.

5.4.2. Усі програми, за якими проводиться підготовка в FTO для видачі свідоцтв або кваліфікаційних відміток, мають бути затверджені Державіаслужбою України.

5.4.3. Затверджені програми підготовки мають бути доступними для персоналу FTO та курсантів/слухачів. Перелік контрольних та/або тестових завдань для проведення екзаменів підлягає публікації.

5.5. Навчальні повітряні судна

5.5.1. ПС, які використовуються для підготовки, повинні бути зареєстровані в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України, мати відповідні бортові документи згідно з вимогами Повітряного кодексу України (3167-12), бути допущеними до експлуатації у встановленому законодавством України порядку і відповідати вимогам до навчальних ПС, що зазначені в додатку 4 до цих Правил.

5.6. Аеродроми

5.6.1. Базовий та будь-який запасний аеродроми, на яких проводиться льотна підготовка, повинні бути зареєстровані та допущені до експлуатації в установленому порядку та мати, як мінімум, такі засоби:

5.6.1.1. Одну ЗПС або льотну зону, які дозволять навчальним ПС виконувати нормальний зліт або посадку відповідно до максимально допустимих злітних або посадкових мас:

а) при слабкому вітрі не більше 2 метрів за секунду (4 вузлів) та температурах, які відповідають середньому значенню температури найбільш жаркого місяця в районі виконання польотів;

б) із шириною зони, вільної від перешкод, за курсом зльоту, як мінімум, 16,5 метра (50 футів);

в) при роботі силової установки, використанні посадкових пристроїв (шасі) та механізації (якщо використовується) на режимах, рекомендованих виробником ПС, та

г) з плавним переходом від моменту відриву до досягнення потрібного значення швидкості набирання висоти без спеціальних методів та навиків пілотування.

5.6.1.2. Показчик напрямку вітру, який видно на рівні землі з будь-якого кінця кожної ЗПС.

5.6.1.3. Відповідні електричні вогні ЗПС, якщо вони використовуються для підготовки вночі та відповідно до затверджених програм підготовки.

5.6.1.4. Керування повітряним рухом, окрім випадків, коли затверджені Укрaviaтрансом вимоги до підготовки можуть бути безпечно виконані за допомогою інших засобів повітряного та/або наземного зв'язку.

5.7. Приміщення, що необхідні для забезпечення польотів

У наявності мають бути такі приміщення:

5.7.1. Командний пункт з засобами керування польотами.

5.7.2. Приміщення для планування польотів з такими засобами:

а) відповідними діючими картами та схемами;

б) поточною аеронавігаційною інформацією ;

в) поточною метеорологічною інформацією;

г) зв'язком з органом КПП та командним пунктом;

г) картами, що відображають стандартні маршрути польотів;

д) картами, що відображають поточні заборонені, небезпечні та обмежені зони;

е) будь-яким іншим матеріалом, який пов'язаний з забезпеченням безпеки польотів.

5.7.3. Приміщення для підготовки до польотів (брифінгу).

5.7.4. Приміщення для персоналу, що здійснює контроль, та приміщення, що дозволяють інструкторам з льотної підготовки складати звіти про роботу курсантів, вести облікові матеріали та ін.

5.7.5. Кімната або кімнати відпочинку для інструкторів та курсантів/слухачів.

5.8. Засоби з теоретичної (наземної) підготовки

Для забезпечення теоретичної підготовки мають бути в наявності такі засоби:

5.8.1. Приміщення для теоретичних занять, які відповідають поточній кількості курсантів.

5.8.2. Демонстраційне обладнання для полегшення засвоєння теоретичних занять.

5.8.3. Радіотелефонні засоби для підготовки.

5.8.4. Засоби для тестування.

5.8.5. Бібліотека, яка містить навчальні матеріали за всіма програмами підготовки.

5.8.6. Кімнати для викладачів.

5.9. Вимоги до абітурієнтів

5.9.1. Курсант/слухач, якого прийнято для проходження підготовки, повинен мати медичний сертифікат, який відповідає свідоцтву, на отримання якого він претендує, а також повинен відповідати початковим вимогам, що зазначені у відповідній програмі підготовки, затвердженій у Державіаслужбі України.

5.9.2. ФТО є відповідальним за відповідність кожного курсанта, який зарахований до навчання, встановленим вимогам.

5.10. Керівництво з підготовки та Керівництво з виконання польотів ФТО

5.10.1. ФТО повинен затвердити та узгодити в Державіаслужбі України і виконувати Керівництво з підготовки та Керівництво з виконання польотів ФТО, що вміщують інформацію, інструкції та дозволяють персоналу виконувати свої обов'язки і керувати курсантами/слухачами відповідно до вимог курсу підготовки.

Інформація, що міститься в Керівництві з підготовки, Керівництві з виконання польотів та інших затверджених документах ФТО, має бути доступна персоналу та, якщо потрібно, для курсантів/слухачів. Також має бути встановлена процедура внесення змін у ці документи та контролю за ними.

5.10.2. Керівництво з підготовки має встановлювати стандарти, предмети та мету для кожної стадії підготовки, які мають використовуватися курсантами/слухачами. Основна інформація, що включається в Керівництво з підготовки ФТО, зазначена в додатку 5 до цих Правил.

5.10.3. Керівництво з виконання польотів ФТО повинно містити відповідну інформацію для конкретних груп персоналу, наприклад: для інструкторів з льотної підготовки, для SFI, для GI, для експлуатаційного та обслуговуючого персоналу та ін. Основна інформація, що включається в Керівництво з виконання польотів ФТО, зазначена в додатку 6 до цих Правил.

6. ВИМОГИ ДО НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДІВ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ З ПІДГОТОВКИ ЛЬОТНОГО СКЛАДУ ДЛЯ ВНЕСЕННЯ В СВІДОЦТВО КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ ВІДМІТКИ

ПРО ТИП ПОВІТРЯНОГО СУДНА (TRTO)

6.1. Вимоги до структури TRTO та укомплектованості персоналом

6.1.1. Структура TRTO повинна забезпечувати контроль усіх видів підготовки відповідно до затверджених програм та виконання вимог цих Правил особами, які мають необхідний досвід та відповідні якості. Інформація про структуру TRTO із зазначенням обов'язків посадових осіб повинна бути в Керівництві з підготовки TRTO.

6.1.2. TRTO повинен мати необхідну кількість кваліфікованого персоналу для виконання завдань підготовки.

6.1.3. TRTO може укладати договори із забезпечення навчального процесу з іншими навчальними організаціями або використовувати інші базові аеродроми за умови узгодження таких договорів з Державіаслужбою України.

6.1.4. Навчальні організації (юридичні особи), з якими TRTO укладено договори на відповідне забезпечення навчального процесу, повинні мати на це право і володіти відповідним сертифікатом (дозволом), виданим Державіаслужбою України.

6.2. Вимоги до посадових осіб TRTO

6.2.1. Керівник підготовки

6.2.1.1. Для забезпечення відповідності TRTO вимогам цих Правил повинен бути призначений керівник підготовки. Кандидатура керівника TRTO узгоджується з Державіаслужбою України.

6.2.1.2. Керівник підготовки повинен мати авіаційну освіту, діюче свідоцтво або, принаймні, мати протягом останніх трьох років перед призначенням його на цю посаду свідоцтво професійного пілота (відповідного члена екіпажу - за профільним фахом підготовки в TRTO) та кваліфікаційну відмітку FI або TRI, а також мати досвід з підготовки льотного складу для внесення в свідоцтво кваліфікаційної відмітки про тип ПС.

6.2.2. Інструктор типу ПС

TRI повинен мати:

а) свідоцтво професійного пілота (відповідного члена екіпажу) та кваліфікаційну відмітку, яка відповідає курсам льотної підготовки, що проводилися;

б) кваліфікаційну відмітку TRI типу ПС, за яким проводилася перепідготовка.

6.2.3. Інструктор тренажера

6.2.3.1. Для виконання обов'язків інструктора на процедурних тренажерах інструктори повинні на час виконання або раніше мати свідоцтво професійного пілота (відповідного члена екіпажу) та кваліфікаційні відмітки, які відповідають курсу підготовки, для ведення якого вони призначені, а також мати попередній досвід інструкторської роботи.

6.2.3.2. Для виконання обов'язків SFI на FTD/FS інструктори повинні відповідати вимогам пунктів 5.2.4.2 - 5.2.4.5 цих Правил.

6.2.4. Інструктор з наземної підготовки

GI повинен мати на момент призначення або раніше кваліфікаційну відмітку TRI відповідного типу або мати досвід та знання з експлуатації типу ПС, з якого проводиться підготовка (наприклад: бортінженер, інженер з технічного обслуговування ПС), або відповідати вимогам пункту 5.2.6.1 цих Правил.

6.3. Стандарт підготовки

TRTO має встановлювати систему, що забезпечує ефективну роботу навчальної організації та ефективне виконання програми підготовки. Організація внутрішнього інспектування визначає ефективність політики, процедур та підготовки TRTO.

6.4. Облікові матеріали

6.4.1. У TRTO слід вести та зберігати протягом не менш як 5 років такі облікові матеріали:

6.4.1.1. Оцінки льотного складу, який проходив навчання протягом курсу.

6.4.1.2. Інформацію про теоретичну, льотну та тренажерну підготовки, отримані кожним стажистом.

6.4.1.3. Особисті дані персоналу TRTO (дати закінчення терміну дії медичних сертифікатів, кваліфікаційних відміток та ін.).

6.4.2. Форма облікових матеріалів стажистів має бути точно визначена в Керівництві з підготовки TRTO.

6.4.3. TRTO зобов'язаний надати облікові матеріали та звіти про підготовку за вимогою Державіаслужби України.

6.5. Програма підготовки

6.5.1. Програма підготовки має бути розроблена для кожного типу ПС, запропонованого до вивчення. У програму слід включати розподілення теоретичної, тренажерної та льотної підготовки як в

щотижневого, так і в поетапному представленні, перелік стандартних вправ і коротке викладення програми. Тренажерна та теоретична підготовка мають бути розподілені за етапами таким чином, щоб забезпечити стажистам можливість застосовувати отримані знання при виконанні льотних вправ. Потрібно встановити такий порядок, щоб проблеми, які виникли в процесі підготовки, могли бути усунені протягом подальшої підготовки.

