



БУЙРУК  
ПРИКАЗ

2026-жыл 26-март № 05-134

Бишкек ш.  
г.Бишкек

**«Инструкторлорду даярдоо боюнча типтик программасы - II  
бөлүк «Учактар» бекитүү жана күчүнө киргизүү жөнүндө**

Учуучу экипаждын мүчөлөрүнүн кесиптик даярдыгына, квалификациясын сактоого жана ыйгарым укуктарын ырастоого бирдиктүү талаптарды белгилөө, ошондой эле КРАЭ-1 авиациялык эрежелеринин талаптарына шайкеш келтирүү максатында, **буйрук кылам:**

1. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин 2026-жылдын 19-мартындагы № 05-116 буйругу менен бекитилген «Инструкторлорду даярдоо боюнча типтик программасы — II бөлүк «Учактар» ушул буйруктун тиркемесине ылайык өзгөртүүлөр киргизилсин.

2. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин авиациялык персоналды тастыктамалоо бөлүмү бул буйрукту Мамлекеттик агенттигинин расмий сайтына жайгаштырууну камсыздасын.

3. Бул буйруктун аткарылышын көзөмөлдөө укуктук камсыздоо бөлүмүнө жүктөлсүн.

---

**Об утверждении и введении в действие «Типовой программы по  
подготовке инструкторов - часть II «Самолёты»**

В целях установления единых требований к профессиональной подготовке, поддержанию квалификации и подтверждению полномочий членов лётных экипажей, а также обеспечения соответствия требованиям авиационных правил АПКР-1, **приказываю:**

1. Внести изменения в «Типовую программу по подготовке инструкторов — часть II «Самолёты», утвержденную приказом Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров от 19 марта 2026 года № 05-116, согласно приложению к настоящему

приказу.

2. Управлению сертификации авиационного персонала, обеспечить размещение настоящего приказа на сайте Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на отдел правового обеспечения.

**Директор**



**Д.К. Бостонов**

 <p>ГАГА Государственное агентство гражданской авиации Kyrgyzstan Civil Aviation Authority</p>	<p><b>Типовая программа по подготовке инструкторов -часть II «Самолёты»</b></p> <p><b>Standard Training Programme for Instructors – Part II «Aeroplanes»</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG- 02
		Раздел Section	0
		Редакция Edition	02

**«APPROVED»**  
By order of the State Civil Aviation Agency under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic from « 26 » *марта* 2026 year.



**«УТВЕРЖДЕНО»**  
Приказом Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики от « 26 » *марта* 2026 года.



**Типовая программа по подготовке инструкторов -часть II «Самолёты»**

**Standard Training Programme for Instructors – Part II «Aeroplanes»**

Бишкек

	<p><b>Типовая программа по подготовке инструкторов -часть II «Самолёты»</b></p> <p><b>Standard Training Programme for Instructors – Part II «Aeroplanes»</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG- 02
		Раздел Section	0
		Редакция Edition	02

Страница зарезервирована  
Page reserved

	<b>Типовая программа по подготовке инструкторов -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Training Programme for Instructors – Part II «Aeroplanes»</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG- 02
		Раздел Section	0
		Редакция Edition	02

## Глава 0. Общие положения Chapter 0. General provisions

Настоящая Часть II разработана в соответствии с требованиями Авиационных правил Кыргызской Республики и рекомендуемой практикой ИКАО.

В «Программу» включены минимально необходимые требования по подготовке лётного экипажа. Процедуры и требования настоящих программ распространяются на эксплуатантов коммерческой гражданской авиации и на субъекты авиации общего назначения, осуществляющих эксплуатацию ВС в сферах деятельности, государственный контроль за которыми возложен на ОГА.

Примечание: В дальнейшем под словом инструктор подразумевается пилот-инструктор и все лица командно-лётного, инструкторского и инспекторского состава Орган Гражданской Авиации (далее ОГА).

Лица командно-лётного и инструкторского состава авиакомпании обязаны постоянно уделять внимание подготовке, повышению квалификации и проверке лётного состава с целью предупреждения выпуска в полет неподготовленных и не обеспечивающих безопасность полётов экипажей.

Командно-лётный и инструкторский состав авиакомпании несут персональную ответственность за полноту и качество проведения наземной, тренажёрной и лётной подготовки, за соблюдение последовательности и систематическое прохождение задач и упражнений, за правильность и объективность заключения о готовности к самостоятельной работе каждого специалиста.

Лица командно-лётного и инструкторского состава авиакомпании обязаны знать научные основы теории обучения и воспитания, владеть лётно-методическими навыками, применять индивидуальный подход к подготовке каждого специалиста. Опираясь на закономерности процесса

Part II has been developed in accordance with the requirements of the Aviation Rules of the Kyrgyz Republic and the recommended practices of ICAO.

The Program includes the minimum necessary requirements for the training of flight crew members. The procedures and requirements of these Programs apply to commercial civil aviation operators and to general aviation entities operating aircraft in areas subject to state oversight by the CAA.

*Note:* Hereinafter, the term “instructor” shall mean a pilot-instructor and all personnel of the command, instructor, and inspector staff of the Civil Aviation Authority (hereinafter – CAA).

The airline’s command and instructor staff are obliged to continuously ensure the training, qualification upgrading, and checking of flight crew, with the purpose of preventing the release of unprepared crews that do not ensure flight safety.

The command and instructor staff of the airline bear personal responsibility for the completeness and quality of ground, simulator, and flight training, for adherence to sequence and systematic completion of tasks and exercises, and for the accuracy and objectivity of conclusions on each specialist’s readiness for independent operations.

The airline’s command and instructor staff are required to know the scientific basis of training and education theory, to possess methodological and flight training skills, and to apply an individual approach to the preparation of each specialist. Based on the regularities of knowledge acquisition, skills

	<b>Типовая программа по подготовке инструкторов -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Training Programme for Instructors – Part II «Aeroplanes»</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG- 02
		Раздел Section	0
		Редакция Edition	02

усвоения знаний, приобретение навыков и умения, настойчиво внедрять новые, более совершенные технические средства и методы обучения, широко использовать результаты расшифровки, контрольно-записывающей аппаратуры для оценки летной деятельности экипажей.

1. Программы подготовки состоят из задач и упражнений, объединённых в программы и разделы, определяющие этапы подготовки. По окончании каждой задачи подготовки оформляется соответствующее заключение установленной формы о возможности допуска кандидата (обучаемого) к следующему разделу подготовки или назначении дополнительного объема подготовки, или прекращение подготовки.

2. Основным видом теоретической подготовки является самостоятельная подготовка. Пилот-инструктор, консультируют (при необходимости) и контролируют уровень знаний специалиста. Практические занятия (упражнения) при прохождении программ подготовки выполняются специалистами до отработки всех элементов. Особое внимание уделяется умению действовать при усложнении условий полёта и в аварийных ситуациях.

В случае отсутствия тренажёров для данного типа воздушного судна проводится тренаж в кабине в соответствии с утверждённой Программой с обязательным проведением аэродромной тренировки.

3. Объем задач и упражнений тренажерной и летной тренировки в настоящих программах подготовки указывается минимальным, а в необходимых случаях – минимальным и максимальным полётным временем. На основании данных программ каждый эксплуатант разрабатывает свои подробные программы подготовки, (но не менее установленных в данных «Типовых программах профессиональной подготовки авиационного персонала, участвующего в обеспечении безопасности полётов КР»), с предоставлением в ОГА для утверждения.

development, and competencies, they must consistently implement new and more advanced technical tools and training methods, and extensively use flight data recorder outputs and control-recording equipment results to evaluate crew performance.

1. Training programs consist of tasks and exercises grouped into programs and sections that define training stages. Upon completion of each training task, an established form conclusion is issued regarding the candidate's (trainee's) admission to the next training section, assignment of additional training, or termination of training.

2. The primary form of theoretical training is self-study. A pilot-instructor shall consult (when necessary) and monitor the specialist's level of knowledge. Practical classes (exercises) under the training programs shall be performed by specialists until all elements are mastered. Special attention shall be paid to the ability to act under complex flight conditions and in emergency situations.

If simulators for the aircraft type are unavailable, cockpit training shall be carried out in accordance with the approved Program, with mandatory aerodrome training.

3. The number of tasks and exercises for simulator and flight training in these Programs is specified as minimum, and in necessary cases as minimum and maximum flight time. Based on these Programs, each operator develops its own detailed training programs (not less than those established in these “Standard Training Programs for Aviation Personnel Involved in Ensuring Flight Safety of the Kyrgyz Republic”), to be submitted to the CAA for approval. When presenting supporting documentation to the CAA for qualification endorsements or other ratings,

	<b>Типовая программа по подготовке инструкторов -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Training Programme for Instructors – Part II «Aeroplanes»</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG- 02
		Раздел Section	0
		Редакция Edition	02

При представлении в ОГА, доказательной документации на получение квалификационных или иных отметок, в задании на тренировку (цель/вид подготовки), ссылка должна идти на РПП эксплуатанта Часть «Д».

Требуемый объем подготовки, окончательно определяется инструктором.

Примечание: В случае если после выполнения максимального объема подготовки специалист не достигнет установленного уровня (в соответствии с письменным представлением пилота – инструктора) – проводится дополнительная подготовка в объеме до 50% решением директора летной службы авиакомпании. Если после дополнительной подготовки специалист не покажет уровень знаний и навыков, соответствующий установленным требованиям, то его ввод в строй прекращается, и решение о дальнейшем использовании специалиста принимает Генеральный директор авиакомпании. Авиакомпания должна принимать все меры, чтобы не допустить вылет неподготовленного специалиста.

4. При оценке качества выполнения полетов необходимо руководствоваться установленными нормативами оценок (согласно разделу, нормативы оценок).

Авиакомпания устанавливает необходимое количество инструкторов, но не менее одного пилота – инструктора на десять пилотов.

5. Летная подготовка к самостоятельной работе производится, как правило одним инструктором. Приказ о назначении инструктора или его замене с указанием причины издается по авиакомпании. Пилоты - экзаменаторы или пилоты-инспектора ОГА контролируют ввод в строй путем выполнения полетов в качестве инструктора по программе ввода в строй.

6. При выполнении полётов (кроме облётов ВС) запрещено моделирование аварийных ситуаций, в том числе таких отказов, как

the training assignment (objective/type of training) shall refer to the operator’s OM Part “D.”

The required training volume is ultimately determined by the instructor.

*Note:* If, after completion of the maximum training volume, the specialist has not achieved the established level (in accordance with the written report of the pilot-instructor) additional training of up to 50% may be authorized by decision of the airline’s flight operations director. If, after additional training, the specialist still fails to demonstrate the required knowledge and skills, his/her induction is terminated, and the decision on further employment shall be made by the airline’s General Director.

The airline shall take all measures to prevent an unprepared specialist from being released to flight duty.

4. When assessing flight performance quality, the established grading standards (according to the corresponding section on performance standards) shall be used.

The airline shall establish the required number of instructors, but not fewer than one pilot-instructor per ten pilots.

5. Flight training for independent operations is generally conducted by one instructor. The order for appointing or replacing an instructor with a stated reason shall be issued by the airline.

Pilot-examiners or CAA pilot-inspectors shall monitor the induction process by performing flights under the command training program.

6. During flights (except for test flights), it is prohibited to simulate emergency situations, including failures such as engine failure,

	<b>Типовая программа по подготовке инструкторов -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Training Programme for Instructors – Part II «Aeroplanes»</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG- 02
		Раздел Section	0
		Редакция Edition	02

отказ двигателя, пожар двигателя или ВС, отказ пилотажно-навигационного оборудования, эвакуация, приводнение, отказы систем самолёта. Отключение автопилота и автомата тяги разрешено только в случаях, когда это предусмотрено требованиями РПП авиакомпании. Так же запрещено имитировать, создавать условия и преднамеренно входить в условия, при которых возможно срабатывание предупреждающей сигнализации о сдвиге ветра (windshear), других опасных явлений, опасном сближении с землёй (GPWS) и воздушными судами (TCAS). Экипажам ВС, пилотам-инспекторам ОГА, КЛС, инструкторскому составу авиакомпаний - разрешаются полёты на воздушных судах двух типов, с соблюдением требований по подготовке по каждому типу отдельно. Штурману - разрешаются полёты на воздушных судах трёх типов, с соблюдением требований по подготовке по каждому типу отдельно.

Бортинженеру (бортмеханику) - разрешаются полёты на воздушных судах двух типов, с соблюдением требований по подготовке по каждому типу отдельно, полёты на вертолёте и самолёте одновременно не допускаются. Бортрадисту - разрешаются полёты на воздушных судах трёх типов, с соблюдением требований по подготовке по каждому типу отдельно.

Бортоператору - разрешаются полёты на воздушных судах трёх типов, с соблюдением требований по подготовке по каждому типу отдельно.

Примечание: для выдачи свидетельства, квалификационной отметки заявитель должен подать заявление не позднее чем через 6 месяцев после успешного прохождения проверки квалификации или оценки компетентности.

engine or aircraft fire, failure of flight navigation equipment, evacuation, ditching, or aircraft systems failures. Disengagement of the autopilot and autothrottle is allowed only when required by the operator's OM. It is also prohibited to simulate, create, or deliberately enter conditions that could trigger warnings such as windshear alerts, other hazardous phenomena, ground proximity warnings (GPWS), or traffic collision avoidance system (TCAS) alerts. Flight operations are permitted for: Aircraft crews, CAA inspectors, command staff, and airline instructors – on two aircraft types, subject to compliance with training requirements for each type separately;

Navigators – on three aircraft types, subject to compliance with training requirements for each type separately;

Flight engineers/mechanics – on two aircraft types, subject to compliance with training requirements for each type separately; simultaneous operations on both airplanes and helicopters are not permitted; Radio operators – on three aircraft types, subject to compliance with training requirements for each type separately;

Flight operators – on three aircraft types, subject to compliance with training requirements for each type separately.

*Note:* For the issuance of a license or qualification endorsement, the applicant must submit an application no later than 6 months after successful completion of a qualification check or competency assessment.

	<p align="center"><b>Типовая программа по подготовке инструкторов -часть II «Самолёты»</b></p> <p align="center"><b>Standard Training Programme for Instructors – Part II «Aeroplanes»</b></p>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG- 02
		Раздел Section	0
		Редакция Edition	02

*\*Примечание: Английский перевод данного документа носит информационный характер и не является официальным переводом.*

*\*Note: The English version of this document is for informational purposes only and is not an official translation.*

	<b>Типовая программа по подготовке инструкторов -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Training Programme for Instructors – Part II «Aeroplanes»</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG- 02
		Раздел Section	0
		Редакция Edition	02

### 0.1. Ведомость по документу

### 0.1. Document Control Sheet

Название документа Document Title	Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»  Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”	
Разработано Developed by	Управление сертификации авиационного персонала Aviation Personnel Certification Department	
Разработчик Developer	М.Т. Хурбаев (Главный инспектор УСАП ) M.T. Khurbaev ( Chief Inspector PEL)	
Введено в действие Enforced by	<input checked="" type="checkbox"/> впервые <input checked="" type="checkbox"/> Initial Issue	<input type="checkbox"/> ревизия <input type="checkbox"/> Ревизия
Распорядительный документ Directive Document	Приказ Государственного Агентства Гражданской Авиации при Кабинете Министров КР Об утверждении «Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты», _____ утвержденной Постановлением Кабинетом Министров Кыргызской Республики от _____ Order of the State Civil Aviation Agency under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic On the Approval of the “Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”, _____ approved by the Resolution of the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic dated _____	
Дата введения в действие Date of Entry into Force		
Место хранения контрольного экземпляра Location of the Master Copy	Управление летной эксплуатации Общий отдел Flight Operations Department Chancelery department	
Периодичность пересмотра Periodicity of revision	Один раз в год Once a year	
Ведомость по копии документа Document Copy Register		
Статус экземпляра Copy Status	Контрольный Control <input type="checkbox"/>	Рабочий Worker <input type="checkbox"/>
Порядковый номер		

	<b>Типовая программа по подготовке инструкторов -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Training Programme for Instructors – Part II «Aeroplanes»</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG- 02
		Раздел Section	0
		Редакция Edition	02

Serial Number	
Держатель экземпляра Copy Holder	
Ответственный за ведение экземпляра Person Responsible for Maintaining the Copy	Алимов Нурбек Кабылжанович начальник УЛЭ Alimov Nurbek Head of the Flight Operations Department

	<b>Типовая программа по подготовке инструкторов -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Training Programme for Instructors – Part II «Aeroplanes»</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG- 02
		Раздел Section	0
		Редакция Edition	02

## 0.2. Содержание

### 0.2. Table of Contents

Глава 0. Общие положения.....	3
Chapter 0. General provisions.....	3
0.1. Ведомость по документу.....	8
0.1. Document Control Sheet.....	8
0.2. Содержание .....	10
0.2. Table of Contents.....	10
0.3. Перечень владельцев документа .....	12
0.3. List of Document Holders .....	12
0.4. Ответственное подразделение за внесение изменений и дополнений.....	13
0.4. Responsible Unit for Amendments and Additions .....	13
0.5. Актуальность страниц.....	13
0.5. Currency of Pages.....	13
0.6. Изменения и дополнения .....	13
0.6. Amendments and Additions .....	13
0.7. Область действия .....	14
0.7. Scope .....	14
0.8. Связанные документы.....	15
0.8. Related Documents .....	15
0.9. Нормативные ссылки .....	15
0.9. Normative References .....	15
0.10. Термины и определения .....	17
0.10. Terms and Definitions .....	17
0.11. Сокращение .....	20
0.11. Abbreviations .....	20
0.12. Перечень действующих страниц и регистрация ревизий .....	26
0.12. List of Current Pages and Revision Record.....	26
0.13. Лист регистрации проверок, изменений и дополнений.....	30
0.13. Record sheet of inspections, amendments, and additions.....	30
Программа 1. Раздел 1:.....	31
Программа подготовки инструкторов членов лётных экипажей .....	31
Program 1. Section 1: Training Programme for Flight Crew Instructors.....	31
Глава 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ .....	31
Chapter 1. GENERAL PROVISIONS .....	31
1.1 Введение.....	31
1.1 Introduction.....	31
Программа 1. Раздел 1. ....	33
Подготовка инструктора.....	33
Program 1. Section 1. ....	33
Instructor Training. ....	33
Типовые программы подготовки по основным видам подготовки инструкторов.....	33
Standard Training Programs for the Main Types of Instructor Training. ....	33
Подготовка штурмана- инструктора.....	48
Training of Navigator – Instructor. ....	48
Подготовка бортинженера (бортмеханика) – инструктора.....	51

	<b>Типовая программа по подготовке инструкторов -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Training Programme for Instructors – Part II «Aeroplanes»</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG- 02
		Раздел Section	0
		Редакция Edition	02

<b>Preparation of Flight Engineer (Flight Mechanic) – Instructor. ....</b>	<b>51</b>
<b>Подготовка бортрадиста – инструктора. ....</b>	<b>54</b>
<b>Preparation of Flight Radio Operator – Instructor. ....</b>	<b>54</b>
<b>Подготовка бортоператора – инструктора. ....</b>	<b>57</b>
<b>Training of Flight Operator – Instructor .....</b>	<b>57</b>
<b>Нормативы качества выполнения полётов .....</b>	<b>60</b>
<b>Grading explanation.....</b>	<b>60</b>

	<b>Типовая программа по подготовке инструкторов -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Training Programme for Instructors – Part II «Aeroplanes»</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	0
		Редакция Edition	02

### 0.3. Перечень владельцев документа

### 0.3. List of Document Holders

Регистрационный номер экземпляра Copy Registration Number	Статус Status	Формат Format	Владелец экземпляра Copy Owner	Дата получения Date of Receipt	Подпись Signature
1	Контрольный Master Copy	Бумажный / Электронный Paper / Electronic	Управление сертификации авиационного персонала Aviation Personnel Certification Department		
2	Контрольный Master Copy	Бумажный / Электронный	Канцелярия Chancellery		
3	Копия Copy	Электронный / Electronic	Управление летной эксплуатации Flight Operations Department		
5	Копия Copy	Электронный / Electronic	Отдел мониторинга соответствия и безопасности/ Compliance and Safety Department		

**ВАЖНО!** Обязательным источником актуальных нормативных документов является электронная библиотека Государственного агентства. Каждый отдел несёт ответственность за сопоставление используемых печатных экземпляров (hard copy) с актуальными версиями, опубликованными в электронной библиотеке. При выявлении несоответствий печатные копии подлежат немедленной актуализации.

**IMPORTANT!** The mandatory source of up-to-date regulatory documents is the SCAA electronic library. Each department is responsible for verifying that the hard copy versions in use correspond to the current versions published in the electronic library. In case of discrepancies, printed copies shall be immediately updated.

	<b>Типовая программа по подготовке инструкторов -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Training Programme for Instructors – Part II «Aeroplanes»</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG- 02
		Раздел Section	0
		Редакция Edition	02

#### 0.4. Ответственное подразделение за внесение изменений и дополнений

#### 0.4. Responsible Unit for Amendments and Additions

Начальник управления сертификации авиационного персонала, Капаров М.Д. является ответственным за внесение изменений и дополнений в настоящие типовые программы.

##### Контактная информация

Телефон: 0 (312) 25 17 48

Электронная почта : [personnel-licensing@caa.kg](mailto:personnel-licensing@caa.kg)

Head of the Aviation Personnel Certification Department, M.D. Kaparov, is responsible for making amendments and additions to these standard training programs.

##### Contact Information

Telephone: 0 (312) 25 17 48

E-mail: [personnel-licensing@caa.kg](mailto:personnel-licensing@caa.kg)

#### 0.5. Актуальность страниц

#### 0.5. Currency of Pages

Все действующие страницы документа должны быть указаны в Перечне действующих страниц с указанием номера страницы, номера ревизии и даты вступления в силу. В случае, если номер страницы, номер ревизии или дата вступления в силу не соответствуют данным, указанным в Перечне действующих страниц и регистрации изменений, такие страницы считаются недействительными, не подлежат использованию и должны быть незамедлительно изъяты из документа.

All effective pages of the document shall be listed in the List of Effective Pages with an indication of the page number, revision number, and effective date. If the page number, revision number, or effective date do not correspond to the data specified in the List of Effective Pages and the record of amendments, such pages are considered invalid, shall not be used, and must be immediately removed from the document.

#### 0.6. Изменения и дополнения

#### 0.6. Amendments and Additions

Изменения и дополнения в настоящее Положение вносятся в случае:

Внесения изменений в нормативные документы Агентства;

Совершенствования производственных процессов;

Результатов проведенных инспекций и аудитов;

Расследования авиационных происшествий и инцидентов;

Amendments and additions to these Regulations shall be made in the following cases:

Amendments to the Agency's regulatory documents;

Improvement of production processes;

Results of conducted inspections and audits;

Investigation of aviation accidents and incidents;

	<b>Типовая программа по подготовке инструкторов -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Training Programme for Instructors – Part II «Aeroplanes»</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	0
		Редакция Edition	02

Научных исследований и рекомендованной практики в области безопасности полетов, авиационной безопасности и качества.

Правом внесения поправок, изменений и дополнений в Типовые программы профессиональной подготовки авиационного персонала, участвующего в обеспечении безопасности полетов КР обладает управления сертификации авиационного персонала, Капаров М.Д. Для этого необходимо предварительное письменное представление замечаний, предложений и пожеланий от заинтересованных сторон. Все поступившие поправки будут тщательно проанализированы, и при необходимости зарегистрированы с внесением записи в «Лист регистрации поправок, изменений и дополнений документа».

Более подробная информация о процедуре внесения изменений содержится в SCAA-QMS-STD-02.

Scientific research and recommended practices in the field of flight safety, aviation security, and quality.

The right to introduce amendments, changes, and additions to the Standard Training Programs for Aviation Personnel involved in ensuring flight safety of the Kyrgyz Republic is vested in the Head of the Aviation Personnel Certification Department, M.D. Kaparov. For this purpose, prior written submission of comments, proposals, and suggestions from interested parties is required. All received amendments will be thoroughly analyzed and, if necessary, registered with an entry in the “Record of Amendments, Changes and Additions to the Document.”

More detailed information on the procedure for introducing amendments is contained in SCAA-QMS-STD-02.

### 0.7. Область действия 0.7. Scope

Настоящая программа подготовки лётного состава распространяются на авиационный персонал Кыргызской Республики, выполняющий полёты на самолётах, а также на специалистов, участвующих в обеспечении безопасности полётов.

Программы устанавливают порядок и требования к профессиональной подготовке, тренировке, поддержанию квалификации и подтверждению полномочий лётного состава, включая пилотов, вторых пилотов, командиров воздушных судов, инструкторов, штурманов, бортинженеров, бортмехаников, бортрадистов и других членов экипажа.

Действие программ распространяется на авиационные учебные центры и организации гражданской авиации Кыргызской Республики,

These Program for flight crew apply to aviation personnel of the Kyrgyz Republic operating flights on airplanes, as well as to specialists involved in ensuring flight safety.

The Programs establish the procedures and requirements for professional training, retrain, practice, maintenance of qualification, and confirmation of the privileges of flight crew, including pilots, co-pilots, aircraft commanders, instructors, navigators, flight engineers, flight mechanics, radio operators, and other crew members.

The scope of the Programs extends to aviation training centers and civil aviation organizations of the Kyrgyz Republic certified by the authorized body, as well as to training

	<b>Типовая программа по подготовке инструкторов -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Training Programme for Instructors – Part II «Aeroplanes»</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG- 02
		Раздел Section	0
		Редакция Edition	02

сертифицированные органом, а также осуществляемую в зарубежных учебных центрах.

Настоящая программа учитывают требования Авиационных правил Кыргызской Республики, Стандартов и рекомендуемой практики ИКАО (SARPs), а также других международных документов, регулирующих подготовку авиационного персонала.

conducted in recognized foreign training centers.

These Program take into account the requirements of the Aviation Rules of the Kyrgyz Republic, the Standards and Recommended Practices of ICAO (SARPs), as well as other international documents regulating the training of aviation personnel.

#### 0.8. Связанные документы

#### 0.8. Related Documents

Номер	Наименование
SCAA-QMS-STD-02	Стандарт по разработке нормативных документов Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики Standard for the Development of Regulatory Documents of the State Civil Aviation Agency under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic

#### 0.9. Нормативные ссылки

#### 0.9. Normative References

Настоящая Программа разработана с учетом требований и рекомендаций следующих документов, стандартов и рекомендуемых практик:

**Воздушное законодательство Кыргызской Республики:**

Воздушный Кодекс Кыргызской Республики;

Авиационные правила Кыргызской Республики;

Типовая инструкция по делопроизводству в КР (приложение к постановлению КР от 03.03.2020 г. №120);

**Инструктивный материал:**

Воздушный кодекс КР

Авиационные правила Кыргызской Республики (АПКР-1, АПКР-6)

This Programs has been developed taking into account the requirements and recommendations of the following documents, standards, and recommended practices:

**Air Legislation of the Kyrgyz Republic:**

Air Code of the Kyrgyz Republic;

Aviation Rules of the Kyrgyz Republic;

Model Instruction on Record Management in the Kyrgyz Republic (Annex to the Resolution of the Kyrgyz Republic dated 03.03.2020 No. 120);

**Guidance Material:**

Air Code of the Kyrgyz Republic;

Aviation Rules of the Kyrgyz Republic (APKR-1, APKR-6);

	<b>Типовая программа по подготовке инструкторов -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Training Programme for Instructors – Part II «Aeroplanes»</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG- 02
		Раздел Section	0
		Редакция Edition	02

<p>DOC 9638 «Руководство по обучению в области человеческого фактора»;</p> <p>DOC 9995 Инструктивный материал по разработке программ подготовки членов лётного экипажа в Руководстве по подготовке персонала на основе анализа фактических данных;</p> <p>DOC 9868 «Правила аэронавигационного обслуживания. Подготовка персонала»;</p> <p>DOC 10011 Руководство по подготовке для предотвращения сложных пространственных положений самолёта и вывода из них;</p> <p>DOC 9379 Руководство по созданию государственной системы выдачи свидетельств личному составу и управление этой системой;</p> <p>Правила Всемирной метеорологической организации (ВМО).</p> <p><b>Воздушное законодательство Кыргызской Республики:</b></p> <p>Воздушный Кодекс Кыргызской Республики;</p> <p>Авиационные правила Кыргызской Республики;</p> <p>Типовая инструкция по делопроизводству в КР (приложение к постановлению КР от 03.03.2020 г. №120);</p> <p><b>Инструктивный материал:</b></p> <p>Doc 9859 ИКАО, «Руководство по управлению безопасностью полетов (п. 5.3.80)»;</p> <p>Руководство по управлению безопасностью полетов (Doc 9859);</p> <p>ISO 9000:2015 «Система менеджмента качества. Основные положения и словарь»;</p> <p>ISO 10013:2001 «Руководство по документированию системы менеджмента качества».</p>	<p>Doc 9638 “Manual on Human Factors Training”;</p> <p>Doc 9995 Guidance Material on the Development of Flight Crew Training Programmes in the Evidence-based Training Manual;</p> <p>Doc 9868 “Procedures for Air Navigation Services — Training”;</p> <p>Doc 10011 Manual on Aeroplane Upset Prevention and Recovery Training;</p> <p>Doc 9379 Manual on the Establishment of State Personnel Licensing Systems and on the Management of Personnel Licensing;</p> <p>World Meteorological Organization (WMO) Regulations.</p> <p><b>Air Legislation of the Kyrgyz Republic:</b></p> <p>Air Code of the Kyrgyz Republic;</p> <p>Aviation Rules of the Kyrgyz Republic;</p> <p>Model Instruction on Record Management in the Kyrgyz Republic (Annex to the Resolution of the Kyrgyz Republic dated 03.03.2020 No. 120);</p> <p><b>Guidance Material:</b></p> <p>ICAO Doc 9859 “Safety Management Manual (para. 5.3.80)”;</p> <p>Safety Management Manual (Doc 9859);</p> <p>ISO 9000:2015 “Quality Management Systems — Fundamentals and Vocabulary”;</p> <p>ISO 10013:2001 “Guidelines for Quality Management System Documentation.”</p>
--	---

	<b>Типовая программа по подготовке инструкторов -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Training Programme for Instructors – Part II «Aeroplanes»</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG- 02
		Раздел Section	0
		Редакция Edition	02

## 0.10. Термины и определения

### 0.10. Terms and Definitions

**Одобрено** – означает, что Авиационные власти не возражают против применения для указанных целей.

**Утверждено Авиационными властями** – означает подписано Авиационными властями как приемлемое средство для указанных целей.

**Тип ВС** – все ВС единой базовой конструкции за исключением тех модификаций, которые влияют на пилотирование, летные характеристики или состав экипажа.

**Вариант типа ВС** – означает ВС одной и той же базовой конструкции сертифицированного типа, которое содержит модификации, не оказывающие существенного влияния на пилотирование и (или) летные характеристики или состав экипажа, но приводящие к существенным изменениям в оборудовании и (или) процедурах.

**Профессионализм (компетенция)** – означает соединение умений, знаний и отношения к делу для выполнения поставленной задачи.

**Член экипажа** – означает лицо, назначенное на полет с целью выполнения должностных обязанностей на борту ВС во время полета.

**Второй пилот** – означает пилот, выполняющий обязанности по управлению ВС не являющимся командиром ВС.

**Командир ВС** – означает пилот, несущий ответственность за выполнение полета и безопасность ВС во время полета.

**Командир ВС под контролем** – означает второй пилот, выполняющий под контролем командира ВС обязанности и функции командира ВС при условии, что методы применяемого контроля одобрены Авиационными властями.

**Approved** – means that the Aviation Authorities do not object to its use for the specified purposes.

**Accepted by the Aviation Authorities** – means signed by the Aviation Authorities as an acceptable means for the specified purposes.

**Aircraft Type** – all aircraft of a single basic design, except for those modifications that affect piloting, flight characteristics, or crew composition.

**Variant of an Aircraft Type** – means an aircraft of the same basic type design that includes modifications which do not significantly affect piloting and/or flight characteristics or crew composition, but result in substantial changes in equipment and/or procedures.

**Professionalism (Competence)** – means the combination of skills, knowledge, and attitude required to accomplish the assigned task.

**Crew Member** – means a person assigned to a flight for the purpose of performing duties on board an aircraft during flight.

**Co-pilot (First Officer)** – means a pilot performing duties of aircraft operation who is not the aircraft commander.

**Aircraft Commander (Pilot-in-Command)** – means the pilot responsible for the execution of the flight and the safety of the aircraft during flight.

**Aircraft Commander Under Supervision** – means a co-pilot performing, under the supervision of the aircraft commander, the duties and functions of the aircraft commander, provided that the methods of such supervision are approved by the Aviation Authorities.

	<b>Типовая программа по подготовке инструкторов -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Training Programme for Instructors – Part II «Aeroplanes»</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	0
		Редакция Edition	02

**Пилот пилотирующий (PF)** – означает пилот, в данное время ответственный за управление ВС.

**Пилот контролирующий (PNF/PM)** – означает пилот, который оказывает содействие пилоту, пилотирующему в соответствии с концепцией многочленного экипажа в случае, когда экипаж состоит из более чем одного члена.

**Квалификационные проверки** – означает демонстрация навыков для подтверждения или возобновления квалификационных отметок, включая устные экзамены по требованию экзаменатора.

**Подтверждение (например, квалификационной отметки или допуска)** – означает необходимые административные действия в пределах срока действия квалификационной отметки или допуска, которые позволяют их обладателю продолжать использовать предоставленные квалификационной отметкой или допуском права на определённый квалификационной отметкой или допуском срок действия после выполнения специальных требований.

**Иерархия** - порядок подчинения низших (чинов, должностей и т. п.) высшим.

**Критерий выполнения** – означает простой оценочный отчет по требуемому результату элемента компетенции и описание критериев, используемых для оценки достижения требуемого уровня выполнения.

**Профессиональные проверки** – означает демонстрацию навыков для выдачсвидетельства или квалификационной отметки, включая устный экзамен по требованию экзаменатора.

**Маршрутный полет** - означает полет между пунктом вылета и пунктом прилета по заранее запланированному маршруту с применением стандартных методов навигации.

**С разрешения ОГА** – означает, что разрешение может быть выдано в исключительных случаях при невозможности выполнить требования

**Pilot Flying (PF)** – means the pilot currently responsible for the control of the aircraft.

**Pilot Not Flying / Pilot Monitoring (PNF/PM)** – means the pilot who assists the pilot flying in accordance with the multi-crew concept when the crew consists of more than one member.

**Qualification Checks** – means the demonstration of skills to confirm or renew qualification endorsements, including oral examinations at the request of the examiner.

**Revalidation (e.g., of a qualification endorsement or authorization)** – means the required administrative actions within the validity period of the endorsement or authorization, allowing the holder to continue exercising the associated privileges for a specified period, after meeting the prescribed requirements.

**Hierarchy** – the order of subordination of lower ranks, positions, etc. to higher ones.

**Performance Criterion** – means a simple evaluative statement of the required outcome of a competency element and a description of the criteria used to assess achievement of the required performance level.

**Skill Tests (Proficiency Checks)** – means the demonstration of skills for the issuance of a license or qualification endorsement, including oral examination at the request of the examiner.

**Route Flight** – means a flight between the departure aerodrome and the destination aerodrome along a pre-planned route using standard navigation methods.

**With Permission of the CAA** – means that permission may be granted in exceptional cases when compliance with the requirements of this Program is not possible.

	<b>Типовая программа по подготовке инструкторов -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Training Programme for Instructors – Part II «Aeroplanes»</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG- 02
		Раздел Section	0
		Редакция Edition	02

настоящей программы. В этом случае, задание на тренировку/проверку выдаётся (подписывается) должностным лицом ОГА, утверждающим программы подготовки.

**Сектор маршрута** – означает полет, включая фазы взлета, выхода, полета по маршруту не менее 15 мин, прибытия, захода на посадку и посадки.

**Возобновление (например, квалификационной отметки или допуска)** – означает необходимые административные действия после окончания срока действия квалификационной отметки или допуска, которые возобновляют срок действия квалификационной отметки или допуска на определенное время после выполнения специальных требований.

**Ошибка** – означает действие или бездействие летного экипажа, которое приводит к отклонению от организационных или летных намерений, или ожиданий.

**Предотвращение ошибок** - означает процесс распознавания ошибок и применения превентивных действий, которые уменьшают или исключают последствия ошибок, а также уменьшают вероятность их возобновления.

**Взаимодействие в многочленном экипаже** – означает функционирование летного экипажа как единой команды под руководством КВС.

**Время полета по приборам (инструментальное время)** – означает время, в течении которого пилот управлял ВС исключительно по приборам.

**Процедурные тренажёры FTD; FPD (Flight Training Device) или (Flight Procedures Training Device)** - предназначены для отработки экипажем процедур подготовки и выполнения полёта. В тренажёрах такого назначения пульты, приборы и органы управления обычно имитируются с помощью сенсорных мониторов. Для удобства отдельные пульты и органы управления могут быть представлены в виде

In such cases, a training/check assignment shall be issued (signed) by an authorized CAA official approving the training programs.

**Route Sector** – means a flight including the phases of take-off, departure, en-route flight of not less than 15 minutes, arrival, approach, and landing.

**Renewal (e.g., of a qualification endorsement or authorization)** – means the required administrative actions after the expiration of the validity period of an endorsement or authorization, which restore its validity for a specified period after meeting the prescribed requirements.

**Error** – means an action or inaction of the flight crew that results in a deviation from organizational or flight intentions or expectations.

**Error Prevention** – means the process of recognizing errors and applying preventive actions that reduce or eliminate the consequences of errors, as well as reduce the likelihood of their recurrence.

**Multi-crew Cooperation (MCC)** – means the functioning of the flight crew as a single team under the leadership of the aircraft commander.

**Instrument Flight Time** – means the time during which a pilot operated the aircraft solely by reference to instruments.

**Flight Training Devices (FTD) / Flight Procedures Training Devices (FPTD)** – intended for the crew's practice of flight preparation and operational procedures. In such devices, panels, instruments, and controls are usually simulated using touch-screen monitors. For convenience, certain panels and controls may be represented as full-scale mock-ups, such as side-stick controllers, autopilot control panels, and

	<b>Типовая программа по подготовке инструкторов -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Training Programme for Instructors – Part II «Aeroplanes»</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG- 02
		Раздел Section	0
		Редакция Edition	02

полноразмерных макетов. Обычно это имитаторы боковых ручек управления ВС, имитаторы пульта управления автопилотом, имитаторы лицевых панелей вычислительной системы самолётовождения. Процедурные тренажёры не предназначены для приобретения навыков пилотирования. Поэтому они обычно не оборудуются системой визуализации.

