

**МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ**

**АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА**

**ПОДГОТОВКА ПЕРСОНАЛА  
АВИАЦИОННЫЙ ИНСТРУКТОР**

**Часть 1. Инструктор  
летной подготовки  
(самолет)**

2008 г.

## **ПОРЯДОК ВНЕСЕНИЯ ПОПРАВКИ**

1. Предложения о внесении поправки в настоящие правила рассматриваются и вносятся в текст документа в установленном порядке Межгосударственным авиационным комитетом.
2. Текст внесенных поправок, изменений или дополнений публикуется ежегодно.
3. Внесение поправки каждый держатель настоящих авиационных правил осуществляет путем замены изъятых страниц на новые.

## ЛИСТ УЧЕТА ИЗМЕНЕНИЙ

№ п/п	Обозначение изменения	Дата вступления в силу	№ п/п	Обозначение изменения	Дата вступле ния в силу

Примечание: номер изменения состоит из цифр, указывающих общий номер изменения, буквы «И», цифр, указывающих порядковый номер изменения к главе (пункту), и номер главы (пункта), в который вносятся изменения.

## ОГЛАВЛЕНИЕ

<b>АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА</b>	<b>Ст</b>
<b>Подготовка персонала. Авиационный инструктор</b>	<b>р.</b>
Порядок внесения поправок	2
Лист учета изменений	3
Оглавление	4
<b>1. Предисловие</b>	<b>7</b>
1.1. Введение	7
1.2. Цель	8
1.3. Применимость	8
1.4. Внедрение	8
1.5. Нормативные ссылки	8
1.6. Определения и сокращения	9
<b>2. Профессиональная подготовка авиационного персонала</b>	<b>19</b>
2.0. Общие положения	19
2.1. Авиационный инструктор	22
<b>Часть 1. Инструктор летной подготовки</b>	
<b>Глава 0. Общие положения</b>	<b>25</b>
<b>Глава 1. Квалификация инструкторов летной подготовки в зависимости от типа летного свидетельства</b>	<b>28</b>
<b>1.0. Общие положения</b>	<b>28</b>
<b>1.1. Инструктор летной подготовки - обладатель свидетельства частного пилота (FI/PPL)</b>	<b>29</b>
1.1.1. Права, условия, ограничения.	29
1.1.2. Требования к кандидату	29
1.1.3. Курс первоначальной подготовки FI PPL	30
1.1.4. Требования к компетентности FI PPL	30
1.1.5. Продление и возобновление допуска FI PPL	30
<b>1.2. Инструктор летной подготовки, обладатель свидетельства коммерческого пилота (FI/CPL)</b>	<b>32</b>
1.2.1. Права, условия, ограничения.	32
1.2.2. Требования к кандидату	33
1.2.3. Курс первоначальной подготовки летного инструктора	33
1.2.4. Требования к компетентности	34
1.2.5. Продление и возобновление допуска	34
<b>1.3. Инструктор летной подготовки, обладатель свидетельства линейного пилота (FI/ATPL)</b>	<b>36</b>
1.3.1. Права, условия, ограничения.	36
1.3.2. Требования к кандидату	37
1.3.3. Курс первоначальной подготовки летного инструктора (FI ATPL)	37
1.3.4. Требования к компетентности (FI ATPL)	38
1.3.5. Продление и возобновление допуска (FI ATPL)	39

<b>1.4. Инструктор летной подготовки, обладатель свидетельства штурмана (FI/N)</b>	<b>40</b>
1.4.1. Права, условия, ограничения	
1.4.2. Требования к кандидату	
1.4.3. Курс первоначальной подготовки летного инструктора (FI N)	
1.4.4. Требования к компетентности (FI N)	
1.4.5. Продление и возобновление допуска (FI N)	
<b>1.5. Инструктор летной подготовки, обладатель свидетельства бортинженера (FI/FE)</b>	<b>41</b>
1.5.1. Права, условия, ограничения	
1.5.2. Требования к кандидату	
1.5.3. Курс первоначальной подготовки летного инструктора (FI FE)	
1.5.4. Требования к компетентности (FI FE)	
1.5.5. Продление и возобновление допуска (FI FE)	
<b>Глава 2. Квалификационные допуски инструктора летной подготовки</b>	<b>42</b>
<b>2.1. CRI – допуск к подготовке пилотов к эксплуатации класса самолетов</b>	<b>42</b>
2.1.1. Права, условия, ограничения.	42
2.1.2. Требования к кандидату	43
2.1.3. Курс подготовки CRI	43
2.1.4. Требования к компетентности	44
2.1.5. Продление и возобновление допуска	44
<b>2.2. TRI – допуск к подготовке пилотов к эксплуатации типа самолетов</b>	<b>45</b>
2.2.1. Права, условия, ограничения.	45
2.2.2. Требования к кандидату	46
2.2.3. Курс подготовки TRI	46
2.2.4. Требования к компетентности TRI	47
2.2.5. Продление и возобновление допуска TRI	47
<b>2.3. IRI – допуск к подготовке ЛС по правилам полетов по приборам</b>	<b>48</b>
2.3.1. Права, условия, ограничения.	48
2.3.2. Требования к кандидату	48
2.3.3. Курс подготовки IRI	49
2.3.4. Требования к компетентности IRI	49
2.3.5. Продление и возобновление допуска IRI	50
<b>2.4. CRM I – допуск к обучению ЛС управлению ресурсами экипажа</b>	<b>51</b>
2.4.1. Права, условия, ограничения.	51
2.4.2. Требования к кандидату	50
2.4.3. Курс подготовки CRM I	51
2.4.4. Требования к компетентности CRM I	54
2.4.5. Продление и возобновление допуска CRM I	54
<b>2.5. SFI – допуск инструктора комплексной летной подготовки</b>	<b>56</b>
2.5.1. Права, условия, ограничения.	56
2.5.2. Кандидат может быть допущен к прохождению программы SFI, если ...	56
2.5.3. Курс подготовки SFI	56
2.5.4. Требования к компетентности SFI	57
2.5.5. Продление и возобновление допуска SFI	57
<b>2.6. STI – допуск инструктора комплексной тренажерной подготовки</b>	<b>59</b>
2.6.1. Права, условия, ограничения.	59

2.6.2. Кандидат может быть допущен к прохождению программы STI, если ...	59
2.6.3. Курс подготовки STI	59
2.6.4. Требования к компетентности STI	60
2.6.5. Продление и возобновление допуска STI	60
<b>2.7. MPLI – допуск к обучению по квалификационной программе подготовки линейных пилотов</b>	<b>62</b>
2.7.1. Права, условия, ограничения	62
2.7.2. Требования к кандидату	62
2.7.3. Курс подготовки MPLI(A)	62
2.7.4. Требования к компетентности MPLI(A)	63
2.7.5. Этапы подготовки инструктором MPLI(A) курсанта в рамках учебной программы MPL	63
2.7.6. Уровни квалификации MPLI в зависимости от этапа комплексной учебной программы MPL.	67
2.7.7. План подготовки курсанта для получения свидетельства пилота многочленного экипажа по программе MPL	68
<b>Глава 3. Требования к квалификации инструкторов летной подготовки в зависимости от специализации по виду авиационных работ (зарезервировано)</b>	<b>70</b>
<b>Глава 4. Требования к квалификации инструкторов летной подготовки в зависимости от категории обучаемого персонала (зарезервировано)</b>	<b>71</b>
<b>ПРИЛОЖЕНИЯ</b>	<b>72</b>
<b>БИБЛИОГРАФИЯ</b>	<b>73</b>
<b>СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ</b>	<b>74</b>

## 1. ПРЕДИСЛОВИЕ

### 1.1. ВВЕДЕНИЕ

Авиационные правила «Подготовка персонала. Авиационный инструктор» подготовлены Межгосударственным авиационным комитетом (МАК) при участии Рабочей экспертно-консультативной группы при МАК, в составе экспертов-представителей Российской Федерации, Азербайджанской Республики, Республики Беларусь, Украины, Республики Узбекистан, Подготовка правил осуществлялась в соответствии с решениями Координационного Совета при МАК по подготовке авиационных специалистов о необходимости создания гармонизированных документов, регламентирующих подготовку инструкторского состава гражданской авиации в государствах-участниках Соглашения о гражданской авиации и использованию воздушного пространства (далее Соглашение).

### 1.2. ЦЕЛЬ

Настоящие авиационные правила подготовлены с учетом накопленного международного опыта и опыта авиационных администраций государств-участников Соглашения в целях:

- повышения безопасности полетов;
- реализации Стандартов и Рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации при подготовке и выполнении полетов в гражданской авиации
- проведения скоординированной политики в области отбора, подготовки, поддержания и повышения квалификации авиационного инструктора.

Правила создают правовую основу взаимодействия заинтересованных ведомств и позволяют авиационным предприятиям максимально возможно,

обеспечить единые подходы и практическое исполнение правил и процедур по подготовке авиационных специалистов требуемого уровня компетентности.

### **1.3. ПРИМЕНИМОСТЬ**

Настоящие авиационные правила рекомендуются для применения в государствах-участниках Соглашения при разработке национальных документов, регламентирующих формирование системы подготовки авиационного инструкторского персонала.

В тех случаях, когда национальные требования государства предусматривают применение иных положений, принципиально отличающихся от положений данного документа, авиационная администрация уведомляет об этих различиях государства-участники Соглашения.

### **1.4. ВНЕДРЕНИЕ**

Внедрение авиационных правил осуществляется в порядке установленном государствами - участниками Соглашения и является сферой их компетентности и ответственности.

### **1.5. НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ**

В настоящем документе использованы ссылки на нормативно-техническую документацию, приведенную в Приложении 3. Библиография.

## 1.6. ОПРЕДЕЛЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

**В целях настоящего документа применяются следующие определения и сокращения:**

**Авиационная администрация гражданской авиации (полномочный государственный орган в области гражданской авиации)** – агент государства по реализации законодательных и регламентирующих актов, касающихся безопасности полетов, разрабатывающий и представляющий государственную программу управления безопасностью полетов, осуществляющий установление и введение правил, нормативных положений и процедур.

**Взаимодействие в экипаже** – функционирование летного экипажа, как единой команды.

**Вид воздушных судов** - классификация, установленная в соответствии с основными характеристиками воздушных судов, например, самолет, планер, вертолет, свободный аэростат.

**Возобновление квалификационной отметки** – административная процедура, которая выполняется по окончании срока действия квалификационной отметки и, в результате выполнения определенных требований, возобновляет права держателя квалификационных отметок на протяжении последующего четко определенного периода.

**Знания** - отражение человеком в своем сознании явлений и предметов реального мира в их причинно-следственных связях и отношениях.

**Инструктор авиационный** - сертифицированный в сфере обучения авиационного персонала специалист, выполняющий работу по формированию у обучаемых необходимых профессионально важных

(специальных навыков и умений).

**Инструктор летной подготовки** - сертифицированный в сфере обучения летного состава специалист, выполняющий работу по формированию у обучаемых необходимых для выполнения летной работы знаний, навыков и умений. В зависимости от характера и условий деятельности может иметь специализацию летного и/или наземного инструктора.

**Инструктор летный** - сертифицированный в сфере обучения специалист, имеющий действующее свидетельство летного специалиста, и выполняющий работу по формированию у обучаемого летных профессионально важных качеств (ПВК), как в реальном полете, так и в условиях, имитирующих динамику полета на комплексном тренажере, в соответствии с имеющимися квалификационными допусками.