6.5.2. Усі програми, за якими проводиться підготовка в TRTO, мають бути затверджені Державіаслужбою України. Перелік контрольних та/або тестових завдань для проведення екзаменів підлягає публікації після затвердження відповідної програми.

6.5.3. Затверджені програми підготовки мають бути доступними для персоналу TRTO та слухачів.

6.6. Навчальні повітряні судна

6.6.1. ПС, які використовуються для підготовки, повинні бути зареєстровані в Державному реєстрі цивільних ПС України, мати відповідні бортові документи згідно з вимогами Повітряного кодексу України (3167-12), бути допущеними до експлуатації у встановленому законодавством України порядку та мати обладнання відповідно до затвердженої програми підготовки.

6.6.2. У разі обладнання навчального ПС додатковим спеціальним устаткуванням або обладнанням його допуск до експлуатації проводиться згідно з чинними процедурами схвалення модифікацій ПС.

6.7. Засоби з теоретичної підготовки

Для забезпечення теоретичної підготовки мають бути в наявності відповідні засоби.

6.8. Вимоги до кандидатів на перепідготовку

6.8.1. Вимоги до кандидатів на перепідготовку зазначаються в програмі перепідготовки.

6.8.2. TRTO є відповідальним за відповідність кожного слухача, який зарахований на навчання, встановленим вимогам.

6.9. Керівництво з підготовки та Керівництво з виконання польотів TRTO

6.9.1. TRTO повинен затвердити, узгодити в Державіаслужбі України та виконувати Керівництво з підготовки та Керівництво з виконання польотів TRTO, що включають інформацію та інструкції та дозволяють персоналу виконувати їхні обов'язки і керувати слухачами відповідно до вимог курсу підготовки. Інформація, що міститься в Керівництві з підготовки, Керівництві з виконання польотів та інших затверджених документах TRTO, має бути доступною для персоналу та, якщо потрібно, для слухачів. Також має бути встановлена процедура внесення змін у ці документи та контролю за ними.

6.9.2. Керівництво з підготовки має встановлювати стандарти, предмети та мету для кожного етапу підготовки, яким повинні відповідати слухачі, включаючи вказівки до вимог для початку кожного курсу підготовки. Керівництво з підготовки включає інформацію згідно з пунктом 5.10.2 цих Правил.

6.9.3. У Керівництві з виконання польотів TRTO має бути відповідна інформація для конкретних груп персоналу. Наприклад: FI, SFI, GI, експлуатаційного та обслуговуючого персоналу та ін. Керівництво з виконання польотів TRTO включає інформацію згідно з пунктом 5.10.3 цих Правил.

7. ВИМОГИ ДО АВІАЦІЙНИХ НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДІВ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ З ПІДГОТОВКИ КАНДИДАТІВ НА ОТРИМАННЯ СВІДОЦТВА ПРИВАТНОГО ПІЛОТА, ПІЛОТА ПЛАНЕРА, ПІЛОТА НАДЛЕГКОГО ПОВІТРЯНОГО СУДНА ТА ПІЛОТА ВІЛЬНОГО АЕРОСТАТА

7.1. Вимоги до структури FTO та укомплектованості персоналом

7.1.1. Структура FTO має забезпечувати контроль усіх видів підготовки відповідно до затверджених програм та виконання вимог цих Правил особами, які мають необхідний досвід та якості. Інформація про структуру FTO із зазначенням обов'язків посадових осіб повинна бути в Керівництві з підготовки FTO.

Примітка. НЗ з підготовки: приватних пілотів - FTO PPL; пілотів планера - FTO GP; пілотів надлегкого ПС - FTO UL; пілотів вільного аеростата - FTO BF.

7.1.2. FTO повинен мати необхідну кількість кваліфікованого персоналу для виконання завдань підготовки.

7.1.3. FTO може укласти договори про підготовку з іншими навчальними закладами або використовувати інші базові аеродроми чи підготовлені площадки за умови узгодження з Державіаслужбою України.

7.1.4. Навчальні заклади (юридичні особи), з якими FTO укладені договори про відповідне забезпечення навчального процесу, повинні мати це право і відповідний сертифікат або визнання

(дозвіл), видані Державіаслужбою України.

7.2. Керівник підготовки

7.2.1. Для забезпечення відповідності ФТО вимогам цих Правил повинен бути призначений керівник підготовки.

7.2.2. Керівник підготовки повинен мати авіаційну освіту, діюче відповідне свідоцтво пілота або, принаймні, протягом останніх трьох років перед призначенням його на цю посаду мати відповідне свідоцтво пілота та кваліфікаційну відмітку інструктора, а також мати досвід з підготовки кандидатів на отримання відповідних свідоцтв або кваліфікаційних відміток про відповідний вид та тип ПС.

7.3. Інструктор з теоретичної (наземної) та льотної підготовки

7.3.1. Для виконання обов'язків інструктора з теоретичної (наземної) підготовки ГІ повинні на час виконання або раніше мати відповідні свідоцтва члена екіпажу та кваліфікаційні відмітки інструктора (FI, TRI, CRI), або мати досвід та знання з експлуатації відповідного виду або типу ПС (наприклад: інженер з технічного обслуговування ПС), або відповідати вимогам пункту 5.2.10 цих Правил.

7.3.2. Інструктор з льотної підготовки повинен мати відповідне діюче свідоцтво члена екіпажу та кваліфікаційну відмітку інструктора (FI, TRI, CRI).

7.4. Облікові матеріали

7.4.1. ФТО повинен вести та зберігати протягом не менше 5 років такі облікові матеріали:

7.4.1.1. Інформацію про наземну, льотну та тренажерну підготовки, отримані кожним курсантом (слухачем).

7.4.1.2. Детальні та регулярні звіти інструкторів про хід навчального процесу, у тому числі оцінки з льотних перевірок та теоретичних екзаменів.

7.4.1.3. Особисті дані персоналу ФТО (дати закінчення терміну дії медичних сертифікатів, кваліфікаційних відміток та ін.).

7.4.2. Форма облікових матеріалів з підготовки курсантів має бути визначена в Керівництві з підготовки ФТО.

7.4.3. ФТО повинен надати облікові матеріали та звіти про підготовку за вимогою Державіаслужби України.

7.5. Програми підготовки

7.5.1. Програми підготовки мають бути розроблені для кожного виду ПС, з яких проводиться підготовка. Ці програми повинні вміщувати розподіл льотної та теоретичної підготовки як в щотижневому, так і в поетапному представленні, перелік стандартних вправ, коротке викладення програми. Тренажерна та теоретична підготовки мають бути розподілені за етапами таким чином, щоб забезпечити курсантам можливість застосувати отримані знання під час виконання льотних вправ. Необхідно встановити такий порядок, щоб проблеми, які виникли в процесі підготовки, могли бути усунені протягом подальшої підготовки.

7.5.2. Усі програми, за якими проводиться підготовка в ФТО для видачі свідоцтв, мають бути затверджені Державіаслужбою України.

7.5.3. Затверджені програми підготовки повинні бути доступними для персоналу ФТО та курсантів/слухачів. Перелік контрольних та/або тестових завдань для проведення екзаменів підлягає публікації.

7.6. Навчальні повітряні судна

7.6.1. ПС, які використовуються для підготовки, мають бути зареєстровані в Державному реєстрі цивільних ПС України, мати відповідні бортові документи згідно з вимогами Повітряного кодексу України (3167-12), бути допущеними до експлуатації у встановленому законодавством України порядку.

7.6.2. Кожне ПС має бути обладнане подвійними органами керування для використання інструктором та курсантом. Використання накладних органів керування недопустимо.

7.6.3. Парк ПС має включати згідно з курсами підготовки також ПС, придатне для демонстрації звальовання та методів попередження штопора, та ПС, що обладнане для імітації метеоумов при польотах за приладами.

7.6.4. У разі обладнання навчального ПС додатковим спеціальним устаткуванням або обладнанням його допуск до експлуатації проводиться згідно з чинними процедурами із схвалення модифікацій ПС.

7.7. Аеродроми

Базовий аеродром та будь-який запасний аеродром, на яких проводиться льотна підготовка, мають бути зареєстровані та допущені до експлуатації в установленому порядку та відповідати таким вимогам:

- 7.7.1. Мати, принаймні, одну ЗПС або зону зльоту, які дозволяють навчальним ПС виконувати нормальний зліт або посадку відповідно до максимальних допустимих злітних або посадкових мас:
- а) при слабкому вітрі (не більше двох метрів за секунду) та температурах, що відповідають середньому значенню температури найбільш жаркого місяця в районі виконання польотів;
 - б) із шириною зони, вільної від перешкод за курсом зльоту, як мінімум, 16,5 метрів (50 футів);
 - в) з роботою силової установки, посадкових пристроїв (шасі) та механізації (якщо використовується) на режимах, що рекомендовані виробником; та
 - г) з плавним переходом від моменту відриву до потрібного значення набирання швидкості без спеціальних методів та навиків пілотування.
- 7.7.2. Мати покажчик напрямку вітру, який видно на рівні землі з будь-якого кінця кожної ЗПС.
- 7.7.3. Мати відповідні електричні вогні ЗПС, якщо це необхідно для підготовки курсантів/слухачів.
- 7.7.4. Мати доступні засоби повітряного, наземного зв'язку, що відповідають установленим вимогам.

7.8. Засоби з теоретичної підготовки

Для забезпечення теоретичної підготовки мають бути в наявності відповідні засоби.