**Неудачной попыткой сдачи экзамена (проверки) признаётся** - сдача экзамена (прохождение проверки) с результатом, не соответствующим установленным минимальным требованиям.<sup>17</sup>

**CFIT (Controlled Flight Into Terrain)** — это вид авиационного происшествия, причиной которого явилось столкновение исправного и управляемого воздушного судна с земной поверхностью, препятствием.

navigation system display panels. Flight procedures training devices are not intended for the acquisition of piloting skills and are therefore typically not equipped with a visual system.

**Unsuccessful Attempt at Examination (Check)** – means an examination (or check) resulting in an outcome that does not meet the established minimum requirements.

**CFIT (Controlled Flight Into Terrain)** – a type of aviation accident in which a serviceable and controlled aircraft collides with terrain or an obstacle.

### 0.11. Сокращение 0.11. Abbreviations

Термин Term	Определение Definition
<b>РТОП</b>	- радиотехническое обеспечение полётов; - radio-technical support of flights;
<b>КЦПС</b>	- координационный центр поиска и спасания; - rescue Coordination Centre;
<b>ОВД</b>	- организация воздушного движения; - air Traffic Management;
<b>ПСОП</b>	- поисково-спасательное обеспечение полётов; - search and Rescue support of flights;
<b>ИКАО</b>	- международная организация гражданской авиации; - international Civil Aviation Organization;
<b>ATSEP</b>	- персонал по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения из специалистов, занимающихся эксплуатацией и установкой систем РТОП и связи, CNS/ATM; - personnel on electronic means for ensuring safety of air traffic from specialists engaged in operation and installation of RTS and communication, CNS/ATM;
<b>СВТ</b>	- (computer-based training) - элемент профессиональной подготовки, основанный на использовании возможностей вычислительной техники при реализации установленных стандартов и разработанных программ;

	<b>Типовая программа по подготовке инструкторов -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Training Programme for Instructors – Part II «Aeroplanes»</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG- 02
		Раздел Section	0
		Редакция Edition	02

	- an element of professional training, based on the use of possibilities of computing equipment in implementation of established standards and developed programmes;
<b>CNS/ATM</b>	- связь, навигация и наблюдение в интересах организации воздушного движения; communication, navigation and surveillance in the interests of air traffic management;
<b>NOTESHS</b>	- оценка нетехнических характеристик (поведение, отношение); assessment of non-technical characteristics (behaviour, attitude);
<b>SARPs</b>	- стандарты и рекомендуемая практика ИКАО; ICAO standards and recommended practices;
<b>SOP</b>	- Standard Operation Procedures (Стандартная методика работы); Standard Operation Procedures (Standard working method);
<b>A</b>	- самолёт; - aeroplane;
<b>AC</b>	- переменный ток; - alternating current;
<b>ACAS</b>	- бортовая система предупреждения столкновений; - airborne collision avoidance system;
<b>ACFT</b>	- воздушное судно; - aircraft;
<b>ADF</b>	- автоматическое радиопеленгование; - automatic direction finder;
<b>ADS</b>	- автоматическое зависимое наблюдение; - automatic dependent surveillance;
<b>AFCS</b>	- автоматическая система управления полётом; - automatic flight control system;
<b>AFM</b>	- руководство по лётной эксплуатации воздушного судна; - aircraft flight manual;
<b>Ag</b>	- автожир; - gyroplane;
<b>AGL</b>	- над уровнем земной поверхности; - above ground level;
<b>AIC</b>	- циркуляр аэронавигационной информации; - aeronautical information circular;
<b>AIP</b>	- сборник аэронавигационной информации; aeronautical information publication;
<b>AIRAC</b>	- регламентирование и контроль аэронавигационной информации; regulation and control of aeronautical information;
<b>AIS</b>	- служба аэронавигационной информации; - aeronautical information service;
<b>AMC</b>	- приемлемые методы установления соответствия; - acceptable means of compliance;
<b>AML</b>	- свидетельство специалиста по техническому обслуживанию воздушного судна;

	<b>Типовая программа по подготовке инструкторов -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Training Programme for Instructors – Part II «Aeroplanes»</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG- 02
		Раздел Section	0
		Редакция Edition	02

	- aircraft maintenance licence;
<b>AIP</b>	- сборник аэронавигационной информации; - aeronautical information publication;
<b>AIRAC</b>	- регламентирование и контроль аэронавигационной информации; - regulation and control of aeronautical information;
<b>AIS</b>	- служба аэронавигационной информации; - aeronautical information service;
<b>AMC</b>	- приемлемые методы установления соответствия; - acceptable means of compliance.
<b>AML</b>	- свидетельство специалиста по техническому обслуживанию воздушного судна; - aircraft maintenance licence;
<b>АеМС</b>	- авиамедицинский центр; - aeromedical centre;
<b>АеМЕ</b>	- авиамедицинский эксперт; - aeromedical examiner;
<b>АОМ</b>	- руководство по эксплуатации воздушного судна; - aircraft operating manual;
<b>APU</b>	- вспомогательная силовая установка; - auxiliary power unit;
<b>As</b>	- дирижабль; - airship;
<b>АТС</b>	- управление воздушным движением; - air traffic management;
<b>АТIS</b>	- автоматизированная система передачи данных в районе аэродрома; - automated data transmission system at aerodrome area;
<b>АТО</b>	- организация курса подготовки по утверждённой программе; - approved training organisation;
<b>АТР</b>	- линейный пилот авиакомпании; - airline transport pilot;
<b>АТPL</b>	- лицензия пилота авиалиний; - airline transport pilot licence;
<b>АТС</b>	- обслуживание воздушного движения; - air traffic services;
<b>AUM</b>	- полная полётная масса; - all-up weight;
<b>B</b>	- аэростат; - balloon;
<b>BCAR</b>	- британские нормы лётной годности гражданских самолётов; - British Civil Airworthiness Requirements;
<b>BEM</b>	- исходная масса пустого воздушного судна; - basic empty weight;
<b>BITD</b>	- основное приборное устройство для тренировки; - basic instrument training device;

	<b>Типовая программа по подготовке инструкторов -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Training Programme for Instructors – Part II «Aeroplanes»</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG- 02
		Раздел Section	0
		Редакция Edition	02

<b>BPL</b>	- лицензия пилота аэростата; - balloon pilot licence.
<b>CAA</b>	- авиационные власти (общее название); - aviation authorities (general term);
<b>CAC</b>	- Комитет гражданской авиации; - Civil Aviation Committee;
<b>CAME</b>	- руководство по управлению поддержанием лётной годности ВС; - aircraft continuing airworthiness management manual;
<b>CAMO</b>	- организация по управлению поддержанием лётной годности ВС; - continuing airworthiness management organisation;
<b>CAS</b>	- индикаторная земная воздушная скорость; - indicated airspeed;
<b>CAT</b>	- турбулентность ясного неба; - clear air turbulence;
<b>CCA</b>	- сертификационное разрешение, выданное индивидуально; - Individual Certificate of Airworthiness
<b>CDI</b>	- индикатор отклонения от заданного направления; - Course Deviation Indicator
<b>CDCCL</b>	- требований к оригинальному состоянию компонентов внутри топливного бака и их размещению; - Critical Design Configuration Control Limitations
<b>CDL</b>	- перечень отклонений от нормальной конфигурации; - Configuration Deviation List
<b>CFI</b>	- главный инструктор по лётной подготовке; - Chief Flight Instructor
<b>CG</b>	- центр тяжести; - Centre of Gravity
<b>CGI</b>	- старший инструктор по эксплуатации наземных средств; - Chief Ground Instructor
<b>CP</b>	- второй пилот; - Co-Pilot
<b>CPL</b>	- свидетельство пилота коммерческой авиации; - Commercial Pilot License
<b>CRE</b>	- эксперт по классности тарифа на воздушную перевозку; - Class Rating Examiner
<b>CRI</b>	- инструктор по классности тарифа на воздушную перевозку; - Class Rating Instructor
<b>CRM</b>	- управление ресурсами экипажа; - Crew Resource Management
<b>CS</b>	- стандарты сертификации; - Certification Specifications
<b>CQB</b>	- основные вопросы и задания; - Central Question Bank
<b>DC</b>	- постоянный ток; - Direct Current

	<b>Типовая программа по подготовке инструкторов -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Training Programme for Instructors – Part II «Aeroplanes»</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG- 02
		Раздел Section	0
		Редакция Edition	02

<b>DF</b>	- радиопеленгирование; – Direction Finding
<b>DME</b>	- дальномерный радиомаяк; – Distance Measuring Equipment
<b>DPATO</b>	- реперная точка после взлёта; – Departure Point After Take-Off
<b>DPBL</b>	- реперная точка перед посадкой; – Designated Point Before Landing
<b>DR</b>	- аэронавигация методом счисления пути; – Dead Reckoning Navigation
<b>EASA</b>	- европейское агентство по безопасности полётов; – European Union Aviation Safety Agency
<b>EFIS</b>	- система электронных пилотажных приборов; – Electronic Flight Instrument System
<b>EOL</b>	- посадка с выключенным двигателем; – Engine-Off Landing
<b>ERPM</b>	- число оборотов двигателя в минуту; – Engine Revolutions Per Minute
<b>ETA</b>	- расчётное время прибытия; – Estimated Time of Arrival
<b>EWIS</b>	- система электропроводки и электрических соединений; – Electrical Wiring Interconnection System
<b>FAF</b>	- контрольная точка конечного участка захода на посадку; – Final Approach Fix
<b>FAR</b>	- федеральные авиационные правила; – Federal Aviation Regulations
<b>FCL</b>	- лицензирование лётного экипажа; – Flight Crew Licensing
<b>FE</b>	- лётный экзаменатор; – Flight Examiner
<b>F/E</b>	- бортинженер; – Flight Engineer
<b>FEM</b>	- руководство эксперта по лётной подготовке; – Flight Examiner Manual
<b>FFS</b>	- комплексный пилотажный тренажёр; – Full Flight Simulator
<b>FI</b>	- лётный инструктор; – Flight Instructor
<b>FIE</b>	- лётный инструктор экзаменатор; – Flight Instructor Examiner
<b>FIS</b>	- полетно-информационное обслуживание; – Flight Information Service
<b>FMC</b>	- бортовая ЭВМ системы управления полётом; – Flight Management Computer
<b>FMS</b>	- система управления полётом;

	<b>Типовая программа по подготовке инструкторов -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Training Programme for Instructors – Part II «Aeroplanes»</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG- 02
		Раздел Section	0
		Редакция Edition	02

	– Flight Management System
<b>FNPT</b>	- тренажёр для отработки техники пилотирования и навигационных операций; – Flight and Navigation Procedures Trainer
<b>FS</b>	- авиационный тренажёр; – Flight Simulator
<b>FSTD</b>	- устройство для имитации (симуляции) условий полёта; – Flight Simulation Training Device
<b>FTD</b>	- устройство (макет кабины); – Flight Training Device
<b>FPD</b>	- устройство для лётной подготовки (процедурный тренажёр); – Flight Procedures Trainer (Procedural Training Device)
<b>G</b>	- гравитационная сила; – Acceleration due to Gravity (g-force)
<b>GLONASS</b>	- глобальная навигационная спутниковая система; – Global Navigation Satellite System (Russia)
<b>GM</b>	- инструктивный материал; – Guidance Material

	<b>Типовая программа по подготовке инструкторов -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Training Programme for Instructors – Part II «Aeroplanes»</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG- 02
		Раздел Section	0
		Редакция Edition	02

### 0.12. Перечень действующих страниц и регистрация ревизий

### 0.12. List of Current Pages and Revision Record

Номер Раздела Section №	Номер страницы Page №.	Номер ревизии Revision №	Действует с: Effective from:
Глава 0 / Chapter 0	1	00	
Глава 0 / Chapter 0	2	00	
Глава 0 / Chapter 0	3	00	
Глава 0 / Chapter 0	4	00	
Глава 0 / Chapter 0	5	00	
Глава 0 / Chapter 0	6	00	
Глава 0 / Chapter 0	7	00	
Глава 0 / Chapter 0	8	00	
Глава 0 / Chapter 0	9	00	
Глава 0 / Chapter 0	10	00	
Глава 0 / Chapter 0.	11	00	
Глава 0 / Chapter 0	12	00	
Глава 0 / Chapter 0	13	00	
Глава 0 / Chapter 0	14	00	
Глава 0 / Chapter 0	15	00	
Глава 0 / Chapter 0	16	00	
Глава 0 / Chapter 0	17	00	
Глава 0 / Chapter 0	18	00	
Глава 0 / Chapter 0	19	00	
Глава 0 / Chapter 0	20	00	
Глава 0 / Chapter 0	21	00	
Глава 0 / Chapter 0	22	00	
Глава 0 / Chapter 0	23	00	
Глава 0 / Chapter 0	24	00	
Глава 0 / Chapter 0	25	00	
Глава 0 / Chapter 0	26	00	
Глава 0 / Chapter 0	27	00	
Глава 0 / Chapter 0	28	00	
Глава 0 / Chapter 0	29	00	
Глава 0 / Chapter 0	30	00	
Глава 1 / Chapter 1	31	00	
Глава 1 / Chapter 1	32	00	
Глава 1 / Chapter 1	33	00	
Глава 1 / Chapter 1	34	00	
Глава 1 / Chapter 1	35	00	
Глава 1 / Chapter 1	36	00	
Глава 1 / Chapter 1	37	00	
Глава 1 / Chapter 1	38	00	

	<b>Типовая программа по подготовке инструкторов -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Training Programme for Instructors – Part II «Aeroplanes»</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG- 02
		Раздел Section	0
		Редакция Edition	02

Глава 1 / Chapter 1	39	00	
Глава 1 / Chapter 1	40	00	
Глава 1 / Chapter 1	41	00	
Глава 1 / Chapter 1	42	00	
Глава 1 / Chapter 1	43	00	
Глава 1 / Chapter 1	44	00	
Глава 1 / Chapter 1	45	00	
Глава 1 / Chapter 1	46	00	
Глава 1 / Chapter 1	47	00	
Глава 1 / Chapter 1	48	00	
Глава 1 / Chapter 1	49	00	
Глава 1 / Chapter 1	50	00	
Глава 1 / Chapter 1	51	00	
Глава 1 / Chapter 1	52	00	
Глава 1 / Chapter 1	53	00	
Глава 1 / Chapter 1	54	00	
Глава 1 / Chapter 1	55	00	
Глава 1 / Chapter 1	56	00	
Глава 1 / Chapter 1	57	00	
Глава 1 / Chapter 1	58	00	
Глава 1 / Chapter 1	59	00	
Глава 1 / Chapter 1	60	00	
Глава 1 / Chapter 1	61	00	
Глава 1 / Chapter 1	62	00	
Глава 1 / Chapter 1	63	00	
Глава 1 / Chapter 1	64	00	
Глава 1 / Chapter 1	65	00	
Глава 1 / Chapter 1	66	00	
Глава 1 / Chapter 1	67	00	
Глава 1 / Chapter 1	68	00	
Глава 1 / Chapter 1	69	00	
Глава 1 / Chapter 1	70	00	
Глава 1 / Chapter 1	71	00	
Глава 1 / Chapter 1	72	00	
Глава 1 / Chapter 1	73	00	
Глава 1 / Chapter 1	74	00	
Глава 1 / Chapter 1	75	00	
Глава 1 / Chapter 1	76	00	
Глава 1 / Chapter 1	77	00	
Глава 1 / Chapter 1	78	00	
Глава 1 / Chapter 1	79	00	
Глава 1 / Chapter 1	80	00	
Глава 1 / Chapter 1	81	00	
Глава 1 / Chapter 1	82	00	

	<b>Типовая программа по подготовке инструкторов -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Training Programme for Instructors – Part II «Aeroplanes»</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG- 02
		Раздел Section	0
		Редакция Edition	02

Глава 1 / Chapter 1	83	00	
Глава 1 / Chapter 1	84	00	
Глава 1 / Chapter 1	85	00	
Глава 1 / Chapter 1	86	00	
Глава 1 / Chapter 1	87	00	
Глава 1 / Chapter 1	88	00	
Глава 1 / Chapter 1	89	00	
Глава 1 / Chapter 1	90	00	
Глава 1 / Chapter 1	91	00	
Глава 1 / Chapter 1	92	00	
Глава 1 / Chapter 1	93	00	
Глава 1 / Chapter 1	94	00	
Глава 1 / Chapter 1	95	00	
Глава 1 / Chapter 1	96	00	
Глава 1 / Chapter 1	97	00	
Глава 1 / Chapter 1	98	00	
Глава 1 / Chapter 1	99	00	
Глава 1 / Chapter 1	100	00	
Глава 1 / Chapter 1	101	00	
Глава 1 / Chapter 1	102	00	
Глава 1 / Chapter 1	103	00	
Глава 1 / Chapter 1	104	00	
Глава 1 / Chapter 1	105	00	
Глава 1 / Chapter 1	106	00	
Глава 1 / Chapter 1	107	00	
Глава 1 / Chapter 1	108	00	
Глава 1 / Chapter 1	109	00	
Глава 1 / Chapter 1	110	00	
Глава 1 / Chapter 1	111	00	
Глава 1 / Chapter 1	112	00	
Глава 1 / Chapter 1	113	00	
Глава 1 / Chapter 1	114	00	
Глава 1 / Chapter 1	115	00	
Глава 1 / Chapter 1	116	00	
Глава 1 / Chapter 1	117	00	
Глава 1 / Chapter 1	118	00	
Глава 1 / Chapter 1	119	00	
Глава 1 / Chapter 1	120	00	
Глава 1 / Chapter 1	121	00	
Глава 1 / Chapter 1	122	00	
Глава 1 / Chapter 1	123	00	
Глава 1 / Chapter 1	124	00	
Глава 1 / Chapter 1	125	00	
Глава 1 / Chapter 1	126	00	

	<b>Типовая программа по подготовке инструкторов -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Training Programme for Instructors – Part II «Aeroplanes»</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG- 02
		Раздел Section	0
		Редакция Edition	02

Глава 1 / Chapter 1	127	00	
Глава 1 / Chapter 1	128	00	
Глава 1 / Chapter 1	129	00	
Глава 1 / Chapter 1	130	00	
Глава 1 / Chapter 1	131	00	



	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

**Программа 1. Раздел 1:**  
**Программа подготовки инструкторов членов лётных экипажей**  
**Program 1. Section 1:**  
**Training Programme for Flight Crew Instructors**

**Глава 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**  
**Chapter 1. GENERAL PROVISIONS**

**1.1 Введение**  
**1.1 Introduction**

Цель курса подготовки — подготовить держателей свидетельств авиационного персонала до уровня компетентности.

Курс подготовки должен обеспечивать формирование осознания безопасности полётов на всём протяжении обучения путём передачи знаний, развития навыков и формирования установок, необходимых для выполнения функций FI, включая как минимум следующее:

- обновление технических знаний обучаемого инструктора;
- подготовка обучаемого инструктора к преподаванию теоретических дисциплин и проведению лётных упражнений;
- обеспечение того, чтобы уровень лётной подготовки обучаемого инструктора соответствовал установленным высоким требованиям;
- обучение обучаемого инструктора принципам базовой лётной подготовки и их применению на уровне PPL.
- Пилот – инструктор, имеющий – инструкторский допуск на типе и классе воздушного судна проходит подтверждение на типе воздушного судна.

**Лётная Подготовка**

Оставшиеся 5 часов, могут выполняться в виде взаимных полётов (то есть два кандидата выполняют полёт совместно для отработки демонстраций).

Оценка компетентности проводится дополнительно к установленному времени курса подготовки.

The aim of the FI training course is to train aircraft licence holders to the level of competence.

The training course should develop safety awareness throughout by teaching the knowledge, skills and attitudes relevant to the FI task including at least the following:

- refresh the technical knowledge of the student instructor;
- train the student instructor to teach the ground subjects and air exercises;
- ensure that the student instructor’s flying is of a sufficiently high standard;
- teach the student instructor the principles of basic instruction and to apply them at the PPL level.
- A flight instructor holding instructor authorization for a specific aircraft type/class shall undergo revalidation/renewal on the respective aircraft type.

**Flight Instruction**

The remaining 5 hours referred may be completed as mutual flying (i.e. two applicants flying together to practise flight demonstrations).

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

The assessment of competence shall be conducted in addition to the established training course time.

<b>Задача Task</b>	<b>Содержание Content</b>	<b>Время (час/мин) Time (hrs/min)</b>
1.	Теоретическая подготовка Theoretical Training	-
2.	Тренажёрная подготовка Simulator Training	-

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

**Программа 1. Раздел 1.  
Подготовка инструктора.  
Program 1. Section 1.  
Instructor Training.**

**Типовые программы подготовки по основным видам подготовки инструкторов.  
Standard Training Programs for the Main Types of Instructor Training.**

Для контроля качества тренировок и выполнения всех видов проверок членов лётных экипажей, включая квалификационные, а также для выполнения всех видов лётной деятельности, в авиакомпании могут быть определены следующие допуски инструкторов.

For quality control of training and the performance of all types of checks for flight crew members, including qualification checks, as well as for carrying out all types of flight activities, the following instructor authorizations may be established within the airline.

№ задачи Task №	Содержание Content	Теоретическая подготовка Theoretical Training	Тренажёрная подготовка Simulator Training	Кол-во полётов в аэродромных условиях. Number of base training flights
1	Подготовка к полётам в качестве инструктора (LTI) на тип ВС. Preparation for Flights as an Instructor (LTI) on Aircraft Type.	02.00	03.00	8*
2	Допуск инструктора по классности к проведению обучения и тренировок на тренажёре (FI). Authorization of Flight Instructor to Conduct Training and Exercises on the Simulator (FI).	24.00	03.00	4
3	Допуск инструктора к проведению подготовки по программе переподготовки FFS (SFI**). Authorization of Instructor to Conduct Training under the FFS Recurrent Training Program (SFI**).	04.00	28.00	-
4	Допуск инструктора к проведению тренировок на FTDI** ( <i>Flight Training Device Instructor</i> ). Authorization of Instructor to Conduct Training on FTDI** ( <i>Flight Training Device Instructor</i> ).	02.00	10.00	-
5	Допуск инструктора к проведению обучения и тренировок на тренажёре и выполнению аэродромной тренировки (TRI).	24.00	03.00	3

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное Агентство Гражданской Авиации Кабардино-Балкарской Республики</small>	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

	Authorization of Instructor to Conduct Training and Exercises on the Simulator and to Perform Aerodrome Training (TRI).			
6**	Допуск инструктора к проведению обучения и тренировок на тренажёре (TRI). Authorization of Instructor to Conduct Training and Exercises on the Simulator (TRI).	24.00	03.00	8*

\*8 полётов в рейсовых условиях.

Квалификационная отметка инструктора на тип ВС в ОГА выдаётся в соответствии задачами №2, №3, №4, №5, №6.

Line Training Instructor (LTI) - допуск к подготовке членов лётного экипажа в рейсовых условиях;

Flight Instructor (FI) — допуск инструктора к проведению теоретического и практического обучения по программе получения, продления или восстановления квалификационной отметки о классе самолётов, продления права на полеты по прибором (IR) сертифицированных для полётов с одним пилотом, к проведению обучения для получения квалификационной отметки о праве на полёты по приборам (IR), а также к подготовке кандидатов для выдачи свидетельств PPL, CPL в части освоения соответствующих классов воздушных судов.

Synthetic Flight Instructor (SFI) - допуск инструктора к проведению подготовки по программе переподготовки, данная отметка для действующего пилота означает (допуск к подготовке членов лётного экипажа в рейсовых условиях, допуск инструктора к проведению обучения и тренировок на тренажёре по программе периодической подготовки и допуск инструктора к проведению подготовки по программе переподготовки.

FTD Flight Training Device Instructor (FTDI) - допуск инструктора к подготовке членов

\*8 Line Training flights.

The instructor type rating endorsement in the State Civil Aviation Authority (SCAA) is issued in accordance with Tasks No. 2, No. 3, No. 4, No. 5 and No. 6.

Line Training Instructor (LTI) – authorization to conduct line training of flight crew members in operational conditions.

Flight Instructor (FI) — an instructor rating for conducting theoretical and practical training for the issuance, revalidation, or renewal of a class rating for single-pilot aeroplanes, revalidation of instrument rating (IR) for single-pilot aeroplanes, for conducting training for the issuance of an instrument rating (IR), as well as for the training of candidates for the issuance of PPL and CPL in terms of mastering the relevant classes of aircraft.

Synthetic Flight Instructor (SFI) – authorization to conduct training under the conversion/retraining program. For an active pilot, this endorsement means: authorization to conduct line training of flight crew members in operational conditions, authorization to conduct simulator training under the recurrent training program, and authorization to conduct training under the conversion/retraining program.

FTD Flight Training Device Instructor (FTDI) – authorization for an instructor to

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

лётного экипажа на процедурном тренажёре.

Type Rating Instructor (TRI) - допуск инструктора к проведению обучения и тренировок лётного экипажа в рейсовых условиях, на тренажёре по программе периодической подготовки и проведение подготовки по программе переподготовки, и выполнению аэродромной тренировки.

**\*\*Type Rating Instructor (TRI) - допуск инструктора к проведению обучения и тренировок лётного экипажа в рейсовых условиях, на тренажёре по программе периодической подготовки и проведение подготовки по программе переподготовки. Общие указания к Программе.**

1. Подготовка к полётам в качестве пилота-инструктора проводится в следующем порядке:

а) теоретическая подготовка проводится в сертифицированных учебных центрах ОГА КР.

б) для прохождения задач 5 и 6, допускаются пилоты, прошедшие подготовку по задаче 1 и/или 3 (имеющим допуск в качестве линейного пилота – инструктора и допуск инструктора к проведению обучения и тренировок на тренажёре по программе периодической подготовки и/или допуск инструктора к проведению подготовки по программе переподготовки). Если авиакомпания не сертифицирована и не занимается переучиванием (переподготовкой), тохождение по задаче 3 не требуется.

в) пилоты с действующим свидетельством допускаются к прохождению задачи 3 и 4, после прохождения подготовки по задаче 1 (имеющим допуск в качестве пилота - инструктора).

2. К подготовке по настоящей Программе могут быть допущены пилоты ВС, отвечающие следующим требованиям:

а) Ранее не имевшие квалификации пилота - инструктора на сухопутных

conduct training of flight crew members on a flight procedures training device.

Type Rating Instructor (TRI) – authorization for an instructor to conduct training of flight and cabin crew members in line operations, on a simulator under the recurrent training program, under the conversion/retraining program, and to conduct base training.

Type Rating Instructor (TRI) – authorization for an instructor to conduct training of flight and cabin crew members in line operations, on a simulator under the recurrent training program, under the conversion/retraining program.

General Instructions for the Program.

1. Preparation for flights as a pilot-instructor shall be conducted in the following order:

a) Theoretical training shall be carried out in certified aviation training centers.

b) To undergo Tasks 5 and 6, pilots must have completed Tasks 1 and/or 3 (holding authorization as a line training instructor and authorization to conduct simulator training under the recurrent training program and/or authorization to conduct training under the conversion/retraining program). If the airline is not certified and does not provide conversion/retraining training, completion of Task 3 is not required.

c) Pilots holding a valid license are permitted to proceed with Task 3 and 4 after completing Task 1 (holding authorization as a line training instructor).

2. Pilots of aircraft admitted to training under this Program must meet the following requirements:

a) Those who have not previously held instructor-pilot qualifications on land-

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

многодвигательных самолётах с многочленным составом экипажа и максимально-допустимой взлётной массой более 10 тонн или имеющий перерыв в работе в качестве пилота-инструктора более трёх лет:

- наличие действующего допуска к полётам на данном типе ВС;
- общий налёт не менее 2000 часов;
- Для кандидата в инструкторы FI-общий налёт — не менее 300ч.

3. Подготовка к полётам по Задачам 1, даёт право выполнять подготовку членов лётного экипажа в рейсовых условиях по программам подготовки.

- Прохождение Задачи 2 позволяет инструктору FI проводить подготовку на получение/продление отметки о классе ВС (single-pilot), обучение на тренажёре и выполнение аэродромных тренировок, а также обучение полетам по приборам (IR) в рамках данного класса

- Прохождение подготовки по Задаче 3, позволяет допустить пилота-инструктора к проведению обучения и тренировок на тренажёре по программе периодической подготовки и/или допуск инструктора к проведению подготовки по программе переподготовки.

- Прохождение подготовки по Задаче 4, позволяет инструктору проводить подготовку на процедурных тренажёрах FTD (Flight Training Device), предназначенных для отработки экипажем процедур подготовки и выполнения полёта. Процедурные тренажёры не предназначены для приобретения навыков пилотирования. Поэтому они обычно не оборудуются системой визуализации.

- Прохождение подготовки по Задаче 5, позволяет инструктору проводить подготовку членов лётного экипажа в рейсовых условиях, проводить обучение и тренировки членов лётного экипажа на тренажёре по программе периодической подготовки и/или проводить подготовку по

based multi-engine aircraft with multi-crew configuration and a maximum takeoff mass exceeding 10 tons, or those who have had a break in work as a pilot-instructor for more than three years:

- possession of a valid authorization for flights on the given aircraft type;
- total flight time of not less than 2000 hours;
- For FI candidate: total flight time — not less than 300 hrs.

3. Completion of training under Task 1, grants the right to conduct line training of flight crew members in accordance with the training programs.

- Completion of Task 2 authorizes FI to conduct class rating training (single-pilot), simulator and base training, and instrument rating (IR) training within the relevant class.

- Completion of Task 3 authorizes the pilot-instructor to conduct training and simulator sessions under the recurrent training program and/or to conduct training under the conversion/retraining program.

- Completion of Task 4 authorizes the instructor to conduct training on Flight Training Devices (FTD) designed for practicing flight preparation and operational procedures by the crew. Flight Training Devices are not intended for the development of piloting skills and are usually not equipped with a visual system.

- Completion of Task 5 authorizes the instructor to conduct training of flight and cabin crew members in line operations, conduct training and recurrent simulator sessions, conduct conversion/retraining training, perform aircraft acceptance flights,

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

программе переподготовки, производить облёты воздушных судов и выполнять аэродромные тренировки, выполнять проверки на тренажёре.

- Прохождение подготовки по Задаче б, позволяет инструктору проводить подготовку членов лётного экипажа в рейсовых условиях, проводить обучение и тренировки членов лётного экипажа на тренажёре по программе периодической подготовки и/или проводить подготовку по программе переподготовки, производить облёты воздушных судов и выполнять проверки на тренажёре.

### Задача 1.

Подготовка пилота – инструктора Line Training Instructor (LTI).

Упражнение 1. 02.00

Теоретическая подготовка.

Цель:

Ознакомить пилота с порядком прохождения данной задачи, особенностями выполнения функций инструктора.

Указания:

Ознакомление с программой подготовки с указанием на необходимые теоретические знания и практические навыки после прохождения упражнения.

Ознакомление с порядком использования разрешённых авиакомпанией документов и технических средств при выполнении тренировок пилотов (FCOM, FCTM, QRH). Изучение порядка выполнения тренировок пилотов на ВС, изучение особенностей оформления документации.

Подтверждение теоретических знаний документов:

Руководство по производству полётов;

Программа подготовки членов лётных экипажей воздушных судов;

Программа анализа полётных данных;

Правила ведения лётных дел, лётных книжек, бланков и заданий на тренировку;

conduct aerodrome training, and conduct simulator checks.

- Completion of Task б authorizes the instructor to conduct training of flight and cabin crew members in line operations, conduct training and recurrent simulator sessions, conduct conversion/retraining training, perform aircraft acceptance flights and conduct simulator checks.

### Task 1.

Preparation of the Pilot-Instructor – Line Training Instructor (LTI).

Exercise 1. 02:00

Theoretical Training.

Objective:

Familiarize the pilot with the procedure for completing this task and with the specific functions of the instructor.

Instructions:

Familiarization with the training program, highlighting the required theoretical knowledge and practical skills after completing the exercise.

Familiarization with the procedures for using company-approved documents and technical resources during pilot training (FCOM, FCTM, QRH).

Study of procedures for conducting pilot training on the aircraft, including the specifics of documentation.

Confirmation of theoretical knowledge of documents:

Operations Manual;

Flight Crew Training Program;

Flight Data Analysis Program;

Rules for maintaining flight records, logbooks, forms, and training assignments;

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

Нормативы оценок качества выполнения полётов.

Оформление документации:

Прохождение подготовки по данному Упражнению, оформляются в задании на тренировку, с выводами и допуск к прохождению Упражнению 2.

Упражнение 2. 03.00

Тренажёрная подготовка.

Цель:

Отработка навыков по исправлению характерных ошибок техники пилотирования и неадекватных действий тренируемого.

Указания:

Тренировку проводит инструктор (SFI/TRI).

Тренировка проводится с правого кресла в объёме не менее 3-х часов.

Инструктор, проводящий тренировку, занимает левое кресло и играет роль неподготовленного пилота.

В процессе тренировки отрабатывается исправление характерных ошибок при выполнении взлёта, первоначального набора высоты, уборки и выпуска механизации, снижения и захода на посадку и посадки, включая неадекватные действия тренируемого пилота (невыполнение команд, пропуск операций). Тренировка по данному упражнению может засчитывается в качестве периодической тренировки на тренажёре.

Оформление документации:

Результаты прохождения Упражнения 2, и допуск к прохождению Упражнения 3, оформляются в задании на тренировку форма SIMULATOR CHECK.

Упражнение 3. 8 полётов

Тренировка в рейсовых условиях.

Ознакомление с практической работой инструктора в рейсовых условиях - 2 полёта.

Цель:

Standards for evaluating flight performance quality.

Documentation:

Completion of training under this exercise shall be recorded in the training assignment, with conclusions and authorization to proceed to Exercise 2.

Exercise 2. 03:00

Simulator Training.

Objective:

To practice skills in correcting typical piloting errors and inappropriate actions of the trainee.

Instructions:

The training is conducted by an instructor (SFI/TRI).

The training is carried out from the right seat, with a duration of not less than 3 hours.

The instructor conducting the training occupies the left seat and simulates the role of an unprepared pilot.

During the training, corrections of typical errors are practiced, including during takeoff, initial climb, retraction and extension of high-lift devices, descent, approach, and landing, as well as inappropriate trainee actions (failure to follow commands, omission of procedures). This training exercise may be credited as a periodic simulator training session.

Documentation:

The results of Exercise 2 and the authorization to proceed to Exercise 3 are recorded in the training assignment in the SIMULATOR CHECK form.

Exercise 3. 8 flights

Line Training.

Familiarization with the practical work of the instructor under line conditions – 2 flights.

Objective:

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

Ознакомить пилота с работой инструктора при выполнении полётов на ВС.

Указания:

Подготовку проводит инструктор (LTI/TRI).

To familiarize the pilot with the work of an instructor during flights on the aircraft.

Instructions:

The training is conducted by an instructor (LTI/TRI).

Инструктор, проводящий тренировку, занимает одно из рабочих мест пилотов и выполняет функции тренирующего. Проходящий подготовку к полётам в качестве инструктора рабочее место не занимает.

The instructor delivering the training occupies one of the pilot seats and performs the functions of the trainer.

The trainee preparing for instructor duties does not occupy a pilot seat.

Обращается внимание на проведение предполётной подготовки, исправление и анализ ошибок, допущенных в полёте и проведение послеполётного разбора в экипаже.

Attention is focused on pre-flight preparation, correction and analysis of errors made during the flight, and conducting post-flight debriefing within the crew.

Тренировочные полёты в качестве инструктора - 4 полёта.

Line training flights as instructor – 4 flights.

Цель:

Objective:

Дать тренировку по выполнению функций инструктора при выполнении полётов в рейсовых условиях.

To provide training in performing instructor duties during line operations.

Указания:

Instructions:

Тренировку проводит инструктор (LTI/TRI).

The training is conducted by an instructor (LTI/TRI).

Тренируемый занимает одно из рабочих мест пилотов и проводит предполётную подготовку и послеполётный разбор.

The trainee occupies one of the pilot seats and performs pre-flight preparation and post-flight debriefing.

Тренируемый должен выполнить два полёта с правого и два полёта с левого пилотского кресла. Инструктор, проводящий тренировку, занимает другое рабочее пилотское кресло. По окончании послеполётного разбора, инструктором проводится разбор действий пилота, проходящего подготовку к полётам в качестве инструктора.

The trainee must complete two flights from the right-hand seat and two flights from the left-hand seat. The instructor conducting the training occupies the other pilot seat.

After the post-flight debriefing, the instructor provides an analysis of the actions of the trainee instructor.

Квалификационная проверка на допуск к полётам в качестве инструктора в рейсовых условиях - 2 полёта.

Qualification check for authorization to act as a line training instructor – 2 flights.

Цель:

Objective:

Определить готовность командира ВС к полётам в качестве инструктора в рейсовых условиях.

To determine the readiness of the aircraft commander to perform flights as an instructor in line operations.

Указания:

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

Проверку проводит инструктор - экзаменатор (TRE) данного типа ВС. Проверяемый выполняет один полёт с левого, один полёт с правого пилотских сидений.

Оценивается:

- проведение предполётной подготовки;
- навыки управления ВС с правого пилотского сидения;
- знание и грамотное использование систем ВС;
- выполнение стандартных процедур;
- выявление и исправление отклонений;
- проведение послеполётного разбора;
- оформление документации.

Оформление документации:

Результаты квалификационной проверки оформляются в задании в форме LINE CHECK и, в случае положительного заключения о возможности допуска к полётам в качестве инструктора, данная проверка является квалификационной и оформляется в лётной книжке.

После получения положительного заключения по результатам квалификационной проверки в авиакомпании издаётся приказ о назначении командира воздушного судна инструктором в рейсовых условиях (LTI).

Назначение осуществляется в соответствии с действующим Руководством по производству полётов эксплуатанта и процедурами, установленными эксплуатационной документацией авиакомпании.

### Задача 2.

Допуск инструктора по классности к проведению обучения и тренировок на тренажёре. Flight Instructor (FI).

Цель:

Flight Instructor (FI) — допуск инструктора к

Instructions:

The check is conducted by a Type Rating Examiner (TRE) of the given aircraft type. The examinee performs one flight from the left and one flight from the right pilot seat.