**Инструктор наземной подготовки** – сертифицированный в сфере обучения специалист, выполняющий работу по формированию у обучаемого необходимых ПВК вне условий реального полета, в том числе на тренажерных устройствах без имитации динамики полета.

**Инструктор тренажерной подготовки** - сертифицированный в сфере авиационного обучения специалист, допущенный к проведению подготовки на авиационном тренажере.

**Квалификационная отметка** - запись в свидетельстве, или имеющая к нему отношение и являющаяся его частью, определяющая особые условия, права и ограничения обладателя свидетельства.

**Квалификационная система подготовки и оценки** - система подготовки и оценки, для которой характерна ориентация на конечный результат, где полно и четко сформулированы выходные критерии компетентности

специалиста, а учебные планы и программы подготовки обеспечивают достижение обучаемым в процессе обучения квалификационного стандарта компетентности.

**Квалификация** - обобщенный показатель уровня профессиональных знаний, умений и навыков специалиста.

**Навык** - способ выполнения действий и операций, ставший в связи с многократным повторением автоматизированным.

**Наземная подготовка** – этап практического обучения, предусматривающий выработку у обучаемого специальных навыков вне динамики полета (например, на процедурном тренажере, обучение выполнению расчета полета, тренаж в кабине ВС, розыгрыш полета).

**Налет с инструктором** – полетное время, на протяжении которого владелец свидетельства или кандидат на его получение проходит летную подготовку на борту воздушного судна с инструктором, который имеет соответствующее свидетельство.

**Ошибка** - действие или бездействие, которое в связи с неправильным восприятием, оценкой, решением или исполнением привело к незапланированному результату.

**Пилот коммерческий** – лицо, имеющее свидетельство пилота, предоставляющее ему право выполнять полеты за вознаграждение с ограничениями предусмотренными документами действующими в гражданской авиации.

**Пилот линейный** – лицо, имеющее свидетельство пилота, предоставляющее ему право выполнять полеты за вознаграждение.

**Пилот частный** - лицо, имеющее свидетельство пилота, не разрешающее выполнять полеты за вознаграждение.

**Повышение квалификации** – процесс профессиональной подготовки авиационных специалистов, направленный на обновление и углубление профессиональных знаний, навыков и умений.

**Подготовка по утвержденной программе** - подготовка, осуществляемая по специальной сертифицированной программе и под контролем органа, утвержденного государством для достижения целей установленных программой обучения и квалификационным стандартом.

**Поддержание квалификации** - процесс обновления знаний, умений и навыков, направленный на сохранение компетентности специалиста на уровне квалификационного стандарта.

**Подтверждение квалификации** - процедура продления юридических прав, ограничений и особых условий, предусмотренных для подтверждения квалификационной отметки.

**Полномочный орган по выдаче свидетельств (удостоверений, квалификационных отметок)** - полномочный орган, на который государством возложена ответственность за выдачу свидетельств (удостоверений, квалификационных отметок) авиационному персоналу.

**Получение квалификации** - процедура получения прав, ограничений и особых условий для выполнения определенного вида деятельности.

**Продление срока действия квалификационной отметки или разрешения** – административная процедура, которая позволяет владельцу свидетельства, в результате выполнения определенных требований, продолжать реализовывать

права, предоставляемые ему при получении квалификационной отметки или разрешения, на протяжении последующего четко определенного периода,.

**Профессиональная подготовка авиационного персонала** - процесс приобретения, сохранения и совершенствования знаний, навыков и умений, необходимых для выполнения профессиональной деятельности.

**Профессиональная подготовленность** - качественная характеристика, определяющая соответствие уровня знаний, умений и навыков авиационного специалиста квалификационному стандарту.

**Профессиональная проверка** – демонстрация экзаменатору профессиональных знаний, умений и навыков для продолжения или возобновления квалификационной отметки.

**Профессионально важные качества (ПВК)** - совокупность психических, психофизиологических и физических свойств, необходимых специалисту для достижения в процессе обучения и профессиональной деятельности результатов, соответствующих квалификационному стандарту.

**Самолет однопилотный** - самолет, сертифицированный для полетов под управлением одного пилота.

**Свидетельство авиационного персонала** - документ, выданный лицу авиационного персонала гражданской авиации, удостоверяющий его права обязанности и ограничения в процессе профессиональной деятельности.

**Система подготовки сквозная** - организационное построение учебного процесса, когда обучение одного обучаемого проводится одним инструктором в пределах, как минимум, отдельно взятой программы.

**Система подготовки сквозная модифицированная** - организационное

---

построение учебного процесса, когда основное обучение одного обучаемого проводится одним инструктором, но по отдельным специфическим задачам (ACC, CRM и др.) Обучение проводят «специализированные» инструкторы.

**Система подготовки цепная** - организационное построение учебного процесса, когда обучение одного обучаемого проводится разными инструкторами по каждой отдельной задаче.

**Тип воздушного судна** - все воздушные суда одной и той же принципиальной конструкции, в том числе все их модификации (за исключением тех, которые приводят к изменению пилотажных или летных характеристик) на которые выданы соответствующие сертификаты типа.

**Тренажер пилотажный комплексный** – средство комплексной подготовки летного состава, в состав которого входит воспроизведенный в реальном масштабе макет кабины воздушного судна конкретного типа или конструкции, конкретной модели или серии, который включает комплект оборудования и программное обеспечение, необходимое для воссоздания условий эксплуатации воздушного судна на земле и в воздухе, систему визуализации, которая отображает внекабинное пространство, и систему имитации акселерационных воздействий.

**Тренажер процедурный I типа** – неподвижный тренажер, который воспроизводит внутрикабинную обстановку определенного класса воздушного судна.

**Тренажер процедурный II типа** – неподвижный тренажер, в состав которого входит макет кабины многодвигательного воздушного судна определенного типа или класса в объеме, необходимом для имитации функционирования систем в соответствии с их функционированием на воздушном судне.

**Тренировка** - систематические упражнения для приобретения или совершенствования какого-либо навыка, умения.

**Тренировочный полет** - полет выполняемый по программе обучения с целью приобретения (совершенствования) специальных навыков и умений.

**Установленные требования** – требования, признанные обязательными для исполнения в рамках настоящего документа. Требования, не определенные настоящими правилами относятся к компетенции авиационной администрации государства. Требования не определенные авиационной администрацией – к сфере ответственности эксплуатанта.

**Умение** - способность применять знания и навыки в конкретных условиях деятельности.

**Учебно-тренировочный полет** - полет, выполняемый по программе обучения под руководством инструктора.

**Цель подготовки** - четкая формулировка, состоящая из трех частей:

- желаемые квалификационные критерии или, что обучаемый должен уметь после подготовки, (или конкретных этапов подготовки),
- стандартные критерии эффективности, которые должны быть достигнуты для подтверждения уровня квалификации,
- условия, в которых обучаемый должен продемонстрировать квалификацию

**Экзаменатор** - лицо, имеющее необходимую профессиональную подготовку, опыт и подтвержденное авиационной администрацией право проведения теоретической, профессиональной или летной проверок авиационного персонала для выдачи/продления срока действия соответствующего свидетельства или квалификационного допуска.

## **Сокращения**

**АА** - авиационная администрация гражданской авиации (полномочный государственный орган в области гражданской авиации);

**АТР** - линейный пилот (авиаспециалист);

**АТPL** - свидетельство линейного пилота (авиаспециалиста);

**CP** - илот коммерческой авиации (Commercial Pilot);

**CPL** - свидетельство пилота коммерческой авиации (Commercial Pilot Licence);

**CRI** - инструктор класса воздушного судна (Class Rating Instructor);

**CRM** - управление ресурсами экипажа;

**CRME**- экзаменатор по управлению ресурсами экипажа (может специализироваться по одной из или по нескольким категориям: экзаменатор CRM наземной подготовки, экзаменатор CRM тренажерной подготовки, летный экзаменатор CRM);

**CRMI** - инструктор обучения управлению ресурсами экипажа (может специализироваться по одной или нескольким категориям: тренер \ инструктор CRM наземной подготовки, инструктор CRM тренажерной подготовки, летный инструктор CRM);

**FI** – инструктор летной подготовки (Flight Instructor);

**FNPT I** – процедурный тренажер I типа (Flight and Navigation Procedures Trainer);

**FNPT II** – процедурный тренажер II типа (Flight and Navigation Procedures Trainer);

**FS** – комплексный пилотажный тренажер (Flight Simulator);

**FTD** – тренажер летной подготовки (Flight Training Device);

**FTO** – авиационное учебное заведение, которое осуществляет подготовку кандидатов для получения свидетельства члена экипажа и присвоения квалификационных допусков (Flying Training Organisation);

**ICAO** - Международная организация гражданской авиации;

**IR** – квалификационная отметка о допуске к полетам по приборам (Instrument Rating);

**IRI** – инструктор, допущенный к обучению полетам по приборам (Instrument Rating Instructor);

**JAA** – Авиационная администрация Объединенной Европы (Joint Aviation Authorities);

**JAR** – свод нормативно-правовых требований Авиационной администрации Объединенной Европы (Joint Aviation Requirements);

**MPL** - свидетельство пилота многочленного экипажа (Multi Pilot Licence);

**PP** - частный пилот (Private Pilot)

**PPL** - свидетельство частного пилота (Private Pilot Licence);

**SFI** - инструктор, допущенный к обучению на комплексном тренажере воздушного судна (Synthetic Flight Instructor), на тип ВС требующего отдельного допуска ;

**STI** – инструктор, допущенный на комплексном тренажере воздушного судна (Synthetic Training Instructor), на тип ВС не требующего отдельного допуска или класс ВС;

**TR** – квалификационная отметка о допуске к полетам на конкретном типе ВС (Type Rating);

**TRE** – экзаменатор, допущенный к проведению квалификационных проверок ЛС для допуска к полетам на конкретном типе ВС (Type Rating Examiner);

**TRI** – инструктор, допущенный к обучению на конкретном типе ВС (Type Rating Instructor);

**TRTO** – авиационное учебное заведение, которое осуществляет подготовку и допуск к полетам на конкретном типе ВС (Type Rating Training Organisation).

**В ГА** - Ведомство гражданской авиации государства;

**ВС** - воздушное судно;

**ГА** - гражданская авиация;

**КВС** - командир воздушного судна;

**ЛС** - летный состав;

**ПВК** - профессионально важные качества;

**ПВП** – правила визуальных полетов;

**ППЛС ГА** - Программы подготовки летного состава на воздушных судах ГА;

**ППП** – правила полетов по приборам;

**ЧФ** - человеческий фактор;

## **2. Профессиональная подготовка авиационного персонала**

### **2.0. Общие положения**

2.0.1. Цель профессиональной подготовки - обеспечить авиаспециалиста достаточными для выполнения профессиональных обязанностей знаниями, навыками и умением.

2.0.2. Реализация целей профессиональной подготовки обеспечивается внедрением положений, регламентирующих функционирование системы профессиональной подготовки авиационного персонала, единых в части определения минимальных требований к:

- уровню квалификации ВСЕХ категорий авиационных специалистов, участвующих в производственном процессе;
- организации процесса профессиональной подготовки,
- авиационным учебным заведениям и
- квалификации персонала, проводящего, обеспечивающего и контролирующего профессиональную подготовку.