7.9. Вимоги до кандидатів на навчання

7.9.1. Курсант/слухач, якого прийнято для проходження підготовки, повинен мати медичний сертифікат (висновок), який відповідає свідоцтву, на отримання якого він претендує, а також має відповідати початковим вимогам, що зазначені у відповідній програмі підготовки, затвердженій у Державіаслужбі України.

7.9.2. ФТО є відповідальним за відповідність кожного курсанта/слухача, який зарахований на навчання, встановленим вимогам.

7.10. Керівництво з підготовки та Керівництво з виконання польотів ФТО

7.10.1. ФТО повинен підготувати, узгодити в Державіаслужбі України та виконувати Керівництво з підготовки та Керівництво з виконання польотів ФТО, що вміщують інформацію, інструкції та дозволять персоналу виконувати їх обов'язки і керувати курсантами/слухачами відповідно до вимог курсу підготовки.

Інформація, що міститься в Керівництві з підготовки, Керівництві з виконання польотів та інших затверджених документах ФТО, має бути доступна персоналу та, якщо потрібно, для курсантів/слухачів. Також має бути встановлена процедура внесення змін в ці документи та контролю за ними.

7.10.2. Керівництво з підготовки має встановлювати стандарти, предмети та мету для кожної стадії підготовки, які повинні використовуватися курсантами/слухачами. Керівництво з підготовки має включати інформацію згідно з пунктом 5.10.2 цих Правил.

7.10.3. Керівництво з виконання польотів ФТО має містити відповідну інформацію для конкретних груп персоналу, наприклад: FI, SFI, GI, експлуатаційного та обслуговуючого персоналу та ін. Керівництво з виконання польотів ФТО має включати інформацію згідно з пунктом 5.10.3 цих Правил.

8. ВИМОГИ ДО ЕКЗАМЕНАТОРІВ

8.1. Екзаменатор з теоретичної підготовки

8.1.1. Екзаменатор з теоретичної підготовки повинен мати відповідний авіаційний досвід та досвід роботи як викладач GI відповідної дисципліни.

8.1.2. Екзаменатор з теоретичної підготовки за конкретним типом ПС повинен мати досвід роботи як відповідний інструктор конкретного типу ПС або мати досвід та знання з експлуатації відповідного типу ПС.

8.2. Екзаменатор з практичної підготовки

8.2.1. Рівень компетентності льотних спеціалістів залежить у значній мірі від компетентності екзаменатора.

8.2.2. Екзаменатор повинен мати свідоцтво і кваліфікаційну відмітку, рівні свідоцтву або кваліфікаційним відміткам тих кандидатів на їх отримання, яким він уповноважений проводити перевірки, і, якщо не визначене інше, проводити підготовку для одержання цього свідоцтва або кваліфікаційної відмітки.

8.2.3. Екзаменатор повинен мати кваліфікацію, що дозволяє виконувати функції КПС (відповідного члена екіпажу) протягом льотної перевірки та відповідати вимогам, установленим пунктом 8.2.5 цих Правил. Якщо кваліфікованого екзаменатора немає в наявності, то на розсуд Державіаслужби України екзаменатори або інспектори Державіаслужби України можуть бути вповноважені без відповідності вимогам до кваліфікаційних допусків TRI або CRI, згаданим вище.

8.2.4. Кандидат на одержання відповідної кваліфікації екзаменатора з практичної підготовки повинен провести, як мінімум, одну льотну перевірку в ролі такого екзаменатора, включаючи брифінг,

проведення льотної перевірки, оцінювання кандидата, якому здійснюється перевірка, післяпольотний розбір і ведення облікових записів (документація). Ця перевірка має виконуватися під контролем головного екзаменатора Державіаслужби України або екзаменатора, спеціально уповноваженого Державіаслужбою України для цієї мети.

8.2.5. Екзаменатори з практичної підготовки поділяються за такими функціями:

8.2.5.1. Льотний екзаменатор (тільки для пілотів).

Права льотного екзаменатора (FE) полягають у проведенні:

а) льотних перевірок для одержання свідоцтва приватного пілота, а також перевірок для внесення в свідоцтво кваліфікаційних відміток класу (типу) відповідних однопілотних ПС за умови, що екзаменатор налітав не менше 1000 годин як пілот ПС, включаючи проведення не менше 250 годин льотної підготовки;

б) льотних перевірок для одержання свідоцтва комерційного пілота, а також льотних перевірок для внесення в свідоцтво кваліфікаційних відміток класу (типу) відповідних однопілотних ПС за умови, що екзаменатор налітав не менше 2000 годин як пілот ПС, включаючи проведення не менше 250 годин льотної підготовки.

8.2.5.2. Екзаменатор типу ПС.

8.2.5.2.1. Права екзаменатора типу ПС (TRE) пілота літаків полягають у проведенні:

а) льотних перевірок для одержання кваліфікаційних допусків типу багатопілотних літаків;

б) льотних перевірок для продовження або відновлення кваліфікаційних відміток типу і кваліфікаційних допусків для польотів за приладами;

в) льотних перевірок для одержання свідоцтва транспортного пілота за умови, що екзаменатор налітав не менше 1500 годин як пілот багатопілотних літаків, із яких не менше 500 годин як КПС, і має або раніше мав кваліфікаційну відмітку TRI.

8.2.5.2.2. Права TRE пілота однопілотних вертольотів полягають у проведенні:

а) льотних перевірок для одержання кваліфікаційних відміток типу вертольота;

б) льотних перевірок для продовження або відновлення кваліфікаційних відміток типу однопілотних вертольотів та кваліфікаційних відміток для польотів за приладами за умови, що екзаменатор має свідоцтво професійного пілота вертольота та, якщо потрібно, має кваліфікаційну відмітку для польотів за приладами і налітав не менше 750 годин як пілот вертольота.

8.2.5.2.3. Права TRE пілота багатопілотних вертольотів полягають у проведенні:

а) льотних перевірок для одержання кваліфікаційних відміток типу вертольота;

б) льотних перевірок для продовження або відновлення кваліфікаційних відміток типу багатопілотних вертольотів;

в) льотних перевірок для продовження або відновлення кваліфікаційних відміток для польотів за приладами за умови, що екзаменатор має діючу кваліфікаційну відмітку для польотів за приладами;

г) льотних перевірок для отримання свідоцтва транспортного пілота вертольота за умови, що екзаменатор налітав не менше 1500 годин як пілот багатопілотних вертольотів, із яких не менше 250 годин - як КПС, і має або раніше мав кваліфікаційну відмітку TRI.

8.2.5.2.4. Права TRE інших членів екіпажу, окрім пілотів, полягають у проведенні:

а) льотних перевірок для одержання відповідних свідоцтв членів екіпажу, окрім пілотів;

б) льотних перевірок для одержання, продовження або відновлення кваліфікаційних відміток типу ПС відповідних членів екіпажу за умови, що екзаменатор налітав не менше 1500 годин як відповідний член екіпажу, з яких, як мінімум, 100 годин як TRI відповідного типу ПС.

8.2.5.3. Екзаменатор класу ПС (тільки для пілотів літаків).

8.2.5.3.1. Права екзаменатора класу ПС (CRE) полягають у проведенні:

а) льотних перевірок для одержання кваліфікаційних допусків класу і типу однопілотних літаків;

б) льотних перевірок для продовження кваліфікаційних допусків класу і типу однопілотних літаків і продовження кваліфікаційних допусків для польотів за приладами за умови, що екзаменатор володіє свідоцтвом професійного пілота і налітав не менше 500 годин як пілот літака.

8.2.5.4. Екзаменатор кваліфікаційних відміток польотів за приладами (тільки для пілотів).

8.2.5.4.1. Права екзаменатора кваліфікаційних відміток польотів за приладами (IRE) пілота літака полягають у проведенні льотних перевірок для отримання, продовження або відновлення дії кваліфікаційних відміток для польотів за приладами за умови, що екзаменатор налітав не менше 2000 годин як пілот літака, включаючи не менше 450 годин польотів за приладами, із яких 250 годин - як IRI.

8.2.5.4.2. Права IRE пілота вертольота полягають у проведенні льотних перевірок для отримання, продовження або відновлення дії кваліфікаційних відміток для польотів за приладами за умови, що екзаменатор налітав не менше 2000 годин як пілот вертольота, включаючи не менше 300 годин польотів за приладами, із яких 200 годин - як IRI.

8.2.5.5. Екзаменатор тренажера.

8.2.5.5.1. Права SFE пілота тренажера літака полягають у проведенні професійних перевірок для отримання кваліфікаційних відміток типу літака та кваліфікаційних відміток для польотів за приладами для багатопілотних літаків на FTD/FS за умови, що екзаменатор має свідоцтво транспортного пілота

літака, налітав не менше 1500 годин як пілот багатопілотних літаків та уповноважений виконувати права SFI відповідно до вимог пункту 5.2.5 цих Правил.

8.2.5.5.2. Права SFE пілота тренажера вертольота полягають у проведенні професійних перевірок для отримання кваліфікаційних відміток типу вертольота та кваліфікаційних відміток для польотів за приладами для багатопілотних вертольотів на FTD/FS за умови, що екзаменатор володіє свідоцтвом транспортного пілота вертольота, налітав не менше 1000 годин як пілот багатопілотних вертольотів та уповноважений виконувати права SFI відповідно до вимог пункту 5.2.5 цих Правил.

8.2.5.5.3. Права SFE інших членів екіпажу, окрім пілотів, полягають у проведенні професійних перевірок для отримання кваліфікаційних відміток типу ПС на FTD/FS, за умови, що екзаменатор має свідоцтво та налітав як відповідний член екіпажу не менше 1500 годин і уповноважений виконувати права SFI відповідно до вимог пункту 5.2.5 цих Правил.

8.2.5.6. Екзаменатор льотних інструкторів.

8.2.5.6.1. Права FIE полягають у проведенні професійних перевірок для отримання та продовження кваліфікаційних відміток льотних інструкторів за умови, що екзаменатор налітав не менше 2000 годин як пілот (відповідний член екіпажу), включаючи проведення не менше 100 годин льотної підготовки кандидата для отримання кваліфікаційної відмітки льотного інструктора.