The following are assessed:

- pre-flight preparation;
- aircraft handling skills from the right pilot seat;
- knowledge and proper use of aircraft systems;
- execution of standard procedures;
- identification and correction of deviations;
- conduct of post-flight debriefing;
- completion of documentation.

Documentation:

The results of the qualification check are recorded in the assignment in the form of a LINE CHECK. In case of a positive conclusion regarding the readiness for line instructional duties, this check is considered a qualification check and is entered in the pilot's logbook.

Following a positive conclusion based on the results of the qualification check, an airline order shall be issued appointing the aircraft commander as a Line Training Instructor (LTI).

The appointment shall be made in accordance with the Operator's Operations Manual and the procedures established in the operator's approved operational documentation.

### Task 2.

Authorization of Flight Instructor to Conduct Training and Exercises on the Simulator. Flight Instructor (FI).

Objective:

Flight Instructor (FI) — an instructor rating for conducting theoretical and practical

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

проведению теоретического и практического обучения по программе получения, продления или восстановления квалификационной отметки о классе самолётов, продления права на полеты по прибором (IR) сертифицированных для полётов с одним пилотом, к проведению обучения для получения квалификационной отметки о праве на полёты по приборам (IR), а также к подготовке кандидатов для выдачи свидетельств PPL, CPL в части освоения соответствующих классов воздушных судов.

Указания:

К прохождению данной задачи допускаются пилоты, имеющие действующее свидетельство с соответствующей отметкой о классе ВС и отвечающие требованиям к опыту: общий налёт не менее 300ч (для SEP) или 500ч (для MEP)

Упражнение 2. 03.00

Тренажёрная подготовка к проведению аэродромных тренировок.

Цель:

Дать инструктору навыки проведения аэродромной тренировки и обучения полетам по приборам (IR) на конкретном классе ВС.

Указания:

- Подготовку проводит инструктор, имеющий действующий допуск FI или TRI.
- Тренировка проводится на сертифицированном тренажёре (FSTD).

Оформление документации:

Результаты прохождения Упражнения 1 с выводами о допуске к Упражнению 2 оформляются в бланке задания на тренировку SIMULATOR CHECK.

Упражнение 3. 4 полетов

Аэродромная тренировка

Цель:

training for the issuance, revalidation, or renewal of a class rating for single-pilot aeroplanes, revalidation of instrument rating (IR) for single-pilot aeroplanes, for conducting training for the issuance of an instrument rating (IR), as well as for the training of candidates for the issuance of PPL and CPL in terms of mastering the relevant classes of aircraft.

Instructions:

Pilots holding a valid license with the appropriate aircraft class rating and meeting the experience requirements are admitted to this task: total flight time of not less than 300 hrs (for SEP) or 500 hrs (for MEP).

Exercise 2. — 03:00

Simulator Training for Base Training.

Objective:

To provide the instructor with skills for conducting base training and instrument rating (IR) training on a specific aircraft class.

Instructions:

- Training is conducted by an instructor holding a valid FI or TRI authorization.

- The training is carried out on a certified Flight Simulation Training Device (FSTD).

Documentation:

The results of Exercise 1 and the authorization to proceed to Exercise 2 are recorded in the training assignment in the SIMULATOR CHECK form.

Exercise 3. 4 flights.

Base Training.

Objective:

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

Закрепить практические навыки проведения аэродромной тренировки на самолете и получение допуска FI.

Указания:

Тренировка проводится инструктором, имеющим допуск FI или TRI.

Тренирующий инструктор занимает поочередно правое и левое пилотское кресло, имитируя действия обучаемого пилота.

Оформление документации:

Результаты прохождения тренировки по этапам прохождения Упражнения 3 и заключение о возможности допуска к самостоятельному проведению теоретического и практического обучения (включая обучение полетам по приборам IR) оформляются в бланке задания на тренировку.

Инструктор допускается к обучению и проведению тренировок на тренажёре и воздушном судне приказом ОГА КР.

На основании приказа вносится запись FI в свидетельства и лётную книжку (раздел «Допуск к полётам»).

### Задача 3.

Допуск к проведению подготовки по программе переподготовки по типу ВС. Synthetic Flight Instructor (SFI).

Цель:

Подготовить инструктора SFI к проведению первоначальной подготовки пилотов по курсу переучивания. К прохождению данной задачи допускаются действующие пилоты с квалификационной отметкой (LTI) или имевший ранее квалификационную отметку «инструктор» в свидетельстве пилота данного типа самолёта.

Указания:

При успешном прохождении Задачи 3, инструктор допускается к проведению первоначальной тренажёрной подготовки пилотов по курсу переучивания.

Упражнение 1. 04.00

Теоретическая подготовка.

To consolidate practical skills for conducting base training on the aircraft and to obtain the FI authorization.

Instructions:

Training is conducted by an instructor holding a valid FI or TRI authorization.

The training instructor occupies the right and left pilot seats alternately, simulating the actions of a student pilot.

Documentation:

The results of the training stages under Exercise 3 and the conclusion on the eligibility for independent theoretical and practical instruction (including IR training) shall be recorded in the training assignment form.

The instructor is authorized to conduct instruction and training on the simulator and aircraft by an order of the SCAA KR.

Based on this order, a FI endorsement shall be entered into the license and the logbook ("Flight Authorization" section).

### Task 3.

Authorization to Conduct Training under the Aircraft Type Conversion Program.

Synthetic Flight Instructor (SFI).

Objective:

To prepare the SFI instructor for conducting initial pilot training under the type conversion course. Pilots currently holding an (LTI) qualification endorsement or those who have previously held an “Instructor” qualification endorsement in their pilot license for the given aircraft type are eligible to undertake this task.

Instructions:

Upon successful completion of Task 3, the instructor is authorized to conduct initial simulator training of pilots under the type conversion course.

Exercise 1. — 04:00

Theoretical Training.

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

**Цель:**

Теоретически подготовить инструктора к проведению первоначальной подготовки.

**Указания:**

Теоретическая подготовка проводится инструктором, имеющим допуск к проведению первоначальной подготовки (SFI, TRI).

В процессе подготовки изучается устройство тренажёра и органы его управления, безопасность работы на тренажёре и методика проведения тренажёрной подготовки членов экипажа, программа переподготовки.

**Оформление документации:**

Результаты прохождения тренировки по Упражнению 1, и допуск к дальнейшему прохождению Упражнения 2, оформляются в бланке задания на тренировку.

Упражнение 2. 28.00

Тренажёрная подготовка.

**Цель:**

Отработка навыков в использовании тренажёров FFS, проведении брифингов и разборов, тренировок.

**Указания:**

Подготовка осуществляется при проведении первоначальной подготовки пилотов по курсу переучивания в объёме не менее 6 сессий FFS, и включает в себя два этапа:

- наблюдение за работой инструктора (не менее двух сессий FFS);
- практическая работа на тренажёре по программе переподготовки под наблюдением инструктора, включая предполётную подготовку и разбор тренировки.

Подготовка проводится инструктором, имеющим допуск к проведению первоначальной подготовки.

Тренируемый, занимает место инструктора тренажёра и осуществляет тренировку слушателей курса первоначальной

**Objective:**

To provide the instructor with theoretical preparation for conducting initial training.

**Instructions:**

Theoretical training is conducted by an instructor authorized to conduct initial training (SFI, TRI).

The training covers the structure and controls of the simulator, simulator safety procedures, methodology of conducting crew simulator training, and the type conversion training program.

**Documentation:**

The results of Exercise 1 and authorization to proceed to Exercise 2 are recorded in the training assignment form.

Exercise 2. — 28:00

Simulator Training.

**Objective:**

To practice skills in using FFS simulators, conducting briefings, debriefings, and training sessions.

**Instructions:**

The training is conducted as part of initial pilot training under the type conversion course, for not less than 6 FFS sessions, and includes two stages:

- observation of the instructor’s work (not less than two FFS sessions);
- practical work on the simulator under the type conversion program under the supervision of the instructor, including pre-flight preparation and training debriefing.

The training is conducted by an instructor authorized to conduct initial training.

The trainee occupies the simulator instructor’s position and conducts training of students in the initial training course under the supervision of the simulator instructor.

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

подготовки под контролем инструктора тренажёра.

Проверка на тренажёре - 04.00.

Цель:

Определение уровня готовности инструктора к самостоятельной работе на тренажёре.

Указания:

Проверка выполняется при проведении тренировки слушателей в объёме LOFT и КПП (SKILL TEST) на тренажёре экзаменатором (TRE), имеющим допуск к проведению первоначальной подготовки.

Экзаменатор оценивает проведение брифинга/дебрифинга и тренировки проверяемым инструктором.

Оформление документации:

Результаты прохождения тренировки по Упражнению 2, и заключение о возможности допуска к проведению тренажёрной подготовки пилотов по программе переподготовки на данный тип ВС, оформляются в бланке задания на тренировку.

Инструктор допускается к проведению тренажёрной подготовки пилотов по программе переподготовки на данный тип ВС, приказом по авиакомпании.

На основании приказа вносится запись (SFI) в приложение свидетельства пилота и лётную книжку (раздел «Допуск к полётам»).

#### Задача 4.

Допуск к проведению тренировок на FTD. Flight Training Device Instructor (FTDI).

Цель:

Получение практических навыков проведения тренировки на FTD под наблюдением инструктора.

Указания:

Задача предназначена для подготовки инструктора LTI, SFI к проведению тренировок на FTD.

Упражнение 1. 02.00

Теоретическая подготовка.

Цель:

Simulator Check – 04:00.

Objective:

To determine the instructor’s readiness level for independent work on the simulator.

Instructions:

The check is performed during student training in the scope of LOFT and SKILL TEST on the simulator by an examiner (TRE) authorized to conduct initial training.

The examiner evaluates the conduct of briefing/debriefing and training by the instructor under evaluation.

Documentation:

The results of Exercise 2 and the conclusion on the possibility of authorizing the instructor to conduct simulator training of pilots under the type conversion program for this aircraft type are recorded in the training assignment form.

The instructor is authorized to conduct simulator training of pilots under the type conversion program for this aircraft type by order of the airline.

Based on the order, an entry (SFI) is made in the pilot license attachment and logbook (section “Authorization for Flights”).

#### Task 4.

Authorization to Conduct Training on FTD. Flight Training Device Instructor (FTDI).

Objective:

To acquire practical skills in conducting training on FTD under the supervision of an instructor.

Instructions:

This task is intended for preparing LTI, SFI instructors to conduct training on FTD.

Exercise 1. — 02:00

Theoretical Training.

Objective:

To prepare the instructor for work on FTD.

Instructions:

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

Подготовить инструктора к работе на FTD.

Указания:

Подготовку проводит инструктор (FTDI).

В процессе теоретической подготовки изучаются:

правила техники безопасности при выполнении тренировки на FTD;

функциональные возможности;

рабочее место инструктора и интерфейс;

особенности методики проведения данной подготовки.

Оформление документации:

Результаты прохождения тренировки по Упражнению 1, и допуск к дальнейшему прохождению Упражнения 2, оформляются в задании на тренировку.

Упражнение 2. 10.00

Тренажёрная подготовка.

Ознакомление с практической работой инструктора (FTDI) - 03.00

Цель:

Ознакомить пилота с работой инструктора при проведении подготовки на FTD, независимо от задач.

Указания:

Подготовку проводит инструктор по данному типу ВС, имеющий действующий допуск к данному виду подготовки.

Тренируемый, наблюдает за работой инструктора.

Тренировка по выполнению функций инструктора на FTD - 04.00

Цель:

Получение практических навыков проведения тренировки на FTD под наблюдением инструктора, при проведении тренировки.

Указания:

Подготовку проводит инструктор по данному типу ВС, имеющий действующий допуск к данному виду подготовки.

Тренируемый инструктор проводит тренировку под контролем инструктора.

По завершении проводится разбор ошибок, допущенных при проведении тренировки.

The training is conducted by an instructor (FTDI).

During theoretical training the following are studied:

safety rules during training on FTD;

functional capabilities;

instructor’s workstation and interface;

features of the methodology of conducting this training.

Documentation:

The results of Exercise 1 and authorization to proceed to Exercise 2 are recorded in the training assignment form.

Exercise 2. — 10:00

Simulator Training.

Familiarization with the practical work of an instructor (FTDI) – 03:00.

Objective:

To familiarize the pilot with the work of an instructor when conducting training on FTD, regardless of the tasks.

Instructions:

The training is conducted by an instructor of this aircraft type who is authorized for this type of training.

The trainee observes the instructor’s work.

Training in performing instructor functions on FTD – 04:00.

Objective:

To acquire practical skills in conducting training on FTD under the supervision of an instructor during training.

Instructions:

The training is conducted by an instructor of this aircraft type who is authorized for this type of training.

The trainee instructor conducts training under the supervision of the instructor.

Upon completion, an analysis of the errors made during training is carried out.

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

Проверка готовности инструктора к самостоятельному выполнению функций инструктора на FTD – 03.00

Цель:

Проверить готовность инструктора к самостоятельному проведению тренировок на FTD, при проведении тренировки.

Указания:

Проверку проводит инструктор - экзаменатор (TRE), по данному типу ВС, имеющий действующий допуск к данному виду подготовки или назначенный ОГА, FTDI.

Оформление документации:

Результаты прохождения тренировки по Упражнениям 1 и 2, и заключение о возможности допуска к самостоятельному проведению тренировок на FTD, оформляются в бланке задания на тренировку. Инструктор допускается к проведению подготовки на FTD приказом по авиакомпании.

На основании приказа вносится запись в лётную книжку (раздел «Допуск к полётам»).

**Задача 5. / Задача 6.**

Допуск инструктора к проведению обучения и тренировок на тренажёре и выполнению аэродромной тренировки. Type Rating Instructor (TRI).

Цель:

Подготовить инструктора к проведению и выполнению аэродромной тренировки.

Указания:

К прохождению данной задачи допускаются инструкторы, прошедшие полностью подготовку по Задаче 3, (Если авиакомпания не занимается переучиванием на тип ВС, то подготовку по Задаче 2).

На тренировке по Упражнению 2, отрабатываются действия инструктора в процессе выполнения аэродромной тренировки с пилотами, прошедшими курс переучивания на тренажёре.

Упражнение 2. 03.00

Check of instructor readiness for independent performance of instructor functions on FTD – 03:00.

Objective:

To check the instructor’s readiness for independent conducting of training on FTD during training.

Instructions:

The check is conducted by an instructor-examiner (TRE) of the given aircraft type, holding a valid authorization for this type of training, or by an FTDI appointed by the CAA.

Documentation:

The results of Exercises 1 and 2 and the conclusion regarding the possibility of granting authorization for independent conducting of training on FTD are recorded in the training assignment form.

The instructor is authorized to conduct training on FTD by airline order.

Based on the order, an entry is made in the logbook (section “Authorization for Flights”).

**Task 5. /Task 6.**

Authorization of the Instructor to Conduct Training and Exercises on the Simulator and to Perform Aerodrome Training.

Type Rating Instructor (TRI).

Objective:

To prepare the instructor for conducting and performing aerodrome training.

Instructions:

This task is open to instructors who have fully completed Task 3 (if the airline does not conduct type conversion training, then Task 2).

In Exercise 2, the instructor’s actions during the performance of aerodrome training with pilots who have completed the type conversion course on the simulator are practiced.

Exercise 2 — 03:00

Simulator Training for Aerodrome Training.

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

Тренажёрная подготовка к проведению аэродромных тренировок.

Цель:

Дать инструктору навыки проведения аэродромной тренировки при лётной первоначальной подготовке на данном типе ВС.

Указания:

Подготовку проводит инструктор, имеющий допуск к проведению данного вида подготовки (TRI).

Тренировка проводится по отдельным сценариям тренажёрной подготовки.

В процессе тренировки отрабатываются ситуации отказа двигателя после достижения V1, заход на посадку и уход на второй круг с одним отказавшим двигателем, взлёты и посадки методом Touch-and-Go, заход по неточным системам, исправление ошибочных действий обучаемого на различных этапах полёта.

Оформление документации:

Результаты прохождения Упражнения 1, с выводами о допуске к прохождению Упражнения 2, оформляются в бланке задания на тренировку SIMULATOR CHECK.

Задача №5 Упражнение 3. 3 полётов.  
Аэродромная тренировка.

Задача №6 Упражнение 3. 8 полётов.  
Тренировка в рейсовых условиях.

Цель:

Закрепить практически навыки проведения аэродромной тренировки при лётной первоначальной подготовке и получение допуска к проведению аэродромных тренировок (TRI).

Указания:

Тренировка проводится инструктором, имеющим допуск к данному виду тренировки (TRI).

Тренирующий инструктор находится поочередно на правом и левом пилотском

Objective:

To provide the instructor with skills for conducting aerodrome training during initial flight training on the given aircraft type.

Instructions:

The training is conducted by an instructor authorized to conduct this type of training (TRI).

The training is carried out according to separate simulator training scenarios.

During training, the following are practiced: engine failure after V1; approach and go-around with one engine inoperative; takeoffs and landings using the Touch-and-Go method; non-precision approaches; correction of trainee pilot errors at various flight stages.

Documentation:

The results of Exercise 1, with conclusions regarding authorization to proceed to Exercise 2, are recorded in the SIMULATOR CHECK training form.

Task 5. Exercise 3 — 3 flights  
Aerodrome Training.

Task 6. Exercise 3 — 8 flights  
Line Training flights

Objective:

To consolidate practical skills in conducting aerodrome training during initial flight training and to obtain authorization to conduct aerodrome training (TRI).

Instructions:

The training is conducted by an instructor authorized for this type of training (TRI).

The trainee instructor alternately occupies the right and left pilot seats, performing the duties of the trainee pilot.

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

кресле, выполняя обязанности обучаемого пилота.

В процессе тренировки отрабатывается имитация отказа двигателя после достижения V1, путём установки THR lever, на режим малого газа (IDLE), заход на посадку и уход на второй круг с имитацией отказа двигателя, взлёты и посадки методом Touch-and-Go, визуальные заходы на посадку, исправление ошибочных действий обучаемого на различных этапах полёта.

Оформление документации:

По результатам прохождения Упражнения 3, оформляется бланк задания на тренировку с выводом о возможности допуска к проведению аэродромных тренировок по программе переподготовки на данный тип ВС. На основании положительных выводов издаётся приказ по авиакомпании о допуске к проведению аэродромных тренировок по программе переподготовки на данный тип ВС. В приложение свидетельства пилота, и в лётную книжку (раздел «Допуск к полётам») вносится отметка Type Rating Instructor (TRI).

During the training, the following are practiced: simulation of engine failure after reaching V1 by setting the THR lever to IDLE, approach and go-around with simulated engine failure, takeoffs and landings using the Touch-and-Go method, visual approaches, correction of trainee pilot errors at various stages of flight.

Documentation:

Based on the results of Exercise 3, a training assignment form is completed with a conclusion on the possibility of authorizing the instructor to conduct airfield training under the type rating conversion program. On the basis of positive conclusions, an airline order is issued granting authorization to conduct airfield training under the type rating conversion program. An entry is made in the pilot's license endorsement and logbook (section "Authorization for Flights") with the mark Type Rating Instructor (TRI).

### **Подготовка штурмана-инструктора. Training of Navigator – Instructor.**

Общие указания.

К прохождению данной Программы допускается кандидат, имеющий:

- сертификат об окончании курса подготовки инструкторов;
- общий налёт в качестве штурмана ВС не менее 800 часов;
- налёт в качестве штурмана на данном типе ВС не менее 200 часов;
- кандидат, имеющий действующую квалификационную отметку штурмана-инструктора, может быть допущен к прохождению данной

General Instructions.

A candidate admitted to this Program must have:

- a certificate of completion of the instructor training course;
- a total flight time as an aircraft navigator of at least 800 hours;
- at least 200 hours of flight time as a navigator on the given aircraft type;
- a candidate holding a valid navigator-instructor qualification endorsement may be admitted to this Program with at least 100

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

Программы при наличии налёта часов в качестве штурмана на данном типе ВС не менее 100 часов.

- штурману-инструктору не требуется дополнительной подготовки получения допуска проведения проверок/тренировок на тренажёре.

Объем подготовки включает следующее:

hours of flight time as a navigator on the given aircraft type.

- A navigator-instructor does not require additional training to obtain authorization for conducting checks/training on the simulator.

The scope of training includes the following:

Задача Task	Содержание Content	Время (час/мин) Time (hrs/min)	Количество Полётов Number of Flights
1.	Наземная подготовка Ground Training	06.00	-
2.	Эксплуатационная стажировка Operational Line Training	08.00	2
3.	Квалификационная проверка Qualification Check	-	2

Задача 1.

Наземная подготовка.

Цель;

Изучение основы методики лётного обучения, порядка организации и выполнения учебно-тренировочных полётов.

- методы и приёмы лётного обучения;

- организация и методика выполнения тренировочных полётов;

- обеспечение безопасности учебно-тренировочных полётов;

- анализ обстоятельств и причин авиационных происшествий, имевших место при выполнении учебных и тренировочных полётов.

Указания;

Наземную подготовку проводит штурман-инструктор, допущенный к полётам на данном типе ВС. Если на ВС не предусмотрено рабочее место штурмана подготовку может проводить LTI, TRI. Прохождение Задачи 1 и возможности

Task 1.

Ground Training.

Objective:

To study the fundamentals of flight training methodology, the procedure for organizing and performing training flights.

- Methods and techniques of flight training;

- Organization and methodology of training flights;

- Ensuring safety during training flights;

- Analysis of circumstances and causes of aviation incidents that occurred during training flights.

Instructions:

Ground training is conducted by a navigator-instructor authorized to perform flights on the given aircraft type. If the aircraft is not equipped with a navigator's station, the training may be conducted by an LTI or TRI. Completion of Task 1 and eligibility for Task

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

допуска к прохождению Задачи 2, оформляются в задании на тренировку.

Задача 2.

Эксплуатационная стажировка.

Цель;

Выполнение функций инструктора в эксплуатационных полётах, которая включает, по меньшей мере, следующее:

- методы практического обучения;
- распознавание и исправление наиболее распространённых ошибок обучающихся.

Указания;

Стажировку проводит штурман-инструктор или пилот - инструктор, допущенный к полётам на данном типе ВС. Прохождение Задачи 2 и возможности допуска к КПП, оформляются в задании на тренировку.

Задача 3.

Квалификационная проверка.

Цель;

Определение результатов методических навыков, правильность анализа выполнения полётов и выдачи заключения о возможности допуска кандидата к инструкторской работе в качестве штурмана - инструктора.

Указания;

Проверку проводит штурман-инструктор экзаменатор/пилот – инструктор экзаменатор, допущенный к полётам на данном типе ВС.

Оформление документации.

После прохождения квалификационной проверки, штурманом - инструктором или TRE, заполняется лист умения штурмана с выводами о готовности к выполнению полётов в качестве штурмана – инструктора типа ВС. На основании положительного заключения в ОГА предоставляются заявление, представление и копии документов, подтверждающих прохождение подготовки, на основании поданных документов, в ОГА вносится квалификационная отметка штурман –

2 are documented in the training assignment form.

Task 2.

Operational Line Training.

Objective:

To perform instructor functions during operational flights, including at least the following:

- Methods of practical training;
- Identification and correction of the most common errors made by trainees.

Instructions:

Line training is conducted by a navigator-instructor or a pilot-instructor authorized to perform flights on the given aircraft type. Completion of Task 2 and eligibility for the Qualification Check are documented in the training assignment form.

Task 3.

Qualification Check.

Objective:

To determine the candidate’s methodological proficiency, ability to analyze flight performance, and readiness to provide conclusions on suitability for instructor duties as a navigator-instructor.

Instructions:

The check is conducted by a navigator-instructor examiner or a pilot-instructor examiner authorized to perform flights on the given aircraft type.

Documentation:

After completion of the qualification check, the Navigator Competency Assessment Form shall be completed by a Navigator Instructor or a Type Rating Examiner (TRE), including conclusions regarding readiness to perform duties as a Type-Rated Navigator Instructor.

Based on a positive conclusion, an application, nomination letter, and copies of documents confirming completion of the required training shall be submitted to the State Civil Aviation Authority (SCAA). On the basis of the submitted documentation, the

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

инструктор «типа ВС». На основании приказа в лётной книжке делается соответствующая запись.

SCAA shall endorse the qualification “Navigator Instructor – Aircraft Type.”

Following the issuance of the relevant order, an appropriate entry shall be made in the flight logbook.

### **Подготовка бортинженера (бортмеханика) – инструктора. Preparation of Flight Engineer (Flight Mechanic) – Instructor.**

Общие указания.

К прохождению данной Программы допускается кандидат, имеющий:

- сертификат об окончании курса подготовки инструкторов;
- налёт в качестве бортинженера (бортмеханика) на данном типе ВС не менее 800 часов;
- кандидат, имеющий действующую квалификационную отметку бортинженера-инструктора (бортмеханика-инструктора), может быть допущен к прохождению данной Программы при налёте часов в качестве бортинженера (бортмеханика) на данном типе ВС не менее 100 часов.
- бортинженеру/бортмеханику инструктору не требуется дополнительной подготовки получения допуска проведения проверок/тренировок на тренажёре.

General Provisions

Candidates eligible for admission to this Program shall meet the following requirements:

- Hold a certificate of completion of an instructor training course;
- Have a minimum of 800 flight hours as a flight engineer (flight mechanic) on the respective aircraft type;
- A candidate already holding a valid qualification endorsement as a flight engineer-instructor (flight mechanic-instructor) may be admitted to this Program with not less than 100 flight hours as a flight engineer (flight mechanic) on the respective aircraft type;
- A flight engineer/flight mechanic instructor is not required to undergo additional training to obtain authorization for conducting checks/training on a flight simulator.

Задачи Tasks	Содержание Content	Время (час/мин) Time (hrs/min)	Количество Полётов Number of Flights
1.	Наземная подготовка Ground Training	06.00	-
2.	Тренажёрная подготовка Simulator Training	02.00	-
3.	Эксплуатационная стажировка Operational Line Training	10.00	2
4.	Квалификационная проверка Qualification Check	-	2

Задача 1.

Наземная подготовка.

Цель;

Task 1.

Ground Training

Objective:

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

Изучение основы методики лётного обучения и порядок организации, и выполнение учебно-тренировочных полётов.

- методы и приёмы лётного обучения;
- организация и методика выполнения тренировочных полётов;
- обеспечение безопасности учебно-тренировочных полётов;
- анализ обстоятельств и причин авиационных происшествий, имевших место при выполнении учебных и тренировочных полётов.

Указания;

Подготовку проводит бортинженер (бортмеханик) – инструктор, допущенный к полётам на данном типе ВС.

Оформление документации.

Результаты прохождения наземной подготовки оформляются в задании на тренировку с выводами инструктора о возможности допуска к Задаче 2.

Задача 2.

Тренажёрная подготовка.

Цель;

Приобретение кандидатом опыта выполнения функций инструктора. Отрабатываются навыки в управлении различными системами и агрегатами ВС на различных этапах полёта.

- методы предупреждения и устранения ошибок.

Указания;

Подготовку проводит бортинженер (бортмеханик) – инструктор, допущенный к тренажёрной подготовке на данном типе ВС. Тренировка по данному упражнению может, засчитывается в качестве периодической тренировки на тренажёре.

Оформление документации.

Результаты прохождения тренажёрной подготовки, оформляются в задании на проведение тренажёрной подготовки с выводами инструктора о возможности допуска к Задаче 3.

To study the fundamentals of flight training methodology, organization, and performance of training flights.

- Methods and techniques of flight training;
- Organization and methodology of conducting training flights;
- Ensuring the safety of training flights;
- Analysis of circumstances and causes of aviation incidents occurring during training flights.

Instructions:

The training is conducted by a flight engineer (flight mechanic) – instructor authorized for flights on the given aircraft type.

Documentation:

The results of the ground training are recorded in the training assignment with the instructor’s conclusion regarding eligibility to proceed to

Task 2.

Simulator Training

Objective:

To provide the candidate with experience in performing instructor functions. To practice skills in operating various aircraft systems and components at different stages of flight.

- Methods of preventing and correcting errors.

Instructions:

The training is conducted by a flight engineer (flight mechanic) – instructor authorized to conduct simulator training on the given aircraft type. This exercise may be credited as recurrent simulator training.

Documentation:

The results of the simulator training are recorded in the training assignment form, with the instructor’s conclusion regarding eligibility to proceed to Task 3.

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

### Задача 3.

Эксплуатационная стажировка.

Цель;

Выполнение функций инструктора в эксплуатационных полётах, которая включает по меньшей мере, следующее:

- методы практического обучения;
- распознавание и исправление наиболее распространённых ошибок обучающихся.

Указания;

Подготовку проводит бортинженер (бортмеханик) – инструктор, допущенный к подготовке на данном типе ВС.

Оформление документации.

Результаты прохождения эксплуатационной стажировки, оформляются в задании на тренировку с выводами инструктора о возможности допуска к проверочным полётам.

### Задача 4.

Квалификационная проверка.

Цель;

Определение результатов методических навыков, проведение правильности анализа действий обучающихся в процессе полётов и выдачи заключения о возможности допуска кандидата к инструкторской работе в качестве бортинженера (бортмеханика) – инструктора на данном типе ВС.

Указания:

Проверку проводит бортинженер (бортмеханик) – экзаменатор, допущенный к подготовке на данном типе ВС.

Оформляемая документация.

Результат прохождения проверки оформляются в задании на тренировку лист умения бортинженера (бортмеханика) с выводами о возможности допуска к полётам в качестве инструктора на данном типе ВС. На основании положительного заключения в ОГА предоставляются заявление, представление и копии документов, подтверждающих прохождение подготовки, на основании

### Task 3.

Operational Line Training

Objective:

To perform the functions of an instructor during operational flights, which include, at a minimum, the following:

- Methods of practical training;
- Recognition and correction of the most common student errors.

Instructions:

The training is conducted by a flight engineer (flight mechanic) – instructor authorized for training on the given aircraft type.

Documentation:

The results of the operational line training are recorded in the training assignment form, with the instructor’s conclusions regarding eligibility for the check flights.

### Task 4.

Qualification Check

Objective:

To determine the candidate’s instructional skills, assess the accuracy of analyzing trainees’ performance during flights, and issue a conclusion on the candidate’s eligibility to perform instructional duties as a flight engineer (flight mechanic) – instructor on the given aircraft type.

Instructions:

The check is conducted by a flight engineer (flight mechanic) – examiner authorized for training on the given aircraft type.

Documentation:

The results of the assessment shall be recorded in the training assignment and in the Flight Engineer (Flight Mechanic) Competency Assessment Form, including conclusions regarding eligibility for authorization to perform flights as an instructor on the respective aircraft type. Based on a positive conclusion, an application, nomination letter, and copies of documents confirming completion of the required training shall be

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное Агентство Гражданской Авиации Казахстанской Республики</small>	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

поданных документов, в ОГА вносится квалификационная отметка бортинженер (бортмеханик) «типа ВС». На основании приказа в лётной книжке делается соответствующая запись.

submitted to the State Civil Aviation Authority (SCAA). On the basis of the submitted documentation, the SCAA shall endorse the qualification “Flight Engineer (Flight Mechanic) Instructor – Aircraft Type.” Following the issuance of the relevant order, an appropriate entry shall be made in the flight logbook.

### **Подготовка бортрадиста – инструктора. Preparation of Flight Radio Operator – Instructor.**

#### **Общие указания.**

К прохождению данной Программы допускается кандидат, имеющий:

- сертификат об окончании курса подготовки инструкторов;
- налёт в качестве бортрадиста на данном типе ВС не менее 300 часов;

- кандидат, имеющий действующую квалификационную отметку бортрадиста-инструктора, может быть допущен к прохождению данной Программы при налёте часов в качестве бортрадиста на данном типе ВС не менее 100 часов. При

наличии комплексного тренажёра, эксплуатационная стажировка может проводиться на тренажёре, также тренажёрная подготовка может быть заменена на подготовку в рейсовых условиях. Квалификационная проверка может выполняться на тренажёре.

- бортрадисту- инструктору не требуется дополнительной подготовки получения допуска проведения проверок/тренировок на тренажёре.

#### **General Provisions**

A candidate admitted to this Program must have:

- a certificate of completion of an instructor training course;
- at least 300 hours of flight time as a flight radio operator on the given aircraft type;

- a candidate holding a valid qualification endorsement as a Flight Radio Operator – Instructor may be admitted to this Program with at least 100 hours of flight time as a flight radio operator on the given aircraft type.

If a full flight simulator is available, operational internship may be conducted on the simulator; likewise, simulator training may be replaced with training in line operations. The qualification check may also be conducted on the simulator. A Flight Radio Operator

– Instructor does not require additional training to obtain authorization for conducting simulator checks/training.

<b>Задачи Tasks</b>	<b>Содержание Content</b>	<b>Время (час/мин) Time (hrs/min)</b>	<b>Количество Полётов Number of Flights</b>
1.	<b>Наземная подготовка Ground Training</b>	06.00	-
2.	<b>Тренажёрная подготовка Simulator Training</b>	02.00	-

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

3.	<b>Эксплуатационная стажировка Operational Line Training</b>	08.00	2
4.	<b>Квалификационная проверка Qualification Check</b>	04.00	-

#### Задача 1.

Наземная подготовка.

Цель;

Изучение основы методики лётного обучения и порядок организации, и выполнение учебно-тренировочных полётов.

- методы и приёмы лётного обучения;
- организация и методика выполнения тренировочных полётов;
- обеспечение безопасности учебно-тренировочных полётов;
- анализ обстоятельств и причин авиационных происшествий, имевших место при выполнении учебных и тренировочных полётов.

Указания;

Подготовку проводит бортрадист (штурман) – инструктор, допущенный к полётам на данном типе ВС.

Оформление документации.

Результаты прохождения наземной подготовки оформляются в задании на тренировку с выводами инструктора о возможности допуска к Задаче 2.

#### Задача 2.

Тренажёрная подготовка или лётная подготовка.

Цель;

Приобретение кандидатом опыта выполнения функций инструктора. Отрабатываются навыки в управлении различными системами и агрегатами ВС на различных этапах полёта.

- методы предупреждения и устранения ошибок.

Указания;

Подготовку проводит бортрадист (штурман) – инструктор, допущенный к подготовке на данном типе ВС.

#### Task 1.

Ground Training

Objective:

To study the fundamentals of flight training methodology, as well as the organization and execution of training flights.

- Methods and techniques of flight training;
- Organization and methodology of training flights;
- Ensuring the safety of training flights;
- Analysis of circumstances and causes of aviation incidents that occurred during training and practice flights.

Instructions:

The training shall be conducted by a radio operator (navigator) instructor authorized for flights on the given aircraft type.

Documentation:

The results of the ground training shall be recorded in the training assignment form, with the instructor’s conclusions on the candidate’s eligibility to proceed to Task 2.

#### Task 2.

Simulator Training or Flight Training

Objective:

To provide the candidate with experience in performing instructor functions. Skills in operating various aircraft systems and components during different phases of flight shall be practiced.

- Methods of error prevention and correction.

Instructions:

The training shall be conducted by a radio operator (navigator) instructor authorized for training on the given aircraft type. This

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

Тренировка по данному упражнению может, засчитывается в качестве периодической тренировки на тренажёре.

Оформление документации.

Результаты прохождения тренажёрной/лётной подготовки, оформляются в задании на тренировку с выводами инструктора о возможности допуска к Задаче 3.

Задача 3.

Эксплуатационная стажировка.

Цель;

Выполнение функций инструктора в эксплуатационных полётах, которая включает, по меньшей мере, следующее:

- методы практического обучения;
- распознавание и исправление наиболее распространённых ошибок обучающихся.

Указания;

Подготовку проводит бортрадист (штурман) – инструктор, допущенный к подготовке на данном типе ВС.

Оформление документации.

Результаты прохождения эксплуатационной стажировки, оформляются в задании на тренировку с выводами инструктора о возможности допуска к проверочным полётам.

Задача 4.

Квалификационная проверка.

Цель;

Определение результатов методических навыков, проведение правильности анализа, действий обучающихся в процессе полётов и выдачи заключения о возможности допуска кандидата к инструкторской работе в качестве бортрадиста – инструктора на данном типе ВС.

Указания;

Проверку проводит бортрадист (штурман) – экзаменатор, допущенный к подготовке на данном типе ВС.

Оформляемая документация.

Результат прохождения проверки, оформляются в задании на тренировку

exercise may be credited as a recurrent simulator training session.

Documentation:

The results of the simulator/flight training shall be recorded in the training assignment form, with the instructor’s conclusions on the candidate’s eligibility to proceed to Task 3.

Task 3.

Line Training (Operational Internship)

Objective:

To perform instructor functions during operational flights, which shall include, at a minimum, the following:

- Methods of practical instruction;
- Identification and correction of the most common trainee errors.

Instructions:

The training shall be conducted by a radio operator (navigator) instructor authorized for training on the given aircraft type.

Documentation:

The results of the operational internship shall be recorded in the training assignment form, with the instructor’s conclusions on the candidate’s eligibility to proceed to proficiency check flights.

Task 4.

Qualification Check

Objective:

To assess the methodological skills, the accuracy of analysis, and the ability to evaluate the actions of trainees during flights, and to issue a conclusion on the candidate’s eligibility to perform instructor duties as a radio operator instructor on the given aircraft type.

Instructions:

The check shall be conducted by a radio operator (navigator) examiner authorized for training on the given aircraft type.

Documentation:

The results of the qualification check shall be recorded in the training assignment form

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

лист умения бортрадиста с выводами о возможности допуска к полётам в качестве инструктора на данном типе ВС.

В ОГА направляются представление, заявление и копии документов, подтверждающих прохождение подготовки. В ОГА на основании поданных документов выдается квалификационная отметка бортрадиста - инструктора «типа ВС». На основании приказа в лётную книжку вносится соответствующая запись.

(radio operator’s proficiency sheet) with conclusions on the candidate’s eligibility to perform flights as an instructor on the given aircraft type.

A nomination letter, application, and copies of documents confirming completion of the required training shall be submitted to the State Civil Aviation Authority (SCAA).

Based on the submitted documentation, the SCAA shall issue the qualification endorsement “Flight Radio Operator Instructor – Aircraft Type.”

Following the issuance of the relevant order, an appropriate entry shall be made in the flight logbook.

### **Подготовка бортоператора – инструктора. Training of Flight Operator – Instructor**

Общие указания.