2.0.3. Информация по каждой авиационной специальности в части:

- минимальных требований к возрасту и состоянию здоровья;
  - критериев компетентности необходимых и достаточных, для выполнения основных профессиональных обязанностей и допуска к видам работ (в конкретных условиях производственной деятельности);
  - содержания программ первоначальной подготовки, подтверждения, повышения квалификации и допуска к новым видам работ или условиям эксплуатации;
  - процедур, порядка и периодичности проверки квалификации, полномочий и ответственности экзаменаторов,
- является доступной и в соответствии с установленными правилами опубликованной.

2.0.4. Эффективная организация процесса профессиональной подготовки обеспечивается комплексом мер авиационной администрации, включая обеспечение качества:

- (a) разработки всех видов программ профессиональной подготовки;
- (b) проведения, контроля и учета профессиональной подготовки;
- (c) оценки эффективности и систематической коррекции целей обучения в зависимости от результата и изменения условий эксплуатации.

2.0.5. Настоящие авиационные правила устанавливают минимальные требования к авиационным учебным заведениям, к организации процесса профессиональной подготовки и компетентности авиационного персонала основных авиационных специальностей на правах Рекомендуемой Практики.

2.0.6. Авиационные администрации государств при публикации национальных требований к авиационным учебным заведениям, организации процесса профессиональной подготовки, стандартов компетентности авиаспециалистов и содержанию программ профессиональной подготовки по каждому виду профессиональной деятельности могут применять положения настоящих правил.

2.0.7. Разработка требований к компетентности авиаспециалистов и программ первоначальной подготовки, поддержания, подтверждения квалификации и допуска авиационного персонала к видам работ и условиям эксплуатации - не установленных настоящими правилами или авиационной администрацией, относится к сфере ответственности эксплуатанта и публикуется в РІП, утверждаемых национальной авиационной администрацией.

2.0.8. Система профессиональной подготовки авиационного персонала может быть, как модульной, когда программа подготовки авиаспециалиста состоит из относительно независимых фрагментов (модулей), так и квалификационной, когда необходимые авиаспециалисту профессионально важные качества развиваются в рамках единого курса. В любом случае последовательность

---

подготовки и сочетание теоретических и практических методов определяются на основании дидактических принципов обучения и обеспечивают компетентность авиаспециалиста по каждому виду работ не ниже квалификационного стандарта.

2.09. Квалификационная система профессиональной подготовки, основанная на точном определении стандарта компетентности каждого авиаспециалиста (знаний, навыков и умений, необходимых для выполнения конкретного вида профессиональной деятельности), наиболее полно соответствует целям системы управления безопасностью полетов.

2.10. Подготовка и поддержание квалификации специалистов, проводящих профессиональную подготовку (авиационных инструкторов), и контролирующих соответствие профессиональных навыков авиационных специалистов (экзаменаторов) установленным требованиям – необходимые условия эффективности всей системы профессиональной подготовки.

## 2.1. Авиационный инструктор

2.1.0. Профессиональную подготовку авиационного персонала осуществляют только специалисты имеющие:

- (а) квалификацию авиационного инструктора;
- (б) достаточный уровень компетентности по специальности обучаемых,
- (с) подготовку по утвержденной программе и подтвердившие умение обучать авиационных специалистов:
  - соответствующей категории (новичков или профессионалов),
  - в заданных условиях (теоретическая подготовка, дистанционное обучение, практика на тренажере или на рабочем месте),
  - видам профессиональной деятельности, которым он обучает.

2.1.1. Курс подготовки авиационного инструктора (АИ) должен обеспечить компетентность кандидата (включая приобретение практических навыков проведения профессиональной подготовки авиационных специалистов под руководством опытного инструктора), как минимум в области применения знаний:

- (а) общей теории обучения и особенностей обучения взрослых;
- (б) возможностей и ограничений человека;
- (с) динамики учебного процесса;
- (d) применения методик аудиторного, практического, индивидуального, группового и дистанционного обучения;
- (е) разработки программ, планирования урока, применения средств обучения; проверки знаний и оценки эффективности обучения.

2.1.2. Компетентность авиационного инструктора устанавливается тестированием кандидата в соответствии установленной процедурой уполномоченным Авиационной администрацией (АА) экзаменатором.

2.1.3. Первоначальная подготовка, повышение/поддержание и подтверждение квалификации авиационных инструкторов осуществляются по утвержденным АА программам в сертифицированных авиационных учебных заведениях, учебных подразделениях эксплуатантов и/или авиационными инструкторами, аккредитованными Авиационной администрацией государства.

2.1.4. Авиационный инструктор должен проходить повышение/поддержание квалификации не реже, чем один раз в три года, а программу подтверждения квалификации – с периодичностью установленной АА, но не реже, чем один раз в три года.

2.1.5. Для каждой специализации авиационного инструктора в соответствии с установленными правилами публикуются:

- (а) права, условия первоначального допуска, поддержания, восстановления, подтверждения квалификации и ограничения прав авиационного инструктора;
- (б) минимальные требования к кандидату:
  - по возрасту, состоянию здоровья,
  - уровню теоретической подготовки, профессиональному опыту.
- (с) критерии компетентности, необходимой авиационному инструктору для допуска к подготовке авиационного персонала к определенным видам работ и условиям эксплуатации, с применением соответствующих методик обучения;
- (d) содержание программ первоначальной подготовки, подтверждения, повышения квалификации авиационного инструктора и допуска к подготовке авиационного персонала по специализированным программам;
- (е) процедуры проверки квалификации авиационного инструктора, порядок и периодичность квалификационных проверок, полномочия и ответственность экзаменаторов.

**Часть 1.**

**Инструктор летной подготовки**  
**(самолет)**

## **Глава 0. Общие положения**

01. Каждый специалист, допущенный к обучению летного состава, должен пройти курс подготовки авиационного инструктора (см. п. 2.1.1) и подтвердить соответствие полученных знаний, навыков и умения, установленным государством требованиям (см. п. 0.2) в соответствии с утвержденной процедурой проверки компетентности (см. п. 2.1.2).

0.2. Требования к возрасту, опыту, содержанию программы подготовки, уровню компетентности, а так же права и ограничения инструктора летной подготовки определяются в зависимости:

(а) от вида свидетельства летного специалиста:

- частный пилот (PPL);
- коммерческий пилот (CPL);
- линейный пилот (ATPL);
- бортовой инженер (FE);
- штурман (NAV) и т.д.

(б) от вида квалификационного допуска (допусков), необходимого инструктору летной подготовки:

- допуск к подготовке пилотов соответствующего класса одномоторных самолетов (CRI), одномоторных (SE), многомоторных (ME) или высокоавтоматизированных (HP);
- допуск к подготовке членов экипажа конкретного типа самолета (TRI);
- допуск к подготовке пилотов к полетам по приборам (IRI);
- допуск к обучению членов экипажа управлению ресурсами экипажа (CRM);
- допуск к подготовке пилотов многократного экипажа (MCCI);
- допуск к первоначальной подготовке пилотов многократного экипажа по квалификационной программе (MPLI);

- допуск к подготовке членов экипажа на тренажерных устройствах (STI \ SFI);
- (с) от категории обучаемого персонала:
- первоначальная подготовка курсантов для получения свидетельства летного специалиста;
  - профессиональная подготовка и переподготовка летных специалистов;
  - подготовка инструкторов летной подготовки;
- (d) от специализации по виду авиационных работ.

0.3. Любой инструктор летной подготовки может совмещать полномочия по виду свидетельства и нескольким видам квалификационных допусков при условии соблюдения установленных требований к возрасту, опыту, содержанию программы подготовки и уровню квалификации.

0.4. Первоначальная подготовка, повышение/поддержание и подтверждение квалификации инструкторов летной подготовки осуществляется авиационными учебными заведениями (FTO/TRTO) и/или учебными подразделениями авиакомпаний, имеющими сертификат и разрешение (лицензию) на данный вид деятельности, по комплексным или модульным программам, утвержденным АА, обеспечивающим подготовку инструктора к необходимым видам работ и условиям обучения.

0.5. В соответствии с содержанием программы инструктору летной подготовки присваивается сразу несколько квалификационных допусков, подтверждаемых квалификационными отметками в свидетельстве летного специалиста.

0.6. При необходимости получения дополнительной квалификации или допуска к виду работ проводится дополнительная подготовка инструктора летной подготовки по утвержденной АА программе и в свидетельство летного специалиста вносится соответствующая квалификационная отметка.

0.7. По каждому виду квалификационного допуска инструктора летной подготовки и специализации по виду авиационных работ АА должны быть

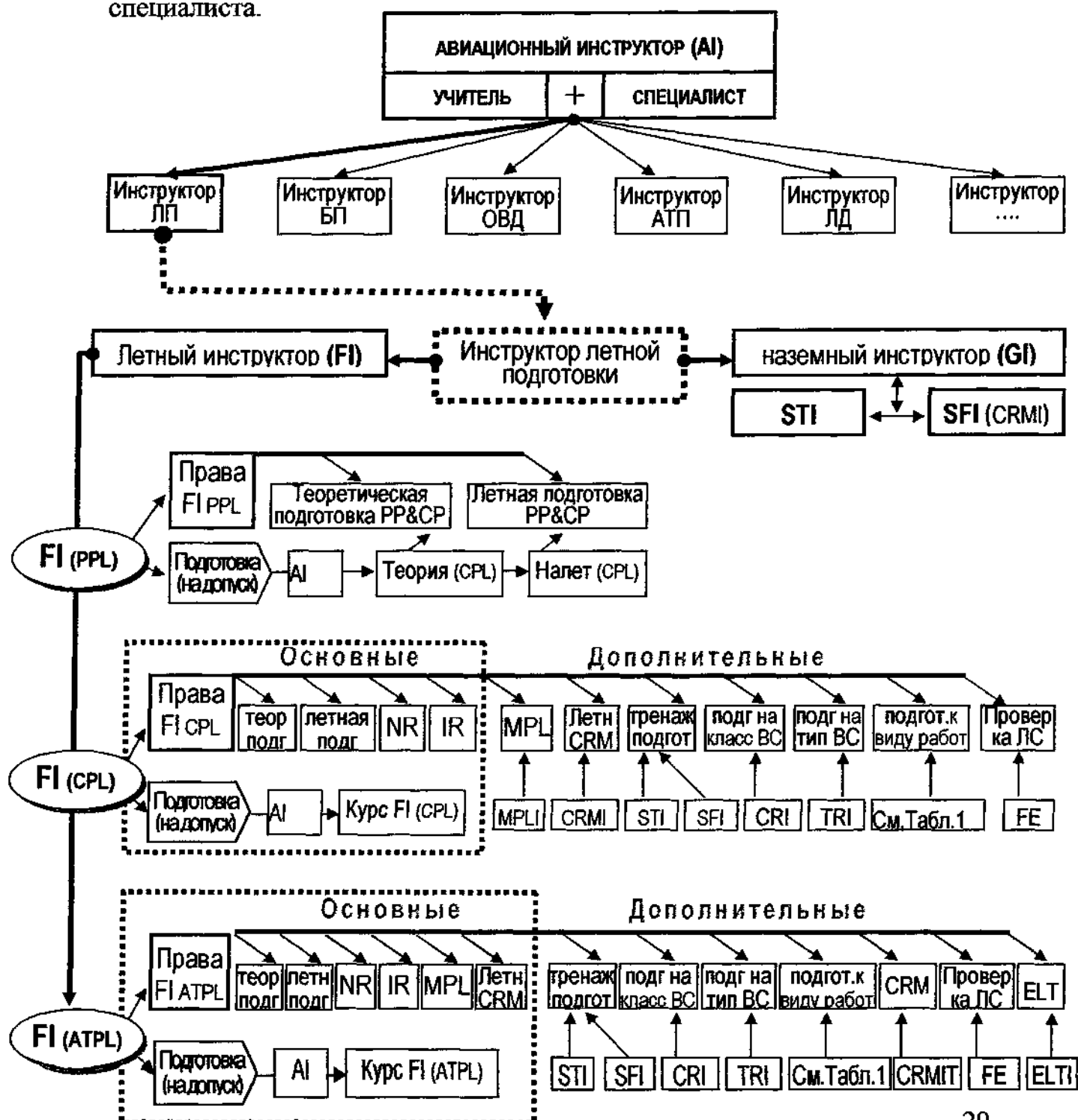
точно определены на уровне не ниже установленных настоящими авиационными правилами (см. пп. 2.0.5., 2.0.6., 2.0.7.):

- (a) права и ограничения полномочий,
- (b) минимальные требования для допуска к подготовке по программе,
- (c) содержание программы подготовки,
- (d) требования к уровню компетентности,
- (e) условия продления и возобновления допуска.