8.2.6. За умови відповідності вимогам до підготовки та досвіду, що зазначені в пункті 8.2.5 цих Правил для кожної виконуваної функції, екзаменатори не обмежуються єдиною роллю як FE, TRE, CRE, IRE або FIE.

8.2.7. Будь-яке відхилення від кваліфікаційних вимог, зазначених у пункті 8.2.5 цих Правил, може бути виконано тільки за таких обставин, коли цілком підготовленого екзаменатора немає в наявності. До таких обставин можна віднести, наприклад, проведення льотних перевірок на новому, застарілому або рідкісному типі чи класі ПС. У цьому разі екзаменатор повинен, як мінімум, мати кваліфікаційну відмітку TRI типу ПС, що має той самий клас, приладове обладнання, кількість двигунів та приблизно однакову злітну масу. У всіх випадках має бути письмовий дозвіл головного екзаменатора Державіаслужби України.

8.2.8. Екзаменатори не мають права приймати екзамен на одержання свідоцтва або кваліфікаційної відмітки у тих кандидатів, з якими вони проводили тренування, за винятком, якщо Державіаслужба України дала письмову згоду на це.

9. ЕКЗАМЕНИ З ТЕОРЕТИЧНОЇ ТА ЛЬОТНОЇ ПІДГОТОВКИ

9.1. Кандидат на отримання відповідного свідоцтва повинен скласти екзамени з кожної дисципліни відповідного сертифікаційного акта.

9.2. Перелік питань для проведення відповідного екзамену повинен найбільш повно охоплювати програму кожної дисципліни та бути затвердженим Державіаслужбою України разом із затвердженням відповідної програми підготовки.

9.2.1. Питання для комп'ютерного варіанта проведення екзамену складаються за такими принципами:

- а) екзамен має відповідати ясно сформульованій меті, сфера та глибина знань, що будуть оцінюватись, мають бути повністю визначені;
- б) чим важливіша галузь знань для конкретного фаху, тим більше питань має бути включено в екзамен;
- в) більша частина питань має бути багатоваріантного типу з чотирма альтернативними відповідями;
- г) питання мають стосуватися суттєвих моментів галузей знань (а не в дрібних деталях) або однієї й тієї самої методики розрахунку числових задач, відрізняючись тільки цифровими значеннями. Приклади розрахунків мають бути в наявності в центральному банку питань;
- г) суто академічні питання, що не мають практичного застосування, слід вилучити, якщо вони не стосуються фундаментальних концепцій. Приклади академічних питань, що можуть бути прийнятними, - двограний кут і кривизна профілю в аеродинаміці та визначення точки роси в метеорології;
- д) питання, що вимагають спеціальних знань з конкретного типу ПС, не слід включати до екзамену на отримання свідоцтва;
- е) скорочення слід використовувати тільки в міжнародній прийнятій формі. У сумнівних випадках треба використовувати повну форму, наприклад: кут атаки = 12 градусів, замість (альфа) = 12 (градусів)
- е) питання та відповіді повинні бути сформульовані якнайпростіше. Потрібно уникати складних речень, незвичних граматичних та подвійних заперечень;
- ж) одне питання має включати одне повне правильне твердження. Не більше 8 різних тверджень має бути серед запропонованих відповідей, оскільки кандидат може визначити правильну відповідь шляхом виключення найменш імовірних комбінацій відповідей;
- з) питання повинні мати одну правильну відповідь;
- и) правильна відповідь має бути однозначною та повною або найбільш переважною. Потрібно уникати таких відповідей, в яких насправді правильний вибір більш залежить від думки, ніж від факту.

Головна ідея створення питання з декількома варіантами відповідей полягає в можливості швидкої відповіді на нього, а це не може бути досягнуто, якщо існує сумнів щодо правильної відповіді;

і) невірні варіанти відповідей можуть здаватися правдоподібними. Усі варіанти відповідей мають чітко стосуватися суті питання та бути викладеними єдиною (зрозумілою) термінологією. У питаннях, що потребують розрахунків, невірні відповіді мають базуватися на процедурних помилках - таких як поправка, що застосовується помилково, або помилкове використання таблиць перерахувань одиниць, вони не мають бути просто випадковими числами;

ї) питання мають посилатися на екзаменаційну програму (тобто має бути зазначений рівень ATPPL, CPL та ін.);

й) тривалість одного екзамену не може перевищувати трьох годин. Перевищення трьох годин може призвести до невірних відповідей внаслідок помилок, спричинених стомленням, а не незнанням;

к) слід урахувувати ймовірний час для відповідей на одне питання: близько 1-2 хвилин, але з варіаціями 1-10 хвилин. Тому кількість питань для різних екзаменів може варіюватися;

л) перелік дисциплін та тривалість екзаменів з теоретичної підготовки зазначаються у відповідних програмах, що затверджуються Державіаслужбою України.

9.3. Організація, що проводить екзамени, повинна забезпечити кандидата відповідними схемами, картами та наочними посібниками, а також електронними калькуляторами з пам'яттю. Кандидат не повинен використовувати будь-який інший електронний калькулятор або обладнання з пам'яттю.

9.4. До початку екзамену кандидат повинен представити документи, що засвідчують особу.

9.5. Зміст екзаменаційних листів повинен зберігати конфіденційний статус.

9.6. Якщо кандидат не виконує правил, що передбачаються під час проведення екзамену, то така поведінка кандидата прирівнюється до невдалої спроби здавання екзамену.

9.7. Відмітка про успішне складання екзамену заноситься в екзаменаційний лист за умови, якщо кандидат дав правильні відповіді мінімум на 75% запитань.

9.8. Уважається, що кандидат успішно склав необхідні екзамени з теоретичної підготовки для отримання відповідного свідоцтва або кваліфікаційної відмітки (окрім свідоцтва транспортного пілота), якщо він отримав відмітки про складання всіх дисциплін відповідного сертифікаційного акта протягом 12 місяців, а для свідоцтва транспортного пілота - 18 місяців, починаючи відрахування з кінця календарного місяця, в якому кандидат приступив до складання екзаменів або отримав першу відмітку про складання екзамену.

9.9. Кандидат, який не зміг скласти всі необхідні екзамени або який склав екзамени у кількості, меншій від необхідної, з предметів відповідного сертифікаційного акта протягом часу, зазначеного в пункті 9.8 цих Правил, повинен повторно скласти всі екзамени, як під час першочергової спроби.

9.10. Відмітки про складання екзаменів з теоретичної підготовки дійсні для отримання відповідних свідоцтв членів екіпажу (окрім свідоцтва приватного пілота та транспортного пілота) та кваліфікаційної відмітки на право виконання польотів за приладами (для пілотів) протягом 36 місяців (24 місяця для приватного пілота), починаючи з дати отримання першої відмітки про складання відповідного екзамену.

9.11. За умови отримання кваліфікаційної відмітки на право виконання польотів за приладами (для пілотів) відповідно до пункту 9.10 цих Правил результат теоретичного екзамену для отримання свідоцтва транспортного пілота дійсний протягом 7 років, починаючи з дати закінчення останнього терміну дії кваліфікаційної відмітки на право виконання польотів за приладами, яка внесена у свідоцтво комерційного пілота.

9.12. Зміст та порядок проведення екзаменів з льотної підготовки для отримання свідоцтв членів екіпажу зазначаються у відповідних програмах підготовки, що затверджуються Державіаслужбою України.

9.13. Якщо кандидат на отримання свідоцтва або кваліфікаційної відмітки не згоден з результатом екзамену, то він може звернутись у письмовій формі до голови сертифікаційної комісії Державіаслужби України з обґрунтуванням свого звернення для прийняття відповідного рішення щодо перздачі екзамену.

10. СЕРТИФІКАЦІЯ НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДІВ

10.1. Для отримання сертифіката FTO або TRTO відповідна організація має подати до Державіаслужби України деталізовану заявку за встановленою формою відповідно до пункту 4.2 цих Правил.

10.2. До заявки додаються:

- 10.2.1. Копія Статуту (нотаріально завірена).
- 10.2.2. Копія установчого договору (нотаріально завірена).
- 10.2.3. Копія свідоцтва про державну реєстрацію (нотаріально завірена).
- 10.2.4. Копія свідоцтва України на знак для товарів і послуг (при наявності).
- 10.2.5. Документ, що свідчить про сплату зборів.
- 10.2.6. Документи, що підтверджують спроможність заявника

виконувати заявлені види підготовки.

10.3. Продовження терміну дії сертифіката FTO або TRTO проводиться також після подання до Державіаслужби України відповідної заявки згідно з пунктом 4.2 цих Правил.

10.4. Заявка на продовження терміну дії сертифіката FTO або TRTO має бути подана до Державіаслужби України не пізніше ніж за три місяці до закінчення його терміну дії.

10.5. При попередньому розгляді заявки Державіаслужба України з'ясовує відповідність наданої заявником доказової документації вимогам цих Правил та нормативно-правових актів, що регламентують діяльність ЦА України.

10.6. У двомісячний термін Державіаслужба України має направити заявнику письмове повідомлення (акт попередньої оцінки) з переліком недоліків (якщо такі були виявлені) під час попереднього розгляду заявки.

10.7. Після закінчення попереднього розгляду заявки Державіаслужба України визначає можливість проведення сертифікаційної перевірки заявника.

10.8. Кожен заявник повинен підтвердити здатність та продемонструвати можливість проведення безпечного та якісного проведення заявлених видів підготовки або сертифікації.

10.9. Для оцінки готовності та здатності заявника забезпечувати безпечне та якісне проведення заявлених видів підготовки членів екіпажу ПС Державіаслужба України направляє комісію.

10.10. Склад комісії та програма сертифікаційної перевірки заявника затверджуються Головою Державіаслужби України.