К прохождению данной Программы допускается кандидат, имеющий:

- сертификат об окончании курса подготовки инструкторов;
- налёт в качестве бортоператора на данном типе ВС не менее 500 часов (для грузового воздушного судна);
- налёт по виду работ не менее – 200ч. и не менее 15 циклов (для операторов по видам работ);

- кандидат, имеющий действующую квалификационную отметку бортоператора -инструктора, может быть допущен к прохождению данной Программы при налёте часов в качестве бортоператора на данном типе ВС не менее 100 часов.

General Provisions

A candidate may be admitted to this Program if he/she meets the following requirements:

- holds a certificate of completion of the instructor training course;
- has at least 500 hours of flight experience as a flight operator on the given aircraft type (for cargo aircraft);
- has at least 200 hours of flight time and no fewer than 15 cycles in the specific type of operations (for operators engaged in specialized operations);

- a candidate already holding a valid qualification endorsement as a flight operator-instructor may be admitted to this Program if he/she has at least 100 hours of flight experience as a flight operator on the given aircraft type.

Задачи Tasks	Содержание Content	Время (час/мин) Time (hrs/min)	Количество циклов загрузки и выгрузки или циклов по другим видам работ. Number of loading/unloading cycles or cycles for other types of operations

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

1.	Наземная подготовка Ground Training	06.00	-
3.	Эксплуатационная стажировка Operational Internship	-	1
4.	Квалификационная проверка Qualification Check	-	1

#### Задача 1.

Наземная подготовка.

Цель;

Изучение основы методики обучения и порядок организации, и выполнение работ.

- методы и приёмы обучения;
- организация и методика выполнения работ;
- обеспечение безопасности полётов;

- анализ обстоятельств и причин авиационных происшествий, имевших место при выполнении подобных видов работы.

Указания;

Подготовку проводит бортоператор (КВС - инструктор) – инструктор, допущенный к полётам на данном типе ВС или видам работ.

Оформление документации.

Результаты прохождения наземной подготовки, оформляются в задании на тренировку с выводами инструктора о возможности допуска к Задаче 2.

#### Задача 2.

Эксплуатационная стажировка.

Цель;

Выполнение функций инструктора в эксплуатационных полётах, включает, по меньшей мере, следующее:

- методы практического обучения;
- распознавание и исправление наиболее распространённых ошибок обучающихся.

Указания;

Подготовку проводит бортоператор (КВС – инструктор LTI, TRI) – инструктор,

#### Task 1.

Ground Training.

Objective:

Study the fundamentals of training methodology and the procedures for organizing and performing operations.

- Methods and techniques of training;
- Organization and methodology of performing operations;
- Ensuring flight safety;

- Analysis of circumstances and causes of aviation incidents that occurred during similar types of operations.

Instructions:

Training is conducted by a flight operator (PIC – Instructor) authorized for the given aircraft type or type of operation.

Documentation:

The results of ground training are recorded in the training assignment form with the instructor’s conclusions regarding the possibility of admission to Task 2.

#### Task 2.

Operational Internship.

Objective:

Perform instructor functions during operational flights, which include, at a minimum, the following:

- Methods of practical training;
- Recognition and correction of the most common trainee errors.

Instructions:

Training is conducted by a flight operator (PIC – Instructor LTI, TRI) authorized for the given aircraft type or type of operation.

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

допущенный к полётам на данном типе ВС или видам работ.

Оформление документации.

Результаты прохождения эксплуатационной стажировки, оформляются в задании на тренировку с выводами инструктора о возможности допуска к проверочным полётам.

Задача 3.

Квалификационная проверка.

Цель;

Определение результатов методических навыков, проведение правильности анализа, действий обучающихся в процессе полётов и выдачи заключения о возможности допуска кандидата к инструкторской работе в качестве бортоператора – инструктора, на данном типе ВС или видам работ.

Указания;

Проверку проводит бортоператор (КВС – инструктор TRE) – экзаменатор, допущенный к подготовке на данном типе ВС и данным видам работ.

Оформляемая документация.

Результат прохождения проверки, оформляются в задании на тренировку, лист умения бортоператора с выводами о возможности допуска к полётам в качестве инструктора на данном типе ВС или видам работ.

В ОГА направляются представление, заявление и копии документов, подтверждающих прохождение подготовки. В ОГА на основании поданных документов выдаются квалификационные отметки бортоператора - инструктора «типа ВС» или видам работ. На основании приказа в лётную книжку вносится соответствующая запись.

Documentation:

The results of the operational internship are recorded in the training assignment form with the instructor’s conclusions regarding the possibility of admission to check flights.

Task 3.

Qualification Check.

Objective:

Assess the candidate’s methodological skills, the correctness of analyzing trainee actions during flights, and issue a conclusion on the possibility of admission to instructor duties as a flight operator for the given aircraft type or type of operation.

Instructions:

The check is conducted by a flight operator (PIC – Instructor TRE) – examiner authorized for the given aircraft type and type of operation.

Documentation:

The results of the qualification check are recorded in the training assignment form and in the flight operator’s proficiency sheet with conclusions regarding the possibility of admission to instructor duties for the given aircraft type or type of operation.

A nomination letter, application, and copies of documents confirming completion of the required training shall be submitted to the State Civil Aviation Authority (SCAA). Based on the submitted documentation, the SCAA shall issue qualification endorsements “Flight Operator Instructor – Aircraft Type” or endorsements corresponding to specific types of operational duties.

Following the issuance of the relevant order, an appropriate entry shall be made in the flight logbook.

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</small>	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

**БЛАНК ОТЧЁТА № \_\_\_\_\_**  
**Line Check / Проверка квалификации**

Вид проверки		Name / ФИО	License св-во №	Date Дата
Line Proficiency Check				
Captain / КВС: <input type="checkbox"/>	Pilot-instructor / Инстр.: <input type="checkbox"/>	First officer / 2-й п.: <input type="checkbox"/>	Left seat /Лев.кр.: <input type="checkbox"/>	Right seat / Пр.кр.: <input type="checkbox"/>
Instructor / Инстр.	Flight time/ Полетно е время		Type of aircraft/ Тип ВС	
License / св-во №	№ рейса/Flight #		Routing / Маршрут	

**Нормативы качества выполнения полётов**  
**Grading explanation**

AS (5)	ВЫШЕ СТАНДАРТА / ABOVE STANDARD
S (4)	СТАНДАРТ / STANDARD
MS (4-)	МИНИМАЛЬНО ДОПУСТИМЫЙ СТАНДАРТ / MINIMUM STANDARD
BS (3,2 ,1)	НИЖЕ СТАНДАРТА / BELOW STANDARD
N/A	НЕ ВЫПОЛНЯЛОСЬ
<b>Результаты проверки / Check results</b>	

 <p>Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

1. Предполетная подготовка / Preflight	BS	MS	S	AS	8. Отложенные дефекты по MEL	BS	MS	S	A	S
Подготовка кабины / Cockpit preparation					Взлет с деактив. автоматом тяги // по A/T T/O					
Подготовка FMS / FMS operation					Взлет/посадка с деактив. antiskid // takeoff and/or landing with antiskid inoperative					
Предполетная информация / TO Briefing					Посадка с деакт.реверсом // No reverser(s) landing					
Запуск двигателей / Engines start					Решения при неисправностях / Malfunctions					
Буксировка и руление / Push back and taxi										
Анализ /MEL / analysis										
Анализ погоды / Weather Analysis					<b>9. Полеты по минимуму / LVO</b>					
<b>2. Взлет / Take off</b>					Взлет при Min RVR / TO at Min RVR					
Взлетные скорости / TO speeds compliance					Заход по ILS / CAT II/IIIa approach					
Направление разбега / Lateral control					Уход с ВПП / ниже ВПП / GA at or below DH					
Взлёт с боковым ветром / Crosswind takeoff					Автомат. уход на второй круг / Auto GA					
Уборка механизации / Flaps retraction										
<b>3. Набор и крейсер. полетClimb and Cruise</b>					<b>10. Внешние условия/Environment</b>					
Выполнение SID / SID procedures					Высокие температуры / Hot environment					
Выдерживание скорости / Speed control					Низкие температуры / Low temperatures					
Выдерживание высот / Altitude control					Условия обледенения / Icing					
Навигация, локатор / Navigation / WX radar					Вулканическая пыль / Volcanic Ash					
Топливная система / Fuel system										
Система управления полетом / FMGS					<b>11.Специальные допуски / Special approvals</b>					
Навигация / Navigation procedures					EDTO					
Связь с диспетчером / ATC Communication					MNPS					
Работа с EFB					Заход RNAV/RNP (GNSS) Approach					
<b>4. Снижение/Descent</b>					RVSM					
Подготовка / Preparation and briefing					EFB					
Скорость / Speed control										
Профиль снижения / Profile control					<b>12. CRM</b>					

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное Агентство Гражданской Авиации Курьской Республики</small>	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

Выполнение STAR / STAR compliance				Взаимодействие в экипаж / Crew coordination				
Зона ожидания / Holding pattern				Лидерские качества / Leadership				
<b>5.Заход на посадку/ Approach</b>				Принятие решений / Decision making				
Выдерживание скорости / Speed control				Планирование действий / Planning				
Выдерживание высот / Altitude control				Работа в команде / Team working				
Использование навигации / Nav aids use				<b>13. Дополнительно (указать) / Additional items</b>				
Действия на ВПП/ DA(DH), MDA (MDH)				Инструкторские навыки, умения / Instructor Ability				
Срабатывание СППЗ / EGPWS				Ведение радиосвязи / Radio communication				
Управление положением ВС/Attitude control				Информация в салон / PAX treating, Appearance, Behaviour				
<b>6. Посадка/Landing</b>				Выполнение РПП / SOP adherence				
Контроль скорости / Speed control				Использование Чек-листов / Checklists use				
Управление положением ВС / Attitude control								
Посадка с боковым ветром/Crosswind landing				<b>14. Уход на второй круг / Go Around</b>				
Использование реверса / Use of reverse				Автоматический уход / Auto GA				
Направление на пробеге / Direction control				Уход в ручн. реж. /All engines Man. G/A				
Перегрузка на посадке/ g load/fac				Выдерживание скорости / Speed control				
Посадка с превышением веса / Overweight land.				Уборка механизации / Flaps retract schedule				
Использование тормозов / braking technique				Маршрут ухода / GA route				

**Справка о выполненных заходах/взлётах при проверке  
Number of approaches / takeoffs**

Тип захода, взлёта Type of approach, takeoff	CAT I CAT I CAT IIIa	LVTO (below 400m) max wind	Неточные заходы (non-precision approaches)				Мин Ксц Slippery RW
			NDB, (DME)	VOR etc.	RNAV/ RNP (GNSS)	Circlin g	
Минимальное кол-во д(н)* / minimum required-	3 (2)*	2 (2)*	3 (2)*			1	2
Кол-во заходов выполнено д(н)* / Number of approaches perf day(night)							

\* записывается общее число заходов, в скобках – в том числе ночью/ number of approaches, (including approaches in night time- in brackets)



 <b>ГАГА</b> Государственное Агентство гражданской авиации Кыргызской Республики	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

**БЛАНК ОТЧЁТА № \_\_\_\_\_  
О ТРЕНИРОВКЕ НА ТРЕНАЖЁРЕ КТС**

Recurrent training Периодическая тренировка	Name / ФИО		Licence / св-во №		Date/ Дата	
Captain / КВС: <input type="checkbox"/>	Pilot- instructor/Инстр.: <input type="checkbox"/>	First officer/2-й п.: <input type="checkbox"/>	Left seat/Лев.кр.: <input type="checkbox"/>	Right seat/Пр.кр.: <input type="checkbox"/>		
Instructor/Инстр р.		Place/ Место		Season Период	S / ВЛП <input type="checkbox"/>	
Licence/св-во №					W/ ОЗП <input type="checkbox"/>	
FFS type and qualification number/ Тип и квалиф. номер тренажера		Minimum / CAT - Минимум LVTO - m	FFS Time/Время: Session/Сессия №			

№	Ground school results / Результаты проверки теоретических знаний перед тренировкой на тренажере	Оценка		
		3	4	5
1	Нормальные процедуры / Normal procedures			
2	Аварийные процедуры / Emergency / abnormal procedures			
3	Ограничения AFM / FCOM / Limitations			
4	Отказы систем и оборудования / System and equipment failures			
5	Выполнение полетов с отложенными неисправностями / MEL (antiskid inoperative, A/T inoperative, No reverser(s)) / CDL application			
6	Вывод ВС из сложного простр. положения, предсрывных режимов, режима сваливания / Upset Recovery			
7	Выполнение маневров и действий при срабатывании системы предупреждения о близости земли (GPWS maneuvers)			
8	Выполнение маневров и действий при срабатывании БПС (TCAS maneuvers)			
9	Выполнение заходов на посадку и посадок в условиях II/III категории ИКАО и взлетов при видимости на ВПП менее 400 м (CAT II/III approaches and LVTO)			
10	Сезонные особенности ВЛП (ОЗП) / Seasonal Features			
<b>Вывод: Выдано индивидуальное задание на дополнительную подготовку</b>				
<b>Отметка о выполнении индивидуального задания</b>				
<b>Допущен к тренировке на тренажере / Ready for recurrent training / session №</b>				

«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

(подпись)

(Должность, ФИО)

Результаты тренировки / Training records									
1. Предполетная подготовка/ Preflight	BS	MS	S	AS	6. Посадка (продолжение)	BS	M S	S	AS
Подготовка FMS / FMS operation					Посадка с боковым ветром / Crosswind landing				
Предполетная информация / TO Briefing					Использование реверса / Use of reverse				
Запуск двигателей / Engines start					Направление на пробеге / Direction control				

 <b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

Буксировка и руление / Push back and taxi					Использование тормозов / braking technique				
Анализ / MEL / analysis					<b>7. Уход на второй круг / Go Around</b>				
<b>2. Взлет/Take off</b>					Автоматический уход / Auto GA				
Взлетные скорости / TO speeds compliance					Уход в ручн. реж. /All engines Man. G/A				
Направление разбега / Lateral control					Уход с одним нераб. двиг. / OEI G/A				
Взлёт с боковым ветром / Crosswind takeoff					Выдерживание скорости / Speed control				
<b>3. Набор и крейсер. полетClimb and Cruise</b>					Уборка механизации / Flaps retract schedule				
Выполнение SID / SID procedures					Маршрут ухода / GA route				
Уборка механизации / Flaps retraction					<b>8. Abnormal / Emergency procedures</b>				
Выдерживание скорости / Speed control					Сваливание / Stall recovery				
Выдерживание высот / Altitude control					Нестандартные положения / Upset recovery				
<b>4. Descent</b>					Пожар двигателя / Engine fire				
Подготовка / Preparation and briefing					Удаление дыма / Smoke removal				
Скорость / Speed control					Аварийное снижение / Emergency descend				
Профиль снижения / Profile control					Отказ двигателя / Engine failure/shutdown				
Выполнение STAR / STAR compliance					Сдвиг ветра / Windshear				
Зона ожидания / Holding pattern					Потеря работоспособности/Crew Incapacitation				
<b>5. Approach</b>					Срабатывание БСПС / TCAS				
Выдерживание скорости / Speed control					Срабатывание СППЗ / EGPWS				
Выдерживание высот / Altitude control					Аварийная эвакуация / Emergency evacuation				
Использование навигации / Nav aids use					Аварийная конф. электр. / Emergency elec. conf				
Действия на ВПП / DA(DH), MDA(MDH)					Отказ тормозов / Loss of BRK				
<b>6. Посадка</b>					Потеря инд. скорости / Unreliable speed indicat				

Результаты тренировки / Training records									
8.1 полёты с применением MEL / MEL items	BS	MS	S	AS	11. Внешние условия/Environment	BS	MS	S	AS
Взлет с деактив. автоматом тяги / No Autothrottle Take Off					Высокие температуры / Hot environment				
Взлет/посадка с деактив. antiskid / Takeoff and Landing with antiskid inoperative					Низкие температуры / Low temperatures				

 <b>ГАГА</b> Государственный Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

Посадка с деакт.реверсом / No reverser(s) landing					Условия обледенения / Icing				
Другие пункты MEL / other open MEL items					Вулканическая пыль / Volcanic Ash				
<b>9. Неисправности систем / System malfunctions</b>					<b>12. Специальные допуски / Special approval</b>				
Кондиционирование / Air cond and Press / Vent system					ETOPS				
Автопилот / Auto Flight system					MNPS				
Система управления полетом / FMGS					Заход RNAV (GNSS) Approach				
Электросистема / Electrical system					Visual / Circe-to-land approach				
Система пожаротушения / Fire Protection					<b>13. LOFT</b>				
Система управления / Flight controls					Анализ погоды / Weather Analysis				
Топливная система / Fuel system					Планирование полета / Flight planning				
Гидросистема / Hydraulic system					Контроль топлива / Fuel management				
Противообледенение / Ice and Rain protection					Навигация / Navigation procedures				
Шасси и тормоза / Landing gear and brakes					Связь с диспетчером / ATC Communication				
Навигация, локатор / Navigation / WX radar					Использование Чек-листов / Checklists use				
Приборное оборудование / Flight Instruments					Выполнение РПП / SOP adherence				
Двигатели / Engines					<b>14. CRM</b>				
<b>10. Полеты по минимуму / LVO</b>					Взаимодействие в экипаж / Crew coordination				
Прерванный взлет / Min RVR / TO Reject					Лидерские качества / Leadership				
Взлет при Min RVR / TO at Min RVR					Принятие решений / Decision making				
Заход по ILS / CAT II/IIIa approach					Планирование действий / Planning				
Уход с ВПП / ниже ВПП/ GA at or below DN					Распределение нагрузки / workload sharing				
Автомат. уход на второй круг /Auto GA					Работа в команде / Team working				
Посадка в условиях CAT II/IIIa / land II/IIIa					<b>15. Дополнительно (указать) / Additional items</b>				
Решения при неисправностях / Decisions when malfunctions									
Контроль скорости / Speed control					Посадка с превышением веса / Overweight land				



 <b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

**БЛАНК ОТЧЁТА № \_\_\_\_\_  
О ПРОВЕРКЕ НА ТРЕНАЖЁРЕ КТС**

Proficiency Check Проверка подготовки		Name / ФИО		License / св-во №		Date / Дата	
Captain / КВС: <input type="checkbox"/>		Pilot-instructor / Инстр.: <input type="checkbox"/>		First officer / 2-й п.: <input type="checkbox"/>		Left seat / Лев.кр.: <input type="checkbox"/>	
Instructor / Инстр.				Place / Место		Right seat / Пр.кр.: <input type="checkbox"/>	
License / св-во №						Season / Период	
FFS type and qualification number / Тип и квалиф. номер тренажера		Minimum / CAT - Минимум LVTO -		m		FFS Time / Время: Session/Сессия №	

**Нормативы качества выполнения полетов  
Grading explanation**

AS (5)	ВЫШЕ СТАНДАРТА / ABOVE STANDARD														
S (4)	СТАНДАРТ / STANDARD														
MS (4-)	МИНИМАЛЬНО ДОПУСТИМЫЙ СТАНДАРТ / MINIMUM STANDARD														
BS (3,2,1)	НИЖЕ СТАНДАРТА / BELOW STANDARD														
N/A	НЕ ВЫПОЛНЯЛОСЬ														
<b>Результаты проверки / Check results</b>															
<b>1. Предполетная подготовка / Preflight</b>				BS	MS	S	AS	<b>8. Abnormal/Emergency procedures</b>				BS	MS	S	AS
Подготовка кабины / Cockpit preparation								Сваливание / Stall recovery							
Подготовка FMS / FMS operation								Вывод ВС из сложных пространственных положений, предсрывных режимов, режима сваливания / Upset recovery							
Предполетная информация / TO Briefing								Пожар двигателя / Engine fire							
Запуск двигателей / Engines start								Удаление дыма / Smoke removal							
Буксировка и руление / Push back and taxi								Аварийное снижение / Emergency descend							
Анализ /MEL / analysis								Отказ двигателя / Engine failure/shutdown							
<b>2. Взлет / Take off</b>								Сдвиг ветра / Windshear							
Взлетные скорости / TO speeds compliance								Потеря работоспособности/Crew Incapacitation							
Направление разбега / Lateral control								Срабатывание БСПС / TCAS							
Взлёт с боковым ветром / Crosswind takeoff								Срабатывание СППЗ / EGPWS							
<b>3. Набор и крейсер. полет Climb and Cruise</b>								Аварийная эвакуация / Emergency evacuation							
Выполнение SID / SID procedures								Аварийная конф. электр. / Emergency elec. conf.							
Уборка механизации / Flaps retraction								Отказ тормозов / Loss of BRK							
Выдерживание скорости / Speed control								Недостовверная индикация скорости / Unreliable speed indication							

 <p>Государственное Агентство Гражданской Авиации Казахстанской Республики</p>	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		Раздел Section	01
		Редакция Edition	02

Выдерживание высот / Altitude control				Посадка с превышением веса / Overweight land.				
<b>4. Descent</b>				<b>8.1 Дополнительно (указать) / Additional items</b>				
Подготовка / Preparation and briefing				Взлет с деактив. автоматом тяги // по А/Т Т/О				
Скорость / Speed control				Взлет/посадка с деактив. antiskid // takeoff and/or landing with antiskid inoperative				
Профиль снижения / Profile control				Посадка с деакт.реверсом // No reverser(s) landing				
Выполнение STAR / STAR compliance				<b>9. Неисправности систем/System failures</b>				
Зона ожидания / Holding pattern				Двигатели и ВСУ / Engines / APU				
<b>5. Approach</b>				Кондиционирование / Air cond and Pressurization				
Выдерживание скорости / Speed control				Топливная система / Fuel system				
Выдерживание высот / Altitude control				Гидросистема / Hydraulic				
Использование навигации / Nav aids use				Электросистема / Electrical				
Действия на ВПП/ DA(DH), MDA (MDH)				Система управления / Flight controls				
<b>6. Посадка</b>				Автопилот /AP/FD				
Контроль скорости / Speed control				Системы сигнализации / Warning systems				
Управление положением ВС / Attitude control				Навигация, локатор / Navigation /WX radar				
Посадка с боковым ветром / Crosswind landing				Шасси и тормоза / Landing gear and brakes				
Использование реверса / Use of reverse				Противообледенение /Ice and Rain protection				
Направление на пробеге / Direction control				Приборное оборудование / Flight Instruments				
<b>7. Уход на второй круг / Go Around</b>				Система управления полетом / FMS				
Автоматический уход / Auto GA				<b>10. Полеты по минимуму / LVO</b>				
Уход в ручн. реж. /All engines Man. GA				Прерванный взлет / Min RVR / RTO				
Уход с одним нераб. двиг. / OEI GA				Взлет при Min RVR / TO at Min RVR				
Выдерживание скорости / Speed control				Заход по ILS / CAT II/IIIa approach				
Уборка механизации / Flaps retract schedule				Уход с ВПП / ниже ВПП / GA at or below DH				
Маршрут ухода / GA route				Автомат. уход на второй круг / Auto GA				
				Решения при неисправностях / Malfunctions				
Решения при неисправностях / Malfunctions				<b>12. Специальные допуски/Special approvals</b>				
<b>11. Внешние условия/Environment</b>				MNPS				
Высокие температуры / Hot environment				Заход RNAV (GNSS) Approach				
Низкие температуры / Low temperatures				ETOPS				
Условия обледенения / Icing								
Вулканическая пыль / Volcanic Ash								











	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

#### Задача 1.

Теоретическая подготовка.

Цель:

Цель курса подготовки лётного инструктора подготовить обладателей свидетельств пилота воздушного судна до уровня компетентности.

Курс подготовки должен на протяжении всего обучения формировать осознание безопасности полётов путём преподавания знаний, навыков и установок, относящихся к деятельности лётного инструктора, и включать как минимум следующее:

(1) обновление и углубление технических знаний кандидата в лётные инструкторы;

(2) подготовку кандидата к преподаванию теоретических дисциплин и выполнению лётных упражнений;

(3) обеспечение того, чтобы уровень лётной подготовки кандидата соответствовал требуемому высокому стандарту;

(4) обучение кандидата принципам базовой лётной подготовки и их применению на уровне PPL.

Оставшиеся 5 часов, предусмотренные пунктом FCL.930.FI(b)(3), могут выполняться в форме взаимных полётов (mutual flying), то есть двух заявителей, выполняющих полёт совместно с целью отработки демонстраций полётных упражнений.

(d) Оценка компетентности проводится дополнительно к установленному времени курса подготовки.

#### СОДЕРЖАНИЕ

(e) Курс подготовки состоит из двух частей:

(1) Часть 1 — теоретическая подготовка, включая инструктаж по преподаванию и обучению, который должен соответствовать AMC1 FCL.920;

(2) Часть 2 — лётная подготовка.

#### Часть 1. ПРЕПОДАВАНИЕ И ОБУЧЕНИЕ

(a) Курс должен включать не менее 125 часов теоретической подготовки, включая не менее

#### Task 1 –

Theoretical Training

Objective:

The aim of the FI training course is to train aircraft licence holders to the level of competence defined in FCL.920.

The training course should develop safety awareness throughout by teaching the knowledge, skills and attitudes relevant to the FI task including at least the following:

(1) refresh the technical knowledge of the student instructor;

(2) train the student instructor to teach the ground subjects and air exercises;

(3) ensure that the student instructor’s flying is of a sufficiently high standard;

(4) teach the student instructor the principles of basic instruction and to apply them at the PPL level.

The remaining 5 hours in FCL.930.FI(b)(3) may be mutual flying (that is, two applicants flying together to practice flight demonstrations).

(d) The assessment of competence is additional to the course training time.

#### CONTENT

(e) The training course consists of two parts:

(1) Part 1, theoretical knowledge, including the teaching and learning instruction that should comply with AMC1 FCL.920;

(2) Part 2, flight instruction.

#### Part 1 TEACHING AND LEARNING

(a) The course should include at least 125 hours of theoretical knowledge instruction,

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

25 часов подготовки по преподаванию и обучению.

**СОДЕРЖАНИЕ ИНСТРУКТАЖА ПО ПРЕПОДАВАНИЮ И ОБУЧЕНИЮ (МЕТОДИЧЕСКИЕ ПРИЁМЫ):**

(b) Процесс обучения:

- (1) мотивация;
- (2) восприятие и понимание;
- (3) память и её применение;
- (4) навыки и перенос навыков;
- (5) препятствия в обучении;
- (6) стимулы к обучению;
- (7) методы обучения;
- (8) темпы обучения.

(c) Процесс преподавания:

- (1) элементы эффективного преподавания;
- (2) планирование учебной деятельности;
- (3) методы преподавания;
- (4) преподавание от «известного» к «неизвестному»;
- (5) использование планов занятий.

(d) Философия подготовки:

- (1) значение структурированного (утверждённого) курса подготовки;
- (2) важность планового учебного плана;
- (3) интеграция теоретической подготовки и лётного обучения.

(e) Методы прикладного обучения:

(1) теоретическая подготовка: методы обучения в классе:

- (i) использование учебных средств;
- (ii) групповые лекции;
- (iii) индивидуальные брифинги;
- (iv) участие обучаемых или обсуждение.

(2) лётная подготовка: методы обучения в полёте:

- (i) лётная или кабина экипажа среда;
- (ii) методы прикладного обучения;
- (iii) послеполётная и внутривполётная оценка, суждения и принятие решений.

(f) Оценка и тестирование обучаемых:

- (1) оценка успеваемости обучаемых:
  - (i) функция промежуточных проверок;
  - (ii) воспроизведение знаний;
  - (iii) преобразование знаний в понимание;

including at least 25 hours teaching and learning instruction.

**CONTENT OF THE TEACHING AND LEARNING INSTRUCTIONS (INSTRUCTIONAL TECHNIQUES):**

(b) The learning process:

- (1) motivation;
- (2) perception and understanding;
- (3) memory and its application;
- (4) habits and transfer;
- (5) obstacles to learning;
- (6) incentives to learning;
- (7) learning methods;
- (8) rates of learning.

(c) The teaching process:

- (1) elements of effective teaching;
- (2) planning of instructional activity;
- (3) teaching methods;
- (4) teaching from the ‘known’ to the ‘unknown’;
- (5) use of ‘lesson plans’.

(d) Training philosophies:

- (1) value of a structured (approved) course of training;
- (2) importance of a planned syllabus;
- (3) integration of theoretical knowledge and flight instruction.

(e) Techniques of applied instruction:

(1) theoretical knowledge: classroom instruction techniques:

- (i) use of training aids;
- (ii) group lectures;
- (iii) individual briefings;
- (iv) student participation or discussion.

(2) flight: airborne instruction techniques:

- (i) the flight or cockpit environment;
- (ii) techniques of applied instruction;
- (iii) post-flight and in-flight judgement and decision making.

(f) Student evaluation and testing:

- (1) assessment of student performance:
  - (i) the function of progress tests;
  - (ii) recall of knowledge;
  - (iii) translation of knowledge into understanding;

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

- |   |  |
|---|--|
| <p>(iv) развитие понимания в действиях;</p> <p>(v) необходимость оценки темпов прогресса.</p> <p>(2) анализ ошибок обучаемых:</p> <p>(i) установление причин ошибок;</p> <p>(ii) устранение сначала основных ошибок, затем второстепенных;</p> <p>(iii) избегание чрезмерной критики;</p> <p>(iv) необходимость чёткого и лаконичного общения.</p> <p>(g) Разработка программы подготовки:</p> <p>(1) планирование занятий;</p> <p>(2) подготовка;</p> <p>(3) объяснение и демонстрация;</p> <p>(4) участие и практика обучаемых;</p> <p>(5) оценка.</p> <p>(h) Человеческий фактор и ограничения, относящиеся к лётной подготовке:</p> <p>(1) физиологические факторы:</p> <p>(i) психологические факторы;</p> <p>(ii) обработка информации человеком;</p> <p>(iii) поведенческие установки;</p> <p>(iv) развитие суждений и принятия решений.</p> <p>(2) управление угрозами и ошибками.</p> <p>(i) Специфические опасности, связанные с имитацией отказов систем и неисправностей воздушного судна в полёте:</p> <p>(i) важность «контактных тренировок»;</p> <p>(ii) ситуационная осведомлённость;</p> <p>(iii) соблюдение правильных процедур.</p> <p>(j) Администрирование подготовки:</p> <p>(1) учёт лётной или теоретической подготовки;</p> <p>(2) личная лётная книжка пилота;</p> <p>(3) программа лётной или наземной подготовки;</p> <p>(4) учебные материалы;</p> <p>(5) официальные формы;</p> <p>(6) руководство по лётной эксплуатации или эквивалентный документ (например, руководство владельца или руководство по эксплуатации пилота);</p> <p>(7) документы на разрешение полёта;</p> <p>(8) документы воздушного судна;</p> <p>(9) правила частного свидетельства пилота.</p> | <p>(iv) development of understanding into actions;</p> <p>(v) the need to evaluate rate of progress.</p> <p>(2) analysis of student errors:</p> <p>(i) establish the reason for errors;</p> <p>(ii) tackle major faults first, minor faults second;</p> <p>(iii) avoidance of over criticism;</p> <p>(iv) the need for clear concise communication.</p> <p>(g) Training programme development:</p> <p>(1) lesson planning;</p> <p>(2) preparation;</p> <p>(3) explanation and demonstration;</p> <p>(4) student participation and practice;</p> <p>(5) evaluation.</p> <p>(h) Human performance and limitations relevant to flight instruction:</p> <p>(1) physiological factors:</p> <p>(i) psychological factors;</p> <p>(ii) human information processing;</p> <p>(iii) behavioural attitudes;</p> <p>(iv) development of judgement and decision making.</p> <p>(2) threat and error management.</p> <p>(i) Specific hazards involved in simulating systems failures and malfunctions in the aircraft during flight:</p> <p>(i) importance of ‘touch drills’;</p> <p>(ii) situational awareness;</p> <p>(iii) adherence to correct procedures.</p> <p>(j) Training administration:</p> <p>(1) flight or theoretical knowledge instruction records;</p> <p>(2) pilot’s personal flying logbook;</p> <p>(3) the flight or ground curriculum;</p> <p>(4) study material;</p> <p>(5) official forms;</p> <p>(6) flight manual or equivalent document (for example owner’s manual or pilot’s operating handbook);</p> <p>(7) flight authorisation papers;</p> <p>(8) aircraft documents;</p> <p>(9) the private pilot’s licence regulations.</p> |
|---|--|

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

#### А. Самолёты.

##### Часть 2. ЛЁТНЫЕ УПРАЖНЕНИЯ

(a) Лётные упражнения аналогичны упражнениям, используемым при подготовке PPL(A), но с дополнительными элементами, предназначенными для удовлетворения потребностей FI.

(b) Нумерация упражнений используется в основном как перечень упражнений для справки и как общий ориентир по последовательности обучения; поэтому демонстрации и практические занятия не обязательно должны выполняться в указанном порядке. Фактический порядок и содержание будут зависеть от следующих взаимосвязанных факторов:

- (1) прогресс и способности кандидата;
- (2) метеорологические условия, влияющие на полёт;
- (3) доступное полётное время;
- (4) методические соображения обучения;
- (5) местные эксплуатационные условия.

(c) Следовательно, кандидаты в инструкторы в конечном итоге столкнутся с аналогичными взаимосвязанными факторами. Им должно быть показано и преподавано, как разрабатывать планы лётных занятий с учётом этих факторов, чтобы максимально эффективно использовать каждый полёт, при необходимости комбинируя элементы установленных упражнений.

##### ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

(d) Брифинг обычно включает формулировку цели и краткое упоминание принципов полёта только при необходимости. Должно быть разъяснено, какие именно лётные упражнения будут преподаваться инструктором и отрабатываться обучаемым в полёте. Брифинг должен включать информацию о том, как будет выполняться полёт, кто будет пилотировать самолёт, а также какие требования по лётной культуре, погоде и безопасности полётов применимы в данный момент. Характер занятия

#### А. Aeroplanes.

##### Part 2 AIR EXERCISES

(a) The air exercises are similar to those used for the training of PPL(A) but with additional items designed to cover the needs of an FI.

(b) The numbering of exercises should be used primarily as an exercise reference list and as a broad instructional sequencing guide: therefore the demonstrations and practices need not necessarily be given in the order listed. The actual order and content will depend upon the following interrelated factors:

- (1) the applicant's progress and ability;
- (2) the weather conditions affecting the flight;
- (3) the flight time available;
- (4) instructional technique considerations;
- (5) the local operating environment.

(c) It follows that student instructors will eventually be faced with similar interrelated factors. They should be shown and taught how to construct flight lesson plans, taking these factors into account, so as to make the best use of each flight lesson, combining parts of the set exercises as necessary.

##### GENERAL

(d) The briefing normally includes a statement of the aim and a brief allusion to principles of flight only if relevant. An explanation is to be given of exactly what air exercises are to be taught by the instructor and practised by the student during the flight. It should include information on how the flight will be conducted, who is to fly the aeroplane and what airmanship, weather and flight safety aspects currently apply. The nature of the lesson will govern the order in which the constituent parts are to be taught.

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

определяет порядок преподавания его составных частей.

(e) Четыре основных компонента брифинга:

- (1) цель;
- (2) принципы полёта (краткое упоминание);
- (3) лётное упражнение(я) (что, как и кем выполняется);
- (4) лётная культура (погода, безопасность полётов и т.д.).

#### ПЛАНИРОВАНИЕ ЛЁТНЫХ ЗАНЯТИЙ

(f) Подготовка планов занятий является обязательным условием качественного обучения, и кандидат в инструкторы должен получить практику под контролем в планировании и практическом применении планов лётных занятий.

#### ОБЩИЕ СООБРАЖЕНИЯ

(g) Кандидат в инструкторы должен завершить лётную подготовку для отработки принципов базового обучения на уровне PPL(A).

(h) В ходе этой подготовки, за исключением случаев, когда он выполняет полёт в качестве обучаемого при взаимных полётах, кандидат в инструкторы занимает место, обычно предназначенное для FI(A).

(i) Следует отметить, что лётная культура и наблюдение за воздушным пространством являются важнейшими элементами всех полётных операций. Поэтому в следующих лётных упражнениях соответствующие аспекты лётной культуры должны подчёркиваться постоянно.

(j) Если привилегии свидетельства FI(A) предусматривают обучение ночным полётам, упражнения 19 и 20 программы лётной подготовки должны выполняться ночью в дополнение к выполнению днём либо в рамках курса, либо после выдачи свидетельства.

(k) Кандидат в инструкторы должен научиться выявлять типичные ошибки и правильно их исправлять, что должно постоянно подчёркиваться.

(e) The four basic components of the briefing will be:

- (1) the aim;
- (2) principles of flight (briefest reference only);
- (3) the air exercise(s) (what, and how and by whom);
- (4) airmanship (weather, flight safety etc.).

#### PLANNING OF FLIGHT LESSONS

(f) The preparation of lesson plans is an essential prerequisite of good instruction and the student instructor is to be given supervised practice in the planning and practical application of flight lesson plans.

#### GENERAL CONSIDERATIONS

(g) The student instructor should complete flight training to practise the principles of basic instruction at the PPL(A) level.

(h) During this training, except when acting as a student pilot for mutual flights, the student instructor occupies the seat normally occupied by the FI(A).

(i) It is to be noted that airmanship and look-out is a vital ingredient of all flight operations. Therefore, in the following air exercises the relevant aspects of airmanship are to be stressed at all times.

(j) If the privileges of the FI(A) certificate are to include instruction for night flying, exercises 19 and 20 of the flight instruction syllabus should be undertaken at night in addition to by day either as part of the course or subsequent to certification issue.

(k) The student instructor should learn how to identify common errors and how to correct them properly, which should be emphasised at all times.

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

**ПРОГРАММА ЛЁТНОЙ ПОДГОТОВКИ:  
СОДЕРЖАНИЕ ДЛИННЫХ БРИФИНГОВ  
И ЛЁТНЫХ УПРАЖНЕНИЙ**

Примечание: хотя упражнение 11b не требуется для курса PPL(A), оно является обязательным для курса FI.

**УПРАЖНЕНИЕ 1: ОЗНАКОМЛЕНИЕ С САМОЛЁТОМ**

- (a) Цели расширенного брифинга:
- (1) ознакомление с самолётом;
  - (2) объяснение компоновки кабины;
  - (3) системы самолёта и двигателя;
  - (4) контрольные карты, процедуры и органы управления;

(5) безопасность при обращении с воздушным винтом:

- (i) общие меры предосторожности;
- (ii) меры предосторожности перед и во время ручного проворачивания;
- (iii) техника ручного запуска двигателя (если применимо к типу);

(6) особенности при занятии места инструктора;

(7) аварийные процедуры:

- (i) действия при пожаре в воздухе и на земле: пожар двигателя, кабины или электрический пожар;
- (ii) отказы систем в зависимости от типа;
- (iii) эвакуационные процедуры: расположение и использование аварийного оборудования и выходов.