# Глава 1. Квалификация инструкторов летной подготовки в зависимости от вида летного свидетельства

## 1.0. Общие положения

1.0.1. Используя опыт, ранее сложившейся «традиционной» системы профессиональной подготовки летного состава, строившейся по ведомственному принципу, и требования международных стандартов-гармонизацию положений по подготовке авиационных инструкторов оптимально проводить в соответствии с видом свидетельства летного специалиста.



## **1.1. Инструктор летной подготовки – обладатель свидетельства частного пилота (FI PPL)**

### **1.1.1. Права, условия, ограничения**

Инструктор летной подготовки, обладатель свидетельства частного пилота, (FI\_PPL) имеет право выполнять, на некоммерческих условиях, теоретическую и летную подготовку частных (PP) и коммерческих пилотов (CP) одномоторных (одномоторных и многомоторных) самолетов при условии что он :

(a) налетал не менее 15 часов в качестве КВС на самолетах соответствующего класса или типа;

(b) прошел курс подготовки авиационного инструктора и подтвердил знание теории на уровне требований, предъявляемых к коммерческому пилоту (CPL);

(c) прошел программу теоретической и практической подготовки летного инструктора (FI PPL) в авиационном учебном заведении (FTO \ TRTO) и квалификационную проверку с назначенным АА экзаменатором (см.п.1.1.4.);

(d) налетал не менее 100 часов в качестве летного инструктора на соответствующем классе или типе одномоторных самолетов и провел не менее 25-ти самостоятельных полетов в сопровождении уполномоченного АА инструктора летной подготовки прежде, чем проводить подготовку пилотов к полетам ночью или в условиях полетов по приборам.

### **1.1.2. Требования к кандидату**

Обладатель действующего свидетельства частного пилота может быть допущен к программе подготовки летного инструктора (FI PPL) при условии, что он:

(a) старше 21-ого года,

(b) прошел теоретическую подготовку в объеме предусмотренном программой CPL,

(с) налетал в качестве пилота самолета не менее 200 часов, в качестве КВС - не менее 150 часов.

(d) прошел вступительную проверку квалификации с уполномоченным АА экзаменатором.

### **1.1.3. Курс первоначальной подготовки летного инструктора (FI PPL)**

В результате подготовки в авиационном учебном заведении (FTO\TRTO) по Программе летного инструктора (FI PPL) кандидат должен уметь подготовить курсанта до уровня компетентности, необходимой для получения свидетельства частного пилота (PPL).

Программа летного инструктора (FI PPL) должна включать не менее 30-и часов летной практики, включая 25 часов (из которых 5 часов могут быть выполнены на сертифицированном АА пилотажном тренажере или FNTP) под контролем инструктора и 5 часов самостоятельной отработки навыков летного обучения в паре с другим обучаемым. Время проверки практических навыков не входит во время тренировки.

### **1.1.4. Требования к компетентности (FI PPL)**

Претендент на получение допуска инструктора летной подготовки (FI PPL) должен продемонстрировать назначенному АА экзаменатору способность подготовить пилота одномоторного одномоторного самолета до уровня летного мастерства, достаточного для получения свидетельства частного пилота PPL(A), включая проведение предполетной, послеполетной и теоретической подготовки.

### **1.1.5. Продление и возобновление допуска (FI PPL)**

Допуск инструктора летной подготовки (FI PPL) действителен не более, чем три года и может быть продлен при соблюдении любых двух из перечисленных ниже условий:

- (с) налетал в качестве пилота самолета не менее 200 часов, в качестве КВС - не менее 150 часов.
- (d) прошел вступительную проверку квалификации с уполномоченным АА экзаменатором.

### **1.1.3. Курс первоначальной подготовки летного инструктора (FI PPL)**

В результате подготовки в авиационном учебном заведении (FTO\TRTO) по Программе летного инструктора (FI PPL) кандидат должен уметь подготовить курсанта до уровня компетентности, необходимой для получения свидетельства частного пилота (PPL).

Программа летного инструктора (FI PPL) должна включать не менее 30-и часов летной практики, включая 25 часов (из которых 5 часов могут быть выполнены на сертифицированном АА пилотажном тренажере или FNTP) под контролем инструктора и 5 часов самостоятельной отработки навыков летного обучения в паре с другим обучаемым. Время проверки практических навыков не входит во время тренировки.

### **1.1.4. Требования к компетентности (FI PPL)**

Претендент на получение допуска инструктора летной подготовки (FI PPL) должен продемонстрировать назначенному АА экзаменатору способность подготовить пилота одномоторного одномоторного самолета до уровня летного мастерства, достаточного для получения свидетельства частного пилота PPL(A), включая проведение предполетной, послеполетной и теоретической подготовки.

### **1.1.5. Продление и возобновление допуска (FI PPL)**

Допуск инструктора летной подготовки (FI PPL) действителен не более, чем три года и может быть продлен при соблюдении любых двух из перечисленных ниже условий:

- (а) инструктор налетал за последовательные 12 месяцев не менее 100 часов, из них не менее 30\_и часов в качестве инструктора летной подготовки (FI PPL);
- (b) в период действия квалификационного допуска инструктор прошел подготовку по сертифицированной АА программе поддержания квалификации;
- (с) в течение 12 месяцев, предшествующих истечению срока квалификационного допуска, инструктор прошел квалификационную проверку с назначенным АА экзаменатором.

При несоблюдении данных требований основанием возобновления квалификационного допуска инструктора летной подготовки (FI PPL) является выполнения требований пунктов (b) и (с).

## **1.2. Инструктор летной подготовки – обладатель свидетельства коммерческого пилота (FI CPL)**

### **1.2.1. Права, условия, ограничения (FI CPL).**

Инструктор летной подготовки, обладатель свидетельства коммерческого пилота (FI CPL), имеет право выполнять теоретическую, наземную и летную подготовку частных пилотов (PP), пилотов коммерческой авиации (CP) и курсантов на начальном, базовом и промежуточном уровнях квалификационной программы подготовки линейных пилотов (MPL) при условии что он:

- (a) прошел курс теоретической и практической подготовки летного инструктора (FI CPL) в авиационном учебном заведении (FTO/TRTO) и подтвердил компетентность по уровню знаний и педагогического мастерства назначенному АА экзаменатору (см.п.1.1.4.) по всем видам летной подготовки и авиационных работ, по которым он будет проводить обучение ЛС;
- (b) для допуска к проведению летной подготовки FI CPL должен:
  - пройти программу подготовки летного инструктора соответственно типу и классу самолета, включая не менее 30 часов практического обучения курсантов в полете под контролем инструктора, допущенного к подготовке летных инструкторов (ITI);
  - налетать в качестве пилота-инструктора не менее 500 часов, из них не менее 15 часов в течение года на соответствующем типе или классе ВС.
- (c) для допуска к следующим видам подготовки пилотов FI CPL должен пройти дополнительную подготовку и квалификационную проверку с назначенным АА экзаменатором по утвержденной АА программе:
  - (CRI) - подготовка пилотов к эксплуатации класса самолетов (см.п. 2.1);
  - (TRI) - подготовка ЛС к эксплуатации типа самолетов (см.п. 2.2);
  - (IRI) - подготовка пилотов к полетам по приборам (см.п. 2.3);
  - (CRMI) - подготовка ЛС к управлению ресурсами экипажа (см.п. 2.4);

- 
- (SFI) – подготовка ЛС на тренажерных устройствах (см.п. 2.5);
  - (STI/SFI) – подготовка ЛС на тренажерных устройствах (см.п. 2.6);
  - (MCCI) - подготовка ЛС многочленного экипажа (см.п. 2.7);
  - (MPLI) – подготовка пилотов по квалификационной программе (см.п. 2.8);
- (d) для допуска к подготовке ЛС к выполнению особых видов авиационных работ FI CPL должен:
- иметь действующий допуск к их выполнению;
  - пройти подготовку по утвержденной программе по соответствующей методике обучения ЛС в случаях, установленных АА.

### **1.2.2. Требования к кандидату**

Для допуска обладателя действующего свидетельства пилота коммерческой авиации к подготовке по программе летного инструктора (FI CPL) кандидат должен:

- (a) налетать в течение предшествующих началу подготовки шести месяцев не менее 5 часов;
- (a) иметь действующие допуски к ночным полетам (NR) и к полетам по приборам (IR), и
- (b) пройти вступительную проверку квалификации с уполномоченным АА экзаменатором.

### **1.2.3. Курс первоначальной подготовки летного инструктора (FI CPL)**

(a) Первоначальная подготовка инструктора летной подготовки осуществляется авиационными учебными заведениями (FTO/TRTO), как правило, по комплексным или модульным программам, включающим подготовку на допуск к обучению ночным полетам (NRI) и полетам по приборам (IRI) на соответствующем типе (TRI) или классе (CRI) самолетов.

- (b) При необходимости дополнения или сокращения программы инструктору летной подготовки (FI CPL) присваиваются дополнительные квалификационные допуски или вносятся соответствующие ограничения.
- (c) Курс подготовки летного инструктора - обладателя свидетельства коммерческого пилота (FI CPL), в авиационном учебном заведении (FTO\TRTO) должен обеспечить способность инструктора подготовить кандидата, как минимум до уровня компетентности, необходимой для получения свидетельства коммерческого пилота (CPL), включая подготовку к полетам в ночных условиях и по правилам полетов по приборам.
- (d) Программа подготовки летного инструктора (FI CPL) должна включать не менее 30-ти часов летной практики, включая 25 часов (из которых 5 часов могут быть выполнены на сертифицированном АА пилотажном тренажере или FNTP) под контролем инструктора и 5 часов самостоятельной отработки навыков летного обучения в паре с другим обучаемым. Время проверки практических навыков не входит во время тренировки.

#### 1.2.4. Требования к компетентности (FI CPL)

Претендент на получение допуска инструктора летной подготовки (FI CPL) должен продемонстрировать назначенному АА экзаменатору способность (как минимум) подготовить пилота однопилотного однодвигательного самолета до уровня летного мастерства, необходимого для получения свидетельства коммерческого пилота CPL(A),

в том числе - к полетам в ночных условиях и по правилам полетов по приборам,

включая проведение предполетной, послеполетной и теоретической подготовки в соответствии с установленными требованиями.