10.11. Сертифікаційній перевірці підлягають:

- 10.11.1. Кількість та кваліфікація персоналу.
- 10.11.2. Льотні книжки, терміни дії свідоцтв та кваліфікаційних відміток інструкторського складу.
- 10.11.3. Реєстрація, документація та технічний стан ПС та тренажерів.
- 10.11.4. Відповідність заявленим видам підготовки засобів навчання, наявних приміщень та їх обладнання.
- 10.11.5. Керівництва з підготовки, виконання польотів, льотної експлуатації та технічного обслуговування ПС та внесення змін і доповнень до них.
- 10.11.6. Ведення відповідної облікової документації.
- 10.11.7. Документація та стан аеродрому.
- 10.11.8. Процес теоретичної підготовки.
- 10.11.9. Процес тренажерної та льотної підготовок, у тому числі передпольотної підготовки, виконання польоту та післяпольотні роботи.
- 10.11.10. Організація внутрішнього інспектування заявника.
- 10.11.11. Система забезпечення необхідного рівня авіаційної безпеки та запобігання актам незаконного втручання (при потребі).
- 10.11.12. Докази наявності достатніх фінансових ресурсів.

10.12. Після закінчення затвердженої програми сертифікаційної перевірки в повному обсязі комісія в десятиденний термін складає акт, де робить висновок про спроможність заявника проводити заявлені види підготовки та доцільність видачі відповідного сертифіката.

11. РІШЕННЯ ПРО ВИДАЧУ СЕРТИФІКАТА FTO АБО TRTO ТА НАГЛЯД ЗА АВІАЦІЙНИМИ НАВЧАЛЬНИМИ ЗАКЛАДАМИ, ЩО МАЮТЬ ВІДПОВІДНИЙ СЕРТИФІКАТ

11.1. На підставі акта комісії Державіаслужби України із сертифікаційної перевірки, що затверджується Головою Державіаслужби України, та після оформлення всіх належних документів Голова Державіаслужби приймає рішення щодо видачі сертифіката FTO або TRTO.

11.2. Уперше сертифікат FTO/TRTO видається на один рік, а продовження терміну дії - на строк, що не перевищує три роки. До сертифіката додаються спеціальні положення щодо підготовки (додаток 7 до цих Правил).

11.2.1. У сертифікаті FTO/TRTO зазначаються:

- а) назва організації, якій видається сертифікат;
- б) її місцезнаходження;
- в) серія та номер сертифіката;
- г) вид підготовки ЛС, який дозволено здійснювати НЗ, а саме: для отримання свідоцтва члена екіпажу та/або внесення в свідоцтво кваліфікаційних відміток про тип ПС;
- г) термін дії сертифіката;
- д) дата видачі сертифіката;
- е) підпис Голови Державіаслужби України.

11.2.2. У спеціальних положеннях щодо підготовки зазначаються:

- а) назва організації, якій видається спеціальні положення щодо підготовки;
- б) серія та номер сертифіката;
- в) детальний перелік видів підготовки для конкретних членів екіпажу;
- г) інші дозволені види діяльності та підготовки (наприклад, сертифікація ЛС);
- г) термін дії спеціальних положень;
- д) дата видачі спеціальних положень;
- е) підпис Голови Державіаслужби України.

11.3. У разі відмови у видачі сертифіката FTO або TRTO Державіаслужба України письмово інформує Заявника про це із зазначенням причин такого рішення.

11.4. Після отримання сертифіката навчальний заклад може починати виконання дозволених видів підготовки. З цього часу він є відповідальним за якісне виконання навчання, безпеку навчальних польотів та практичних занять у повній відповідності до представленого дозволу, вимог цих Правил та нормативно-правових актів, що регламентують діяльність ЦА України.

11.5. Нагляд за авіаційними навчальними закладами, що мають відповідний сертифікат, виконується відповідними структурними підрозділами Державіаслужби України.

11.6. Контроль за виконанням цих Правил FTO/TRTO проводиться Державіаслужбою України з періодичністю не рідше як один раз на шість місяців.

11.7. У разі виявлення в процесі інспектування авіаційного навчального закладу будь-яких недоліків перевіряючий повинен визначити їх причини та вимагати вжиття негайних заходів щодо їх усунення, а при наступній перевірці визначити ефективність цих заходів та необхідність прийняття додаткових запобіжних заходів.

11.8. Якщо інспекційна перевірка показала, що FTO або TRTO порушує вимоги цих Правил та/або інших нормативно-правових актів, що регламентують діяльність ЦА України, або не в змозі їх виконувати, Голова Державіаслужби України приймає рішення про призупинення дії сертифіката FTO або TRTO або його анулювання.

11.9. Призупинення сертифіката FTO/TRTO за рішенням Голови Державіаслужби України здійснюється до усунення порушень виявлених згідно з пунктом 10.11 цих Правил, але в усіх випадках на строк не більше одного року.

11.10. Якщо призупинення або не продовження терміну дії сертифіката FTO/TRTO триває довше одного року, це веде до автоматичного анулювання сертифіката FTO/TRTO.

11.11. У разі призупинення дії або анулювання сертифіката відповідний авіаційний навчальний заклад має без затримки повернути сертифікат до Державіаслужби України.

11.12. Авіаційний навчальний заклад, якому було анульовано сертифікат FTO/TRTO, може поновити свою діяльність з підготовки або сертифікації авіаційного персоналу тільки після виконання процедур, зазначених у розділі 10 цих Правил.

11.13. Оскарження відмови у видачі, призупинення або анулювання сертифіката FTO/TRTO проводиться в установленому законодавством порядку.

Заступник директора департаменту
сертифікації авіаційного персоналу
та учбових закладів

Ю.М.Мельничук

ЗАЯВКА
на отримання сертифіката авіаційного навчального
закладу цивільної авіації з підготовки
льотного складу в Україні

1. Відомості про заявника: 1.1. Найменування: _____ 1.2. Місцезнаходження: _____
1.3. Телеграфна адреса АФТН (за наявності): _____ 1.4. Телекс, телефон, факс, Е - mail: _____
2. Причина подання заявки: _____ (отримання або продовження терміну дії сертифіката, отримання спеціальних положень з підготовки)
3. Опис організації діяльності заявника: 3.1. Організаційна структура (може бути викладено в додатку). 3.2. П.І.Б. осіб, які мають право підпису фінансових документів: _____
3.3. Організація управління діяльністю заявника та головні штатні співробітники (включаючи їх посади, прізвища, освіту та практичний досвід /може бути викладено в додатку/).
4. Перелік передбачуваних видів підготовки авіаційного персоналу: (азначається назви курсів за видами підготовки і спеціальностями)
5. Відомості про навчальну базу: 5.1. Перелік споруд, що використовуються в навчальному процесі, та їх площа: (приміщення для проведення теоретичної підготовки, ангари для розміщення авіаційної техніки, тренажерів та інше)
5.2. Перелік авіаційного обладнання: _____ (азначаються засоби з практичної підготовки і процедурні та комплексні

пілотажні тренажери та інше)

5.3. Відомості про повітряні судна (при наявності може бути викладено в додатку).

6. Відомості про всі види обов'язкового страхування: _____

7. Відомості про навчальні польоти: _____
(зазначаються, які види

польотів виконуються: вдень, уночі, за приладами та інше)

8. Опис організації технічного обслуговування ПС (викладається в Керівництві з технічного обслуговування ПС).

9. Опис організації внутрішнього інспектування заявника.

10. Опис організації підготовки та виконання польотів (викладаються в Керівництві з підготовки та Керівництві з виконання польотів).

11. Відомості про інструкторський склад (окремо щодо інструкторів /викладачів/ з теоретичної підготовки, інструкторів з тренажерної підготовки та інструкторів з льотної підготовки), в яких зазначаються освіта, кваліфікація (номер свідоцтва та наявні кваліфікаційні відмітки для інструкторів з льотної підготовки).

12. Медичне забезпечення польотів проводиться: _____

(назва медичної організації)

13. Організація контролю за якістю виконання польотів здійснюється: _____

(назва організації)

14. Дані про аеродром/вертодром (при наявності може бути викладено у додатку).

15. Відомості про організацію керівництва польотами, включаючи обслуговування повітряного руху та забезпечення плану польотів.

16. Організація забезпечення аеронавігаційною інформацією та метеоінформацією екіпажів заявника.

17. Організація пошуково-рятувального забезпечення польотів заявника.

18. Організація заходів щодо попередження актів незаконного втручання в авіаційну діяльність заявника.

19. Відомості про платоспроможність заявника.

20. Відомості, які заявник хоче повідомити додатково.

21. Заявник гарантує виконання всіх вищезазначених заходів для забезпечення безпеки польотів.

22. Заявник зобов'язується:

22.1. Не здійснювати діяльності, окрім узваної в сертифікаті авіаційного навчального закладу цивільної авіації та в доданих до нього спеціальних положеннях щодо підготовки без попереднього направлення нової заявки на отримання нового сертифіката та/або спеціальних положень щодо підготовки.

22.2. Надавати право та забезпечувати фахівцям відповідного структурного підрозділу Державіаслужби України умови для контролю організації, забезпечення та виконання підготовки, що проводить заявник.

22.3. Фінансувати здійснення діяльності із сертифікації, інспектування, розслідування авіаційних подій та інцидентів, а також підготовку інспектора(ів) Державіаслужби України для експлуатації конкретного типу ПС за її вимогою.

22.4. У разі зміни доказової документації, поданої в заявці на отримання/продовження терміну дії сертифіката авіаційного навчального закладу цивільної авіації, інформувати Державіаслужбу України у 10-денний строк.

23. До заявки долучаються: _____
(документи згідно з додатками)

Я, _____,
(ПІБ, повна назва посади керівника FTO або TRTO,
який подає заявку)

засвідчую, що вказана в даній заявці та долучених до неї документах інформація є достовірною.

_____ "_____" _____ 200__ року
(підпис заявника) (дата)

М.П.