(b) Лётное упражнение: все цели расширенного брифинга, указанные выше, должны также отрабатываться на месте во время выполнения лётного упражнения.

**УПРАЖНЕНИЕ 2: ПОДГОТОВКА К ПОЛЁТУ И ДЕЙСТВИЯ ПОСЛЕ ПОЛЁТА**

(a) Цели расширенного брифинга:

- (1) разрешение на полёт и приёмка самолёта, включая технический журнал (при наличии) и свидетельство о техническом обслуживании;
- (2) оборудование, необходимое для полёта (карты и т.д.);
- (3) внешний осмотр;

**SYLLABUS OF FLIGHT INSTRUCTION  
CONTENTS LONG BRIEFINGS AND AIR  
EXERCISES**

Note: though exercise 11b is not required for the PPL(A) course, it is a requirement for the FI course.

**EXERCISE 1: FAMILIARISATION WITH THE AEROPLANE**

(a) Long briefing objectives:

- (1) introduction to the aeroplane;
- (2) explanation of the cockpit layout;
- (3) aeroplane and engine systems;
- (4) checklists, drills and controls;

(5) propeller safety;

- (i) precautions general;
- (ii) precautions before and during hand turning;
- (iii) hand swinging technique for starting (if applicable to type).

(6) differences when occupying the instructor's seat;

(7) emergency drills:

- (i) action if fire in the air and on the ground: engine, cock or cabin and electrical fire;
- (ii) system failure as applicable to type;
- (iii) escape drills: location and use of emergency equipment and exits.

(b) Air exercise: all long briefing objectives mentioned above should also be trained on site during the air exercise.

**EXERCISE 2: PREPARATION FOR AND ACTION AFTER FLIGHT**

(a) Long briefing objectives:

- (1) flight authorisation and aeroplane acceptance, including technical log (if applicable) and certificate of maintenance;
- (2) equipment required for flight (maps, etc.);
- (3) external checks;

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
	<b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

(4) внутренний осмотр;	(4) internal checks;
(5) комфорт обучаемого, регулировка привязных ремней, сиденья или педалей руля направления;	(5) student comfort, harness, seat or rudder pedal adjustment;
(6) запуск двигателя и проверки прогрева;	(6) starting and warming up checks;
(7) проверки мощности;	(7) power checks;
(8) остановка двигателя, проверки систем и выключение;	(8) running down, system checks and switching off the engine;
(9) покидание самолёта, стоянка, меры безопасности и швартовка;	(9) leaving the aeroplane, parking, security and picketing;
(10) оформление листа разрешения на полёт и документов о лётной годности самолёта.	(10) completion of authorisation sheet and aeroplane serviceability documents.
(b) Лётное упражнение: все цели расширенного брифинга, указанные выше, должны также отрабатываться на месте во время выполнения лётного упражнения.	(b) Air exercise: all long briefing objectives mentioned above should also be trained on site during the air exercise.
<b>УПРАЖНЕНИЕ 3: ОПЫТ РАБОТЫ</b>	<b>EXERCISE 3: AIR EXPERIENCE</b>
a) Цели расширенного брифинга: Примечание: для данного упражнения проведение расширенного брифинга не требуется.	(a) Long briefing objectives: Note: there is no requirement for a long briefing for this exercise.
(b) Лётное упражнение:	(b) Air exercise:
(1) полётные ощущения;	(1) air experience;
(2) компоновка кабины, эргономика и органы управления;	(2) cockpit layout, ergonomics and controls;
(3) процедуры в кабине: устойчивость и управляемость.	(3) cockpit procedures: stability and control.
<b>УПРАЖНЕНИЕ 4: ВЛИЯНИЕ ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ</b>	<b>EXERCISE 4: EFFECTS OF CONTROLS</b>
(a) Цели расширенного брифинга:	(a) Long briefing objectives:
(1) функции основных органов управления полётом при горизонтальном полёте и в крене;	(1) function of primary flying controls: when laterally level and banked;
(2) дополнительное влияние элеронов и руля направления;	(2) further effect of ailerons and rudder;
(3) влияние инерции;	(3) effect of inertia;
(4) влияние воздушной скорости;	(4) effect of air speed;
(5) влияние струи винта;	(5) effect of slipstream;
(6) влияние мощности;	(6) effect of power;
(7) влияние органов триммирования;	(7) effect of trimming controls;
(8) влияние закрылков;	(8) effect of flaps;
(9) управление смесителем;	(9) operation of mixture control;
(10) управление подогревом карбюратора;	(10) operation of carburettor heat control;
(11) управление отоплением или вентиляцией кабины.	(11) operation of cabin heat or ventilation systems;

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

- |  |   |
|--|---|
| <p>(b) Лётное упражнение:</p> <p>(1) основные эффекты органов управления при горизонтальном полёте и в крене;</p> <p>(2) дополнительные эффекты элеронов и руля направления;</p> <p>(3) влияние воздушной скорости;</p> <p>(4) влияние струи винта;</p> <p>(5) влияние мощности;</p> <p>(6) влияние органов триммирования;</p> <p>(7) влияние закрылков;</p> <p>(8) управление смесителем;</p> <p>(9) управление подогревом карбюратора;</p> <p>(10) управление отоплением или вентиляцией кабины;</p> <p>(11) влияние других органов управления в зависимости от типа.</p> <p><b>УПРАЖНЕНИЕ 5: РУЛЕНИЕ</b></p> <p>(a) Цели расширенного брифинга:</p> <p>(1) проверки перед рулением;</p> <p>(2) запуск, управление скоростью и остановка;</p> <p>(3) работа с двигателем;</p> <p>(4) управление направлением и выполнение разворотов (включая маневрирование в ограниченном пространстве);</p> <p>(5) процедуры и меры предосторожности на стоянке;</p> <p>(6) влияние ветра и использование органов управления полётом;</p> <p>(7) влияние состояния покрытия;</p> <p>(8) свобода отклонения руля направления;</p> <p>(9) сигналы маршалинга;</p> <p>(10) проверка приборов;</p> <p>(11) процедуры ОВД;</p> <p>(12) аварийные ситуации: отказ рулевого управления и отказ тормозов.</p> <p>(b) Лётное упражнение:</p> <p>(1) проверки перед рулением;</p> <p>(2) запуск, управление скоростью и остановка;</p> <p>(3) работа с двигателем;</p> <p>(4) управление направлением и выполнение разворотов;</p> <p>(5) развороты в ограниченном пространстве;</p> <p>(6) процедуры и меры предосторожности на стоянке;</p> | <p>(b) Air exercise:</p> <p>(1) primary effects of flying controls: when laterally level and banked;</p> <p>(2) further effects of ailerons and rudder;</p> <p>(3) effect of air speed;</p> <p>(4) effect of slipstream;</p> <p>(5) effect of power;</p> <p>(6) effect of trimming controls;</p> <p>(7) effect of flaps;</p> <p>(8) operation of mixture control;</p> <p>(9) operation of carburettor heat control;</p> <p>(10) operation of cabin heat or ventilation systems;</p> <p>(11) effect of other controls as applicable.</p> <p><b>EXERCISE 5: TAXIING</b></p> <p>(a) Long briefing objectives:</p> <p>(1) pre-taxiing checks;</p> <p>(2) starting, control of speed and stopping;</p> <p>(3) engine handling;</p> <p>(4) control of direction and turning (including manoeuvring in confined spaces);</p> <p>(5) parking area procedures and precautions;</p> <p>(6) effect of wind and use of flying controls;</p> <p>(7) effect of ground surface;</p> <p>(8) freedom of Rudder movement;</p> <p>(9) marshalling signals;</p> <p>(10) instrument checks;</p> <p>(11) ATC procedures;</p> <p>(12) emergencies: steering failure and brake failure.</p> <p>(b) Air exercise:</p> <p>(1) pre-taxiing checks;</p> <p>(2) starting, control of speed and stopping;</p> <p>(3) engine handling;</p> <p>(4) control of direction and turning;</p> <p>(5) turning in confined spaces;</p> <p>(6) parking area procedures and precautions;</p> |
|--|---|

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

(7) влияние ветра и использование органов управления полётом;	(7) effect of wind and use of flying control;
(8) влияние состояния покрытия;	(8) effect of ground surface;
(9) свобода отклонения руля направления;	(9) freedom of Rudder movement;
(10) сигналы маршалинга;	(10) marshalling signals;
(11) проверка приборов;	(11) instrument checks;
(12) процедуры ОВД;	(12) ATC procedures;
(13) аварийные ситуации: отказ рулевого управления и отказ тормозов.	(13) emergencies: steering failure and brake failure.
<b>УПРАЖНЕНИЕ 6: ПРЯМОЛИНЕЙНЫЙ И ГОРИЗОНТАЛЬНЫЙ ПОЛЁТ</b>	<b>EXERCISE 6: STRAIGHT AND LEVEL FLIGHT</b>
(a) Цели расширенного брифинга:	(a) Long briefing objectives:
(1) действующие силы;	(1) the forces;
(2) продольная устойчивость и управление по тангажу;	(2) longitudinal stability and control in pitch;
(3) взаимосвязь центровки с управлением по тангажу;	(3) relationship of CG to control in pitch;
(4) боковая и путевая устойчивость (поддержание горизонтального положения и координации);	(4) lateral and directional stability (control of lateral level and balance);
(5) управление пространственным положением и балансом;	(5) attitude and balance control;
(6) триммирование;	(6) trimming;
(7) режимы мощности и воздушные скорости;	(7) power settings and air speeds;
(8) кривые сопротивления и мощности;	(8) drag and power curves;
(9) дальность и продолжительность полёта.	(9) range and endurance.
(b) Лётное упражнение:	(b) Air exercise:
(1) при нормальной крейсерской мощности;	(1) at normal cruising power;
(2) вывод и поддержание прямолинейного и горизонтального полёта;	(2) attaining and maintaining straight and level flight;
(3) демонстрация собственной устойчивости самолёта;	(3) demonstration of inherent stability;
(4) управление по тангажу, включая использование триммера руля высоты;	(4) control in pitch, including use of elevator trim control;
(5) поддержание горизонтального положения, направления и координации, использование триммеров руля направления (если применимо) на выбранных воздушных скоростях (использование мощности):	(5) lateral level, direction and balance, use of rudder trim controls as applicable at selected air speeds (use of power):
(i) влияние сопротивления и использование мощности (две скорости для одного режима мощности);	(i) effect of drag and use of power (two air speeds for one power setting);
(ii) прямолинейный и горизонтальный полёт в различных конфигурациях самолёта (закрылки и шасси);	(ii) straight and level in different aeroplane configurations (flaps and landing gear);

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

(iii) использование приборов для достижения точности полёта.

#### УПРАЖНЕНИЕ 7: НАБОР ВЫСОТЫ

(a) Цели расширенного брифинга:

- (1) действующие силы;
- (2) взаимосвязь между мощностью или воздушной скоростью и скороподъёмностью (кривые мощности, максимальная скороподъёмность ( $V_y$ ));
- (3) влияние массы;
- (4) влияние закрылков;
- (5) особенности работы двигателя;
- (6) влияние плотностной высоты;
- (7) крейсерский набор высоты;
- (8) максимальный угол набора высоты ( $V_x$ ).

(b) Лётное упражнение:

- (1) ввод и выдерживание нормального режима максимальной скороподъёмности;
- (2) выравнивание;
- (3) выравнивание на заданных высотах;
- (4) набор высоты с выпущенными закрылками;
- (5) переход к нормальному набору высоты;
- (6) набор высоты в маршруте (крейсерский набор);
- (7) набор с максимальным углом;
- (8) использование приборов для достижения точности полёта.

#### УПРАЖНЕНИЕ 8: СНИЖЕНИЕ

(a) Цели расширенного брифинга:

- (1) действующие силы;
- (2) планирующее снижение: угол, воздушная скорость и вертикальная скорость;
- (3) влияние закрылков;
- (4) влияние ветра;
- (5) влияние массы;
- (6) особенности работы двигателя;
- (7) снижение с использованием мощности: влияние мощности или воздушной скорости на вертикальную скорость;
- (8) крейсерское снижение;
- (9) скольжение.

(b) Лётное упражнение:

- (1) ввод и выдерживание планирования;
- (2) выравнивание;
- (3) выравнивание на заданных высотах;

(iii) use of instruments to achieve precision flight.

#### EXERCISE 7: CLIMBING

(a) Long briefing objectives:

- (1) the forces;
- (2) relationship between power or air speed and rate of climb (power curves maximum rate of climb ( $v_y$ ));
- (3) effect of mass;
- (4) effect of flaps;
- (5) engine considerations;
- (6) effect of density altitude;
- (7) the cruise climb;
- (8) maximum angle of climb ( $v_x$ ).

(b) Air exercise:

- (1) entry and maintaining the normal maximum rate climb;
- (2) levelling off;
- (3) levelling off at selected altitudes;
- (4) climbing with flaps down;
- (5) recovery to normal climb;
- (6) en-route climb (cruise climb);
- (7) maximum angle of climb;
- (8) use of instruments to achieve precision flight.

#### EXERCISE 8: DESCENDING

(a) Long briefing objectives:

- (1) the forces;
- (2) glide descent: angle, air speed and rate of descent;
- (3) effect of flaps;
- (4) effect of wind;
- (5) effect of mass;
- (6) engine considerations;
- (7) power assisted descent: power or air speed and rate of descent;
- (8) cruise descent;
- (9) sideslip.

(b) Air exercise:

- (1) entry and maintaining the glide;
- (2) levelling off;
- (3) levelling off at selected altitudes;

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

- |   |  |
|---|--|
| (4) снижение с выпущенными закрылками;  | (4) descending with flaps down;  |
| (5) снижение с использованием мощности: крейсерское снижение (включая влияние мощности и воздушной скорости); | (5) powered descent: cruise descent (including effect of power and air speed); |
| (6) скольжение (на соответствующих типах);  | (6) side-slipping (on suitable types);   |
| (7) использование приборов для достижения точности полёта.  | (7) use of instrument to achieve precision flight.                             |

**УПРАЖНЕНИЕ 9: РАЗВОРОТЫ**

**EXERCISE 9: TURNING**

(a) Цели расширенного брифинга:

(a) Long briefing objectives:

- |   |   |
|---|---|
| (1) действующие силы;   | (1) the forces;   |
| (2) использование органов управления;   | (2) use of controls;  |
| (3) использование мощности;   | (3) use of power;   |
| (4) поддержание пространственного положения и координации;  | (4) maintenance of attitude and balance;  |
| (5) средние горизонтальные развороты;   | (5) medium level turns;   |
| (6) развороты с набором и снижением;  | (6) climbing and descending turns;  |
| (7) скользкие развороты;  | (7) slipping turns;   |
| (8) развороты на заданные курсы: использование гироскопического указателя курса и магнитного компаса. | (8) turning onto selected headings: use of gyro heading indicator and magnetic compass. |

(b) Лётное упражнение:

(b) Air exercise:

- |   |  |
|---|--|
| (1) ввод и выдерживание средних горизонтальных разворотов;  | (1) entry and maintaining medium level turns;                                      |
| (2) выход в прямолинейный полёт;  | (2) resuming straight flight;  |
| (3) ошибки в развороте (неверный тангаж, крен и координация);   | (3) faults in the turn (incorrect pitch, bank and balance);                        |
| (4) развороты с набором высоты;   | (4) climbing turns;  |
| (5) развороты со снижением;   | (5) descending turns;  |
| (6) скользкие развороты (на соответствующих типах);   | (6) slipping turns (on suitable types);  |
| (7) развороты на заданные курсы: использование гироскопического указателя курса и магнитного компаса; | (7) turns to selected headings: use of gyro heading indicator and magnetic compass |
| (8) использование приборов для достижения точности полёта.  | (8) use of instruments to achieve precision flight;                                |

Примечание: подготовка по осознанию сваливания и штопора и предотвращению их возникновения включает упражнения 10а, 10b и 11а.

Note: stall or spin awareness and avoidance training consists of exercises 10a, 10b and 11a.

**УПРАЖНЕНИЕ 10а: ПОЛЁТ НА МАЛЫХ СКОРОСТЯХ**

**EXERCISE 10a: SLOW FLIGHT**

(a) Цели расширенного брифинга:

(a) Long briefing objectives:

- |  |   |
|--|---|
| (1) характеристики управляемости самолёта при полёте на малых скоростях при: | (1) aeroplane handling characteristics during slow flight at: |
| (i) Vs1 и Vso + 10 узлов;  | (i) vs1 & vso + 10 knots;                                     |
| (ii) Vs1 и Vso + 5 узлов;  | (ii) vs1 & vso + 5 knots.                                     |

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

<p>(2) полёт на малых скоростях при отвлекающих воздействиях, инициируемых инструктором;</p> <p>(3) влияние переразгрузки при конфигурациях, в которых увеличение мощности двигателя вызывает значительное «кабрирующее» изменение триммирования.</p> <p>(b) Лётное упражнение:</p> <p>(1) проверки безопасности;</p> <p>(2) введение в полёт на малых скоростях;</p> <p>(3) контролируемый полёт на малых скоростях в чистой конфигурации при:</p> <p>(i) <math>V_{s1} + 10</math> узлов и с выпущенными закрылками;</p> <p>(ii) <math>V_{so} + 10</math> узлов;</p> <p>(iii) прямолинейный и горизонтальный полёт;</p> <p>(iv) горизонтальные развороты;</p> <p>(v) набор и снижение;</p> <p>(vi) развороты с набором и снижением;</p> <p>(4) контролируемый полёт на малых скоростях в чистой конфигурации при:</p> <p>(i) <math>V_{s1} + 5</math> узлов и с выпущенными закрылками;</p> <p>(ii) <math>V_{so} + 5</math> узлов;</p> <p>(iii) прямолинейный и горизонтальный полёт;</p> <p>(iv) горизонтальные развороты;</p> <p>(v) набор и снижение;</p> <p>(vi) развороты с набором и снижением;</p> <p>(vii) нисходящие «некоординированные» развороты на малой скорости: необходимость поддержания скоординированного полёта;</p> <p>(5) «отвлекающие воздействия инструктора» при полёте на малой скорости: необходимость поддержания скоординированного полёта и безопасной воздушной скорости;</p> <p>(6) влияние ухода на второй круг в конфигурациях, где увеличение мощности вызывает значительное «кабрирующее» изменение триммирования.</p> <p><b>УПРАЖНЕНИЕ 10b: СВАЛИВАНИЕ</b></p> <p>(a) Цели расширенного брифинга:</p> <p>(1) характеристики сваливания;</p>	<p>(2) slow flight during instructor induced distractions;</p> <p>(3) effect of overshooting in configurations where application of engine power causes a strong ‘nose-up’ trim change.</p> <p>(b) Air exercise:</p> <p>(1) safety checks;</p> <p>(2) introduction to slow flight;</p> <p>(3) controlled slow flight in the clean configuration at:</p> <p>(i) <math>v_{s1} + 10</math> knots and with flaps down;</p> <p>(ii) <math>v_{so} + 10</math> knots;</p> <p>(iii) straight and level flight;</p> <p>(iv) level turns;</p> <p>(v) climbing and descending;</p> <p>(vi) climbing and descending turns.</p> <p>(4) controlled slow flight in the clean configuration at:</p> <p>(i) <math>v_{s1} + 5</math> knots and with flaps down;</p> <p>(ii) <math>v_{so} + 5</math> knots;</p> <p>(iii) straight and level flight;</p> <p>(iv) level turns;</p> <p>(v) climbing and descending;</p> <p>(vi) climbing and descending turns;</p> <p>(vii) descending ‘unbalanced’ turns at low air speed: the need to maintain balanced flight.</p> <p>(5) ‘instructor induced distractions’ during flight at low air speed: the need to maintain balanced flight and a safe air speed;</p> <p>(6) effect of going around in configurations where application of engine power causes a strong ‘nose up’ trim change.</p> <p><b>EXERCISE 10b: STALLING</b></p> <p>(a) Long briefing objectives:</p> <p>(1) characteristics of the stall;</p>
--	---

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

- |  |  |
|--|--|
| (2) угол атаки;  | (2) angle of attack;   |
| (3) эффективность органов управления при сваливании;   | (3) effectiveness of the controls at the stall;  |
| (4) факторы, влияющие на скорость сваливания:  | (4) factors affecting the stalling speed:  |
| (i) влияние закрылков, предкрылков и щелей;  | (i) effect of flaps, slats and slots;  |
| (ii) влияние мощности, массы, центровки и перегрузки;  | (ii) effect of power, mass, CG and load factor.  |
| (5) влияние некоординированного полёта при сваливании;   | (5) effects of unbalance at the stall;   |
| (6) признаки сваливания;   | (6) symptoms of the stall;   |
| (7) распознавание сваливания и выход из него;  | (7) stall recognition and recovery;  |
| (8) сваливание и выход:  | (8) stalling and recovery:   |
| (i) без мощности;  | (i) without power;   |
| (ii) с включённой мощностью;   | (ii) with power on;  |
| (iii) с выпущенными закрылками;  | (iii) with flaps down;   |
| (iv) при наборе с максимальной мощностью (прямолинейный и разворотный полёт до сваливания с некомпенсированным рысканьем); | (iv) maximum power climb (straight and turning flight to the point of stall with uncompensated yaw);                                 |
| (v) сваливание и выход при манёврах с перегрузкой более 1G (ускоренные сваливания, включая вторичные сваливания и выходы); | (v) stalling and recovery during manoeuvres involving more than 1 G (accelerated stalls, including secondary stalls and recoveries); |
| (vi) выход из начальной стадии сваливания при посадочной и других конфигурациях и условиях;                                | (vi) recovering from incipient stalls in the landing and other configurations and conditions;  |
| (vii) выход на начальной стадии при изменении конфигурации;  | (vii) recovering at the incipient stage during change of configuration;  |
| (viii) сваливание и выход на начальной стадии при «отвлекающих воздействиях инструктора».                                  | (viii) stalling and recovery at the incipient stage with ‘instructor induced’ distractions.  |

Примечание: необходимо учитывать ограничения на выполнение манёвров и ссылки на руководство по лётной эксплуатации или эквивалентный документ (например, руководство владельца или руководство по эксплуатации пилота) в части ограничений по массе и центровке. Проверки безопасности должны учитывать минимальную безопасную высоту начала выполнения таких упражнений для обеспечения достаточного запаса безопасности при выводе. Если в руководстве по лётной эксплуатации или

Note: consideration is to be given to manoeuvre limitations and references to the flight manual or equivalent document (for example owner’s manual or pilot’s operating handbook) in relation to mass and balance limitations. The safety checks should take into account the minimum safe altitude for initiating such exercises in order to ensure an adequate margin of safety for the recovery. If specific procedures for stalling or spinning exercises and for the recovery techniques are provided by the flight manual or equivalent document (for example owner’s manual or

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

эквивалентном документе предусмотрены специальные процедуры выполнения упражнений по сваливанию или штопору и методы вывода из них, они должны быть приняты во внимание. Эти факторы также рассматриваются в следующем упражнении — штопор.

(b) Лётное упражнение:

- (1) проверки безопасности;
- (2) признаки сваливания;
- (3) распознавание сваливания и выход из него:

- (i) без мощности;
- (ii) с включённой мощностью;
- (iii) выход при срыве крыла при сваливании;
- (iv) сваливание с включённой мощностью и выход;

(v) сваливание с выпущенными закрылками и выход;

(vi) набор с максимальной мощностью (прямолинейный и разворотный полёт) до сваливания с нескомпенсированным рысканьем: влияние некоординированного полёта при сваливании при использовании взлётной мощности;

(vii) сваливание и выход при манёврах с перегрузкой более 1G (ускоренные сваливания, включая вторичные сваливания и выходы);

(viii) выходы из начальной стадии сваливания в посадочной и других конфигурациях и условиях;

(ix) выходы на начальной стадии при изменении конфигурации;

(x) отвлекающие воздействия инструктора при выполнении сваливаний.

Примечание: необходимо учитывать ограничения на выполнение манёвров и необходимость обращения к руководству по лётной эксплуатации и расчётам массы и центровки. Проверки безопасности должны учитывать минимальную безопасную высоту начала выполнения таких упражнений для обеспечения достаточного запаса безопасности при выводе. Если в руководстве по лётной эксплуатации или

pilot's operating handbook), they have to be taken into consideration. These factors are also covered in the next exercise spinning.

(b) Air exercise:

- (1) safety checks;
- (2) symptoms of the stall;
- (3) stall recognition and recovery:

(i) without power;

(ii) with power on;

(iii) recovery when a wing drops at the stall;

(iv) stalling with power 'on' and recovery;

(v) stalling with flap 'down' and recovery;

(vi) maximum power climb (straight and turning flight) to the point of stall with uncompensated yaw: effect of unbalance at the stall when climbing power is being used;

(vii) stalling and recovery during manoeuvres involving more than 1G (accelerated stalls, including secondary stalls and recoveries);

(viii) recoveries from incipient stalls in the landing and other configurations and conditions;

(ix) recoveries at the incipient stage during change of configuration;

(x) instructor induced distractions during stalling.

Note: consideration of manoeuvre limitations and the need to refer to the aeroplane manual and weight (mass) and balance calculations. The safety checks should take into account the minimum safe altitude for initiating such exercises in order to ensure an adequate margin of safety for the recovery. If specific procedures for stalling or spinning exercises and for the recovery techniques are provided by the flight manual or equivalent document

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

эквивалентном документе предусмотрены специальные процедуры выполнения упражнений по сваливанию или штопору и методы вывода из них, они должны быть приняты во внимание. Эти факторы подлежат рассмотрению в следующем упражнении — штопор.

**УПРАЖНЕНИЕ 11a: ВЫВОД ИЗ ШТОПОРА НА НАЧАЛЬНОЙ СТАДИИ**

- (a) Цели расширенного брифинга:
- (1) причины, стадии, авторотация и характеристики штопора;
  - (2) распознавание и вывод на начальной стадии: ввод из различных пространственных положений;
  - (3) ограничения самолёта.
- (b) Лётное упражнение:
- (1) ограничения самолёта;
  - (2) проверки безопасности;
  - (3) распознавание начальной стадии штопора;
  - (4) выводы из начальной стадии штопора, вводимого из различных пространственных положений, с самолётом в чистой конфигурации, включая отвлекающие воздействия инструктора.

**УПРАЖНЕНИЕ 11b: ВЫВОД ИЗ ШТОПОРА НА РАЗВИТОЙ СТАДИИ**

- (a) Цели расширенного брифинга:
- (1) ввод в штопор;
  - (2) распознавание и определение направления штопора;
  - (3) вывод из штопора;
  - (4) использование органов управления;
  - (5) влияние мощности или закрылков (ограничения по закрылкам в зависимости от типа);
  - (6) влияние центровки на характеристики штопора;
  - (7) штопор из различных пространственных положений;
  - (8) ограничения самолёта;
  - (9) проверки безопасности.
- (b) Лётное упражнение:
- (1) ограничения самолёта;
  - (2) проверки безопасности;

(for example owner’s manual or pilot’s operating handbook), they have to be taken into consideration. These factors are to be covered in the next exercise: spinning.

**EXERCISE 11a: SPIN RECOVERY AT THE INCIPIENT STAGE**

- (a) Long briefing objectives:
- (1) causes, stages, autorotation and characteristics of the spin;
  - (2) recognition and recovery at the incipient stage: entered from various flight attitudes;
  - (3) aeroplane limitations.
- (b) Air exercise:
- (1) aeroplane limitations;
  - (2) safety checks;
  - (3) recognition at the incipient stage of a spin;
  - (4) recoveries from incipient spins entered from various attitudes with the aeroplane in the clean configuration, including instructor induced distractions.

**EXERCISE 11b: SPIN RECOVERY AT THE DEVELOPED STAGE**

- (a) Long briefing objectives:
- (1) spin entry;
  - (2) recognition and identification of spin direction;
  - (3) spin recovery;
  - (4) use of controls;
  - (5) effects of power or flaps (flap restriction applicable to type);
  - (6) effect of the CG upon spinning characteristics;
  - (7) spinning from various flight attitudes;
  - (8) aeroplane limitation;
  - (9) safety checks.
- (b) Air exercise:
- (1) aeroplane limitations;
  - (2) safety checks;

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

- |  |  |
|--|--|
| <p>(3) ввод в штопор;</p> <p>(4) распознавание и определение направления штопора;</p> <p>(5) вывод из штопора (со ссылкой на руководство по лётной эксплуатации);</p> <p>(6) использование органов управления;</p> <p>(7) влияние мощности или закрылков (ограничения, применимые к типу самолёта);</p> <p>(8) штопор и вывод из него из различных пространственных положений.</p> <p><b>УПРАЖНЕНИЕ 12: ВЗЛЁТ И НАБОР ВЫСОТЫ ДО УЧАСТКА ПРОТИВ ВЕТРА</b></p> <p>(a) Цели расширенного брифинга:</p> <p>(1) управление: факторы, влияющие на длину разбега и начальный набор высоты;</p> <p>(2) правильная скорость отрыва, использование руля высоты (защита носовой опоры), руля направления и мощности;</p> <p>(3) влияние ветра (включая боковую составляющую);</p> <p>(4) влияние закрылков (включая решение об их использовании и допустимую величину);</p> <p>(5) влияние состояния поверхности и уклона ВПП на длину разбега;</p> <p>(6) влияние массы, высоты аэродрома и температуры на взлётно-посадочные характеристики;</p> <p>(7) проверки перед взлётом;</p> <p>(8) процедуры ОВД перед взлётом;</p> <p>(9) действия, выполняемые во время и после взлёта;</p> <p>(10) процедуры снижения шума;</p> <p>(11) особенности самолётов с хвостовой опорой (если применимо);</p> <p>(12) особенности или процедуры взлёта с короткой или мягкой ВПП;</p> <p>(13) аварийные ситуации:</p> <p>(i) прерванный взлёт;</p> <p>(ii) отказ двигателя после взлёта;</p> <p>(14) процедуры ОВД.</p> <p>(b) Лётное упражнение:</p> <p>(1) взлёт и набор высоты до участка против ветра;</p> <p>(2) проверки перед взлётом;</p> <p>(3) взлёт против ветра;</p> <p>(4) защита носовой опоры;</p> | <p>(3) spin entry;</p> <p>(4) recognition and identification of the spin direction;</p> <p>(5) spin recovery (reference to flight manual);</p> <p>(6) use of controls;</p> <p>(7) effects of power or flaps (restrictions applicable to aeroplane type);</p> <p>(8) spinning and recovery from various flight attitudes.</p> <p><b>EXERCISE 12: TAKE-OFF AND CLIMB TO DOWNWIND POSITION</b></p> <p>(a) Long briefing objectives:</p> <p>(1) handling: factors affecting the length of take-off run and initial climb;</p> <p>(2) correct lift off speed, use of elevators (safeguarding the nose wheel), rudder and power;</p> <p>(3) effect of wind (including crosswind component);</p> <p>(4) effect of flaps (including the decision to use and the amount permitted);</p> <p>(5) effect of ground surface and gradient upon the take-off run;</p> <p>(6) effect of mass, altitude and temperature on take-off and climb performance;</p> <p>(7) pre take-off checks;</p> <p>(8) ATC procedure before take-off;</p> <p>(9) drills, during and after take-off;</p> <p>(10) noise abatement procedures;</p> <p>(11) tail wheel considerations (as applicable);</p> <p>(12) short or soft field take-off considerations or procedures;</p> <p>(13) emergencies:</p> <p>(i) aborted take-off;</p> <p>(ii) engine failure after take-off.</p> <p>(14) ATC procedures.</p> <p>(b) Air exercise:</p> <p>(1) take-off and climb to downwind position;</p> <p>(2) pre take-off checks;</p> <p>(3) into wind take-off;</p> <p>(4) safeguarding the nose wheel;</p> |
|--|--|

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

- |   |  |
|---|--|
| <p>(5) взлёт при боковом ветре;</p> <p>(6) действия во время и после взлёта;</p> <p>(7) взлёт с короткой и мягкой ВПП или соответствующие техники (включая расчёты лётных характеристик);</p> <p>(8) процедуры снижения шума.</p> <p><b>УПРАЖНЕНИЕ 13: ПОЛЁТ ПО КРУГУ, ЗАХОД НА ПОСАДКУ И ПОСАДКА</b></p> <p>(a) Цели расширенного брифинга:</p> <p>(1) участок против ветра, базовый участок и заход на посадку: положение и процедуры;</p> <p>(2) факторы, влияющие на конечный этап захода на посадку и пробег при посадке;</p> <p>(3) влияние массы;</p> <p>(4) влияние высоты аэродрома и температуры;</p> <p>(5) влияние ветра;</p> <p>(6) влияние закрылков;</p> <p>(7) посадка;</p> <p>(8) влияние состояния поверхности и уклона ВПП на пробег при посадке;</p> <p>(9) виды заходов на посадку и посадок:</p> <p>(i) с использованием мощности;</p> <p>(ii) при боковом ветре;</p> <p>(iii) без использования закрылков (на соответствующем этапе курса);</p> <p>(iv) планирующий;</p> <p>(v) на короткую ВПП;</p> <p>(vi) на мягкую ВПП;</p> <p>(10) особенности самолётов с хвостовой опорой (если применимо);</p> <p>(11) уход на второй круг;</p> <p>(12) управление двигателем;</p> <p>(13) осознание воздействия вихрей за самолётом;</p> <p>(14) осознание сдвига ветра;</p> <p>(15) процедуры ОВД;</p> <p>(16) неправильная посадка и уход на второй круг;</p> <p>(17) особый акцент на наблюдение.</p> <p>(b) Лётное упражнение:</p> <p>(1) полёт по кругу, заход на посадку и посадка;</p> <p>(2) процедуры полёта по кругу: участок против ветра и базовый участок;</p> <p>(3) заход на посадку и посадка с</p> | <p>(5) crosswind take-off;</p> <p>(6) drills during and after take-off;</p> <p>(7) short take-off and soft field procedure or techniques (including performance calculations);</p> <p>(8) noise abatement procedures.</p> <p><b>EXERCISE 13: CIRCUIT, APPROACH AND LANDING</b></p> <p>(a) Long briefing objectives:</p> <p>(1) downwind leg, base leg and approach: position and drills;</p> <p>(2) factors affecting the final approach and the landing run;</p> <p>(3) effect of mass;</p> <p>(4) effects of altitude and temperature;</p> <p>(5) effect of wind;</p> <p>(6) effect of flap;</p> <p>(7) landing;</p> <p>(8) effect of ground surface and gradient upon the landing run;</p> <p>(9) types of approach and landing:</p> <p>(i) powered;</p> <p>(ii) crosswind;</p> <p>(iii) flapless (at an appropriate stage of the course);</p> <p>(iv) glide;</p> <p>(v) short field;</p> <p>(vi) soft field.</p> <p>(10) tail wheel aeroplane considerations (as applicable);</p> <p>(11) missed approach;</p> <p>(12) engine handling;</p> <p>(13) wake turbulence awareness;</p> <p>(14) windshear awareness;</p> <p>(15) ATC procedures;</p> <p>(16) mislanding and go-around;</p> <p>(17) special emphasis on look-out.</p> <p>(b) Air exercise:</p> <p>(1) circuit approach and landing;</p> <p>(2) circuit procedures: downwind and base leg;</p> <p>(3) powered approach and landing;</p> |
|---|--|

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

использованием мощности;

- |  |   |
|--|---|
| (4) защита носовой опоры;  | (4) safeguarding the nose wheel;                                      |
| (5) влияние ветра на скорости захода и касания и использование закрылков;              | (5) effect of wind on approach and touchdown speeds and use of flaps; |
| (6) заход на посадку и посадка при боковом ветре;                                      | (6) crosswind approach and landing;                                   |
| (7) планирующий заход на посадку и посадка;  | (7) glide approach and landing;                                       |
| (8) заход на посадку и посадка без использования закрылков (на короткую и мягкую ВПП); | (8) flapless approach and landing (short and soft field);             |
| (9) процедуры посадки на короткую и мягкую ВПП;  | (9) short field and soft field procedures;                            |
| (10) посадка на колёса (самолёты с хвостовой опорой);                                  | (10) wheel landing (tail wheel aircraft);                             |
| (11) уход на второй круг;  | (11) missed approach and go-around;                                   |
| (12) неправильная посадка и уход на второй круг;                                       | (12) mislanding and go-around;  |
| (13) процедуры снижения шума.  | (13) noise abatement procedures.                                      |

**УПРАЖНЕНИЕ 14: ПЕРВЫЙ САМОСТОЯТЕЛЬНЫЙ ПОЛЁТ И ЗАКРЕПЛЕНИЕ НАВЫКОВ**

**EXERCISE 14: FIRST SOLO AND CONSOLIDATION**

Примечание: краткое изложение пунктов, которые должны быть рассмотрены перед выполнением первого самостоятельного вылёта обучаемого.

Note: a summary of points to be covered before sending the student on first solo.