#### 1.2.5. Продление и возобновление допуска (FI CPL)

Инструктор летной подготовки, обладатель свидетельства пилота коммерческой авиации (FI CPL), может быть допущен к подготовке пилотов не

более, чем на три года, при условии соблюдения любых двух из перечисленных ниже условий:

- (а) налет в качестве инструктора летной подготовки не менее 100 часов, из которых 30 часов в качестве инструктора, включая 10 часов тренировки пилотов по правилам полетов по приборам (IR) – за последовательные 12 месяцев;
- (б) в период действия квалификационного допуска инструктор прошел подготовку по сертифицированной АА программе повышения квалификации;
- (с) в течение 12 месяцев, предшествующих истечению срока квалификационного допуска, инструктор прошел квалификационную проверку с назначенным АА экзаменатором.

При несоблюдении данных требований основанием возобновления квалификационного допуска инструктора летной подготовки (FI CPL) является выполнения требований пунктов (б) и (с).

### **1.3. Инструктор летной подготовки – обладатель свидетельства линейного пилота (FI ATPL)**

#### **1.3.1. Права, условия, ограничения (FI ATPL).**

Инструктор летной подготовки, обладатель свидетельства линейного пилота (FI ATPL), имеет право выполнять теоретическую, наземную и летную подготовку частных пилотов (PP), пилотов коммерческой авиации (CP) и курсантов на начальном, базовом, промежуточном и продвинутом уровнях квалификационной программы подготовки линейных пилотов (MPL) при условии что он :

- (a) прошел курс теоретической и практической подготовки летного инструктора (FI ATPL) в авиационном учебном заведении (FTO \ TRTO) и подтвердил компетентность по уровню знаний и педагогического мастерства назначенному АА экзаменатору (см.п.1.1.4.) по всем видам летной подготовки и авиационных работ, по которым он будет проводить обучение ЛС;
- (b) для допуска к проведению летной подготовки FI ATPL должен:
  - пройти программу подготовки летного инструктора соответственно типу и классу самолета, включая не менее 30 часов практического обучения, в том числе и ночью, курсантов в полете под контролем инструктора, допущенного к подготовке летных инструкторов (ITI);
  - иметь действующий допуск и не менее 15 часов практики летного обучения в течение года на соответствующем типе или классе ВС;
- (c) для допуска к следующим видам подготовки пилотов FI ATPL должен пройти дополнительную подготовку и квалификационную проверку с назначенным АА экзаменатором по утвержденной АА программе:
  - (CRI) - подготовка пилотов к эксплуатации класса самолетов (см.п. 2.1);
  - (TRI) - подготовка ЛС к эксплуатации типа самолетов (см.п. 2.2);

- 
- (IRI) - подготовка пилотов к полетам по приборам (см.п. 2.3);
  - (CRM) - подготовка ЛС к управлению ресурсами экипажа (см.п. 2.4);
  - (SFI) – подготовка ЛС на тренажерных устройствах (см.п. 2.5);
  - (STI\SFI) – подготовка ЛС на тренажерных устройствах (см.п. 2.6);
  - (MCCI) - подготовка ЛС многочленного экипажа (см.п. 2.7);
  - (MPLI) – подготовка пилотов по квалификационной программе (см.п. 2.8).
- (d) для допуска к подготовке ЛС к выполнению особых видов авиационных работ FI ATPL должен:
- иметь действующий допуск к их выполнению;
  - в случаях установленных АА, пройти подготовку по утвержденной программе по соответствующей методике обучения ЛС,

### **1.3.2. Требования к кандидату**

Для допуска обладателя действующего свидетельства линейного пилота к подготовке по программе летного инструктора (FI ATPL) кандидат должен:

- (a) налетать в течение предшествующих началу подготовки шести месяцев не менее 5 часов;
- (b) пройти вступительную проверку квалификации с уполномоченным АА экзаменатором.

### **1.3.3. Курс первоначальной подготовки летного инструктора (FI ATPL)**

(a) Первоначальная подготовка инструктора летной подготовки осуществляется авиационными учебными заведениями (FTO/TRTO), как правило, по комплексным или модульным программам, включающим подготовку на допуск к обучению ночным полетам (NR), к полетам по приборам (IR) на соответствующем типе (TR) или классе (CR) самолетов, по программам подготовки пилотов многочленных экипажей (MCC) или (MPL).

(b) При необходимости дополнения или сокращения программы инструктору летной подготовки (FI ATPL) присваиваются дополнительные квалификационные допуски или вносятся соответствующие ограничения.

(с) Курс подготовки летного инструктора - обладателя свидетельства линейного пилота (FI ATPL), в авиационном учебном заведении (FTO\TRTO) должен обеспечить способность инструктора подготовить кандидата до уровня компетентности, необходимой для получения соответствующего допуска:

- к ночным полетам (NR),
- в условиях полета по приборам (IR),
- на соответствующем типе (TR) или классе (CR) самолета,
- на соответствующем этапе подготовки пилота многочленного экипажа (MPL).

(d) Программа подготовки летного инструктора (FI ATPL) должна включать не менее 30-и часов летной практики, включая 25 часов (из которых 5 часов могут быть выполнены на сертифицированном АА пилотажном тренажере или FNTP) под контролем инструктора и 5 часов самостоятельной отработки навыков летного обучения в паре с другим обучаемым. Время проверки практических навыков не входит во время тренировки.

#### **1.3.4. Требования к компетентности (FI ATPL)**

Претендент на получение допуска инструктора летной подготовки (FI ATPL) должен продемонстрировать назначенному АА экзаменатору способность подготовить пилота до уровня компетентности, необходимой для получения соответствующего допуска:

- (a) к ночным полетам (NR),
- (b) в условиях полета по приборам (IR),
- (c) на соответствующем типе (TR) или классе (CR) самолета, или
- (d) на соответствующем этапе подготовки пилота многочленного экипажа (MPL), включая проведение предполетной, послеполетной и теоретической подготовки в соответствии с установленными требованиями.

**1.3.5. Продление и возобновление допуска (FI ATPL)**

Инструктор летной подготовки, обладатель свидетельства линейного пилота (FI ATPL), может быть допущен к подготовке пилотов не более, чем на три года, при условии соблюдения следующих условий:

(a) налет в качестве инструктора летной подготовки не менее 100 часов, из которых 30 часов в качестве инструктора, включая 10 часов тренировки пилотов по правилам полетов по приборам (IR) – за последовательные 12 месяцев;

(b) в период действия квалификационного допуска инструктор прошел подготовку по сертифицированной АА программе повышения квалификации;

(c) в течение 12 месяцев, предшествующих истечению срока квалификационного допуска, инструктор прошел квалификационную проверку с назначенным АА экзаменатором или подтвердить допуск TRI.

При несоблюдении данных требований основанием возобновления квалификационного допуска инструктора летной подготовки (FI ATPL) является выполнения требований пункта (d) или пунктов (b) и (c).

## **1.4. . Инструктор летной подготовки, обладатель свидетельства штурмана (FI N)**

**зарезервировано**

## **1.5. Инструктор летной подготовки, обладатель свидетельства бортинженера (FI FE)**

**зарезервировано**

## **Глава 2. Квалификационные допуски инструкторов летной подготовки**

### **2.1. CRI – допуск инструктора к подготовке пилотов к эксплуатации класса самолетов**

#### **2.1.1. Права, условия, ограничения.**

Допуск CRI дает летному инструктору право проводить (в зависимости от квалификации) теоретическую, наземную и летную подготовку пилотов к эксплуатации класса однодвигательных (SE) и/или многодвигательных (ME) и/или высокоавтоматизированных (HP) самолетов, соответствующего класса или типа, с одним пилотом в экипаже.

(а) Для допуска к проведению теоретической подготовки пилотов к эксплуатации самолетов (определенного типа или класса) с одним пилотом в экипаже инструктор летной подготовки (FI) должен пройти в авиационном учебном заведении (FTO/TRTO) соответствующий курс подготовки (CRI-SE \ CRI-ME \ CRI-SE) и подтвердить знание теории на приемлемом АА уровне.

(b) Для допуска к проведению летной подготовки пилотов к эксплуатации самолетов (определенного типа или класса) с одним пилотом в экипаже инструктор летной подготовки (FI), должен:

- иметь свидетельство коммерческого (CPL) или линейного (ATPL) пилота;
- иметь допуск к эксплуатации соответствующего типа или класса самолетов;
- пройти соответствующий курс подготовки (CRI-SE \ CRI-ME \ CRI-SE) в авиационном учебном заведении (FTO \ TRTO) и
- пройти квалификационную проверку под контролем уполномоченного АА летного экзаменатора.

(с) Для расширения допуска CRI на другие типы или классы самолетов инструктор должен в течение последовательных 12 месяцев налетать не менее 10 часов на самолетах соответствующего или аналогичного типа или класса.

(d) Для расширения прав CRI с однодвигательных на многодвигательные самолеты кандидат должен:

- налетать не менее 500 часов в качестве пилота многодвигательных одномоторных самолетов (CRI ME) и не менее 30-и часов в качестве командира воздушного судна соответствующего класса или типа самолетов;
- пройти утвержденный курс подготовки (см. п. 2.1.3) и квалификационную проверку с утвержденным АА экзаменатором (см. п. 2.1.4).

**2.1.2. Летный инструктор может быть допущен к прохождению программы подготовки CRI, если он налетал не менее:**

- (a) 300 часов в качестве пилота однодвигательных одномоторных самолетов (CRI SE) и/или 500 часов в качестве пилота многодвигательных одномоторных (CRI ME) или высокоавтоматизированных (CRI HP) самолетов и
- (b) 30 часов в качестве командира воздушного судна соответствующего класса или типа самолетов.

### **2.1.3. Курс подготовки CRI**

Курс подготовки в сертифицированном летном учебном заведении (FTO или TRTO) должен содержать не менее 3 часов летной подготовки для пилотов однодвигательных или 5 часов - для пилотов многодвигательных и высокоавтоматизированных самолетов с инструктором, имеющим допуск для проведения такой подготовки на самолете или на пилотажном тренажере.

#### **2.1.4. Требования к компетентности CRI**

Претендент на получение допуска CRI должен продемонстрировать назначенному АА экзаменатору способность подготовить пилота до уровня компетентности, необходимой для получения допуска к полетам на соответствующем типе (TR) или классе (CR) самолета, включая проведение предполетной, послеполетной и теоретической подготовки в соответствии с установленными требованиями.

#### **2.1.5. Продление и возобновление допуска CRI**

Допуск CRI действителен не более 3-х лет и может быть продлен при условии, что его владелец в течение последовательных 12 месяцев налетал в качестве CRI не менее 10 часов (5 часов на однодвигательных и 5 часов на многодвигательных самолетах, если допущен) или прошел утвержденную АА программу поддержания квалификации CRI.

В случае истечения срока действия допуска для восстановления квалификации инструктор должен в течение 12 последовательных месяцев:

- (a) пройти курс восстановления квалификации CRI и
- (b) квалификационную проверку с назначенным АА экзаменатором.