Заступник директора департаменту
сертифікації авіаційного персоналу
та учбових закладів

Ю.М.Мельничук

ЗМІСТ

проведення льотної перевірки та екзамену з теоретичної підготовки для отримання кваліфікаційної відмітки FI

1. Програма льотної перевірки для отримання кваліфікаційної відмітки FI наведена в таблиці 1 цього додатка до цих Правил. Програма включає усний екзамен з теоретичної підготовки на землі, передпольотний та післяпольотний брифінги та демонстрацію навиків FI у польоті в процесі проведення льотної перевірки.
2. Кандидат повинен пройти підготовку на тому самому типі або класі ПС, що використовується для льотної перевірки, а ПС повинно відповідати вимогам пункту 5.5 цих Правил.
3. До початку виконання льотної перевірки кандидат повинен закінчити необхідне тренування за програмами підготовки FI. FTO має надати облікові записи з підготовки кандидата за вимогою екзаменатора.
4. Розділ 1 таблиці 1 (усний екзамен з теоретичної підготовки) програми льотної перевірки поділяється на дві частини:
 - а) кандидат має прочитати контрольну лекцію іншим "курсантам", одним із яких має бути екзаменатор. Тема контрольної лекції має бути вибрана із підпунктів "а-є" розділу 1. Час для підготовки контрольної лекції повинен бути завчасно обумовлений з екзаменатором. Кандидат може використовувати відповідну літературу. Лекція має тривати не довше 45 хв.;
 - б) кандидат має здати усний екзамен з теоретичної підготовки відповідно до підпунктів "а-ж" розділу 1 та знань з методики викладання, що отримані при проходженні програми підготовки FI.
5. Розділи 2, 3 та 7 програми стосуються кваліфікаційної відмітки FI для однодвигунних однопілотних ПС. Ці розділи включають вправи для демонстрації здатності кандидата виконувати функції FI, що вибрані екзаменатором із програми льотної підготовки FI. Кандидат повинен демонструвати здатність виконувати функції FI, включаючи брифінг, льотну підготовку та післяпольотний розбір.
6. Розділ 4 навмисно зарезервовано для можливості включення в нього інших вправ за рішенням екзаменатора з обов'язковим сповіщенням кандидата до початку перевірки.
7. Розділ 5 включає додаткові вправи для багатодвигунних однопілотних ПС. Для виконання цього розділу, при потребі, мають використовуватись багатодвигунні однопілотні ПС, FTD/FS або FNPT II. FTD/FS або FNPT II, що використовуються, мають імітувати багатодвигунне ПС. Цей розділ слід виконувати додатково до розділів 2, 3, 4 (якщо застосовується) та 7.
8. Розділ 6 навмисно зарезервовано для можливості включення до нього інших вправ за рішенням екзаменатора з обов'язковим сповіщенням кандидата до початку перевірки для отримання IR. Ці вправи належать до вимог з підготовки для початкового отримання IR.
9. Протягом перевірки кандидат повинен зайняти місце інструктора в кабіні. Екзаменатор або інший FI повинен виконувати функції "курсанта". Кандидат повинен пояснити відповідні вправи та продемонструвати їх виконання "курсанту". Відповідно до цього "курсант" має виконати ті самі маневри, включаючи типові помилки недосвідчених курсантів. Кандидат має виправляти помилки усно та/або, якщо потрібно, втручатись у керування.
10. Перевірка за розділами 1 та 2-7 (відповідно) має бути виконана протягом шести місяців, але всі розділи потрібно, якщо можливо, виконувати в один і той самий день. Невиконання будь-якої вправи із розділів 2, 3 та 4 (якщо застосовується) та 5/6 (відповідно) вимагає виконання повторної перевірки в

повному обсязі. Розділ 1 при невдалій спробі може бути складено окремо.

11. Екзаменатор може припинити перевірку на будь-якому етапі, якщо він визнає, що рівень виконання польоту або рівень підготовки кандидата вимагає повторної перевірки.

12. Під час екзаменаційного польоту екзаменатор має бути як КПС, за винятком випадків, узгоджених екзаменатором, коли інший ФІ призначений КПС для виконання польоту. Відповідальність за політ розподіляється відповідно до авіаційних правил України.

13. Зміст перевірки та її розділи наведені в таблиці 1.

ЗМІСТ
програми професійної перевірки кандидата
на отримання кваліфікаційної відмітки ФІ

Таблиця 1

Розділ 1. Усний екзамен з теоретичної підготовки	
а Повітряне право	
б Загальні знання щодо ПС	
в Льотні характеристики та планування	
г Можливості та обмеження людини в льотній діяльності	
г Метеорологія	
д Навігація	
е Експлуатаційні процедури	
є Аеродинаміка	
ж Адміністративний порядок виконання навчання	

Розділи 2 та 3 включають основні вправи

Розділ 2. Передполітний брифінг	
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 Синхронність демонстрації вправ та їх пояснення	

в	Виправлення помилок	
г	Керування ПС та його системами	
г	Технічні прийоми, що використовуються інструктором	
д	Загальний рівень льотної майстерності/безпеки польотів	
е	Правильне використання повітряного судна	
Розділ 4. Інші вправи		
а		
б		
в		
г		
г		
д		
Розділ 5. Вправи на багатодвигунних ПС		
а	Дії, що здійснюються після відмови двигуна відразу після зльоту	
б	Захід та вихід на друге коло з одним працюючим двигуном	
в	Захід та посадка з одним працюючим двигуном	
г		
г		
д		
е		
Вправи а, б, в повинні бути виконані в ході льотної перевірки для отримання кваліфікаційної відмітки інструктора класу одноплотних багатодвигунних ПС		
Розділ 6. Виконання польотів за приладами		
а		
б		
в		
г		
г		
д		
е		
Розділ 7. Післяпольотний розбір		

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	
<p>Заступник директора департаменту сертифікації авіаційного персоналу та учбових закладів</p> <p style="text-align: right;">Ю.М.Мельничук</p>		

КУРС ПІДГОТОВКИ для отримання TRI багаточленних ПС

Мета курсу

1. Цей курс повинен бути розроблений таким чином, щоб він у достатній мірі складався із теоретичної, льотної та тренажерної підготовок, що необхідні для проведення навчання для отримання кваліфікаційної відмітки типу ПС.
2. Власник кваліфікаційної відмітки FI (для пілотів) звільняється від проходження частини 1 цього курсу (навчання та вивчення).
3. Кожен кандидат персонально повинен мати документи про проходження всіх етапів курсу та успішно пройти перевірку TRE, спеціально призначеним для цієї мети Державіаслужбою України, в його здатності проводити навчання.

Частина 1

1.1. Процес вивчення:

мотивації;
сприйняття та розуміння;
пам'ять та її застосування;
звички та набуття навиків;
складності вивчення;
спонукальні мотиви до вивчення;
методи вивчення;
швидкість вивчення.

1.2. Процес навчання:

елементи ефективності навчання;
планування інструкторської діяльності;
методи викладання;
навчання від "відомого" до "невідомого";
використання "плану заняття".

1.3. Філософія тренування:

структура курсу тренування та її значення;
важливість планування навчальної програми;
об'єднання теоретичних знань та льотного тренування.

1.4. Техніка тренування.

А. Теоретичні знання - техніка тренування в навчальному класі:
використання посібників;
групові лекції;
індивідуальні консультації;
дискусії.
Б. Політ - техніка тренування в повітрі:
робота в кабіні екіпажу в повітрі;
техніка тренування;
оцінка ситуації в польоті, після польоту та прийняття рішення.

1.5. Оцінювання кандидата та його тестування.

А. Оцінка якостей кандидата:

призначення навчальних тестів;
запам'ятовування;
розуміння;
втілення розуміння в дію;
необхідність оцінки швидкості засвоювання матеріалу.

Б. Аналіз помилок кандидата:

визначення причин помилок;
визначення важливих помилок у першу чергу, незначних - у другу чергу;
уникання надмірної критики;
необхідність ясності, виразності та стислості в спілкуванні.

1.6. Структура тренувальної програми:

планування занять;
підготовка;
пояснювання та демонстрація;
участь кандидата та практичні заняття;
оцінка виконання.

1.7. Можливості та обмеження людини під час тренування в польоті:

фізіологічні фактори;
психологічні фактори;
можливості людини щодо опрацювання інформації;
процес оцінки ситуації та прийняття рішення.

1.8. Безпека при відмовах систем тренажерів та ПС у польоті:

вибір безпечної висоти;
важливість відпрацювання динамічного стереотипу (навику);
підготовленість до складних ситуацій;
точність виконання процедур.

1.9. Адміністрування навчання:

облік проведення льотно-теоретичної підготовки;
льотна книжка фахівця;
програма наземної та льотної підготовки;
навчальний матеріал;
офіційні бланки;
Керівництво з льотної експлуатації;
Керівництво з виконання польотів;
польотні документи;
документи ПС;
правила отримання відповідного свідоцтва.

Частина 2. Курс технічної підготовки

2.1. Цей курс повинен проводитися з того типу ПС, на який подана заявка кандидата. Програма навчання повинна включати детальний обсяг теоретичних знань.

2.2. Визначення та застосування людського фактора належать до аспектів взаємодії членів екіпажу багаточленних ПС.

2.3. Зміст програми навчання повинен включати тренувальні вправи стосовно відповідного типу ПС.

2.4. Кандидат на отримання кваліфікаційної відмітки TRI (тільки для пілотів) повинен бути підготовленим та вміти проводити навчання, перебуваючи у кріслі другого пілота.

Тренувальні вправи

2.5. Тренажер

Пункти з позначкою "*" мають бути виконані на ПС при відсутності тренажера:

а) використання карт контрольних перевірок, налаштування

радіонавігаційних засобів;
б) запуск двигунів;
в)* перевірки перед вильотом;
г)* зліт за приладами, перехід до польоту за приладами після відриву;

- г)* зліт з боковим вітром;
- д) відмова двигуна при зльоті між V1 та V2;
- е) перерваний зліт до досягнення V1;
- є) бафтинг на великих числах M, особливі умови в польоті (при потребі);
- ж)* розвороти з граничним креном;
- з)* вивід ПС із передзривних положень (злітна, польотна, посадкова конфігурації);
- и) заходження на посадку за приладами до висоти прийняття рішення в ручному режимі з імітацією відмови одного двигуна в процесі заходження на посадку та посадки або виходу на друге коло;
- і) перерваний зліт та вихід на друге коло; та
- ї) посадка з боковим вітром.