(a) Цели расширенного брифинга:

(a) Long briefing objectives: During the flights immediately following the solo circuit consolidation period the following should be covered:

Во время полётов, непосредственно следующих за периодом закрепления навыков в самостоятельных полётах по кругу, должны быть рассмотрены следующие вопросы:

- |  |   |
|--|---|
| (1) процедуры выхода из круга и входа в круг;                                  | (1) procedures for leaving and rejoining the circuit;     |
| (2) местный район (ограничения, контролируемое воздушное пространство и т.д.); | (2) local area (restrictions, controlled airspace, etc.); |
| (3) компасные развороты;   | (3) compass turns;  |
| (4) значение и использование QDM.  | (4) QDM meaning and use.                                  |

(b) Лётное упражнение: все цели расширенного брифинга, указанные выше, должны также отрабатываться на месте во время выполнения лётного упражнения.	(b) Air exercise: all long briefing objectives mentioned above should also be trained on site during the air exercise.
---	--

**УПРАЖНЕНИЕ 15: УСЛОЖНЁННЫЕ РАЗВОРОТЫ**

**EXERCISE 15: ADVANCED TURNING**

(a) Цели расширенного брифинга:

(a) Long briefing objectives:

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
	<b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

- |   |  |
|---|--|
| <p>(1) действующие силы;</p> <p>(2) использование мощности;</p> <p>(3) влияние перегрузки;</p> <p>(i) конструкционные ограничения;</p> <p>(ii) увеличение скорости сваливания;</p> <p>(4) физиологические эффекты;</p> <p>(5) скорость и радиус разворота;</p> <p>(6) крутые горизонтальные, наборные и снижающиеся развороты;</p> <p>(7) сваливание в развороте и способы его предотвращения;</p> <p>(8) штопор из разворота: вывод на начальной стадии;</p> <p>(9) спиральное пикирование;</p> <p>(10) необычные пространственные положения и вывод из них.</p> <p>Примечание: необходимо учитывать ограничения на выполнение манёвров и ссылки на руководство по лётной эксплуатации или эквивалентный документ (например, руководство владельца или руководство по эксплуатации пилота) в части массы и центровки, а также любые другие ограничения для практического ввода в штопор.</p> <p>(b) Лётное упражнение:</p> <p>(1) крутые горизонтальные, наборные и снижающиеся развороты;</p> <p>(2) сваливание в развороте;</p> <p>(3) спиральное пикирование;</p> <p>(4) штопор из разворота;</p> <p>(5) вывод из необычных пространственных положений;</p> <p>(6) развороты с максимальной скоростью.</p> <p><b>УПРАЖНЕНИЕ 16: ВЫНУЖДЕННАЯ ПОСАДКА БЕЗ МОЩНОСТИ</b></p> <p>(a) Цели расширенного брифинга:</p> <p>(1) выбор площадки для вынужденной посадки;</p> <p>(2) возможность изменения плана;</p> <p>(3) расчёт планирующей дальности;</p> <p>(4) планирование снижения;</p> <p>(5) ключевые точки;</p> <p>(6) проверки при отказе двигателя;</p> <p>(7) использование радиосвязи: процедура бедствия;</p> | <p>(1) the forces;</p> <p>(2) use of power;</p> <p>(3) effect of load factor;</p> <p>(i) structural considerations</p> <p>(ii) increased stalling speed.</p> <p>(4) physiological effects;</p> <p>(5) rate and radius of turn;</p> <p>(6) steep, level, descending and climbing turns;</p> <p>(7) stalling in the turn and how to avoid it;</p> <p>(8) spinning from the turn: recovery at the incipient stage;</p> <p>(9) spiral dive;</p> <p>(10) unusual attitudes and recoveries.</p> <p>Note: considerations are to be given to manoeuvre limitations and reference to the flight manual or equivalent document (for example owner’s manual or pilot’s operating handbook) in relation to mass and balance, and any other restrictions for practice entries to the spin.</p> <p>(b) Air exercise:</p> <p>(1) level, descending and climbing steep turns;</p> <p>(2) stalling in the turn;</p> <p>(3) spiral dive;</p> <p>(4) spinning from the turn;</p> <p>(5) recovery from unusual attitudes;</p> <p>(6) maximum rate turns.</p> <p><b>EXERCISE 16: FORCED LANDING WITHOUT POWER</b></p> <p>(a) Long briefing objectives:</p> <p>(1) selection of forced landing areas;</p> <p>(2) provision for change of plan;</p> <p>(3) gliding distance: consideration;</p> <p>(4) planning the descent;</p> <p>(5) key positions;</p> <p>(6) engine failure checks;</p> <p>(7) use of radio: R/T ‘distress’ procedure;</p> |
|---|--|

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

- |  |   |
|--|---|
| <p>(8) базовый участок;</p> <p>(9) конечный заход;</p> <p>(10) уход на второй круг;</p> <p>(11) особенности посадки;</p> <p>(12) действия после посадки: обеспечение безопасности самолёта;</p> <p>(13) причины отказа двигателя.</p> <p>(b) Лётное упражнение:</p> <p>(1) процедуры вынужденной посадки;</p> <p>(2) выбор площадки для посадки:</p> <p>(i) возможность изменения плана;</p> <p>(ii) учёт планирующей дальности;</p> <p>(3) планирование снижения;</p> <p>(4) ключевые точки;</p> <p>(5) проверки при отказе двигателя;</p> <p>(6) меры по охлаждению двигателя;</p> <p>(7) использование радиосвязи;</p> <p>(8) базовый участок;</p> <p>(9) конечный заход;</p> <p>(10) посадка;</p> <p>(11) действия после посадки при выполнении упражнения на аэродроме;</p> <p>(12) обеспечение безопасности самолёта.</p> <p><b>УПРАЖНЕНИЕ 17: ПРЕДОСТОРОЖНАЯ ПОСАДКА</b></p> <p>(a) Цели расширенного брифинга:</p> <p>(1) случаи, когда требуется выполнение (условия в полёте);</p> <p>(2) выбор площадки для посадки и связь (радиотелефонная процедура);</p> <p>(3) осмотр с пролёта над площадкой;</p> <p>(4) имитация захода;</p> <p>(5) уход на набор;</p> <p>(6) выбор площадки для посадки:</p> <p>(i) действующий аэродром;</p> <p>(ii) закрытый аэродром;</p> <p>(iii) обычное поле;</p> <p>(7) полёт по кругу и заход на посадку;</p> <p>(8) действия после посадки; обеспечение безопасности самолёта.</p> <p>(b) Лётное упражнение:</p> <p>(1) случаи, когда требуется выполнение (условия в полёте);</p> <p>(2) выбор площадки для посадки;</p> <p>(3) осмотр с пролёта над площадкой;</p> <p>(4) имитация захода;</p> | <p>(8) base leg;</p> <p>(9) final approach;</p> <p>(10) go-around;</p> <p>(11) landing considerations;</p> <p>(12) actions after landing: aeroplane security;</p> <p>(13) causes of engine failure.</p> <p>(b) Air exercise:</p> <p>(1) forced landing procedures;</p> <p>(2) selection of landing area:</p> <p>(i) provision for change of plan;</p> <p>(ii) gliding distance considerations.</p> <p>(3) planning the descent;</p> <p>(4) key positions;</p> <p>(5) engine failure checks;</p> <p>(6) engine cooling precautions;</p> <p>(7) use of radio;</p> <p>(8) base leg;</p> <p>(9) final approach;</p> <p>(10) landing;</p> <p>(11) actions after landing: when the exercise is conducted at an aerodrome;</p> <p>(12) aeroplane security.</p> <p><b>EXERCISE 17: PRECAUTIONARY LANDING</b></p> <p>(a) Long briefing objectives:</p> <p>(1) occasions when necessary (in-flight conditions);</p> <p>(2) landing area selection and communication (R/T procedure);</p> <p>(3) overhead inspection;</p> <p>(4) simulated approach;</p> <p>(5) climb away;</p> <p>(6) landing area selection:</p> <p>(i) normal aerodrome;</p> <p>(ii) disused aerodrome;</p> <p>(iii) ordinary field;</p> <p>(7) circuit and approach;</p> <p>(8) actions after landing; aeroplane security.</p> <p>(b) Air exercise:</p> <p>(1) occasions when necessary (in-flight conditions);</p> <p>(2) landing area selection</p> <p>(3) overhead inspection</p> <p>(4) simulated approach</p> |
|--|---|

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

<p>(5) уход на набор;</p> <p>(6) выбор площадки для посадки:</p> <p>(i) действующий аэродром;</p> <p>(ii) закрытый аэродром;</p> <p>(iii) обычное поле;</p> <p>(7) полёт по кругу и заход на посадку;</p> <p>(8) действия после посадки; обеспечение безопасности самолёта.</p> <p><b>УПРАЖНЕНИЕ 18а: НАВИГАЦИЯ</b></p> <p>(a) Цели расширенного брифинга:</p> <p>(1) планирование полёта:</p> <p>(i) прогноз и фактическая погода;</p> <p>(ii) выбор карты, ориентирование, подготовка и использование:</p> <p>(A) выбор маршрута;</p> <p>(B) регулируемое или контролируемое воздушное пространство;</p> <p>(C) опасные, запрещённые и ограниченные зоны;</p> <p>(D) безопасная высота;</p> <p>(iii) расчёты:</p> <p>(A) магнитные курсы и время в пути;</p> <p>(B) расход топлива;</p> <p>(C) масса и центровка;</p> <p>(D) масса и лётные характеристики;</p> <p>(iv) полётная информация:</p> <p>(A) NOTAM и т.д.;</p> <p>(B) запись необходимых радиочастот;</p> <p>(C) выбор запасных аэродромов;</p> <p>(v) документация самолёта;</p> <p>(vi) уведомление о полёте:</p> <p>(A) предполётные административные процедуры;</p> <p>(B) бланк плана полёта (при необходимости).</p> <p>(2) вылет:</p> <p>(i) организация загрузки экипажа в кабине;</p> <p>(ii) процедуры вылёта:</p> <p>(A) установки высотомера;</p> <p>(B) процедуры установки курса;</p> <p>(C) запись расчётного времени прибытия (ETA);</p> <p>(iii) считывание карты в маршруте: опознавание наземных ориентиров;</p> <p>(iv) выдерживание высоты и курса;</p> <p>(v) корректировка ETA и курса, влияние</p>	<p>(5) climb away</p> <p>(6) landing area selection:</p> <p>(i) normal aerodrome;</p> <p>(ii) disused aerodrome;</p> <p>(iii) ordinary field;</p> <p>(7) circuit and approach;</p> <p>(8) actions after landing; aeroplane security;</p> <p><b>EXERCISE 18a: NAVIGATION</b></p> <p>(a) Long briefing objectives:</p> <p>(1) flight planning:</p> <p>(i) weather forecast and actual(s);</p> <p>(ii) map selection, orientation, preparation and use:</p> <p>(A) choice of route;</p> <p>(B) regulated or controlled airspace;</p> <p>(C) danger, prohibited and restricted areas;</p> <p>(D) safety altitude.</p> <p>(iii) calculations:</p> <p>(A) magnetic heading(s) and time(s) en-route;</p> <p>(B) fuel consumption;</p> <p>(C) mass and balance;</p> <p>(D) mass and performance.</p> <p>(iv) flight information:</p> <p>(A) NOTAMs etc.;</p> <p>(B) noting of required radio frequencies;</p> <p>(C) selection of alternate aerodrome(s).</p> <p>(v) aeroplane documentation.</p> <p>(vi) notification of the flight:</p> <p>(A) pre-flight administration procedures;</p> <p>(B) flight plan form (where appropriate).</p> <p>(2) departure;</p> <p>(i) organisation of cockpit workload;</p> <p>(ii) departure procedures:</p> <p>(A) altimeter settings;</p> <p>(B) setting heading procedures;</p> <p>(C) noting of ETA(s).</p> <p>(iii) en-route map reading: identification of ground features;</p> <p>(iv) maintenance of altitudes and headings;</p> <p>(v) revisions to ETA and heading, wind</p>
---	--

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

<p>ветра, контроль угла сноса и путевой скорости;</p> <p>(vi) ведение бортового журнала;</p> <p>(vii) использование радиосвязи (включая VDF, если применимо);</p> <p>(viii) минимальные метеоусловия для продолжения полёта;</p> <p>(ix) решения, принимаемые в полёте;</p> <p>(x) процедуры ухода на запасной аэродром;</p> <p>(xi) полёты в регулируемом или контролируемом воздушном пространстве;</p> <p>(xii) процедуры входа, транзита и выхода;</p> <p>(xiii) навигация на минимальной высоте;</p> <p>(xiv) процедура неопределённости местоположения, включая радиотелефонную процедуру;</p> <p>(xv) процедура «потерял ориентировку»;</p> <p>(xvi) использование радионавигационных средств.</p> <p>(3) процедуры прибытия и входа в аэродромный круг:</p> <p>(i) взаимодействие с ОВД, радиотелефонные процедуры и т.д.;</p> <p>(ii) установка высотомера;</p> <p>(iii) вход в схему движения (контролируемые и неконтролируемые аэродромы);</p> <p>(iv) процедуры полёта по кругу;</p> <p>(v) процедуры стоянки;</p> <p>(vi) обеспечение безопасности самолёта;</p> <p>(vii) заправка;</p> <p>(viii) оформление прибытия.</p> <p>(b) Лётное упражнение:</p> <p>(1) планирование полёта:</p> <p>(i) прогноз и фактическая погода;</p> <p>(ii) выбор и подготовка карты:</p> <p>(A) выбор маршрута;</p> <p>(B) регулируемое или контролируемое воздушное пространство;</p> <p>(C) опасные, запрещённые и ограниченные зоны;</p> <p>(D) безопасная высота;</p> <p>(iii) расчёты:</p> <p>(A) магнитные курсы и время в пути;</p> <p>(B) расход топлива;</p> <p>(C) масса и центровка;</p>	<p>effect, drift angle and groundspeed checks;</p> <p>(vi) log keeping;</p> <p>(vii) use of radio (including VDF if applicable);</p> <p>(viii) minimum weather conditions for continuance of flight;</p> <p>(ix) ‘in-flight’ decisions;</p> <p>(x) diversion procedures;</p> <p>(xi) operations in regulated or controlled airspace;</p> <p>(xii) procedures for entry, transit and departure;</p> <p>(xiii) navigation at minimum level;</p> <p>(xiv) uncertainty of position procedure, including R/T procedure;</p> <p>(xv) lost procedure;</p> <p>(xvi) use of radio nav aids.</p> <p>(3) arrival procedures and aerodrome circuit joining procedures:</p> <p>(i) ATC liaison, R/T procedure, etc.;</p> <p>(ii) altimeter setting;</p> <p>(iii) entering the traffic pattern (controlled or uncontrolled aerodromes);</p> <p>(iv) circuit procedures;</p> <p>(v) parking procedures;</p> <p>(vi) security of aircraft;</p> <p>(vii) refuelling;</p> <p>(viii) booking in.</p> <p>(b) Air exercise:</p> <p>(1) flight planning:</p> <p>(i) weather forecast and actual(s);</p> <p>(ii) map selection and preparation:</p> <p>(A) choice of route;</p> <p>(B) regulated or controlled airspace;</p> <p>(C) danger, prohibited and restricted areas;</p> <p>(D) safety altitude.</p> <p>(iii) calculations:</p> <p>(A) magnetic heading(s) and time(s) en-route;</p> <p>(B) fuel consumption;</p> <p>(C) mass and balance;</p>
--	---

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

<p>(D) масса и лётные характеристики; (iv) полётная информация; (A) NOTAM и т.д.; (B) запись необходимых радиочастот; (C) выбор запасных аэродромов; (v) документация самолёта; (vi) уведомление о полёте: (A) процедуры получения разрешения на полёт (при необходимости); (B) план полёта. (2) вылет с аэродрома: (i) организация загрузки экипажа в кабине; (ii) процедуры вылёта: (A) установки высотомера; (B) маршрут; (C) запись ETA; (iii) влияние ветра, контроль угла сноса и путевой скорости; (iv) выдерживание высоты и курса; (v) корректировка ETA и курса; (vi) ведение бортового журнала; (vii) использование радиосвязи (включая VDF, если применимо); (viii) минимальные метеоусловия для продолжения полёта; (ix) решения, принимаемые в полёте; (x) процедуры ухода на запасной аэродром; (xi) полёты в регулируемом или контролируемом воздушном пространстве; (xii) процедуры входа, транзита и выхода;  (xiii) процедура неопределённости местоположения; (xiv) процедура «потерял ориентировку»; (xv) использование радионавигационных средств. (3) процедуры прибытия и входа в аэродромный круг: (i) взаимодействие с ОВД, радиотелефонные процедуры и т.д.; (ii) установка высотомера; (iii) вход в схему движения; (iv) процедуры полёта по кругу; (v) процедуры стоянки; (vi) обеспечение безопасности самолёта;</p>	<p>(D) mass and performance. (iv) flight information: (A) NOTAMs etc.; (B) noting of required radio frequencies; (C) selection of alternate aerodromes. (v) aircraft documentation; (vi) notification of the flight: (A) flight clearance procedures (as applicable); (B) flight plans. (2) aerodrome departure; (i) organisation of cockpit workload; (ii) departure procedures: (A) altimeter settings; (B) en-route; (C) noting of ETA(s). (iii) wind effect, drift angle and ground speed checks; (iv) maintenance of altitudes and headings; (v) revisions to ETA and heading; (vi) log keeping; (vii) use of radio (including VDF if applicable); (viii) minimum weather conditions for continuance of flight; (ix) ‘in-flight’ decisions; (x) diversion procedure; (xi) operations in regulated or controlled airspace; (xii) procedures for entry, transit and departure;  (xiii) uncertainty of position procedure; (xiv) lost procedure; (xv) use of radio nav aids.  (3) arrival procedures and aerodrome joining procedures: (i) ATC liaison, R/T procedure etc.;  (ii) altimeter setting, (iii) entering the traffic pattern; (iv) circuit procedures; (v) parking procedures (vi) security of aircraft;</p>
--	---

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

(vii) заправка;

(viii) оформление прибытия.

**УПРАЖНЕНИЕ 18b: НАВИГАЦИЯ НА  
МАЛЫХ ВЫСОТАХ И ПРИ  
ОГРАНИЧЕННОЙ ВИДИМОСТИ**

(a) Цели расширенного брифинга:

(1) общие положения:

(i) требования к планированию перед полётом по входным или выходным коридорам;

(ii) правила ОВД, квалификация пилота и оснащение воздушного судна;

(iii) входные или выходные коридоры и районы, где применяются специальные местные правила.

(2) ознакомление с полётами на малых высотах:

(i) действия перед снижением;

(ii) визуальные ощущения и выдерживание высоты на малой высоте;

(iii) влияние скорости и инерции при разворотах;

(iv) влияние ветра и турбулентности;

(3) полёты на малых высотах:

(i) метеорологические условия;

(ii) низкая облачность и хорошая видимость;

(iii) низкая облачность и плохая видимость;

(iv) обход умеренных и сильных дождевых осадков;

(v) влияние осадков;

(vi) вход в аэродромный круг;

(vii) полёт по кругу, заход на посадку и посадка в неблагоприятных метеоусловиях.

(b) Лётное упражнение:

(1) общие положения: входные или выходные коридоры и районы, где применяются специальные местные правила;

(2) ознакомление с полётами на малых высотах:

(i) действия перед снижением;

(ii) визуальные ощущения и выдерживание высоты на малой высоте;

(iii) влияние скорости и инерции при разворотах;

(iv) влияние ветра и турбулентности;

(v) опасности полётов на малых высотах;

(vii) refuelling;

(viii) booking in.

**EXERCISE 18b: NAVIGATION AT  
LOWER LEVELS AND IN REDUCED  
VISIBILITY**

(a) Long briefing objectives:

(1) general considerations:

(i) planning requirements before flight in entry or exit lanes;

(ii) ATC rules, pilot qualifications and aircraft equipment;

(iii) entry or exit lanes and areas where specific local rules apply.

(2) low level familiarisation:

(i) actions before descending;

(ii) visual impressions and height keeping at low altitude;

(iii) effects of speed and inertia during turns;

(iv) effects of wind and turbulence;

(3) low level operation:

(i) weather considerations;

(ii) low cloud and good visibility;

(iii) low cloud and poor visibility;

(iv) avoidance of moderate to heavy rain showers;

(v) effects of precipitation;

(vi) joining a circuit;

(vii) bad weather circuit, approach and landing.

(b) Air exercise:

(1) general considerations: entry or exit lanes and areas where specific local rules apply;

(2) low level familiarisation:

(i) actions before descending;

(ii) visual impressions and height keeping at low altitude;

(iii) effects of speed and inertia during turns;

(iv) effects of wind and turbulence;

(v) hazards of operating at low levels;

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

<p>(3) полёты на малых высотах:</p> <p>(i) метеорологические условия;</p> <p>(ii) низкая облачность и хорошая видимость;</p> <p>(iii) низкая облачность и плохая видимость;</p> <p>(iv) обход умеренных и сильных дождевых осадков;</p> <p>(v) влияние осадков (видимость вперёд);</p> <p>(vi) вход в аэродромный круг;</p> <p>(vii) полёт по кругу, заход на посадку и посадка в неблагоприятных метеоусловиях.</p> <p><b>УПРАЖНЕНИЕ 18с: ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РАДИОНАВИГАЦИОННЫХ СРЕДСТВ ПРИ ПОЛЁТАХ ПО ПВП</b></p> <p>(a) Цели расширенного брифинга:</p> <p>(1) использование VOR:</p> <p>(i) наличие, AIP и частоты;</p> <p>(ii) дальность приёма сигнала;</p> <p>(iii) выбор и опознавание;</p> <p>(iv) радиалы и система их нумерации;</p> <p>(v) использование OBS;</p> <p>(vi) индикация «к» или «от» станции и пролёт станции;</p> <p>(vii) выбор, перехват и выдерживание радиала;</p> <p>(viii) использование двух станций для определения местоположения.</p> <p>(2) использование оборудования ADF:</p> <p>(i) наличие приводных радиостанций NDB, AIP и частоты;</p> <p>(ii) выбор и опознавание;</p> <p>(iii) ориентация относительно NDB;</p> <p>(iv) полёт на привод.</p> <p>(3) использование VHF/DF:</p> <p>(i) наличие, AIP и частоты;</p> <p>(ii) радиотелефонные процедуры;</p> <p>(iii) получение QDM и QTE.</p> <p>(4) использование радиолокационных средств:</p> <p>(i) наличие и предоставление обслуживания и AIS;</p> <p>(ii) виды обслуживания;</p> <p>(iii) радиотелефонные процедуры и использование ответчика:</p> <p>(A) выбор режима;</p> <p>(B) аварийные коды.</p>	<p>(3) low level operation:</p> <p>(i) weather considerations;</p> <p>(ii) low cloud and good visibility;</p> <p>(iii) low cloud and poor visibility;</p> <p>(iv) avoidance of moderate to heavy rain showers;</p> <p>(v) effects of precipitation (forward visibility);</p> <p>(vi) joining a circuit;</p> <p>(vii) bad weather circuit, approach and landing.</p> <p><b>EXERCISE 18c: USE OF RADIO NAVIGATION AIDS UNDER VFR</b></p> <p>(a) Long briefing objectives:</p> <p>(1) use of VOR:</p> <p>(i) availability, AIP and frequencies;</p> <p>(ii) signal reception range;</p> <p>(iii) selection and identification;</p> <p>(iv) radials and method of numbering;</p> <p>(v) use of OBS;</p> <p>(vi) to or from indication and station passage;</p> <p>(vii) selection, interception and maintaining a radial;</p> <p>(viii) use of two stations to determine position.</p> <p>(2) use of ADF equipment:</p> <p>(i) availability of NDB stations, AIP and frequencies;</p> <p>(ii) signal reception range;</p> <p>(iii) selection and identification;</p> <p>(iv) orientation in relation to NDP;</p> <p>(3) use of VHF/DF:</p> <p>(i) availability. AIP and frequencies;</p> <p>(ii) R/T procedures;</p> <p>(iii) obtaining QDMs and QTEs.</p> <p>(4) use of radar facilities:</p> <p>(i) availability and provision of service and AIS;</p> <p>(ii) types of service;</p> <p>(iii) R/T procedures and use of transponder:</p> <p>(A) mode selection;</p> <p>(B) emergency codes.</p>
---	---

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

<p>(5) использование DME:</p> <p>(i) наличие и AIP;</p> <p>(ii) режимы работы;</p> <p>(iii) наклонная дальность.</p> <p>(6) использование GNSS (RNAV – SATNAV):</p> <p>(i) наличие;</p> <p>(ii) режимы работы;</p> <p>(iii) ограничения.</p> <p>(b) Лётное упражнение:</p> <p>(1) использование VOR:</p> <p>(i) наличие, AIP и частоты;</p> <p>(ii) выбор и опознавание;</p> <p>(iii) использование OBS;</p> <p>(iv) индикация «к» или «от» станции: ориентация;</p> <p>(v) использование CDI;</p> <p>(vi) определение радиала;</p> <p>(vii) перехват и выдерживание радиала;</p> <p>(viii) пролёт станции VOR;</p> <p>(ix) получение точки по двум VOR.</p> <p>(2) использование оборудования ADF:</p> <p>(i) наличие приводных радиостанций NDB, AIP и частоты;</p> <p>(ii) выбор и опознавание;</p> <p>(iii) ориентация относительно радиомаяка;</p> <p>(iv) полёт на привод.</p> <p>(3) использование VHF/DF:</p> <p>(i) наличие, AIP и частоты;</p> <p>(ii) радиотелефонные процедуры и взаимодействие с ОБД;</p> <p>(iii) получение QDM и полёт на привод.</p> <p>(4) использование маршрутного или терминального радиолокатора:</p> <p>(i) наличие и AIP;</p> <p>(ii) процедуры и взаимодействие с ОБД;</p> <p>(iii) обязанности пилота;</p> <p>(iv) вторичная обзорная радиолокация;</p> <p>(v) ответчики;</p> <p>(vi) выбор кода;</p> <p>(vii) запрос и ответ.</p> <p>(5) использование DME:</p> <p>(i) выбор и опознавание станции;</p> <p>(ii) режимы работы.</p> <p>(6) использование GNSS (RNAV – SATNAV):</p>	<p>(5) use of distance DME:</p> <p>(i) availability and AIP;</p> <p>(ii) operating modes;</p> <p>(iii) slant range.</p> <p>(6) use of GNSS (RNAV – SATNAV):</p> <p>(i) availability;</p> <p>(ii) operating modes;</p> <p>(iii) limitations.</p> <p>(b) Air exercise:</p> <p>(1) use of VOR:</p> <p>(i) availability, AIP and frequencies;</p> <p>(ii) selection and identification;</p> <p>(iii) use of OBS;</p> <p>(iv) to or from indications: orientation;</p> <p>(v) use of CDI;</p> <p>(vi) determination of radial;</p> <p>(vii) intercepting and maintaining a radial;</p> <p>(viii) VOR passage;</p> <p>(ix) obtaining a fix from two VORs.</p> <p>(2) use of ADF equipment;</p> <p>(i) availability of NDB stations, AIP and frequencies;</p> <p>(ii) selection and identification;</p> <p>(iii) orientation relative to the beacon;</p> <p>(iv) homing.</p> <p>(3) use of VHF/DF:</p> <p>(i) availability, AIP and frequencies;</p> <p>(ii) R/T procedures and ATC liaison;</p> <p>(iii) obtaining a QDM and homing.</p> <p>(4) use of en-route or terminal radar:</p> <p>(i) availability and AIP;</p> <p>(ii) procedures and ATC liaison;</p> <p>(iii) pilot’s responsibilities;</p> <p>(iv) secondary surveillance radar;</p> <p>(v) transponders;</p> <p>(vi) code selection;</p> <p>(vii) interrogation and reply.</p> <p>(5) use of DME:</p> <p>(i) station selection and identification;</p> <p>(ii) modes of operation.</p> <p>(6) use of GNSS (RNAV – SATNAV):</p>
---	---

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

<p>(i) настройка;</p> <p>(ii) эксплуатация;</p> <p>(iii) интерпретация информации.</p> <p><b>УПРАЖНЕНИЕ 19: ОСНОВЫ ПОЛЁТА ПО ПРИБОРАМ</b></p> <p>(a) Цели расширенного брифинга:</p> <p>(1) пилотажно-навигационные приборы:</p> <p>(i) физиологические ощущения;</p> <p>(ii) понимание приборов;</p> <p>(iii) полёт по приборам по пространственному положению;</p> <p>(iv) индикация тангажа;</p> <p>(v) индикация крена;</p> <p>(vi) различные виды шкал;</p> <p>(vii) введение в использование авиагоризонта;</p> <p>(viii) тангажное положение;</p> <p>(ix) креновое положение;</p> <p>(x) выдерживание курса и скоординированного полёта;</p> <p>(xi) ограничения приборов (включая отказы систем).</p> <p>(2) пространственное положение, мощность и лётные характеристики:</p> <p>(i) полёт по приборам по пространственному положению;</p> <p>(ii) приборы управления;</p> <p>(iii) приборы лётных характеристик;</p> <p>(iv) влияние изменения мощности и конфигурации;</p> <p>(v) перекрёстная проверка показаний приборов;</p> <p>(vi) интерпретация показаний приборов;</p> <p>(vii) прямые и косвенные индикации (приборы характеристик);</p> <p>(viii) запаздывание приборов;</p> <p>(ix) выборочный радиальный обзор.</p> <p>(3) основные лётные манёвры (полный комплект приборов):</p> <p>(i) прямолинейный и горизонтальный полёт на различных скоростях и конфигурациях самолёта;</p> <p>(ii) набор высоты;</p> <p>(iii) снижение;</p> <p>(iv) стандартные развороты на заранее выбранные курсы:</p>	<p>(i) setting up;</p> <p>(ii) operation;</p> <p>(iii) interpretation.</p> <p><b>EXERCISE 19: BASIC INSTRUMENT FLIGHT</b></p> <p>(a) Long briefing objectives:</p> <p>(1) flight instruments;</p> <p>(i) physiological sensations;</p> <p>(ii) instrument appreciation;</p> <p>(iii) attitude instrument flight;</p> <p>(iv) pitch indications;</p> <p>(v) bank indications;</p> <p>(vi) different dial presentations;</p> <p>(vii) introduction to the use of the attitude indicator;</p> <p>(viii) pitch attitude;</p> <p>(ix) bank attitude;</p> <p>(x) maintenance of heading and balanced flight;</p> <p>(xi) instrument limitations (inclusive system failures).</p> <p>(2) attitude, power and performance;</p> <p>(i) attitude instrument flight:</p> <p>(ii) control instruments;</p> <p>(iii) performance instruments;</p> <p>(iv) effect of changing power and configuration;</p> <p>(v) cross-checking the instrument indications;</p> <p>(vi) instrument interpretation;</p> <p>(vii) direct and indirect indications (performance instruments);</p> <p>(viii) instrument lag;</p> <p>(ix) selective radial scan;</p> <p>(3) basic flight manoeuvres (full panel);</p> <p>(i) straight and level flight at various air speeds and aeroplane configurations;</p> <p>(ii) climbing;</p> <p>(iii) descending;</p> <p>(iv) standard rate turns onto pre-selected headings:</p>
--	---

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

(A) горизонтальные;	(A) level;
(B) с набором;	(B) climbing;
(C) со снижением.	(C) Descending.
(b) Лётное упражнение:	(b) Air exercise:
(1) введение в полёт по приборам:	(1) Introduction to instrument flying
(i) пилотажно-навигационные приборы;	(i) flight instruments;
(ii) физиологические ощущения;	(ii) physiological sensations;
(iii) понимание приборов;	(iii) instrument appreciation;
(iv) полёт по приборам по пространственному положению;	(iv) attitude instrument flight;
(v) тангажное положение;	(v) pitch attitude;
(vi) креновое положение;	(vi) bank attitude;
(vii) выдерживание курса и скоординированного полёта;	(vii) maintenance of heading and balanced flight;
(2) пространственное положение, мощность и лётные характеристики:	(2) attitude, power and performance;
(i) полёт по приборам по пространственному положению;	(i) attitude instrument flight;
(ii) влияние изменения мощности и конфигурации;	(ii) effect of changing power and configuration;
(iii) перекрёстная проверка приборов;	(iii) cross-checking the instruments;
(iv) выборочный радиальный обзор;	(iv) selective radial scan;
(3) основные лётные манёвры (полный комплект приборов):	(3) basic flight manoeuvres (full panel);
(i) прямолинейный и горизонтальный полёт на различных скоростях и конфигурациях самолёта;	(i) straight and level flight at various air speeds and aeroplane configurations;
(ii) набор высоты;	(ii) climbing;
(iii) снижение;	(iii) descending;
(iv) стандартные развороты на заранее выбранные курсы:	(iv) standard rate turns onto pre-selected headings:
(A) горизонтальные;	(A) level;
(B) с набором;	(B) climbing;
(C) со снижением.	(C) Descending
<b>УПРАЖНЕНИЕ 20: НОЧНЫЕ ПОЛЁТЫ</b> (если требуется квалификация инструктора по ночным полётам)	<b>EXERCISE 20: NIGHT FLYING</b> (if night instructional qualification required)
(a) Цели расширенного брифинга:	(a) Long briefing objectives:
(1) процедуры запуска двигателя;	(1) start up procedures;
(2) местные процедуры, включая взаимодействие с ОВД;	(2) local procedures: including ATC liaison;
(3) руление:	(3) taxiing:
(i) освещение стоянок и рулёжных дорожек;	(i) parking area and taxiway lighting;
(ii) оценка скорости и расстояний;	(ii) judgement of speed and distances;
(iii) использование огней рулёжных дорожек;	(iii) use of taxiway lights;

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

- |  |   |
|--|---|
| <p>(iv) предотвращение опасностей: огни препятствий;</p> <p>(v) проверка приборов;</p> <p>(vi) предварительная точка ожидания: процедуры освещения;</p> <p>(vii) первоначальное ознакомление с ночными полётами;</p> <p>(viii) ориентация в районе аэродрома;</p> <p>(ix) значение огней других воздушных судов;</p> <p>(x) огни наземных препятствий;</p> <p>(xi) распределение пилотажной нагрузки: внешние ориентиры или приборные;</p> <p>(xii) процедуры входа в круг;</p> <p>(xiii) аэродромное освещение: огни подхода и ВПП (включая VASI и PAPI):</p> <p>(A) пороговые огни;</p> <p>(B) огни подхода;</p> <p>(C) визуальные системы индикации глиссады.</p> <p>(4) ночные полёты по кругу:</p> <p>(i) взлёт и набор высоты:</p> <p>(A) выруливание на исполнительный старт;</p> <p>(B) визуальные ориентиры при разбеге;</p> <p>(C) переход на приборы;</p> <p>(D) установление начального набора;</p> <p>(E) использование лётных приборов;</p> <p>(F) приборный набор и начальный разворот.</p> <p>(ii) полёт по кругу:</p> <p>(A) позиционирование самолёта: ориентирование по огням ВПП;</p> <p>(B) схема движения и наблюдение;</p> <p>(C) демонстрация начального захода и огней ВПП;</p> <p>(D) позиционирование самолёта;</p> <p>(E) изменение перспективы огней ВПП и VASI (или PAPI);</p> <p>(F) перехват правильной траектории захода;</p> <p>(G) уход на второй круг.</p> <p>(iii) заход на посадку и посадка:</p> <p>(A) позиционирование, базовый участок и конечный заход;</p> <p>(B) суточные изменения ветра;</p> <p>(C) использование посадочных фар;</p> <p>(D) выравнивание и касание;</p> <p>(E) пробег;</p> <p>(F) освобождение ВПП: управление</p> | <p>(iv) avoidance of hazards: obstruction lighting;</p> <p>(v) instrument checks;</p> <p>(vi) holding point: lighting procedure;</p> <p>(vii) initial familiarisation at night;</p> <p>(viii) local area orientation;</p> <p>(ix) significance of lights on other aircraft;</p> <p>(x) ground obstruction lights;</p> <p>(xi) division of piloting effort: external or instrument reference;</p> <p>(xii) rejoining procedure;</p> <p>(xiii) aerodrome lighting: approach and runway lighting (including VASI and PAPI):</p> <p>(A) threshold lights;</p> <p>(B) approach lighting;</p> <p>(C) visual approach slope indicator systems.</p> <p>(4) night circuits;</p> <p>(i) take-off and climb:</p> <p>(A) line up;</p> <p>(B) visual references during the take-off run;</p> <p>(C) transfer to instruments;</p> <p>(D) establishing the initial climb;</p> <p>(E) use of flight instruments;</p> <p>(F) instrument climb and initial turn.</p> <p>(ii) circuit:</p> <p>(A) aeroplane positioning: reference to runway lighting;</p> <p>(B) the traffic pattern and look-out;</p> <p>(C) initial approach and runway lighting demonstration;</p> <p>(D) aeroplane positioning;</p> <p>(E) changing aspect of runway lights and VASI (or PAPI);</p> <p>(F) intercepting the correct approach path;</p> <p>(G) the climb away.</p> <p>(iii) approach and landing:</p> <p>(A) positioning, base leg and final approach;</p> <p>(B) diurnal wind effect;</p> <p>(C) use of landing lights;</p> <p>(D) the flare and touchdown;</p> <p>(E) the roll out;</p> <p>(F) turning off the runway: control of speed.</p> |
|--|---|

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

скоростью.

(iv) уход на второй круг:

- (A) использование приборов;
- (B) повторное включение в схему круга.

(5) ночная навигация:

- (i) особый акцент на планирование полёта;
- (ii) выбор наземных ориентиров, видимых ночью:

- (A) аэронавигационные маяки;
- (B) влияние освещения кабины на цвета карты;

(C) использование радиосредств;

(D) влияние лунного света на ночную видимость;

(iii) особое внимание выдерживанию «минимальной безопасной высоты»;

(iv) запасные аэродромы: ограниченная доступность;

(v) ограниченное распознавание ухудшения погоды;

(vi) процедуры «потерял ориентировку»;

(б) аварийные ситуации ночью:

- (i) отказ радиосвязи;
- (ii) отказ освещения ВПП;
- (iii) отказ посадочных фар самолёта;
- (iv) отказ внутреннего освещения самолёта;
- (v) отказ навигационных огней самолёта;
- (vi) полный отказ электросистемы;
- (vii) прерванный взлёт;
- (viii) отказ двигателя;
- (ix) процедуры при наличии препятствий на ВПП.

(b) Лётное упражнение:

во время выполнения лётного упражнения все цели расширенного брифинга, указанные выше, должны также отрабатываться на месте, и кандидат в инструкторы должен продемонстрировать следующее:

(1) умение планировать и выполнять ночной полёт;

(2) умение консультировать обучаемого пилота по планированию и подготовке ночного полёта;

(3) умение консультировать обучаемого пилота по выполнению ночного полёта;

(iv) missed approach:

- (A) use of instruments;
- (B) re-positioning in the circuit pattern;

(5) night navigation:

- (i) particular emphasis on flight planning;
- (ii) selection of ground features visible at night:

(A) air light beacons;

(B) effect of cockpit lighting on map colours;

(C) use of radio aids;

(D) effect of moonlight upon visibility at night;

(iii) emphasis on maintaining a ‘minimum safe altitude’;

(iv) alternate aerodromes: restricted availability;

(v) restricted recognition of weather deterioration;

(vi) lost procedures;

(6) night emergencies;

(i) radio failure;

(ii) failure of runway lighting;

(iii) failure of aeroplane landing lights;

(iv) failure of aeroplane internal lighting;

(v) failure of aeroplane navigation lights;

(vi) total electrical failure;

(vii) abandoned take-off;

(viii) engine failure;

(ix) obstructed runway procedure.

(b) Air exercise:

during the air exercise all long briefing objectives mentioned above should also be trained on site and the student instructor should demonstrate the following items:

(1) how to plan and to perform a flight at night;

(2) how to advise the student pilot to plan and prepare a flight at night;

(3) how to advise the student pilot to perform a flight at night;

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

(4) умение анализировать и при необходимости корректировать ошибки.