## **2.2. TRI – допуск инструктора к подготовке пилотов к эксплуатации типа самолетов**

### **2.2.1. Права, условия, ограничения.**

Допуск TRI дает летному инструктору право проводить (теоретическую, наземную и летную) подготовку:

- ЛС на допуск к эксплуатации соответствующего типа самолетов с многочисленным экипажем,
  - ЛС по программе обучения взаимодействию в экипаже самолетов с многочисленным экипажем ,
  - курсантов на начальном, базовом, промежуточном и продвинутом уровнях квалификационной программы подготовки линейных пилотов (MPL),
  - пилотов одномоторных самолетов, для эксплуатации которых требуется специальный допуск по утвержденной АА программе.
- (а) Для допуска к проведению теоретической подготовки инструктор летной подготовки (FI), должен пройти в авиационном учебном заведении (FTO \ TRTO) соответствующий курс подготовки (TRI \ CRM \ MPLI \ SFI \ STI) и подтвердить знание теории на приемлемом АА уровне;
- (б) Для допуска к проведению летной подготовки инструктор летной подготовки (FI) должен:
- иметь свидетельство коммерческого (CPL) или линейного (ATPL) пилота;
  - иметь допуск к эксплуатации соответствующего типа самолетов;
  - пройти соответствующий курс подготовки (TRI \ CRM \ MPLI \ SFI \ STI) в авиационном учебном заведении (FTO \ TRTO) и

- пройти квалификационную проверку в объеме не менее 3 часов по обязанностям TRI на ВС и (или) пилотажном тренажере соответствующего типа с уполномоченным АА экзаменатором (TRI).
- (с) Для допуска к имитации нештатных ситуаций в полете инструктор летной подготовки (FI), прошедший программу TRI только на пилотажном тренажере должен пройти дополнительную программу летной подготовки на самолете соответствующего типа.
- (d) Для расширения допуска TRI на другие типы самолетов инструктор летной подготовки должен в течение 12 предшествующих месяцев выполнить не менее 15 полетов на воздушном судне соответствующего или аналогичного типа по согласованию с АА, из которых не более 7 полетов выполнено на пилотажном тренажере.

### 2.2.2. Требования к кандидату

Летный инструктор может быть допущен к прохождению программы подготовки TRI, если он:

- (a) налетал не менее 1500 часов в качестве пилота на самолетах с экипажем, состоящим более, чем из одного пилота и
- (b) в течение предшествующих 12 месяцев выполнил не менее 30 полетов, включая взлеты и посадки на самолете соответствующего или аналогичного по согласованию с АА типа, из которых не более 15 полетов выполнено на пилотажном тренажере.

### 2.2.3. Курс подготовки TRI

Курс подготовки TRI в сертифицированном летном учебном заведении (FTO или TRTO) должен обеспечить способность кандидата проводить теоретическую, тренажерную (наземную) и летную подготовку членов экипажа к эксплуатации любого типа многочленных, или, требующих специального допуска, одномоторных ВС, к эксплуатации которых он допущен.

#### **2.2.4. Требования к компетентности TRI**

Претендент на получение допуска TRI должен провести тренировку по программе переучивания в качестве TRI, общей продолжительностью не менее 3 часов, на самолете и (или) пилотажном тренажере соответствующего типа и продемонстрировать назначенному АА экзаменатору способность подготовить пилота до уровня летного мастерства, достаточного для получения допуска на тип ВС, включая проведение предполетной, послеполетной и теоретической подготовки.

#### **2.2.5. Продление и возобновление допуска TRI**

(а) Допуск TRI действителен не более 3-х лет и может быть продлен при условии, что инструктор в течение последовательных 12 месяцев провел по курсу подготовки / подтверждения квалификации по типу ВС:

- не менее 3 часов на пилотажном тренажере; или
- один полет (не менее 1 часа, с 2 взлетами и посадками) и
- и прошел курс повышения квалификации, утвержденный АА.

(b) В случае истечения срока действия допуска для восстановления квалификации инструктор должен в течение последовательных 12 месяцев:

- выполнить в качестве КВС на самолете соответствующего типа не менее 30 полетов, включая взлеты и посадки, из которых не более 15 может быть выполнено на пилотажном тренажере;
- пройти по согласованию с АА соответствующие части курса TRI и
- провести в качестве TRI под наблюдением назначенного АА инструктора не менее 3 часов летной подготовки на воздушном судне или на пилотажном тренажере соответствующего типа.

## **2.3. IRI - допуск к подготовке ЛС по правилам полетов по приборам**

### **2.3.1. Права, условия, ограничения.**

(a) Допуск IRI дает летному инструктору право проводить (теоретическую, наземную и летную) подготовку:

- пилотов на допуск к полетам по приборам IR(A) на однодвигательных и многодвигательных самолетах;
- курсантов на начальном и базовом уровнях квалификационной программы подготовки линейных пилотов (MPL).

(b) Для допуска к подготовке пилотов многодвигательных самолетов летный инструктор должен иметь допуск CRI(ME) \см. п 2.1.1.(d);\

(c) Для допуска к подготовке курсантов на начальном и базовом уровнях квалификационной программы подготовки линейных пилотов (MPL) летный инструктор должен пройти дополнительную программу подготовки MPLI(A)\см. п 2.3.3 (b)\.

### **2.3.2. Требования к кандидату**

Летный инструктор может быть допущен к прохождению программы подготовки IRI, если он налетал:

- (a) для допуска к подготовке пилотов однодвигательных самолетов - не менее 200 часов по ППП, из которых не более 50 часов на тренажере не ниже процедурного;
- (b) для допуска к подготовке пилотов многодвигательных самолетов - не менее 800 часов, из которых не менее 400 часов на самолетах;

- (с) для допуска к подготовке курсантов на начальном и базовом уровнях квалификационной программы подготовки линейных пилотов (MPL) - не менее 1500 часов в составе экипажей с количеством пилотов более одного.

### 2.3.3. Курс подготовки IRI

1) Курс подготовки IRI в сертифицированном летном учебном заведении (FTO или TRTO) должен:

- (а) обеспечить способность кандидата проводить, в зависимости от специализации (SE \ ME \ MPL), теоретическую, тренажерную и летную подготовку пилотов на допуск к полетам по приборам IR(A) и
- (б) состоять из курса теоретической подготовки и летной подготовки на самолете, пилотажном тренажере или FNTP II, в объеме:
  - 5-и часов для допуска к подготовке на однодвигательных самолетах;
  - 10-и часов для допуска к подготовке на многодвигательных самолетах.

2) Дополнительный курс подготовки летного инструктора FI\IRI для допуска к обучению курсантов на начальном и базовом уровнях квалификационной программы подготовки линейных пилотов (MPL) состоит из:

- (а) курса подготовки CRMII;
- (б) стажировки на 5 сессиях 3 фазы курса MPL(A), 5 сессиях 4 фазы курса MPL(A) и 5 тренировках по программе LOFT;
- (с) 5 занятий в сопровождении TRI(A), назначенного АА.

### 2.3.4. Требования к компетентности IRI

Претендент на получение допуска инструктора летной подготовки к полетам по приборам (IRI) должен продемонстрировать в процессе квалификационной проверки экзаменатору, назначенному АА, способность

подготовить пилота, зависимости от специализации (SE \ ME \ MPL), до уровня летного мастерства, достаточного для допуска к полетам по приборам IR(A), включая проведение предполетной, послеполетной и теоретической подготовки.

### **2.3.5. Продление и возобновление допуска IRI**

Продление и возобновление допуска IRI проводится в рамках продления допуска инструктора летной подготовки FI CPL\FI ATPL (см. п.1.2.5\1.3.5)

## **2.4. CRM – допуск к обучению ЛС управлению ресурсами экипажа**

### **2.4.1. Права, условия, ограничения.**

Допуск CRM в зависимости от специализации дает летному инструктору право проводить теоретическую, наземную и летную подготовку членов экипажей многочленных самолетов по программам, предусматривающим отработку взаимодействия и Управления Ресурсами Экипажа (CRM).

(а) К летной подготовке ЛС по CRM может быть допущен инструктор (CRM\F):

- имеющий действующее свидетельство линейного пилота (ATPL);
- допущенный к эксплуатации соответствующего типа самолетов;
- прошедший курс подготовки летного инструктора CRM (CRM\F);
- прошедший квалификационную проверку, как CRM\F, на самолете или на пилотажном тренажере с уполномоченным АА экзаменатором (CRME).

(б) К подготовке ЛС по CRM на тренажере по программе LOFT может быть допущен инструктор (CRM\S):

- имеющий, действующее или с истекшим сроком действия, свидетельство линейного пилота (ATPL);
- допущенный к подготовке ЛС на тренажере (SFI) соответствующего типа самолета;
- прошедший курс подготовки летного инструктора CRM (CRM\F);

- 
- прошедший квалификационную проверку, как CRM\S, на пилотажном тренажере с уполномоченным АА экзаменатором (CRMIE).
- (с) К подготовке ЛС по CRM в качестве тренера CRM\T может быть допущен инструктор:
- имеющий, действующее или с истекшим сроком действия, свидетельство члена экипажа линейного самолета (ATPL);
  - прошедший курс подготовки тренера CRM (CRM\T);
  - прошедший квалификационную проверку, как тренер CRM, в процессе практических занятий по программе CRM с уполномоченным АА экзаменатором (CRMIE).
- (d) Для допуска к подготовке ЛС другой авиакомпания CRM\I должен:
- изучить политику авиакомпании в области CRM и ЧФ, программу подготовки ЛС и применяемую в авиакомпании систему квалификационной оценки ЛС по CRM и
  - подтвердить умение проводить подготовку ЛС по CRM в соответствии с требованиями авиакомпании уполномоченному АА экзаменатору (CRMIE).

#### 2.4.2. Требования к кандидату

Кандидат может быть допущен к подготовке по программе инструктора CRM (CRM\I) при соблюдении следующих условий:

- (a) опыт линейной летной работы - не менее 3-х лет;
- (b) уровень теоретической подготовки по курсу HPL- Ограниченность Способностей Человека (JAR-OPS 1.940) подтвержден на основании результатов экзаменационной проверки;
- (c) кандидат прошел курс первоначальной подготовки CRM эксплуатанта;
- (d) для подготовки по курсу летного инструктора CRM кандидат имеет:

- действующее (или с истекшим сроком действия) свидетельство линейного пилота (ATPL) или
  - допуск к летной подготовке ЛС на тренажере (SFI) или
  - основания для допуска к подготовке по курсу инструктора тренажера (SFI);
- (е) Для подготовки по курсу тренера-инструктора CRM кандидат:
- имеет действующее, или с истекшим сроком действия, свидетельство члена экипажа (ATPL) и
  - продемонстрировал уполномоченному CRMIE способность:
    - ясно излагать и аргументировать,
    - принимать иные точки зрения,
    - позитивно относиться к собеседнику.

#### **2.4.3. Курс подготовки CRM**

(а) Курс подготовки летного инструктора CRM должен обеспечить способность кандидата проводить тренажерную и \ или летную подготовку членов экипажа любого типа многочленных (или, требующих специального допуска, одномоторных) самолетов, к эксплуатации которых он допущен,

в области практического применения теории ЧФ и CRM в летной эксплуатации на этапах предполетной подготовки, выполнения полета и послеполетного разбора

с применением, принятой в авиакомпаниях системы квалификационной оценки CRM (например, NOTES),

включая не менее двух практических занятий в сопровождении сертифицированного летного инструктора CRM на соответствующем типе самолета или тренажерном устройстве;

(б) Курс подготовки тренера CRM должен обеспечить способность кандидата проводить наземную подготовку ЛС к применению теории ЧФ и CRM в летной эксплуатации с использованием методик активного обучения

взрослых и техники стимулирования (facilitation) в соответствии с программой CRM авиакомпании, включая проведение не менее трех занятий в сопровождении сертифицированного тренера CRM и приобретение, достаточного для самостоятельного проведения занятий опыта.