2.6. Підготовка до виконання заходження на посадку за категоріями II та III (якщо застосовуються):

- а) заходження за точними системами посадки, заходження з автоматом тяги та в директорному режимі - вихід на друге коло з причини відмов систем ПС або наземного обладнання;
- б) вихід на друге коло за метеоумовами;
- в) вихід на друге коло з висоти прийняття рішення з причини бокового відхилення від осі ЗПС; та
- г) одне із заходжень на посадку за категоріями II/III повинно бути виконано з посадками.

2.7. ПС (не застосовується для кандидатів на отримання кваліфікаційної відмітки SFI):

- а) знання порядку перевірки органів керування при зовнішньому огляді;
- б) використання карт контрольних перевірок, настроювання радіонавігаційних засобів, запуск двигунів;
- в) руління;
- г) зліт;
- г) відмова двигуна на зльоті зразу після V2, після досягнення швидкості набирання висоти;
- д) інші аварійні процедури (якщо потрібно);
- е) заходження на посадку за приладами до висоти прийняття рішення в ручному режимі з відмовою двигуна в процесі заходження на посадку та посадки або виходу на друге коло;
- є) імітація відмови одного двигуна при виході на друге коло з висоти прийняття рішення;
- ж) посадка з імітацією відмови одного (критичного) двигуна.

2.8. У залежності від виду ПС та спеціальності кандидата на отримання кваліфікаційної відмітки TRI можуть встановлюватися інші або додаткові вправи, що зазначені в пунктах 2.5, 2.6, 2.7 цієї частини курсу технічної підготовки.

Заступник директора департаменту
сертифікації авіаційного персоналу
та учбових закладів Ю.М.Мельничук

МІНІМАЛЬНІ ВИМОГИ
до повітряних суден, що використовуються
при підготовці за затвердженою програмою
для отримання свідоцтва пілота комерційної
авіації і кваліфікаційної відмітки про право
на виконання польотів за приладами

1. При підготовці за затвердженою програмою для отримання свідоцтва пілота комерційної авіації і кваліфікаційної відмітки про право на виконання польотів за приладами мають використовуватися ПС, що відповідають таким мінімальним вимогам:

а) ПС повинно мати дійсний спеціальний сертифікат льотної придатності і відмітку у формулярі про відповідне технічне обслуговування;

б) ПС має бути обладнаним подвійними органами управління для використання відповідно інструктором і курсантом. (Органи управління з переключенням управління не допускаються);

в) усі пілотажні прилади, прилади контролю роботи двигунів і пов'язані з ними допоміжні прилади добре видно як інструктору, так і курсанту, що перебувають на своїх звичайних місцях з пристебнутими ременями безпеки;

г) тример, колісні гальма, закрилки і (при потребі) органи управління шасі і всі органи управління двигуна і регулятора подачі пального, а також вогнегасник, який міститься в кабіні, або дублюються, або розміщуються так, щоб бути доступними як інструктору, так і курсанту, що перебувають на своїх робочих місцях з пристебнутими ременями безпеки або прив'язними ременями. (Може бути дозволено використання одномоторних ПС з регуляторами подачі пального, встановленими на лівому боці і не дуже доступними для екзаменатора);

г) ПС має бути обладнаним, принаймні, одним приймально-передавальним пристроєм VHF з 360 каналами (з розносом частот через 50 кГц), який управляється як з робочого місця курсанта, так і з робочого місця інструктора. Установлюється таке обладнання двостороннього внутрішнього зв'язку, яке дозволяє як інструктору, так і курсанту контролювати радіотелефонний зв'язок, який ведеться з іншого робочого місця. Застосування ручних мікрофонів не допускається. Для інструктора і курсанта встановлюються окремі передавачі;

д) ПС, що використовується для основної підготовки, має проходити перевірку на штопор, принаймні, протягом двох витків при максимальній польотній масі. У виняткових випадках штопор може бути виконаний на іншому, спеціально призначеному для цієї мети літаку, який також повинен задовольняти усім вимогам, викладеним вище в підпунктах б), в) і в цьому підпункті;

е) ПС з двома двигунами має бути обладнаним радіоприймачами для навігації;

е) при потребі встановлюється секундомір з зупинкою, який може легко використовуватись курсантом під час польоту. Секундомір з зупинкою може входити в обладнання ПС, а в разі відсутності слід передбачати кріплення для його установки.

2. Для імітації умов польоту за приладами слід передбачати засіб ізоляції курсанта від зовнішніх орієнтирів. Він має відповідати таким вимогам:

а) дозволяти візуальний зліт за допомогою відкидних ступок або ковзної заслінки (заслінок);

б) запобігання використанню курсантом будь-яких зовнішніх орієнтирів в умовах імітованого польоту за приладами (у процентах від їх кількості):

для ПС з одним двигуном до 75% Будь-який бік попереду курсанта
для ПС з двома двигунами до 60%

в) забезпечувати курсанту і інструктору вільний доступ до всіх органів управління і необмежену видимість приладів, особливо магнітного компаса, під час обмеженого польоту за приладами;

г) встановлюватися під кутом, який забезпечує зведення до мінімуму завад для кругового огляду зі звичайного положення "сидячи" інструктору;

г) бути простим для установки і видалення в ході польоту і сконструйованим з матеріалу, який легко згинається або руйнується при ударі.

3. Для тренувальних польотів за приладами з обмеженою кількістю приладів встановлюються шторки для закриття лицевої панелі авіагоризонту і гірокомпаса.

4. Якщо для забезпечення вимог пункту 1 цього додатка необхідно внесення конструктивних змін у порівнянні з ПС цього типу, які перебувають в експлуатації, ці зміни мають відповідати вимогам до льотної придатності та пройти схвалення у встановленому порядку.

Заступник директора департаменту
сертифікації авіаційного персоналу
та учбових закладів

Ю.М.Мельничук

**ОСНОВНА ІНФОРМАЦІЯ,
що включається в керівництво з підготовки в ФТО**

Керівництво з підготовки ФТО повинно містити таку інформацію:

Частина 1. План підготовки

Мета курсу	Інформація про перспективи підготовки слухачів, рівень кваліфікації та дотримання обмежень у період навчання
Вимоги до кандидатів на підготовку	Мінімальний вік Вимоги до початкової освіти (у тому числі знання мови) Вимоги до стану здоров'я
Навчальні програми	Програми льотної підготовки на ПС з одним двигуном Програми льотної підготовки на багатодвигунному ПС Програми підготовки на комплексному пілотажному тренажері Програми теоретичної підготовки
Залік досвіду	Льотна підготовка Проводиться Державіаслужбою попереднього досвіду Наземна підготовка України до початку підготовки Період підготовки
Щоденний та щотижневий розклад для кожної програми	Порядок проведення курсу та розклад часу занять
Програма підготовки	Загальний порядок щоденних та щотижневих занять з льотної, наземної та тренажерної підготовки Програма навчання польотам у несприятливих умовах погоди Обмеження програм у відношенні максимального часу підготовки курсантів (льотної, тренажерної, теоретичної), наприклад за день/тиждень/ місяць. Обмеження робочого часу курсантів Тривалість польотів з інструктором і самостійних польотів на різних етапах Максимальний наліт за день/ за ніч, максимальна кількість навчальних польотів за день/ за ніч Мінімальний час відпочинку між робочими періодами
Облік результатів підготовки	Правила зберігання облікових документів Облік присутності Форма ведення облікових записів Особи, відповідальні за перевірку облікових записів та льотних книжок курсантів

	Характер і частота проведення перевірок обліку	
	Стандартизація облікових записів	
	Правила ведення льотних книжок	

Підготовка з урахуванням аспектів безпеки польотів	Індивідуальні обов'язки. Обов'язкові заняття. Тренування на випадок аварійних обставин (кількість). Перевірки (контрольні польоти) з інструктором (кількість на різних етапах). Вимоги до першого самостійного польоту вдень, уночі, навігаційні умови та ін.	

Перевірки та екзамени	Льотні: а) Поточні перевірки б) Професійні перевірки Теоретичні: а) Поточні перевірки б) Професійні перевірки Допуск до тестування Правила, які належать до додаткової підготовки перед повторним тестуванням Звіти та облікові записи з тестування Процедури з підготовки екзаменаційних білетів, типи запитань та оцінок, стандарти для отримання оцінки "склав" Процедури з аналізу та перегляду запитань та заміни екзаменаційних білетів при потребі Процедури з перездавання екзаменів	

Ефективність підготовки	Індивідуальні обов'язки Загальна оцінка Зв'язок між відділами Виявлення незадовільних результатів підготовки (окремих курсантів). Дії щодо виправлення незадовільних результатів підготовки Порядок заміни інструкторів Максимальна кількість замін інструкторів на одного курсанта. Система внутрішнього зворотного зв'язку для визначення недосконалості підготовки Порядок тимчасового усунення курсанта від підготовки Правила внутрішнього розпорядку Звітність та документація	

Стандарти та рівень готовності на різних етапах	Індивідуальні обов'язки Стандартизація Вимоги та процедури стандартизації Застосування критеріїв проведення перевірок	

Частина 2. Інструктаж і відпрацювання техніки пілотування		

Вправи з техніки пілотування	Докладна інформація про всі елементи техніки пілотування ПС навчальних потоків, які розташовані в цифровому порядку під загальними заголовками та підзаголовками. Вона має бути подібною до вправ з техніки пілотування ПС для отримання кваліфікаційної відмітки інструктора	