#### В. ВЕРТОЛЁТЫ НАЗЕМНАЯ ПОДГОТОВКА

Примечание: в ходе наземной подготовки кандидат в инструкторы должен уделять особое внимание преподаванию расширенных аспектов интерпретации погоды, планирования и оценки маршрута, принятию решений при столкновении с условиями DVE, включая разворот обратно или выполнение предосторожной посадки.

#### ЧАСТЬ 2. ЛЁТНЫЕ УПРАЖНЕНИЯ

(a) Лётные упражнения аналогичны упражнениям, используемым при подготовке PPL(H), но с дополнительными элементами, предназначенными для удовлетворения потребностей FI.

(b) Нумерация упражнений используется в основном как перечень упражнений для справки и как общий ориентир по последовательности обучения; поэтому демонстрации и практические занятия не обязательно должны выполняться в указанном порядке. Фактический порядок и содержание будут зависеть от следующих взаимосвязанных факторов:

- (1) прогресс и способности кандидата;
- (2) метеорологические условия, влияющие на полёт;
- (3) доступное полётное время;
- (4) методические соображения обучения;
- (5) местные эксплуатационные условия;
- (6) применимость упражнений к типу вертолёта.

(c) Следовательно, кандидаты в инструкторы в конечном итоге столкнутся с аналогичными взаимосвязанными факторами. Им должно быть показано и преподавано, как разрабатывать планы лётных занятий с учётом этих факторов, чтобы максимально эффективно использовать каждый полёт, при необходимости комбинируя элементы установленных упражнений.

(4) how to analyse and correct errors as necessary.

#### B. Helicopters GROUND INSTRUCTION

Note: During ground instruction the student instructor should pay specific attention to the teaching of enhanced ground instruction in weather interpretation, planning and route assessment, decision making on encountering DVE including reversing course or conduction a precautionary landing.

#### Part 2 AIR EXERCISES

(a) The air exercises are similar to those used for the training of PPL(H) but with additional items designed to cover the needs of an FI.

(b) The numbering of exercises should be used primarily as an exercise reference list and as a broad instructional sequencing guide: therefore the demonstrations and practices need not necessarily be given in the order listed. The actual order and content will depend upon the following interrelated factors:

- (1) the applicant's progress and ability;
- (2) the weather conditions affecting the flight;
- (3) the flight time available;
- (4) instructional technique considerations;
- (5) the local operating environment;
- (6) applicability of the exercises to the helicopter type.

(c) It follows that student instructors will eventually be faced with similar interrelated factors. They should be shown and taught how to construct flight lesson plans, taking these factors into account, so as to make the best use of each flight lesson, combining parts of the set exercises as necessary.

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

## ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

(d) Брифинг обычно включает формулировку цели и краткое упоминание принципов полёта только при необходимости. Должно быть разъяснено, какие именно лётные упражнения будут преподаваться инструктором и отрабатываться обучаемым в полёте. Брифинг должен включать информацию о том, как будет выполняться полёт, кто будет пилотировать вертолёт, а также какие требования по лётной культуре, погоде и безопасности полётов применимы в данный момент. Характер занятия определяет порядок преподавания его составных частей.

(e) Четыре основных компонента брифинга:

- (1) цель;
- (2) принципы полёта (краткое упоминание);
- (3) лётное упражнение(я) (что, как и кем выполняется);
- (4) лётная культура (погода, безопасность полётов и т.д.).

## ПЛАНИРОВАНИЕ ЛЁТНЫХ ЗАНЯТИЙ

(f) Подготовка планов занятий является обязательным условием качественного обучения, и кандидат в инструкторы должен получить практику под контролем в планировании и практическом применении планов лётных занятий.

## ОБЩИЕ СООБРАЖЕНИЯ

(g) Кандидат в инструкторы должен завершить лётную подготовку для отработки принципов базового обучения на уровне PPL(H).

(h) В ходе этой подготовки, за исключением случаев, когда он выполняет полёт в качестве обучаемого при взаимных полётах, кандидат в инструкторы занимает место, обычно предназначенное для FI(H).

(i) Следует отметить, что лётная культура и наблюдение за воздушным пространством являются важнейшими элементами всех полётных операций. Поэтому в следующих лётных упражнениях соответствующие

## GENERAL

(d) The briefing normally includes a statement of the objectives and a brief reference to principles of flight only if relevant. An explanation is to be given of exactly what air exercises are to be taught by the instructor and practised by the student during the flight. It should include how the flight will be conducted about who is to fly the helicopter and what airmanship, weather and flight safety aspects currently apply. The nature of the lesson will govern the order in which the constituent parts are to be taught.

(e) The four basic components of the briefing will be:

- (1) the aim;
- (2) principles of flight (briefest reference only);
- (3) the air exercise(s) (what, and how and by whom);
- (4) airmanship (weather, flight safety etc.).

## PLANNING OF FLIGHT LESSONS

(f) The preparation of lesson plans is an essential prerequisite of good instruction and the student instructor is to be given supervised practice in the planning and practical application of flight lesson plans.

## GENERAL CONSIDERATIONS

(g) The student instructor should complete flight training to practise the principles of basic instruction at the PPL(H) level.

(h) During this training, except when acting as a student pilot for mutual flights, the student instructor occupies the seat normally occupied by the FI(H).

(i) It is to be noted that airmanship and look-out is a vital ingredient of all flight operations. Therefore, in the following air exercises the relevant aspects of airmanship are to be stressed at all times.

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

аспекты лётной культуры должны подчёркиваться постоянно.

(j) Если привилегии свидетельства FI(H) предусматривают обучение ночным полётам, упражнение 28 должно быть выполнено либо в рамках курса, либо после выдачи свидетельства.

(k) Кандидат в инструкторы должен научиться выявлять типичные ошибки и правильно их исправлять, что должно постоянно подчёркиваться.

(l) Кандидат в инструкторы должен быть обучен учитывать, что по возможности тренажёрные средства следует использовать для демонстрации обучаемым пилотам эффектов полёта в условиях DVE и для повышения их понимания необходимости избегания этого потенциально смертельно опасного режима полёта.

**ПРОГРАММА ЛЁТНОЙ ПОДГОТОВКИ:  
СОДЕРЖАНИЕ ДЛИННЫХ  
БРИФИНГОВ И ЛЁТНЫХ  
УПРАЖНЕНИЙ  
УПРАЖНЕНИЕ 1: ОЗНАКОМЛЕНИЕ С  
ВЕРТОЛЁТОМ**

(a) Цели расширенного брифинга:

- (1) ознакомление с вертолётном;
- (2) объяснение компоновки кабины;
- (3) системы вертолёт и двигателя;
- (4) контрольные карты и процедуры;
- (5) ознакомление с органами управления вертолётном;

(6) особенности при занятии места инструктора;

(7) аварийные процедуры:

(i) действия при пожаре в воздухе и на земле: пожар двигателя, кабины или электрический пожар;

(ii) процедуры при отказах систем в зависимости от типа;

(iii) эвакуационные процедуры: расположение и использование аварийного оборудования и выходов.

(b) Лётное упражнение: все цели расширенного брифинга, указанные выше,

(j) If the privileges of the FI(H) certificate are to include instruction for night flying, exercise 28 should be undertaken either as part of the course or subsequent to certificate issue.

(k) The student instructor should learn how to identify common errors and how to correct them properly, which should be emphasised at all times.

(l) The student instructor should be trained to keep in mind that wherever possible, flight simulation should be used to demonstrate to student pilots the effects of flight into DVE and to enhance their understanding and need for avoidance of this potentially fatal flight regime.

**SYLLABUS OF FLIGHT  
INSTRUCTION CONTENTS LONG  
BRIEFINGS AND AIR EXERCISES  
EXERCISE 1: FAMILIARISATION  
WITH THE HELICOPTER**

(a) Long briefing objectives:

- (1) introduction to the helicopter;
- (2) explanation of the cockpit layout;
- (3) helicopter and engine systems;
- (4) checklist(s) and procedures;
- (5) familiarisation with the helicopter controls;

(6) differences when occupying the instructor's seat;

(7) emergency drills:

(i) action if fire in the air and on the ground: engine, cockpit or cabin and electrical fire;

(ii) system failure drills as applicable to type;

(iii) escape drills: location and use of emergency equipment and exits.

(b) Air exercise: all long briefing objectives mentioned above should also be trained on site during the air exercise.

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

должны также отрабатываться на месте во время выполнения лётного упражнения.

### **УПРАЖНЕНИЕ 2: ПОДГОТОВКА К ПОЛЁТУ И ДЕЙСТВИЯ ПОСЛЕ ПОЛЁТА**

(a) Цели расширенного брифинга:

- (1) разрешение на полёт и приёмка вертолёта, включая технический журнал (при наличии) и свидетельство о техническом обслуживании;
- (2) оборудование, необходимое для полёта (карты и т.д.);
- (3) внешний осмотр;
- (4) внутренний осмотр;
- (5) комфорт обучаемого, регулировка привязных ремней, сиденья и педалей;
- (6) запуск двигателя и проверки после запуска;
- (7) проверки систем, мощности или исправности (в зависимости от типа);
- (8) выключение и остановка вертолёта (включая проверки систем);
- (9) стоянка и покидание вертолёта (включая меры безопасности);
- (10) оформление листа разрешения на полёт и документов о лётной годности вертолёта.

(b) Лётное упражнение: все цели расширенного брифинга, указанные выше, должны также отрабатываться на месте во время выполнения лётного упражнения.

### **УПРАЖНЕНИЕ 3: ПОЛЁТНЫЕ ОЩУЩЕНИЯ**

(a) Цели расширенного брифинга:

Примечание: для данного упражнения проведение расширенного брифинга не требуется.

- (b) Лётное упражнение:
- (1) полётные ощущения;
  - (2) компоновка кабины, эргономика и органы управления;
  - (3) процедуры в кабине: устойчивость и управляемость.

### **УПРАЖНЕНИЕ 4: ВЛИЯНИЕ ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ**

(a) Цели расширенного брифинга:

- (1) функции органов управления полётом

### **EXERCISE 2: PREPARATION FOR AND ACTION AFTER FLIGHT**

(a) Long briefing objectives:

- (1) flight authorisation and helicopter acceptance, including technical log (if applicable) and certificate of maintenance;
- (2) equipment required for flight (maps, etc.);
- (3) external checks;
- (4) internal checks;
- (5) student comfort, harness, seat and rudder pedal adjustment;
- (6) starting and after starting checks;
- (7) system, power or serviceability checks (as applicable);
- (8) closing down or shutting down the helicopter (including system checks).
- (9) parking and leaving the helicopter (including safety or security as applicable);
- (10) completion of authorisation sheet and helicopter serviceability documents.

(b) Air exercise: all long briefing objectives mentioned above should also be trained on site during the air exercise.

### **EXERCISE 3: AIR EXPERIENCE**

(a) Long briefing objectives: Note: there is no requirement for a long briefing for this exercise.

(b) Air exercise:

- (1) air experience;
- (2) cockpit layout, ergonomics and controls;
- (3) cockpit procedures: stability and control.

### **EXERCISE 4: EFFECTS OF CONTROLS**

(a) Long briefing objectives:

- (1) function of the flying controls (primary and secondary effect);
- (2) effect of air speed;

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

- |   |   |
|---|---|
| <p>(основной и вторичный эффекты);</p> <p>(2) влияние воздушной скорости;</p> <p>(3) влияние изменения мощности (крутящий момент);</p> <p>(4) влияние рысканья (скольжение);</p> <p>(5) влияние нагрузки на диск несущего винта (крен и выравнивание);</p> <p>(6) влияние включения/выключения гидросистемы на органы управления;</p> <p>(7) влияние трения органов управления;</p> <p>(8) использование приборов;</p> <p>(9) управление подогревом карбюратора или противообледенительной системой.</p> <p>(b) Лётное упражнение: все цели расширенного брифинга, указанные выше, должны также отрабатываться на месте во время выполнения лётного упражнения.</p> | <p>(3) effect of power changes (torque);</p> <p>(4) effect of yaw (sideslip);</p> <p>(5) effect of disc loading (bank and flare);</p> <p>(6) effect on controls of selecting hydraulics on/off;</p> <p>(7) effect of control friction;</p> <p>(8) use of instruments;</p> <p>(9) operation of carburettor heat or anti-icing control.</p> <p>(b) Air exercise: all long briefing objectives mentioned above should also be trained on site during the air exercise.</p> |
|---|---|

**УПРАЖНЕНИЕ 5: ИЗМЕНЕНИЕ МОЩНОСТИ И ПРОСТРАНСТВЕННОГО ПОЛОЖЕНИЯ**

- (a) Цели расширенного брифинга:
- (1) взаимосвязь между положением ручки циклического шага, положением диска несущего винта, пространственным положением фюзеляжа и воздушной скоростью (эффект «отброса лопастей»);
- (2) диаграмма требуемой мощности в зависимости от воздушной скорости;
- (3) изменение мощности и воздушной скорости в горизонтальном полёте;
- (4) использование приборов для обеспечения точности;
- (5) ограничения по двигателю и воздушной скорости.
- (b) Лётное упражнение:
- (1) взаимосвязь между положением ручки циклического шага, положением диска несущего винта, пространственным положением фюзеляжа и воздушной скоростью;
- (2) изменение мощности и воздушной скорости в горизонтальном полёте;
- (3) использование приборов для обеспечения точности (включая приборный обзор и наблюдение).

**EXERCISE 5: POWER AND ATTITUDE CHANGES**

- (a) Long briefing objectives:
- (1) relationship between cyclic control position, disc attitude, fuselage attitude and air speed flap back;
- (2) power required diagram in relation to air speed;
- (3) power and air speed changes in level flight;
- (4) use of the instruments for precision;
- (5) engine and air speed limitations;
- (b) Air exercise:
- (1) relationship between cyclic control position, disc attitude, fuselage attitude and air speed flap back;
- (2) power and air speed changes in level flight;
- (3) use of instruments for precision (including instrument scan and lookout).

**EXERCISE 6: LEVEL FLIGHT, CLIMBING, DESCENDING AND TURNING**

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

## УПРАЖНЕНИЕ 6: ГОРИЗОНТАЛЬНЫЙ ПОЛЁТ, НАБОР ВЫСОТЫ, СНИЖЕНИЕ И РАЗВОРОТЫ

Примечание: для упрощения обучения данное упражнение в программе PPL(H) разделено на четыре части, однако может преподаваться полностью или по удобным этапам.

(а) Цели расширенного брифинга:

- (1) основные факторы, влияющие на горизонтальный полёт;
- (2) нормальные режимы мощности;
- (3) использование трения органов управления или триммирования;
- (4) важность выдерживания направления и координации;
- (5) диаграмма требуемой или доступной мощности;
- (6) оптимальные скорости, углы или вертикальные скорости набора и снижения;
- (7) важность координации, пространственного положения и согласованности в развороте;
- (8) влияние разворота на вертикальную скорость набора или снижения;
- (9) использование гироскопического указателя направления и компаса;
- (10) использование приборов для обеспечения точности.

(б) Лётное упражнение:

- (1) выдерживание прямолинейного и горизонтального полёта при нормальной крейсерской мощности;
- (2) управление по тангажу, включая использование трения органов управления или триммирования;
- (3) использование шарика скольжения или «нить-указатель» для выдерживания направления и координации;
- (4) установка и использование мощности для заданных воздушных скоростей и их изменения;
- (5) ввод в набор высоты;
- (6) нормальный и максимальный набор высоты;
- (7) выравнивание из набора высоты на

Note: for ease of training this exercise is divided into four separate parts in the PPL(H) syllabus but may be taught complete or in convenient parts.

(a) Long briefing objectives:

- (1) basic factors involved in level flight;
- (2) normal power settings;
- (3) use of control friction or trim;
- (4) importance of maintaining direction and balance;
- (5) power required or power available diagram;
- (6) optimum climb and descent speeds, angles or rates;
- (7) importance of balance, attitude and co-ordination in the turn;
- (8) effects of turning on rate of climb or descent;
- (9) use of the gyro direction or heading indicator and compass;
- (10) use of instruments for precision.

(b) Air exercises:

- (1) maintaining straight and level flight at normal cruise power;
- (2) control in pitch, including use of control friction or trim;
- (3) use of the ball or yaw string to maintain direction and balance;
- (4) setting and use of power for selected air speeds and speed changes;
- (5) entry to climb;
- (6) normal and maximum rate of climb;
- (7) levelling off from climb at selected altitudes or heights;
- (8) entry to descent;
- (9) effect of power and air speed on rate of descent;

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

заданных высотах или эшелонах;  
(8) ввод в снижение;  
(9) влияние мощности и воздушной скорости на вертикальную скорость снижения;  
(10) выравнивание из снижения на заданных высотах или эшелонах;  
(11) ввод в развороты средней крутизны;  
(12) важность координации, пространственного положения и согласованности для выдерживания горизонтального разворота;  
(13) выход в прямолинейный и горизонтальный полёт;  
(14) развороты на заданные курсы с использованием указателя направления и компаса;  
(15) развороты при наборе и снижении;  
(16) влияние разворота на вертикальную скорость набора или снижения;  
(17) использование приборов для обеспечения точности (включая приборный обзор и наблюдение).

#### **УПРАЖНЕНИЕ 7: АВТОРОТАЦИЯ**

(a) Цели расширенного брифинга:  
(1) характеристики авторотации;  
(2) проверки безопасности (включая наблюдение и устное предупреждение);  
(3) ввод и развитие авторотации;  
(4) влияние AUM, IAS, нагрузки на диск несущего винта, перегрузок и плотностной высоты на частоту вращения несущего винта (RRPM) и вертикальную скорость снижения;  
(5) ограничения несущего винта и двигателя;  
(6) управление воздушной скоростью и RRPM;  
(7) вывод в режим с включённой мощностью;  
(8) переопределение управления дросселем и контроль ERPM или RRPM при повторном включении (если применимо);  
(9) опасность вихревого кольца при выводе.  
  
(b) Лётное упражнение:  
(1) проверки безопасности (включая устное предупреждение и наблюдение);  
(2) ввод и установление режима

(10) levelling off from descent at selected altitudes or heights;  
(11) entry to medium rate turns;  
(12) importance of balance, attitude and co-ordination to maintain level turn;  
(13) resuming straight and level flight;  
(14) turns onto selected headings, use of direction indicator and compass;  
(15) turns whilst climbing and descending;  
(16) effect of turn on rate of climb or descent;  
(17) use of instruments for precision (including instrument scan and lookout).

#### **EXERCISE 7: AUTOROTATION**

(a) Long briefing objectives:  
(1) characteristics of autorotation;  
(2) safety checks (including look-out and verbal warning);  
(3) entry and development of autorotation;  
(4) effect of AUM, IAS, disc loading, G forces and density altitude on RRPM and rate of descent;  
(5) rotor and engine limitations;  
(6) control of air speed and RRPM;  
(7) recovery to powered flight;  
(8) throttle override and control of ERPM or RRPM during re-engagement (as applicable);  
(9) danger of vortex condition during recovery.  
(b) Air exercise:  
(1) safety checks (including verbal warning and look-out);  
(2) entry to and establishing in autorotation;  
(3) effect of IAS and disc loading on RRPM and rate of descent;

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

- авторотации; (4) control of air speed and RRPM;
- (3) влияние IAS и нагрузки на диск несущего винта на RRPM и вертикальную скорость снижения; (5) recovery to powered flight;
- (4) управление воздушной скоростью и RRPM; (6) medium turns in autorotation;
- (5) вывод в режим с включённой мощностью; (7) simulated engine off landing (as appropriate).
- (6) развороты средней крутизны в авторотации; **EXERCISE 8: HOVERING AND HOVER TAXIING**
- (7) имитация посадки при отказе двигателя (при необходимости). (a) Long briefing objectives:
- УПРАЖНЕНИЕ 8: ВИСЕНИЕ И РУЛЕНИЕ НА ВИСЕНИИ** (1) ground effect and power required;
- (a) Цели расширенного брифинга: (2) effect of wind, attitude and surface;
- (1) экранный эффект и требуемая мощность; (3) stability in hover and effects of over controlling;
- (2) влияние ветра, пространственного положения и поверхности; (4) effect of control in hover;
- (3) устойчивость на висении и влияние чрезмерных управляющих воздействий; (5) control and co-ordination during spot turns;
- (4) влияние органов управления на висении; (6) requirement for slow hover speed to maintain ground effect;
- (5) управление и координация при поворотах на месте; (7) effect of hydraulic failure in hover;
- (6) необходимость малой скорости висения для сохранения экранного эффекта; (8) specific hazards, for example snow, dust, etc.
- (7) влияние отказа гидросистемы на висении; (b) Air exercise:
- (8) специфические опасности, например снег, пыль и т.п. (1) ground effect and power or height relationship;
- (b) Лётное упражнение: (2) effect of wind, attitude and surface;
- (1) взаимосвязь экранного эффекта и мощности или высоты; (3) stability in hover and effects of over controlling;
- (2) влияние ветра, пространственного положения и поверхности; (4) effect of control and hover technique;
- (3) устойчивость на висении и влияние чрезмерных управляющих воздействий; (5) gentle forward running touchdown;
- (4) влияние органов управления и техника висения; (6) control and co-ordination during spot (90° clearing) turns;
- (5) мягкое приземление с небольшим пробегом вперёд; (7) control and co-ordination during hover taxi;
- (6) управление и координация при поворотах на месте (очистка сектора 90°); (8) dangers of mishandling and over pitching;
- (7) управление и координация при рулении на висении; (9) (where applicable) effect of hydraulics failure in hover;
- (8) опасности неправильных действий и чрезмерного кабрирования; (10) simulated engine failure in the hover and hover taxi.
- (9) (если применимо) влияние отказа

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

гидросистемы на висении;

(10) имитация отказа двигателя на висении и при рулении на висении.

#### УПРАЖНЕНИЕ 9: ВЗЛЁТ И ПОСАДКА

(a) Цели расширенного брифинга:

(1) проверки или процедуры перед взлётом;

(2) важность эффективного наблюдения;

(3) техника вывода на висение;

(4) проверки после взлёта;

(5) опасность горизонтального перемещения у земли;

(6) опасности неправильных действий и чрезмерного кабрирования;

(7) техника посадки;

(8) проверки после посадки;

(9) взлёт и посадка при боковом и попутном ветре.

(b) Лётное упражнение:

(1) проверки или процедуры перед взлётом;

(2) техника наблюдения перед взлётом;

(3) вывод на висение;

(4) проверки после взлёта;

(5) посадка;

(6) проверки или процедуры после посадки;

(7) взлёт и посадка при боковом и попутном ветре.

#### УПРАЖНЕНИЕ 10: ПЕРЕХОДЫ ИЗ ВИСЕНИЯ В НАБОР И ИЗ СНИЖЕНИЯ В ВИСЕНИЕ

(a) Цели расширенного брифинга:

(1) повторение экранного эффекта;

(2) поступательная подъёмная сила и её влияние;

(3) эффект «всплывания» и его влияние;

(4) повторение эффекта отброса лопастей;

(5) предотвращение полёта в опасной зоне диаграммы и связанные опасности;

(6) влияние и опасности ветра при переходах;

(7) техника перехода в набор высоты;

(8) техника захода с постоянным углом;

(9) техника перехода в висение.

(b) Лётное упражнение:

(1) повторение взлёта и посадки;

(2) переход из висения в набор;

#### EXERCISE 9: TAKE-OFF AND LANDING

(a) Long briefing objectives:

(1) pre take-off checks or drills;

(2) importance of good look-out;

(3) technique for lifting to hover;

(4) after take-off checks;

(5) danger of horizontal movement near ground;

(6) dangers of mishandling and over pitching;

(7) technique for landing;

(8) after landing checks;

(9) take-off and landing crosswind and downwind.

(b) Air exercise:

(1) pre take-off checks or drills;

(2) pre take-off look-out technique;

(3) lifting to hover;

(4) after take-off checks;

(5) landing;

(6) after landing checks or drills;

(7) take-off and landing crosswind and downwind.

#### EXERCISE 10: TRANSITIONS FROM HOVER TO CLIMB AND APPROACH TO HOVER

(a) Long briefing objectives:

(1) revision of ground effect;

(2) translational lift and its effects;

(3) inflow roll and its effects;

(4) revision of flap back and its effects;

(5) avoidance of curve diagram and associated dangers;

(6) effect or dangers of wind speed and direction during transitions;

(7) transition to climb technique;

(8) constant angle approach;

(9) transition to hover technique.

(b) Air exercise:

(1) revision of take-off and landing;

(2) transition from hover to climb;

(3) effect of translational lift, inflow roll and flap back;

(4) constant angle approach;

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

(3) влияние поступательной подъёмной силы, эффекта «всплывания» и отброса лопастей;

(4) заход с постоянным углом;

(5) техника перехода из снижения в висение;

(6) переменный выравнивающий манёвр при имитации посадки с отказом двигателя.

### **УПРАЖНЕНИЕ 11: ПОЛЁТ ПО КРУГУ, ЗАХОД НА ПОСАДКУ И ПОСАДКА**

(а) Цели расширенного брифинга:

(1) полёт по кругу и соответствующие процедуры;

(2) взлёт и набор высоты (включая проверки или скорости);

(3) участок бокового ветра (включая проверки, скорости или углы крена в разворотах);

(4) участок по ветру (включая предпосадочные проверки);

(5) базовый участок (включая проверки, скорости или углы крена в разворотах);

(6) конечный этап захода (включая проверки или скорости);

(7) влияние ветра на заход и висение в зоне экранного эффекта;

(8) техника захода и посадки при боковом ветре;

(9) техника ухода на второй круг (если применимо);

(10) техника крутого захода (включая опасность большой вертикальной скорости снижения);

(11) техника захода при ограниченной мощности (включая опасность высокой скорости при касании);

(12) использование экранного эффекта;

(13) техника прерванного взлёта;

(14) процедуры при отказе гидросистемы и техника посадки с отключённой гидросистемой (если применимо);

(15) процедуры или техника при отказе управления хвостовым винтом или трансмиссии хвостового винта;

(16) процедуры при отказе двигателя в круге, включая:

(5) technique for transition from descent to hover;

(6) a variable flare simulated engine off landing.

### **EXERCISE 11: CIRCUIT, APPROACH AND LANDING**

(a) Long briefing objectives:

(1) circuit and associated procedures;

(2) take-off and climb (including checks or speeds);

(3) crosswind leg (including checks, speeds or angles of bank in turns);

(4) downwind leg (including pre-landing checks);

(5) base leg (including checks, speeds or angles of bank in turns);

(6) final approach (including checks or speeds);

(7) effect of wind on approach and hover IGE;

(8) crosswind approach and landing technique;

(9) missed approach and go-around technique (as applicable);

(10) steep approach technique (including danger of high sink rate);

(11) limited power approach technique (including danger of high speed at touchdown);

(12) use of the ground effect;

(13) abandoned take-off technique;

(14) hydraulic failure drills and hydraulics off landing technique (where applicable);

(15) drills or technique for tail rotor control or tail rotor drive failure;

(16) engine failure drills in the circuit to include;

(17) engine failure:

(i) on takeoff;

(ii) on the crosswind leg;

(iii) on the downwind leg;

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

- (17) отказ двигателя:
- (i) на взлёте;
  - (ii) на участке бокового ветра;
  - (iii) на участке по ветру;
  - (iv) на базовом участке;
  - (v) на конечном этапе захода;
- (19) процедуры снижения шума (если применимо).
- (b) Лётное упражнение:
- (1) повторение переходов и захода с постоянным углом;
  - (2) основной учебный круг, включая проверки;
  - (3) техника захода и посадки при боковом ветре;
  - (4) техника ухода на второй круг (если применимо);
  - (5) техника крутого захода;
  - (6) базовая техника захода при ограниченной мощности или «пробежной» посадки;
  - (7) использование экранного эффекта;
  - (8) отказ гидросистемы и заход на касание с отключённой гидросистемой с последующим выводом на безопасной высоте (если применимо);
  - (9) имитация отказа двигателя на взлёте, участке бокового ветра, по ветру, базовом участке и на конечном этапе захода;
  - (10) переменный выравнивающий манёвр при имитации посадки с отказом двигателя.
- УПРАЖНЕНИЕ 12: ПЕРВЫЙ САМОСТОЯТЕЛЬНЫЙ ПОЛЁТ**
- (a) Цели расширенного брифинга:
- (1) предупреждение об изменении пространственного положения из-за уменьшенной и смещённой боковой нагрузки;
  - (2) опасность низкого положения хвостовой балки, ползьев или колёс при висении или посадке;
  - (3) опасность снижения RRPM и чрезмерного кабрирования;
  - (4) проверки перед взлётом;
  - (5) взлёт против ветра;
  - (6) действия во время и после взлёта;
  - (7) нормальный полёт по кругу, заход и
- (iv) on the base leg;
  - (v) on the classic approach;
- (19) noise abatement procedures (as applicable).
- (b) Air exercise:
- (1) revision of transitions and constant angle approach;
  - (2) basic training circuit, including checks;
  - (3) crosswind approach and landing technique;
  - (4) missed approach and go-around technique (as applicable);
  - (5) steep approach technique;
  - (6) basic limited power approach or run on technique;
  - (7) use of ground effect;
  - (8) hydraulic failure and approach to touchdown with hydraulics off and to recover at safe height (as applicable);
  - (9) simulated engine failure on take-off, crosswind, downwind, base leg and finals;
  - (10) variable flare simulated engine off landing.
- EXERCISE 12: FIRST SOLO**
- (a) Long briefing objectives:
- (1) warning of change of attitude due to reduced and laterally displaced weight;
  - (2) low tail, low skid or wheel during hover or landing;
  - (3) dangers of loss of RRPM and over pitching;
  - (4) pre take-off checks;
  - (5) into wind take-off;
  - (6) drills during and after take-off;
  - (7) normal circuit, approach and landing;
  - (8) action if an emergency.

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

посадка;

(8) действия в аварийной ситуации.

(b) Лётное упражнение: все цели расширенного брифинга, указанные выше, должны также отрабатываться на месте во время выполнения лётного упражнения.

### **УПРАЖНЕНИЕ 13: БОКОВОЕ И ЗАДНЕЕ МАНЕВРИРОВАНИЕ НА ВИСЕНИИ**

(a) Цели расширенного брифинга:

- (1) повторение техники висения;
- (2) путевая устойчивость и эффект разворота по ветру;
- (3) опасность кабрирования носа при выводе из заднего перемещения;
- (4) ограничения вертолёта при боковом и заднем маневрировании;
- (5) влияние положения центровки.

(b) Лётное упражнение:

- (1) повторение висения и очистных разворотов на 90°;
- (2) боковое перемещение с направлением носа против ветра;
- (3) заднее перемещение с направлением носа против ветра;
- (4) боковое и заднее перемещение с направлением носа по ветру;
- (5) чрезмерная скорость заднего перемещения и действия по восстановлению.

### **УПРАЖНЕНИЕ 14: ПОВОРОТЫ НА МЕСТЕ**

(a) Цели расширенного брифинга:

- (1) повторение экранного эффекта и влияния ветра;
- (2) разворот по ветру и управляющие воздействия;
- (3) управление RRPM;
- (4) влияние крутящего момента;
- (5) ограничение хода циклического шага из-за положения центровки (если применимо);
- (6) ограничения скорости разворота;
- (7) поворот на месте вокруг положения пилота;
- (8) поворот на месте вокруг положения хвостового винта;

(b) Air exercise: all long briefing objectives mentioned above should also be trained on site during the air exercise.

### **EXERCISE 13: SIDEWAYS AND BACKWARDS HOVER MANOEUVRING**

(a) Long briefing objectives:

- (1) revision of hovering;
- (2) directional stability and weather cocking effect;
- (3) danger of pitching nose down on recovery from backwards manoeuvring;
- (4) helicopter limitations for sideways and backwards manoeuvring;
- (5) effect of CG position.

(b) Air exercise:

- (1) revision of hovering and 90 ° clearing turns;
- (2) manoeuvring sideways heading into wind;
- (3) manoeuvring backwards heading into wind;
- (4) manoeuvring sideways and backwards heading out of wind;
- (5) manoeuvring backwards too fast and recovery action.

### **EXERCISE 14: SPOT TURNS**

(a) Long briefing objectives:

- (1) revision of ground effect and effect of wind;
- (2) weather cocking and control actions;
- (3) control of RRPM;
- (4) torque effect;
- (5) cyclic limiting stops due to CG position (where applicable);
- (6) rate of turn limitations;
- (7) spot turn about pilot position;
- (8) spot turn about tail rotor position;
- (9) spot turn about helicopter geometric centre;
- (10) square (safe visibility) and clearing turn.

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

(9) поворот на месте вокруг геометрического центра вертолёта;

(10) квадратный (безопасная видимость) и очистной разворот.

(b) Лётное упражнение:

(1) разворот по ветру, влияние крутящего момента и управляющие воздействия;

(2) скорость разворота;

(3) поворот на месте вокруг положения пилота;

(4) поворот на месте вокруг положения хвостового винта;

(5) поворот на месте вокруг геометрического центра вертолёта;

(6) квадратный и очистной разворот.

#### **УПРАЖНЕНИЕ 15: ВИСЕНИЕ ВНЕ ЭКРАННОГО ЭФФЕКТА И ВИХРЕВОЕ КОЛЬЦО**

(a) Цели расширенного брифинга:

(1) повторение экранного эффекта и диаграммы требуемой мощности;

(2) снос, управление высотой и мощностью, наблюдение или обзор;

(3) вихревое кольцо (включая опасности, распознавание и действия по выводу);

(4) потеря эффективности хвостового винта.

(b) Лётное упражнение:

(1) демонстрация висения вне экранного эффекта;

(2) управление сносом, высотой и мощностью, наблюдение и техника приборного обзора;

(3) распознавание начальной стадии вихревого кольца и «оседания с мощностью»;

(4) действия по выводу из начальной стадии вихревого кольца;

(5) распознавание потери эффективности хвостового винта и действия по выводу.

#### **УПРАЖНЕНИЕ 16: ИМИТАЦИЯ ПОСАДКИ ПРИ ОТКАЗЕ ДВИГАТЕЛЯ**

(a) Цели расширенного брифинга:

(1) повторение базовой авторотации;

(2) влияние АУМ, нагрузки на диск несущего винта, плотностной высоты и снижения RRPM;

(b) Air exercise:

(1) weather cocking, torque effect and control actions;

(2) rate of turn;

(3) spot turn about pilot position;

(4) spot turn about tail rotor position;

(5) spot turn about helicopter geometric centre;

(6) square and clearing turn.

#### **EXERCISE 15: HOVER OUT OF GROUND EFFECT AND VORTEX RING**

(a) Long briefing objectives:

(1) revision of ground effect and power required diagram;

(2) drift, height and power control, look-out or scan;

(3) vortex ring, (including dangers, recognition and recovery actions);

(4) loss of tail rotor effectiveness.

(b) Air exercise:

(1) to demonstrate hover OGE;

(2) drift, height, power control and look-out, and instrument scan technique;

(3) recognition of incipient stage of vortex ring and settling with power;

(4) recovery action from incipient stage of vortex ring;

(5) recognition of loss of tail rotor effectiveness and recovery actions.

#### **EXERCISE 16: SIMULATED ENGINE OFF LANDINGS**

(a) Long briefing objectives:

(1) revision of basic autorotation;

(2) effect of АУМ, disc loading, density altitude and RRPM decay;

(3) use of cyclic and collective to control speed or RRPM;

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

- (3) использование циклического и коллективного шага для управления скоростью или RRPM;
- (4) влияние крутящего момента;
- (5) использование выравнивания или разворота для восстановления RRPM;
- (6) техника переменного выравнивания при имитации посадки с отказом двигателя;
- (7) техника постоянного пространственного положения при имитации посадки с отказом двигателя;
- (8) повторение техники имитации посадки при отказе двигателя на висении или при рулении на висении;
- (9) аварийная техника при отказе двигателя во время перехода;
- (10) техника имитации посадки при отказе двигателя на малой высоте.
- (b) Лётное упражнение:
- (1) повторение ввода и управления в авторотации;
- (2) имитация посадки с переменным выравниванием;
- (3) имитация посадки с постоянным пространственным положением;
- (4) имитация посадки при отказе двигателя на висении;
- (5) имитация посадки при отказе двигателя при рулении на висении;
- (6) имитация посадки при отказе двигателя на малой высоте.
- УПРАЖНЕНИЕ 17: УСЛОЖНЁННЫЕ АВТОРОТАЦИИ**
- (a) Цели расширенного брифинга:
- (1) влияние воздушной скорости или AUM на углы или вертикальные скорости снижения;
- (2) влияние установки RRPM на угол или вертикальную скорость снижения;
- (3) причины и техника дальностной авторотации;
- (4) причины и техника авторотации с постоянным пространственным положением;
- (5) причины и техника авторотации на малой скорости и «S»-образных разворотов в
- (4) torque effect;
- (5) use of flare or turn to restore RRPM;
- (6) technique for variable flare simulated EOL;
- (7) technique for constant attitude simulated EOL;
- (8) revision of technique for hover or hover taxi simulated EOL;
- (9) emergency technique for engine failure during transition;
- (10) technique for low level simulated EOL.
- (b) Air exercise
- (1) revision of entry to and control in autorotation;
- (2) variable flare simulated EOL
- (3) constant attitude simulated EOL;
- (4) hover simulated EOL;
- (5) hover taxi simulated EOL;
- (6) low level simulated EOL.
- EXERCISE 17: ADVANCED AUTOROTATIONS**
- (a) Long briefing objectives:
- (1) effect of air speed or AUM on angles or rates of descent
- (2) effect of RRPM setting on angle or rate of descent;
- (3) reason and technique for range autorotation;
- (4) reason and technique for constant attitude autorotation;
- (5) reason and technique for low speed and ‘S’ turns in autorotation;

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

авторотации;

(6) ограничения по скорости или крену при разворотах в авторотации;

(7) повторение процедур повторного включения мощности или ухода на второй круг.

(b) Лётное упражнение:

(1) выбор наземного ориентира и стандартной контрольной высоты для определения пройденной дистанции при различных техниках авторотации;

(2) повторение базовой авторотации;

(3) техника дальностной авторотации;

(4) техника авторотации с постоянным пространственным положением;

(5) техника авторотации на малой скорости, включая необходимость своевременного восстановления скорости;

(6) техника «S»-образных разворотов в авторотации;

(7) развороты на 180° и 360° в авторотации;

(8) повторение процедур повторного включения мощности и ухода на второй круг.