#### 2.4.4. Требования к компетентности CRMІ

(а) Претендент на получение допуска летного инструктора CRM (CRMІ\F\CRMІ\S) должен продемонстрировать назначенному АА экзаменатору (CRMІЕ):

- знание теории CRM и ЧФ на уровне не ниже курса HPL – Ограниченность Способностей Человека (JAR-OPS 1.940);
- способность оценивать и корректировать поведение членов экипажа многочленных самолетов в соответствии с принятой в авиакомпании системой квалификационной оценки ЛС по CRM (например, NOTEHS).

(б) Претендент на получение допуска тренера CRM (CRMІ\Т) должен продемонстрировать назначенному АА экзаменатору (CRMІЕ\Т):

- знание теории CRM и ЧФ на уровне не ниже курса HPL – Ограниченность Способностей Человека (JAR-OPS 1.940);
- умение использовать методики активного обучения взрослых и технику симулирования (facilitation) в соответствии с программой CRM авиакомпании оценивать и
- способность корректировать поведение членов экипажа многочленных самолетов в соответствии с принятой в авиакомпании системой квалификационной оценки ЛС по CRM (например, NOTEHS).

#### 2.4.5. Продление и возобновление допуска CRMІ

(а) Допуск CRMІ действителен не более 3-х лет и может быть продлен при условии, что его владелец в течение последовательных 12 месяцев:

- провел в качестве CRMІ не менее 2-х тренировок на ВС или на пилотажном тренажере по программе LOFT (для подтверждения допуска летного инструктора CRM) или
- провел в качестве CRMІ не менее 2-х тренировок по программе CRM (для подтверждения допуска тренера-инструктора CRM) и
- прошел квалификационную проверку с назначенным АА экзаменатором (CRMІЕ).

(b) В случае истечения срока действия допуска для восстановления квалификации инструктор CRM должен:

- пройти курс восстановления квалификации инструктора CRM и
- пройти квалификационную проверку с назначенным АА экзаменатором (CRMІЕ).

(c) Квалификация инструктора CRM сохраняется при переподготовке на новый тип ВС одной категории (традиционные или автоматизированные ВС).

(d) При переходе в другую категорию квалификация инструктора CRM может быть возобновлена через 6 месяцев после дополнительной подготовки и проверки навыков назначенным АА экзаменатором (CRMІЕ) по специализации.

## **2.5. SFI - допуск инструктора комплексной летной подготовки**

### **2.5.1. Права, условия, ограничения.**

Допуск SFI дает летному инструктору право осуществлять теоретическую и тренажерную подготовку ЛС:

- (a) для допуска на тип воздушного судна;
- (b) по взаимодействию членов многочленного экипажа;
- (c) по базовой части квалификационной программы подготовки линейных пилотов MPL(A), если он имеет или имел ранее допуск IRI(A),
- (d) по средней и углубленной частям квалификационной программы подготовки линейных пилотов MPL(A), если он имеет допуск инструктора CRM.

### **2.5.2. Требования к кандидату**

Кандидат может быть допущен к подготовке по программе SFI, если:

- (a) имеет (или имел) свидетельство CPL или ATPL;
- (b) прошел тренажерную подготовку по типу ВС в сертифицированном учебном заведении (FTO или TRTO);
- (c) налетал на самолетах с многочленным экипажем не менее 1500 часов.

### **2.5.3. Курс подготовки SFI**

(a) Курс подготовки инструктора SFI должен обеспечить умение кандидата проводить теоретическую и тренажерную подготовку членов экипажа любого типа многочленных (или, требующих специального допуска, одномоторных) самолетов, к эксплуатации которых он допущен (был допущен), включая:

- не менее 3-х часов летной подготовки на комплексном тренажере соответствующего типа самолета в сопровождении назначенного АА TRI(A);

- не менее 3-х полетов в кабине пилотов или 2-х полетов по программе LOFT на комплексном тренажере соответствующего типа самолета в качестве обозревателя.

b) Для расширения прав на другие типы самолетов, SFI должен:

- успешно пройти курс тренажерной подготовки на самолет соответствующего типа и
- провести в сопровождении назначенного АА TRI(A) не менее 3-х часов обучения ЛС по программе подготовки на тип самолета на комплексном тренажере ВС соответствующего типа в качестве TRI(A).

#### **2.5.4. Требования к компетентности SFI**

Претендент на получение допуска инструктора SFI должен продемонстрировать назначенному АА экзаменатору умение осуществлять теоретическую и тренажерную подготовку ЛС для допуска на соответствующий тип самолета и по соответствующей части комплексного курса подготовки MPL(A).

#### **2.5.5. Продление и возобновление допуска SFI**

(a) Допуск SFI действителен не более 3-х лет и может быть продлен при условии, что его владелец в течение последовательных 12 месяцев:

- провел не менее 3-х часов тренажерной подготовки по курсу первоначальной или периодической подготовки по типу воздушного судна;
- прошел проверку практических навыков на пилотажном тренажере самолета соответствующего типа;

(b) Если срок действия допуска истек, для его восстановления SFI должен:

- пройти программу тренажерной подготовки в объеме курса переучивания на самолет соответствующего типа;
- пройти утвержденный АА теоретический курс TRI(A);
- провести в сопровождении назначенного АА TRI(A) не менее 3 часов обучения ЛС по программе первоначальной или периодической подготовки комплексном тренажере соответствующего самолета ВС в качестве TRI(A).
- пройти проверку практических навыков обучения на тренажере самолета соответствующего типа.

## **2.6. STI - допуск инструктора комплексной тренажерной подготовки**

(на класс или тип самолетов, не требующего отдельного допуска)

### **2.6.1. Права, условия, ограничения.**

Допуск STI дает инструктору право осуществлять комплексную тренажерную подготовку ЛС на класс и тип самолетов, не требующих отдельного допуска:

- (a) для получения свидетельства PPL и CPL;
- (b) для получения допуска к полетам по приборам, на классе или типе самолетов с одним пилотом в экипаже;
- (c) в рамках практической части квалификационной программы подготовки линейных пилотов MPL(A) при условии, что инструктор:
  - имеет действующий допуск инструктора летной подготовки;
  - окончил курс подготовки инструкторов MPL(A) или курс CRM;
  - имеет достаточный опыт полетов в составе многочленного экипажа.

### **2.6.2. Требования к кандидату**

Кандидат может быть допущен к подготовке по программе STI, если:

- (a) имеет (или имел) в течение 3-х предшествующих лет свидетельство пилота инструктора;
- (b) прошел в предусмотренном порядке в течение предшествующих 12 месяцев квалификационную проверку *на FNTF* соответствующего класса или типа самолетов.

### **2.6.3. Курс подготовки STI**

Курс инструктора комплексной тренажерной подготовки STI должен обеспечить умение кандидата проводить теоретическую и тренажерную

подготовку на класс и тип самолетов (не требующих отдельного допуска) с одним пилотом в экипаже:

- (a) для получения свидетельства PPL или CPL;
- (b) для допуска к полетам по приборам и в рамках комплексного курса MPL(A), включая:
  - не менее 3-х часов летной подготовки на FNTP II или пилотажном тренажере с исполнением обязанностей STI(A) в сопровождении, назначенного для этой цели АА экзаменатора FIE(A),
  - не менее 3-х часов практических занятий на основных устройствах обучения полету по приборам (BITD) в сопровождении, назначенного для этой цели АА экзаменатора FIE(A), если STI(A) проходит подготовку для работы BITD.

#### **2.6.4. Требования к компетентности STI**

Претендент на получение допуска синтетического инструктора STI должен продемонстрировать назначенному АА экзаменатору умение осуществлять теоретическую и тренажерную подготовку ЛС для получения/подтверждения соответствующего допуска: CPL, IR, PPL, CR, TR или по соответствующей части квалификационной программы подготовки линейных пилотов MPL(A).

#### **2.6.5. Продление и возобновление допуска STI**

(a) Допуск SFI действителен не более 3-х лет и может быть продлен при условии, что его владелец в течение последовательных 12 месяцев:

- провел на пилотажном тренажере или FNTP II, или BITD, не менее 3 часов летной подготовки по курсу CPL, IR, PPL, TR, CR и

- прошел квалификационную проверку по соответствующему типу или классу самолетов на пилотажном тренажере или FNTP II, на которых обычно проводится подготовка; или
- в случае STI(A) намерения вести занятия только на основных устройствах обучения полету по приборам (BITD) - прошел аттестацию только по тем упражнениям, которые соответствуют его предстоящей деятельности.

(b) Если срок действия допуска истек, для его восстановления STI должен:

- пройти курс повышения квалификации продолжительностью не менее 3-х часов на пилотажном тренажере или FNTP II; или
- пройти курс повышения квалификации продолжительностью не менее 3-х часов на BITD в случае если STI(A) намерен вести занятия только на основных устройствах обучения полету по приборам (BITD);
- провести на FNTP II или пилотажном тренажере не менее 3-х часов летной подготовки по курсу CPL, IR, PPL, TR, CR в сопровождении назначенного AA экзаменатора \FIE(A), FI(A), CRI(A), IRI(A), TRI(A) или SFI(A)\.
- пройти квалификационную проверку по соответствующему типу или классу самолетов на пилотажном тренажере или FNTP II; или
- в случае инструктора STI(A), ведущего занятия только на основных устройствах обучения полету по приборам (BITD), пройти аттестацию только по тем упражнениям, которые относятся непосредственно к его деятельности.

## **2.7. MPLI - допуск инструктора к подготовке претендентов для получения свидетельства пилота многодвигательных многопилотных транспортных самолетов (MPL)**

### **2.7.1. Права, условия, ограничения**

Допуск MPLI дает летному инструктору право проводить теоретическую и летную подготовку курсантов по квалификационной программе подготовки линейных пилотов самолетов с многочленным экипажем.

В зависимости от квалификации права MPLI могут быть ограничены разрешением обучать курсантов на одном или нескольких (начальном, базовом, промежуточном или продвинутом) этапах программы MPL.

### **2.7.2. Требования к кандидату**

10.1.1. Инструктор по подготовке пилотов по комплексной программе MPL дополнительно к требованиям, предъявляемым к инструктору летной подготовки FI, CRI, TRI, CRM, SFI, STI должен:

- (a) успешно окончить курс подготовки инструкторов MPL(A);
- (b) иметь соответствующие допуски и опыт летной работы в составе многочленного экипажа для ведения занятий на этапах комплексного курса MPL - основных навыков пилотирования (начальном), базовом, среднем и продвинутом;
- (c) окончить курс подготовки по CRM.

### **2.7.3. Курс подготовки MPLI(A)**

2.7.3.1. Цель курса подготовки MPLI(A) – подготовить инструкторов квалификации FI, TRI, CRM, SFI, STI для проведения подготовки по программе MPL(A).

Назначение данной программы подготовки – обеспечить подготовку претендента до уровня компетентности, необходимом для получения свидетельства (MPL(A)) и выполнения полетов в качестве второго пилота на

многодвигательных многопилотных транспортных самолетах с газотурбинными двигателями, сертифицированными для полетов по ПВП и ППП.

2.7.3.3. Проведение курса подготовки MPLI(A) осуществляется авиационными учебными заведениями по летной подготовке или/и учебными организациями, имеющими разрешение АА государства (полномочного госоргана) на ведение такого курса и опыт проведения первоначальной подготовки пилотов.