Довідковий перелік елементів техніки пілотування	Скорочений перелік вищезазначених елементів з загальними заголовками і підзаголовками переважно в формі карток наводиться для полегшення щоденного та оперативного використання інструкторами
Структура курсу - етапи підготовки	Інформація щодо розподілу курсу на окремі етапи з зазначенням розподілу занять з техніки пілотування між етапами для забезпечення найбільш доцільної послідовності вивчення і повторення (на випадок аварійних обставин) занять з необхідною частотою. Окрім того, зазначається інформація про тривалість програми з кожного етапу і за групами занять на кожному етапі, а також про термін проведення поточних перевірок та ін.
Структура курсу - інтеграція програми підготовки	Спосіб інтеграції теоретичної, тренажерної та льотної підготовки для того, щоб курсанти в період льотної підготовки змогли застосувати знання, які отримали в період теоретичної та тренажерної підготовки
Вимоги до рівня підготовки курсантів	Зазначаються вимоги, які пред'являються до рівня підготовки курсантів, у тому числі короткі вказівки про те, що курсант повинен бути здатним виконати, а також рівень професіоналізму, якого він повинен досягнути при переході від одного етапу льотної підготовки до наступного. Включаються мінімальні вимоги відносно нальоту, задовільного завершення тренувань та ін. необхідних для початку важливих вправ, наприклад, польотів у нічних умовах
Методика підготовки	Вимоги ФТО, особливо щодо передпольотного і післяпольотного інструктажу, дотримання програми та вимог підготовки, видачі дозволу на самостійні польоти та ін.
Поточні перевірки	Наводяться вказівки для персоналу, що екзамує, щодо проведення та документального оформлення всіх поточних перевірок
Словник термінів	Визначення основних термінів (при потребі)
Доповнення	Наводяться форми звітів про поточні перевірки. Наводяться форми звітів про кваліфікаційні перевірки. При потребі доповнюються сертифікатами ФТО про досвід (наліт), кваліфікацію та ін.

Частина 3. Тренажерна підготовка

Загальна структура така сама, як і в частині 2.

Частина 4. Теоретична підготовка

Загальна структура в цілому є такою самою, як і в частинах 2, 3, але з деталізацією підготовки з кожного предмета. Затверджені плани окремих занять включають відомості про конкретні навчальні засоби, що надаються для використання. Також зазначаються відомості щодо наявності у кожного інструктора з теоретичної (наземної) підготовки затверджених конспектів лекцій з кожної дисципліни.

**ОСНОВНА ІНФОРМАЦІЯ,
що включається в керівництво
з виконання польотів в FTO**

Керівництво з виконання польотів в FTO має містити таку інформацію

1. Загальні вимоги

- 1.1. Перелік усіх розділів Керівництва з виконання польотів в FTO.
- 1.2. Адміністрація (функції та керівництво).
- 1.3. Обов'язки всього керівного та адміністративного персоналу.
- 1.4. Правила внутрішнього розпорядку для курсантів та заходи адміністративного впливу.
- 1.5. Затвердження/дозвіл на польоти.
- 1.6. Підготовка льотної програми (обмеження кількості ПС у несприятливих погодних умовах).
- 1.7. Керування ПС - обов'язки командира ПС.
- 1.8. Перевезення пасажирів.
- 1.9. Бортова документація.
- 1.10. Зберігання документів.
- 1.11. Облікові записи про кваліфікацію екіпажу (свідоцтва та кваліфікаційні відмітки).
- 1.12. Продовження медичних сертифікатів та кваліфікаційних відміток.
- 1.13. Обмеження робочого та льотного часу льотних інструкторів.
- 1.14. Обмеження робочого та льотного часу курсантів.
- 1.15. Періоди відпочинку льотних інструкторів.
- 1.16. Періоди відпочинку курсантів.
- 1.17. Льотні книжки.
- 1.18. Планування польотів (загальні положення).
- 1.19. Безпека польотів (загальні положення) - обладнання, радіопрослуховування, мовна інформація, авіаційні події та інциденти (включаючи донесення), страхувальні пілоти і т. ін.

2. Технічні аспекти

- 2.1. Технічний опис ПС.

2.2. Обслуговування ПС, включаючи контрольні перевірки, обмеження, технічне обслуговування, технічні журнали згідно з відповідними документами Державіаслужби України України та ін.

2.3. Аварійні процедури.

2.4. Радіо та радіонавігаційні засоби.

2.5. Допустимі несправності.

3. Виконання польотів

3.1. Виконання польоту (нормативні документи, зліт, політ за маршрутом, посадка та ін.).

3.2. Планування польоту (розрахунок кількості палива, масла, мінімальні безпечні висоти, навігаційне обладнання та ін.)

3.3. Завантаження (завантажувальні відомості, маса, центрування, обмеження).

3.4. Мінімуми льотних інструкторів.

3.5. Мінімуми курсантів - на різних етапах підготовки.

3.6. Навчальні маршрути, зони.

4. Підготовка персоналу

4.1. Призначення осіб, відповідальних за стандарти, кваліфікацію льотного складу ФТО.

4.2. Початкова підготовка.

4.3. Повторна підготовка.

4.4. Професійні перевірки.

4.5. Підвищення кваліфікації.

4.6. Стандарти оцінки підготовки персоналу ФТО.

Заступник директора департаменту
сертифікації авіаційного персоналу
та учбових закладів

Ю.М.Мельничук

**УКРАЇНА (Державний UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА Герб STATE AVIATION
України) ADMINISTRATION**

**СЕРТИФІКАТ
APPROVAL CERTIFICATE**

Цей сертифікат видано: _____ This certificate is issued to: (назва організації)
Її місцезнаходження: _____ Whose business address is:
Номер: _____ Number:

Цим засвідчується, що ця організація відповідає вимогам Правил сертифікації авіаційних навчальних закладів цивільної авіації з підготовки льотного складу в Україні та уповноважено здійснювати підготовку для отримання свідоцтва члена екіпажу (FTO) та/або внесення кваліфікаційних відміток у свідоцтво члена екіпажу (TRTO) з обмеженнями, що є в доданих до цього сертифіката спеціальних положеннях щодо підготовки.

Upon finding that its organization complies in all respects with Ukrainian National FTO/TRTO Certification Regulations and is empowered to operate an approved (enter words Flight Training Organization or Type Rating Training Organization) according to limitations contained in the attached specific provisions for training.

Цей сертифікат, якщо не буде припинена його дія або він не буде анульований, дійсний до:
This certificate, unless suspended or revoked, shall continue in effect until:

Дата видачі: _____ Підпис: _____ Date of issue: Signature:	
Голова: _____ Chairman:	

УКРАЇНА (Державний UKRAINE ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА Герб STATE AVIATION України) ADMINISTRATION	

СПЕЦІАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ ЩОДО ПІДГОТОВКИ SPECIFIC PROVISIONS FOR TRAINING	
Видані _____ issued to (назва організації)	
Сертифікат _____ Approval Certificate	

ЧАСТИНА А
Part A

ДОЗВІЛ НА ПІДГОТОВКУ/СЕРТИФІКАЦІЮ
АВІАЦІЙНОГО ПЕРСОНАЛУ

Authorization for aviation personnel
training/certification

1. Дозволяється здійснювати підготовку
Authorized to carry out training for
- 1.1. Кандидатів для отримання свідоцтва
Applicants for the license issue
- 1.2. Кандидатів для внесення кваліфікаційних відміток у
відповідне свідоцтво
License holders for rating issue
- 1.3. Інші види підготовки
Other training

Аркуш 1
Аркушів 2
1 of 2

Назва організації | СПП А
Organization name | SPT A

2. Дозволяється здійснювати сертифікацію
Authorized to carry out certification for
- 2.1. Кандидатів для отримання свідоцтва
Application for the license issue
- 2.2. Льотного складу для продовження терміну дії свідоцтва
License holders for license revalidation

Голова _____
Chairman

Дата введення в дію 00.00.0000 | Аркуш 2
Effective date | Аркушів 2
Ці Положення дійсні до 00.00.0000 | 2 of 2
These Specific provisions
for training is valid till

УКРАЇНА | (Державний | UKRAINE |
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА | Герб | STATE AVIATION |
| України) | ADMINISTRATION |

СПЕЦІАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ ЩОДО ПІДГОТОВКИ
SPECIFIC PROVISIONS FOR TRAINING

for training is valid till		

УКРАЇНА (Державний UKRAINE ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА Герб STATE AVIATION України) ADMINISTRATION		

СПЕЦІАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ ЩОДО ПІДГОТОВКИ SPECIFIC PROVISIONS FOR TRAINING		
Видані _____ issued to (назва організації)		
Сертифікат _____ Approval Certificate		

ЧАСТИНА В-1 Part B-1		

ВИКОРИСТАННЯ ОРЕНДОВАНИХ НАВЧАЛЬНИХ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН USE of leased training aircraft		
Орендарю _____ дозволяється здійснювати навчальні польоти згідно з умовами договору _____ про оренду між орендарем _____ і орендодавцем _____. The lessee _____ is authorized to carry out flight according to the lease Agreement _____ between lessee _____ and lessor _____		
A) Вид(и) підготовки: Type(s) of training		
B) Типи повітряних суден: Types of aircraft		
C) Райони підготовки: Areas of training		
D) Спеціальні положення Special Provisions		
E) Спеціальні дозволи: Special Authorization		

	Аркуш 1	
	Аркушів 2	
	1 of 2	

Назва організації СПП В-1 Organization name SPT B-1		

F) Реєстраційні знаки: Registration marks:		

Модель Реєстраційний Заводський Максимальна маса, кг Model знак серійний Maximum weight, kg		

Registration mark	номер S/N	Зліт	Комерційна
		Take-off (пасажироміст.)	Payload / рах capacity
Голова _____			
Chairman _____			
Дата введення в дію	00.00.0000.	Аркуш 2	
Effective date		Аркушів 2	
Ці Положення дійсні до	00.00.0000.	2 of 2	
These Specific provisions for training is valid till			

{ Додаток 7 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 343 (з1108-11)
від 05.09.2011 }