2.7.3.4. Программа курса подготовки MPLI(A) должна содержать теоретическую, практическую часть и иметь продолжительность не менее 14 учебных часов. Практическая часть должна включать в себя развитие особых инструкторских навыков, особенно в области обучения и оценки умения устранения угрозы опасностей и ошибок (TEM) и CRM в условиях работы экипажей.

2.7.3.5. Условия получения права на обучение должны предусматривать наличие материалов, руководств, оборудования, необходимых для проведения курса. Регламентирующие требования охватывают также вопросы использования и подготовки разработчиков и инспекторов учебного курса.

#### **2.7.4. Требования к компетентности MPLI(A)**

2.7.4.1. По завершении курса подготовки инструктор MPLI должен уметь:

- (a) демонстрировать знания и профессиональный подход к процессу обучения, готовить учебные средства;
- (b) создавать способствующую обучению обстановку;
- (c) вводить элементы управления угрозами и ошибками в курс CRM;
- (d) распределять учебное время для решения задач обучения;
- (e) облегчать процесс обучения учащимся;
- (f) оценивать результаты занятий и успеваемость учащихся;

- (g) составлять отчетность по результатам.

**2.7.4.2. Обучение курсантов в рамках модуля комплексной системы подготовки MPL должно включать:**

- (a) представление вводной части учебного модуля, содержания первой очередной промежуточной цели;
- (b) проведение группового обучения, письменных упражнений, группового обсуждения, ролевых игр;
- (c) проведение занятий с использованием электронного учебно-тренировочного устройства/CBT/FSTD;
- (d) проведение ключевых текущих тестов, проведение зачетных тестов;
- (e) проведение обучения в рамках модуля индивидуальной подготовки;
- (f) предоставление учебного материала каждому курсанту;
- (g) встречи с курсантами для консультаций и контроль за их успеваемостью курсантов
- (h) проведение летной подготовки, основанной на сценарии;
- (i) проведение инструктажа, разбора полета;
- (j) проведение контрольного теста по завершении модуля.

**2.7.4.3. Оценка инструктором MPLI результатов, продемонстрированных курсантом включает:**

- (a) определение результатов тестов,
- (b) определение индивидуальных и общеаудиторных проблем,
- (c) принятие корректирующих мер для их решения.

**2.7.4.4. Подготовка инструктором MPLI отчета о проведении курса включает:**

- (a) подготовку вводной части и информации административного характера;
- (b) обобщение результатов тестов, проводимых по завершении модуля;
- (c) обобщение замечаний для разработчиков курса;
- (d) обобщение мнений курсантов на основе вопросников.

2.7.4.5. Структура этапов квалификационной системы подготовки в рамках MPL, проводимой инструктором MPLI, и ее принципы подробно представлены в Doc.9868 ИКАО, PANS-TRG «Правила аэронавигационного обслуживания. Подготовка персонала», 2006 г.

**2.7.5. Этапы подготовки инструктором MPLI(A) курсанта в рамках учебной программы MPL**

2.7.5.1. Подготовка инструктором MPLI пилота в рамках учебной программы MPL в соответствии с рекомендациями PANS-TRG ИКАО 2006 года включает, как минимум, 240 часов.

2.7.5.2. *На этапе «основных навыков пилотирования»* обучаемый начинает приобретать базовые навыки пилотирования по ПВП, сфере межличностных взаимоотношений, решении процедурных вопросов и вопросов эксплуатации однопилотного ВС, лежащих в основе квалификационных требований MPL.

2.7.5.3. *На «базовом (основном)» этапе квалификации* подготовка на самолете включает обучение приемам восстановления устойчивости и управляемости, полетам по приборам в составе многопилотного ВС в аэродромных и маршрутных условиях.

2.7.5.4. *На среднем (промежуточном) этапе* летная подготовка проводится в составе многочленного (многопилотного) экипажа в условиях ППП, но не обязательно на каком-либо конкретном типе ВС. Включительно с этого этапа подготовки будет преобладать использование тренажерных устройств имитации полета (FSTD).

2.7.5.5. *Продвинутый этап подготовки* включает выполнение не менее 12 количества взлетов и посадок под руководством уполномоченного инструктора на самолете с несколькими газотурбинными двигателями в составе многочленного экипажа.

Возможно сокращение числа взлетов и посадок до шести *при условии*, что утвержденная учебная организация продемонстрировала полномочному органу по выдаче свидетельств:

- (a) отсутствие негативного влияния такого сокращения на овладение обучаемым требуемыми навыками, и
- (b) наличие механизма, обеспечивающего возможность принятия корректирующих действий, если результаты оценки, проведенной в процессе обучения либо по окончании курса подготовки, указывают на необходимость таких мер.

Предметами подготовки продвинутого этапа являются CRM, LOFT, всепогодные полеты, отработка посадки, особые и обычные процедуры.

На продвинутом этапе квалификации обучаемый должен постоянно демонстрировать знания навыки, умения и установки, необходимые для безопасной эксплуатации применимого для данного случая типа ВС, согласно конечным целям учебной подготовки и критериям эффективности выполнения операций.

2.7.5.6. Каждый из 4-х этапов учебной программы подготовки (основные навыки пилотирования, базовый, средний и продвинутый) включает в качестве составной части учебные блоки (модули), содержащие в свою очередь учебные ситуации, используемые в подготовке.

На всех этапах обучения следует уделять сбалансированное внимание задачам и функциям как пилота, управляющего ВС, так и пилота, не управляющего ВС

**2.7.6. Уровни квалификации MPLI в зависимости от этапа комплексной учебной программы MPL.**

Данная таблица дает краткую характеристику уровня квалификации инструктора на каждом этапе комплексной программы подготовки MPL(A):

Этап подготовки	Уровень квалификации инструктора
Этап 1 – «Основные навыки пилотирования»	-FI(A) + 500ч, включая 200ч. обучения. Квалификация и привилегии инструктора должны соответствовать подготовке на данном этапе. STI для соответствующих упражнений, проводимых в FNTP или BITD.
Этап 2 – «Базовый»	- FI(A) + IR(A)/ME/CRM + 1500 ч. в условиях работы экипажей + IR(A) учебные привилегии, или - FI(A) + CRM(A), or - FI(A) + TRI(A)
Этап 3 – «Средний (промежуточный)»	- SFI(A) или TRI(A)
Этап 4 – «Продвинутый»	- SFI(A) или TRI(A)
Этапе 4 – «Углубленные навыки», Тест	- ЭТВС(A)
Этап 4 – «Продвинутый. Основная подготовка»	- TRI(A)
Выполнение линейного полета под наблюдением в соответствии с утвержденной процедурой.	-TRI(A)

**2.7.7. План подготовки курсанта для получения свидетельства пилота  
многочленного экипажа по программе MPL**

Этапы (уровни) подготовки		Предметы подготовки	Средства летной подготовки		Средства наземной подготовки
Интегрированные принципы TEM	<u>Продвинутый уровень</u>  Квалификация по типу самолета, в авиакомпании или у работодателя	<ul style="list-style-type: none"><li>• CRM</li><li>• Отработка посадки</li><li>• Всепогодные полеты</li><li>• LOFT</li><li>• Особые процедуры</li><li>• Обычные процедуры</li></ul>	Самолет: Несколько газотурбинных двигателей, сертифицированный с многочленным экипажем  ----- FSTD: тип IV	12 взлетов и посадок в качестве ПУ  ----- ПУ/ЛНУ	<ul style="list-style-type: none"><li>• Система СВТ</li><li>• Электронные средства обучения</li><li>• Тренажер для отработки части процедур</li><li>• Аудиторные занятия</li></ul>
	<u>Промежуточный уровень</u> Применение в условиях полетов с многочленным экипажем на самолете, оборудованном несколькими мощными газотурбинными двигателями	<ul style="list-style-type: none"><li>• CRM</li><li>• LOFT</li><li>• Особые процедуры</li><li>• Обычные процедуры</li><li>• Многочленный экипаж</li><li>• Полеты по ППП</li></ul>	FSTD: тип III	ПУ/ЛНУ	
	<u>Базовый уровень</u>  Начало выполнения полетов в составе многочленного экипажа и полетов по приборам	<ul style="list-style-type: none"><li>• CRM</li><li>• Дополнение ПУ/ЛНУ</li><li>• Полеты по маршрутам по ППП</li><li>• Восстановление управляемости ВС</li><li>• Полеты в ночное время</li><li>• Полеты по ППП</li></ul>	Самолет: с одним или несколькими двигателями  ----- FSTD: тип II	ПУ/ЛНУ	
	<u>Основные навыки пилотирования</u>  Базовая подготовка на самолете, управляемом одним пилотом	<ul style="list-style-type: none"><li>• CRM</li><li>• Полеты по маршруту по ПВП</li><li>• Самостоятельн. полет</li><li>• Полеты по основным приборам</li><li>• Принципы полета</li><li>• Процедуры в кабине</li></ul>	Воздушное судно: с одним или несколькими двигателями  ----- FSTD: тип I	ПУ	

зарезервирован

### **Глава 3. Требования к квалификации инструкторов летной подготовки в зависимости от специализации по виду авиационных работ:**

Зарезервировано

## **Глава 4. Требования к квалификации инструкторов летной подготовки в зависимости от категории обучаемого персонала**

**Зарезервировано**

## **ПРИЛОЖЕНИЯ**

Зарезервировано

## БИБЛИОГРАФИЯ

При разработке данных правил учтены нормативные положения  
следующих документов:

- «Правила аэронавигационного обслуживания. Подготовка персонала» (PANS-TRG, Doc. 9868 ИКАО, 2006 г.);
- «Руководство по обучению в области человеческого фактора» (Doc. 9683 ИКАО);
- «Подготовка руководства по производству полетов» (Doc. 9376 ИКАО),
- «Руководство по созданию и работе и авиационных учебных центров» (Doc 9401-AN/921 ИКАО);
- «Руководство по управлению безопасностью полетов» (Doc. 9859 An/460 ИКАО);
- «Руководство по предотвращению АП» (DOC 9422-AN/923 ИКАО);
- Правила лицензирования европейских экипажей (JAR-FCL1, JAR-FCL2, JAR-FCL3);
- «Федеральные правила регулирования деятельности авиации и космонавтики США» (FAR-61.0 - 9/ 5/ 91; Part 61 - Certification: Pilot,s and Fligt Instructions);
- «Правила сертификации авиационных учебных заведений гражданской авиации по подготовке летного состава в Украине» (приказ МТ Украины № 215 от 29.03.2002);
- «Авиационные правила организации и выполнения полетов в гражданской авиации Республики Беларусь » (пост. МТ и К РБ № 37 от 19.09. 2006г.);
- Авиационные правила RAC-APL «Освидетельствование авиационного персонала гражданской авиации (пилоты, штурманы, бортинженеры, бортпроводники, бортоператоры, диспетчеры УВД)», 2004 г., Республика Молдова.
- «Методические указания по профессиональному отбору (по психофизиологическим и психологическим показателям) пилотов-инструкторов производственных подразделений гражданской авиации»
- «Программа первоначальной подготовки инструкторского состава в ОАО «Аэрофлот» - теоретический курс».
- «Временное Положение о статусе инструкторского состава ОАО «АЭРОФЛОТ»
- «Учебный план и программы курсов повышения квалификации командно-летного и инспекторского состава авиакомпаний и авиапредприятий» Республики Беларусь (утв. 28.01.99 г.)