#### **УПРАЖНЕНИЕ 18: ТРЕНИРОВОЧНЫЕ ВИНУЖДЕННЫЕ ПОСАДКИ**

(a) Цели расширенного брифинга:

(1) типы местности или поверхности для выбора наилучшей площадки посадки;

(2) процедура тренировочной вынужденной посадки;

(3) проверки при вынужденной посадке и аварийные действия;

(4) правила или высота для вывода и ухода на второй круг.

(b) Лётное упражнение:

(1) распознавание типов местности с нормальной крейсерской высоты;

(2) выполнение тренировочной вынужденной посадки;

(3) повторение действий по выводу или уходу на второй круг.

#### **УПРАЖНЕНИЕ 19: КРУТЫЕ РАЗВОРОТЫ**

(a) Цели расширенного брифинга:

(1) ограничения по воздушной скорости или

(6) speed or bank limitations in turns in autorotation;

(7) revision of re-engagement or go-around procedures.

(b) Air exercise:

(1) selection of ground marker and standard datum height to determine distance covered during various autorotation techniques;

(2) revision of basic autorotation;

(3) technique for range autorotation;

(4) technique for constant attitude autorotation;

(5) technique for low speed autorotation, including need for timely speed recovery;

(6) technique for ‘S’ turn in autorotation;

(7) 180 and 360 ° turns in autorotation;

(8) revision of re-engagement and go-around technique.

#### **EXERCISE 18: PRACTICE FORCED LANDINGS**

(a) Long briefing objectives:

(1) types of terrain or surface options for choice of best landing area;

(2) practice forced landing procedure;

(3) forced landing checks and crash actions;

(4) rules or height for recovery and go-around.

(b) Air exercise:

(1) recognition of types of terrain from normal cruise height or altitude;

(2) practice forced landing technique;

(3) revision of recovery or go-around technique.

#### **EXERCISE 19: STEEP TURNS**

(a) Long briefing objectives:

(1) air speed or angle of bank limitations;

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

углу крена;  
(2) техника координации для удержания крена или пространственного положения;  
(3) повторение ограничений по скорости или крену в авторотации, включая управление RRPM;  
(4) значение нагрузки на диск несущего винта, вибраций и обратной связи органов управления;

(5) влияние ветра при разворотах на малой высоте.

(b) Лётное упражнение:

- (1) техника разворота с креном 30°;
- (2) техника разворота с креном 45° (где возможно);
- (3) крутые авторотационные развороты;

(4) объяснение ошибок в развороте: координация, пространственное положение, крен;

(5) влияние ветра на малой высоте.

#### **УПРАЖНЕНИЕ 20: ПЕРЕХОДЫ**

(a) Цели расширенного брифинга:

- (1) повторение влияния экранного эффекта, поступательной подъёмной силы и эффекта отброса лопастей;
- (2) учебные требования к выполнению точных упражнений;
- (3) техника перехода в поступательный полёт и обратно в висение как точного упражнения;
- (4) влияние ветра.

(b) Лётное упражнение:

(1) переход из висения в поступательный полёт не менее 50 узлов IAS и обратно в висение;

Примечание: выбрать постоянную высоту (20–30 футов) и выдерживать её.

(2) влияние ветра.

#### **УПРАЖНЕНИЕ 21: РЕЗКИЕ ТОРМОЖЕНИЯ**

(a) Цели расширенного брифинга:

- (1) координация управления мощностью;
- (2) повторение влияния ветра;
- (3) техника резкой остановки против ветра;
- (4) техника резкой остановки при боковом

(2) technique for co-ordination to hold bank or attitude;

(3) revision of speed or bank limitations in autorotation including RRPM control;

(4) significance of disc loading, vibration and control feedback;

(5) effect of wind in turns at low level.

(b) Air exercise:

(1) technique for turning at 30 ° of bank;

(2) technique for turning at 45 ° of bank (where possible);

(3) steep autorotative turns;

(4) explanation of faults in the turn: balance, attitude, bank and coordination;

(5) effect of wind at low level.

#### **EXERCISE 20: TRANSITIONS**

(a) Long briefing objectives:

(1) revision of effect of ground cushion, translational lift and flap back;

(2) training requirement for precision exercise;

(3) technique for transition to forward flight and back to hover as precision exercise;

(4) effect of wind.

(b) Air exercise:

(1) transition from hover to minimum 50 knots IAS and back to hover;

Note: select constant height (20 - 30 ft) and maintain.

(2) effect of wind.

#### **EXERCISE 21: QUICK STOPS**

(a) Long briefing objectives:

(1) power control co-ordination;

(2) revision of effect of wind;

(3) technique for quick stop into wind;

(4) technique for quick stop from crosswind;

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

ветре;

(5) повторение ограничений по воздушной скорости и углам крена;

(6) техника аварийного разворота при попутном ветре;

(7) техника резкой остановки при попутном ветре с высокой скорости: выравнивание и разворот;

(8) техника резкой остановки при попутном ветре с малой скорости: разворот и выравнивание;

Примечание: использовать разумную опорную скорость, например высокую скорость и малую скорость.

(9) опасность удержания выравнивания при попутном ветре (вихревое кольцо) — минимальная скорость 70 узлов;

(10) повторение опасности высокой нагрузки на диск несущего винта.

(b) Лётное упражнение:

(1) техника резкой остановки против ветра;

(2) техника резкой остановки при боковом ветре;

(3) опасность вихревого кольца и высокой нагрузки на диск несущего винта;

(4) техника резкой остановки при попутном ветре с малой скорости;

(5) техника резкой остановки при попутном ветре с высокой скорости;

(6) аварийные развороты при попутном ветре.

## УПРАЖНЕНИЕ 22: НАВИГАЦИЯ

(a) Цели расширенного брифинга:

Примечание: по усмотрению инструктора материал может быть разделён на управляемые части.

(1) планирование полёта:

(i) прогнозы и фактическая погода;

(ii) выбор карты, ориентирование, подготовка и использование:

(A) выбор маршрута;

(B) регулируемое или контролируемое воздушное пространство;

(C) опасные, запрещённые и ограниченные зоны;

(D) безопасная высота;

(5) revision of air speed and angles of bank limitations;

(6) technique for emergency turn from downwind;

(7) technique for quick stop from downwind from high speed: flare and turn;

(8) technique for quick stop from downwind from low speed: turn and flare; Note: use reasonable datum speed for example high speed, low speed.

(9) danger of holding flare when downwind, (vortex ring) - (minimum speed 70 knots);

(10) to revise danger of high disc loading.

(b) Air exercise:

(1) technique for quick stop into wind;

(2) technique for quick stop from crosswind;

(3) danger of vortex ring and disc loading;

(4) technique for quick stop from downwind with low speed;

(5) technique for quick stop from downwind with high speed;

(6) emergency turns from downwind.

## EXERCISE 22: NAVIGATION

(a) Long briefing objectives:

Note: to be broken down into manageable parts at discretion of instructor.

(1) flight planning:

(i) weather forecasts and actuals;

(ii) map selection, orientation, preparation and use:

(A) choice of route;

(B) regulated or controlled airspace;

(C) danger, prohibited and restricted areas;

(D) safety altitude.

(iii) calculations:

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

- (iii) расчёты:
- (A) магнитные курсы и время в пути;
  - (B) расход топлива;
  - (C) масса и центровка.
- (iv) полётная информация:
- (A) NOTAM и т.д.;
  - (B) запись необходимых радиочастот;
  - (C) выбор запасных площадок посадки.
- (v) документация вертолёта;
- (vi) уведомление о полёте:
- (A) предполётные административные процедуры;
  - (B) бланк плана полёта (при необходимости).
- (2) вылет:
- (i) организация загрузки экипажа в кабине;
  - (ii) процедуры вылёта:
    - (A) установки высотомера;
    - (B) взаимодействие с ОВД в регулируемом или контролируемом воздушном пространстве;
    - (C) процедуры установки курса;
    - (D) запись ETA;
    - (E) выдерживание высоты или эшелона и курса.
  - (iii) процедуры корректировки ETA и курса, включая:
    - (A) правило линии 10°; двойной путь; ошибка пути и угол сближения;
    - (B) правило 1 к 60.
  - (iv) корректировка ETA;
  - (v) ведение бортового журнала;
  - (vi) использование радиосвязи;
  - (vii) использование радионавигационных средств;
  - (viii) мониторинг погоды и минимальные метеоусловия для продолжения полёта;
  - (ix) значение принятия решений в полёте;
  - (x) техника транзита регулируемого или контролируемого воздушного пространства;
  - (xi) процедура неопределённости местоположения;
  - (xii) процедура «потерял ориентировку».
- (3) прибытие:
- (i) процедуры входа в аэродромный круг, в частности взаимодействие с ОВД в регулируемом или контролируемом
    - (A) magnetic heading(s), time(s) en route;
    - (B) fuel consumption;
    - (C) mass and balance.
  - (iv) flight information:
    - (A) NOTAMs etc;
    - (B) noting of required radio frequencies;
    - (C) selection of alternate landing sites.
  - (v) helicopter documentation;
  - (vi) notification of the flight:
    - (A) pre-flight administration procedures;
    - (B) flight plan form (where appropriate).
- (2) departure:
- (i) organisation of cockpit workload;
  - (ii) departure procedures:
    - (A) altimeter settings;
    - (B) ATC liaison in controlled or regulated airspace;
    - (C) setting heading procedure;
    - (D) noting of ETA(s);
    - (E) maintenance of height or altitude and heading.
  - (iii) procedure for revisions of ETA and headings to include:
    - (A) 10° line, double track, track error and closing angle;
    - (B) 1 in 60 rule;
  - (iv) amending an ETA;
  - (v) log keeping;
  - (vi) use of radio;
  - (vii) use of nav aids;
  - (viii) weather monitoring and minimum weather conditions for continuation of flight;
  - (ix) significance of in-flight decision making;
  - (x) technique for transiting controlled or regulated airspace;
  - (xi) uncertainty of position procedure;
  - (xii) lost procedure.
- (3) arrival:
- (i) aerodrome joining procedure, in particular ATC liaison in controlled or regulated airspace:

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

воздушном пространстве:

- (A) установка высотомера;
- (B) вход в схему движения;
- (C) процедуры полёта по кругу.
- (ii) процедуры стоянки, в частности:
  - (A) обеспечение безопасности вертолёта;
  - (B) заправка;
  - (C) закрытие плана полёта (при необходимости);
  - (D) послеполётные административные процедуры.
- (4) навигационные проблемы на малых высотах и при ограниченной видимости:
  - (i) действия перед снижением;
  - (ii) значение опасностей (например, препятствия и другой воздушный трафик);
  - (iii) сложности считывания карты;
  - (iv) влияние ветра и турбулентности;
  - (v) значение избегания зон, чувствительных к шуму;
  - (vi) процедуры входа в круг с малых высот;
- (vii) процедуры полёта по кругу и посадки в неблагоприятных метеоусловиях;
- (viii) действия при попадании в условия DVE;
- (ix) соответствующие процедуры и выбор площадки для предосторожной посадки;
- (x) решение об уходе на запасную площадку или выполнении предосторожной посадки;
- (xi) предосторожная посадка.
- (5) радионавигация:
  - (i) использование VOR:
    - (A) наличие, AIP и частоты;
    - (B) выбор и опознавание;
    - (C) использование OBS;
    - (D) индикация «к» или «от» станции и ориентация;
    - (E) использование CDI;
    - (F) определение радиала;
    - (G) перехват и выдерживание радиала;
    - (H) пролёт станции VOR;
    - (I) получение точки по двум VOR.
  - (ii) использование оборудования ADF:
    - (A) наличие приводных радиостанций NDB, AIP и частоты;

- (A) altimeter setting;
- (B) entering traffic pattern;
- (C) circuit procedures.
- (ii) parking procedures, in particular:
  - (A) security of helicopter;
  - (B) refuelling;
  - (C) closing of flight plan, (if appropriate);
  - (D) post flight administrative procedures.
- (4) navigation problems at low heights and reduced visibility:
  - (i) actions before descending;
  - (ii) significance of hazards, (for example obstacles and other traffic);
  - (iii) difficulties of map reading;
  - (iv) effects of wind and turbulence;
  - (v) significance of avoiding noise sensitive areas;
  - (vi) procedures for joining a circuit from low level;
  - (vii) procedures for a bad weather circuit and landing;
  - (viii) actions in the event of encountering DVE;
  - (ix) appropriate procedures and choice of landing area for precautionary landings;
  - (x) decision to divert or conduct precautionary landing;
  - (xi) precautionary landing.
- (5) radio navigation:
  - (i) use of VOR:
    - (A) availability, AIP and frequencies;
    - (B) selection and identification;
    - (C) use of OBS;
    - (D) to or from indications: orientation;
    - (E) use of CDI;
    - (F) determination of radial;
    - (G) intercepting and maintaining a radial;
    - (H) VOR passage;
    - (I) obtaining a fix from two VORs.
  - (ii) use of ADF equipment:
    - (A) availability of NDB stations, AIP and frequencies;
    - (B) selection and identification;

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

- |   |  |
|---|--|
| <p>(B) выбор и опознавание;</p> <p>(C) ориентация относительно радиомаяка;</p> <p>(D) полёт на привод.</p> <p>(iii) использование VHF/DF:</p> <p>(A) наличие, AIP и частоты;</p> <p>(B) радиотелефонные процедуры и взаимодействие с ОВД;</p> <p>(C) получение QDM и полёт на привод.</p> <p>(iv) использование маршрутного или терминального радиолокатора:</p> <p>(A) наличие и AIP;</p> <p>(B) процедуры и взаимодействие с ОВД;</p> <p>(C) обязанности пилота;</p> <p>(D) вторичная обзорная радиолокация:</p> <p>(a) ответчики;</p> <p>(b) выбор кода;</p> <p>(E) запрос и ответ.</p> <p>(v) использование DME:</p> <p>(A) выбор и опознавание станции;</p> <p>(B) режимы работы: дальность, путевая скорость и время до точки.</p> <p>(vi) использование GNSS:</p> <p>(A) выбор путевых точек;</p> <p>(B) индикация «к» или «от» и ориентация;</p> <p>(C) сообщения об ошибках;</p> <p>(D) опасности чрезмерной зависимости при продолжении полёта в условиях DVE.</p> <p>(b) Лётное упражнение:</p> <p>(1) навигационные процедуры по мере необходимости;</p> <p>(2) консультирование обучаемого и исправление ошибок по мере необходимости;</p> <p>(3) техника считывания карты;</p> <p>(4) значение расчётов;</p> <p>(5) корректировка курсов и ETA;</p> <p>(6) использование радиосвязи;</p> <p>(7) использование радионавигационных средств: ADF/NDB, VOR, VHF/DF, DME и ответчика;</p> <p>(8) маршрутные полёты с использованием визуальных ориентиров, счисления пути, GNSS и, при наличии, радионавигационных средств; имитация ухудшения погодных условий и действия по уходу на запасную площадку или выполнению предосторожной</p> | <p>(C) orientation relative to beacon;</p> <p>(D) homing.</p> <p>(iii) use of VHF/DF</p> <p>(A) availability, AIP and frequencies;</p> <p>(B) R/T procedures and ATC liaison;</p> <p>(C) obtaining a QDM and homing.</p> <p>(iv) use of en-route or terminal radar:</p> <p>(A) availability and AIP;</p> <p>(B) procedures and ATC liaison;</p> <p>(C) pilots responsibilities;</p> <p>(D) secondary surveillance radar:</p> <p>(a) transponders;</p> <p>(b) code selection;</p> <p>(E) interrogation and reply.</p> <p>(v) use of DME:</p> <p>(A) station selection and identification;</p> <p>(B) modes of operation: distance, groundspeed and time to run.</p> <p>(vi) use of GNSS:</p> <p>(A) selection of waypoints;</p> <p>(B) to or from indications and orientation;</p> <p>(C) error messages;</p> <p>(D) hazards of over-reliance in the continuation of flight in DVE.</p> <p>(b) Air exercise:</p> <p>(1) navigation procedures as necessary;</p> <p>(2) to advise student and correct errors as necessary;</p> <p>(3) map reading techniques;</p> <p>(4) the significance of calculations;</p> <p>(5) revision of headings and ETA's;</p> <p>(6) use of radio;</p> <p>(7) use of navaids: ADF/NDB, VOR, VHF/DF, DME and transponder;</p> <p>(8) cross-country flying by using visual reference, DR, GNSS and, where available, radio navigation aids; simulation of deteriorating weather conditions and actions to divert or conduct precautionary landing;</p> |
|---|--|

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

посадки;  
(9) ведение бортового журнала;  
(10) значение принятия решений;  
(11) процедура неопределённости местоположения;  
(12) процедура «потерял ориентировку»;  
(13) соответствующие процедуры и выбор площадки для предосторожной посадки;  
(14) процедуры входа в аэродромный круг;  
(15) процедуры стоянки и выключения;  
(16) послеполётные административные процедуры.

### **УПРАЖНЕНИЕ 23: УСЛОЖНЁННЫЕ ВЗЛЁТЫ, ПОСАДКИ И ПЕРЕХОДЫ**

(a) Цели расширенного брифинга:

(1) повторение взлётов и посадок вне направления ветра (снижение лётных характеристик);  
(2) повторение ограничений по ветру;  
(3) повторение изменений путевой устойчивости при взлётах и посадках вне направления ветра;  
(4) повторение диаграммы требуемой мощности;  
(5) техника переходов при попутном ветре;  
(6) техника вертикального взлёта с преодолением препятствий;  
(7) техника разведки площадки посадки;  
(8) проверки мощности;  
(9) техника посадки с пробегом;  
(10) техника посадки с нулевой поступательной скоростью;  
(11) техника посадки при боковом и попутном ветре;  
(12) крутой заход на посадку, включая связанные опасности;  
(13) повторение процедур ухода на второй круг.

(b) Лётное упражнение:

(1) техника переходов при попутном ветре;  
(2) техника вертикального взлёта с преодолением препятствий;  
(3) техника разведки площадки посадки;  
(4) проверка мощности и оценка характеристик;  
(5) техника посадки с пробегом;

(9) log keeping;  
(10) importance of decision making;  
(11) procedure to deal with uncertainty of position;  
(12) lost procedure;  
(13) appropriate procedures and choice of landing area for precautionary landings;  
(14) aerodrome joining procedure;  
(15) parking and shut-down procedures;  
(16) post-flight administration procedures.

### **EXERCISE 23: ADVANCED TAKE-OFF, LANDINGS AND TRANSITIONS**

(a) Long briefing objectives:

(1) revision of landing and take-off out of wind (performance reduction);  
(2) revision of wind limitations;  
(3) revision of directional stability variation when out of wind;  
(4) revision of power required diagram;  
(5) technique for downwind transitions;  
(6) technique for vertical take-off over obstacles;  
(7) reconnaissance technique for landing site;  
(8) power checks;  
(9) technique for running landing;  
(10) technique for zero speed landing;  
(11) technique for crosswind and downwind landings;  
(12) steep approach, including dangers;  
(13) revision of go-around procedures.

(b) Air exercise

(1) technique for downwind transition;  
(2) technique for vertical take-off over obstacles;  
(3) reconnaissance technique for landing site;  
(4) power check and assessment;  
(5) technique for running landing;  
(6) technique for zero speed landing;

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

- (6) техника посадки с нулевой поступательной скоростью;
- (7) техника посадки при боковом и попутном ветре;
- (8) техника крутого захода на посадку;
- (9) процедуры ухода на второй круг.

- (7) technique for crosswind and downwind landings;
- (8) technique for steep approach;
- (9) go-around procedures.

#### **ПРАЖНЕНИЕ 24: ПОЛЁТЫ НА СКЛОНЕ**

- (a) Цели расширенного брифинга:
- (1) ограничения;
- (2) взаимосвязь ветра и уклона, включая ограничения лопастей и органов управления;
- (3) влияние центровки при нахождении на склоне;
- (4) экранный эффект и требуемая мощность при нахождении на склоне;
- (5) техника посадки на склон: левым, правым бортом и носом вверх;
- (6) предотвращение динамического опрокидывания, опасности мягкого грунта и бокового перемещения;
- (7) опасности чрезмерных управляющих воздействий у земли на склоне;
- (8) опасность зацепления несущего или хвостового винта на подъёме.
- (b) Лётное упражнение:
- (1) техника оценки угла склона;
- (2) техника посадки и взлёта с левым полозом выше по склону;
- (3) техника посадки и взлёта с правым полозом выше по склону;
- (4) техника посадки и взлёта носом вверх по склону;
- (5) опасности чрезмерных управляющих воздействий у земли.

#### **УПРАЖНЕНИЕ 25: ОГРАНИЧЕННАЯ МОЩНОСТЬ**

- (a) Цели расширенного брифинга:
- (1) использование соответствующих диаграмм лётных характеристик вертолёта;
- (2) выбор техники в зависимости от доступной мощности;
- (3) влияние ветра на доступную мощность.

#### **EXERCISE 24: SLOPING GROUND**

- (a) Long briefing objectives:
- (1) limitations;
- (2) wind and slope relationship, including blade and control stops;
- (3) effect of CG when on slope;
- (4) ground effect and power required when on slope;
- (5) landing technique when on slope, left, right and nose-up;
- (6) avoidance of dynamic rollover, dangers of soft ground and sideways movement;
- (7) dangers of over controlling near ground on slope;
- (8) danger of striking main or tail rotor on up slope.
- (b) Air exercise
- (1) technique for assessing slope angle;
- (2) technique for landing and take-off left skid up slope;
- (3) technique for landing and take-off right skid up slope;
- (4) technique for landing nose up slope;
- (5) dangers of over controlling near ground.

#### **EXERCISE 25: LIMITED POWER**

- (a) Long briefing objectives:
- (1) use of appropriate helicopter performance graphs;
- (2) selection of technique according to available power;
- (3) effect of wind on available power.
- (b) Air exercise: to revise and refine techniques demonstrated in exercise 23.

#### **EXERCISE 26: CONFINED AREAS**

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

(b) Лётное упражнение: повторение и совершенствование техник, продемонстрированных в упражнении 23.

**УПРАЖНЕНИЕ 26: ОГРАНИЧЕННЫЕ ПЛОЩАДКИ (CONFINED AREAS)**

(a) Цели расширенного брифинга:

- (1) повторение использования диаграмм лётных характеристик вертолёта;
- (2) процедура поиска площадки посадки и выбора ориентира;
- (3) процедуры оценки скорости и направления ветра;
- (4) техника разведки площадки посадки;
- (5) причины выбора ориентиров площадки посадки;
- (6) процедура выбора направления и типа захода;
- (7) опасности захода вне направления ветра;
- (8) процедуры полёта по кругу;
- (9) причины выполнения захода до точки принятия решения и ухода на второй круг (учебный заход);
- (10) техника захода;
- (11) повторение очистного разворота и посадки (техника посадки на склон);
- (12) проверка мощности на висении или оценка характеристик в зоне экранного и вне экранного эффекта (при необходимости);
- (13) процедуры взлёта.

(b) Лётное упражнение:

- (1) процедуры поиска площадки посадки и выбора ориентира;
- (2) процедуры оценки скорости и направления ветра;
- (3) техника разведки площадки посадки;
- (4) выбор ориентиров, направления и типа захода;
- (5) процедуры полёта по кругу;
- (6) учебный заход, уход на второй круг и техника захода;
- (7) повторение очистного разворота и посадки (техника посадки на склон);
- (8) проверка мощности на висении или оценка характеристик в зоне экранного и вне экранного эффекта (при необходимости);
- (9) процедуры взлёта.

(a) Long briefing objectives:

- (1) revision of use of helicopter performance graphs;
- (2) procedure for locating landing site and selecting site marker;
- (3) procedures for assessing wind speed and direction;
- (4) landing site reconnaissance techniques;
- (5) reason for selecting landing markers;
- (6) procedure for selecting direction and type of approach;
- (7) dangers of out of wind approach;
- (8) circuit procedures;
- (9) reason for approach to committal point and go-around, (practice approach);
- (10) approach technique;
- (11) revision of clearing turn and landing (sloping ground technique);
- (12) hover power check or performance assessment IGE and OGE (if necessary);
- (13) take-off procedures.

(b) Air exercise

- (1) procedures for locating landing site and selecting site marker;
- (2) procedures for assessing wind speed and direction;
- (3) landing site reconnaissance techniques;
- (4) selecting landing markers, direction and type of approach;
- (5) circuit procedure;
- (6) practice approach, go-around and approach technique;
- (7) revision of clearing turn and landing (sloping ground technique);
- (8) hover power check or performance assessment IGE and OGE (if necessary);
- (9) take-off procedures.

**EXERCISE 27: BASIC INSTRUMENT FLIGHT**

(a) Long briefing objectives:

- (1) physiological sensations;

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

## УПРАЖНЕНИЕ 27: ОСНОВЫ ПОЛЁТА ПО ПРИБОРАМ

(a) Цели расширенного брифинга:

- (1) физиологические ощущения;
- (2) понимание приборов;
- (3) полёт по приборам по пространственному положению;
- (4) приборный обзор;
- (5) ограничения приборов;
- (6) основные манёвры по приборам:

- (i) прямолинейный и горизонтальный полёт на различных скоростях и конфигурациях;
- (ii) набор и снижение;
- (iii) стандартные развороты с набором и снижением на заранее выбранные курсы;
- (iv) вывод из наборных и сниженных разворотов (необычные пространственные положения).

(b) Лётное упражнение:

- (1) полёт по приборам по пространственному положению и приборный обзор;
- (2) основные манёвры по приборам:

- (i) прямолинейный и горизонтальный полёт на различных скоростях и конфигурациях;
- (ii) набор и снижение;
- (iii) стандартные развороты с набором и снижением на заранее выбранные курсы;
- (iv) вывод из наборных и сниженных разворотов (необычные пространственные положения).

## УПРАЖНЕНИЕ 28: НОЧНЫЕ ПОЛЁТЫ (если требуется квалификация инструктора по ночным полётам)

(a) Цели расширенного брифинга:

- (1) медицинские и физиологические аспекты ночного зрения;
- (2) требование наличия фонаря (осмотр перед полётом и т.д.);
- (3) использование посадочной фары;
- (4) процедуры ночного взлёта и руления на висении;
- (5) процедура ночного взлёта;
- (6) процедуры в кабине ночью;
- (7) техники захода;

(2) instrument appreciation;

(3) attitude instrument flight;

(4) instrument scan;

(5) instrument limitations;

(6) basic manoeuvres by sole reference to instruments:

(i) straight and level flight at various air speeds and configurations;

(ii) climbing and descending;

(iii) standard rate turns, climbing and descending, onto selected headings;

(iv) recoveries from climbing and descending turns (unusual attitudes).

(b) Air exercise:

(1) attitude instrument flight and instrument scan;

(2) basic manoeuvres by sole reference to instruments:

(i) straight and level flight at various air speeds and configurations;

(ii) climbing and descending;

(iii) standard rate turns, climbing and descending, onto selected headings;

(iv) recoveries from climbing and descending turns (unusual attitudes).

## EXERCISE 28: NIGHT FLYING

(if night instructional qualification required)

(a) Long briefing objectives:

(1) medical or physiological aspects of night vision;

(2) requirement for torch to be carried (pre-flight inspection, etc.);

(3) use of the landing light;

(4) take-off and hover taxi procedures at night;

(5) night take-off procedure;

(6) cockpit procedures at night;

(7) approach techniques;

(8) night landing techniques;

(9) night autorotation techniques (power recovery at safe height);

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

- (8) техники ночной посадки;
- (9) техники ночной авторотации (вывод с включением мощности на безопасной высоте);
- (10) техника тренировочной вынужденной посадки ночью (с использованием соответствующего освещения);
- (11) аварийные процедуры ночью;
- (12) принципы ночной навигации;
- (13) подготовка карты для ночных полётов (выделение застроенных или освещённых районов более толстыми линиями и т.д.).
- (b) Лётное упражнение:
- (1) использование фонаря при осмотре перед полётом;
- (2) использование посадочной фары;
- (3) ночной взлёт на висение (без бокового или заднего перемещения);
- (4) ночное руление на висении (выше и медленнее, чем днём);
- (5) процедуры ночных переходов;
- (6) ночной полёт по кругу;
- (7) ночной заход на посадку и посадка (включая использование посадочной фары);
- (8) ночная авторотация (вывод с включением мощности на безопасной высоте);
- (9) тренировочная вынужденная посадка ночью (с использованием соответствующего освещения);
- (10) аварийные процедуры ночью;
- (11) ночные маршрутные полёты, при необходимости.

#### ЧАСТЬ 2. ЛЁТНЫЕ УПРАЖНЕНИЯ

- (a) Лётные упражнения аналогичны упражнениям, используемым при подготовке PPL(As), но с дополнительными элементами, предназначенными для удовлетворения потребностей FI.
- (b) Нумерация упражнений используется в основном как перечень упражнений для справки и как общий ориентир по последовательности обучения; поэтому демонстрации и практические занятия не обязательно должны выполняться в указанном порядке. Фактический порядок и содержание будут зависеть от следующих

- (10) technique for practice forced landing at night (using appropriate illumination);
- (11) emergency procedures at night;
- (12) navigation principles at night;
- (13) map marking for night use (highlighting built up or lit areas with thicker lines, etc.).
- (b) Air exercise:
- (1) use of torch for pre-flight inspection;
- (2) use of landing light;
- (3) night take-off to hover (no sideways or backwards movement);
- (4) night hover taxi (higher and slower than by day);
- (5) night transition procedure;
- (6) night circuit;
- (7) night approach and landing (including use of landing light);
- (8) night autorotation (power recovery at safe height);
- (9) practice forced landing at night (using appropriate illumination);
- (10) night emergency procedures;
- (11) night cross country techniques, as appropriate. C.

#### Airships Part 2 AIR EXERCISES

- (a) The air exercises are similar to those used for the training of PPL(As) but with additional items designed to cover the needs of an FI.
- (b) The numbering of exercises should be used primarily as an exercise reference list and as a broad instructional sequencing guide: therefore the demonstrations and practices need not necessarily be given in the order listed. The actual order and content will depend upon the following interrelated factors:
- (1) the applicant's progress and ability;
- (2) the weather conditions affecting the flight;

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

взаимосвязанных факторов:

- (1) прогресс и способности кандидата;
  - (2) метеорологические условия, влияющие на полёт;
  - (3) доступное полётное время;
  - (4) методические соображения обучения;
  - (5) местные эксплуатационные условия.
- (с) Следовательно, кандидаты в инструкторы в конечном итоге столкнутся с аналогичными взаимосвязанными факторами. Им должно быть показано и преподавано, как разрабатывать планы лётных занятий с учётом этих факторов, чтобы максимально эффективно использовать каждый полёт, при необходимости комбинируя элементы установленных упражнений.

### Общие требования и Лётный инструктор

Следующие категории инструкторов установлены в соответствии со статьёй 212 АПКР-1:

- Лётный инструктор: самолёт — FI(A), вертолёт — FI(H);
- Инструктор по типовой квалификации: самолёт — TRI(A), вертолёт — TRI(H);
- Инструктор по тренажёрной подготовке: самолёт — SFI(A), вертолёт — SFI(H).

Для категорий (1) и (2) заявитель должен иметь действующее пилотское свидетельство. Одно лицо может иметь более одного сертификата инструктора.

### Общие условия

- a) Заявители на выдачу сертификата инструктора должны быть не моложе 18 лет.
- b) Дополнительные требования к инструкторам, проводящим лётную подготовку на воздушных судах.

Заявители на выдачу сертификата или его обладатели должны:

1. для подготовки к получению свидетельства иметь как минимум то свидетельство, для которого проводится подготовка;
2. иметь соответствующую квалификационную отметку;

- (3) the flight time available;
  - (4) instructional technique considerations;
  - (5) the local operating environment.
- (c) It follows that student instructors will eventually be faced with similar interrelated factors. They should be shown and taught how to construct flight lesson plans, taking these factors into account, so as to make the best use of each flight lesson, combining parts of the set exercises as necessary.

### General Requirements and Flight Instructor (FI)

The following categories of instructors are established in accordance with Article 212 of ANKR-1:

- Flight instructor: aeroplane — FI(A), helicopter — FI(H);
- Type rating instructor: aeroplane — TRI(A), helicopter — TRI(H);
- Synthetic flight instructor: aeroplane — SFI(A), helicopter — SFI(H).

For categories (1) and (2) the applicant shall hold a valid pilot licence. One person may hold more than one instructor certificate.

### General conditions

- a) Applicants for an instructor certificate shall be at least 18 years of age.
- b) Additional requirements for instructors providing flight instruction in aircraft.

Applicants for or holders of an instructor certificate shall:

1. for instruction for the issue of a licence, hold at least the licence for which flight instruction is to be given;
2. hold the relevant rating;

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b> <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

3. иметь лётный опыт: выполнить не менее 15 часов налёта на классе или типе ВС, на котором будет проводиться подготовка (из которых макс. 7 ч на FSTD) или пройти оценку компетентности.

4. иметь право выполнять функции КВС (PIC).

3. have flight experience: completed at least 15 hours of flight time as a pilot on the class or type of aircraft on which instruction is to be given (max 7h on FSTD) or pass an assessment of competence.

4. be entitled to act as pilot-in-command (PIC) during such flight instruction.

### ЛЁТНЫЙ ИНСТРУКТОР (FI)

#### Курс подготовки:

a) Предварительная оценка в течение 6 месяцев до начала курса.

b) Курс должен включать:  
— 25 часов подготовки по методике обучения и преподавания;  
— не менее 100 часов теоретической подготовки;  
— не менее 30 часов лётного обучения (25 ч — двойное управление).

**Продление:** Выполнить 2 из 3: 50 часов обучения; курс повышения квалификации; оценка компетентности. Каждое второе продление — через оценку компетентности.

### FLIGHT INSTRUCTOR (FI)

#### Training course:

a) Pre-entry flight assessment within the 6 months preceding the start of the course.

b) The FI training course shall include:  
— 25 hours of teaching and learning;

— at least 100 hours of theoretical knowledge instruction;

— at least 30 hours of flight instruction (25 hours dual).

**Revalidation:** Complete 2 of 3: 50 hours of instruction; refresher seminar; assessment of competence. Every second revalidation by assessment of competence.

### Инструкторы SFI и TRI

#### Инструктор по подготовке (SFI)

**Требования:** иметь (или иметь в прошлом) CPL или ATPL; пройти proficiency check за последние 12 месяцев.

**Опыт для SFI(A) MPA:** не менее 1500 часов налёта на многопилотных самолётах.

**Курс подготовки:** содержание курса типового рейтинга, элементы программы TRI и 25 часов методики обучения.

#### ИНСТРУКТОР ПО ТИПУ (TRI)

**Права:** проводить подготовку для выдачи, продления и восстановления типовых рейтингов, IR и курсов MCC.

**Ограничения:** Если обучение проходило только на FSTD — права ограничены тренажёром. Снимается после оценки компетентности на ВС.

### SFI and TRI Instructors

#### SYNTHETIC FLIGHT INSTRUCTOR (SFI)

**Prerequisites:** hold (or have held) a CPL or ATPL; passed a proficiency check within the last 12 months.

**Experience for SFI(A) MPA:** at least 1500 hours of flight time on multi-pilot aeroplanes.

**Training course:** FSTD content of the type rating course, TRI program elements and 25 hours of teaching & learning.

#### TYPE RATING INSTRUCTOR (TRI)

**Privileges:** conduct instruction for the issue, revalidation and renewal of type ratings, IR and MCC courses.

**Limitations:** If training was FSTD only — privileges are limited to the simulator. Removed after assessment of competence on aircraft.

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

### Инструкторы SFI и TRI

### SFI and TRI Instructors

**Требования к TRI(A) MPA:** ≥1500 часов налёта и 30 маршрутов за последние 12 месяцев (из них 15 на FFS).

**Prerequisites for TRI(A) MPA:** ≥1500 hours of flight time and 30 sectors within the last 12 months (15 may be on FFS).

#### Курс подготовки:

#### Training course:

- (1) 25 часов методики преподавания;
- (2) 10 часов технической подготовки;
- (3) 5 часов лётного обучения (SPA) или 10 часов (MPA).

- (1) 25 hours of teaching and learning;
- (2) 10 hours of technical training;
- (3) 5 hours of flight instruction (SPA) or 10 hours (MPA).

**Продление (Самолёты):** за 12 месяцев до истечения: сессия на тренажёре (≥3 ч) или полет (≥1 ч); или курс повышения квалификации; или оценка компетентности.

**Revalidation (Aeroplanes):** within 12 months before expiry: sim session (≥3h) or flight (≥1h); or refresher course; or assessment of competence.

### Инструктор по типу (TRI) и Инструктор по тренажёру (SFI)

### Type Instructor (TRI) and Simulator Instructor (SFI)

#### ИНСТРУКТОР ПО ТИПУ (TRI) —

#### TYPE RATING INSTRUCTOR (TRI) —

**Курс подготовки TRI должен включать:**

**The TRI training course shall include:**

- (1) 25 часов обучения методике преподавания (teaching and learning);
- (2) 10 часов технической подготовки, включая повторение теоретических знаний и разработку планов занятий;
- (3) 5 часов лётного обучения на соответствующем ВС или FSTD (для однопилотных ВС) и 10 часов — для многопилотных ВС.

- (1) 25 hours of teaching and learning;
- (2) 10 hours of technical training, including revision of theoretical knowledge and preparation of lesson plans;
- (3) 5 hours of flight instruction on the relevant aircraft or FSTD (for SPA) and 10 hours for MPA.

#### Продление (Revalidation):

#### Revalidation:

Заявитель должен в течение 12 месяцев до окончания срока выполнить 2 из 3 требований:

The applicant shall, within the 12 months preceding the expiry date, fulfill 2 of the 3 requirements:

- (i) провести одну из частей курса подготовки (сессия на тренажёре ≥ 3 ч или полет ≥ 1 ч);
- (ii) пройти курс повышения квалификации TRI(A) в АТО;
- (iii) пройти оценку компетентности.

- (i) conduct one of the parts of a training course (sim session ≥ 3h or flight ≥ 1h);
- (ii) receive TRI(A) refresher training at an ATO;
- (iii) pass the assessment of competence.

### ИНСТРУКТОР ПО ТРЕНАЖЕРНОЙ ПОДГОТОВКЕ (SFI)

### SYNTHETIC FLIGHT INSTRUCTOR (SFI)

**Права:** проводить тренажёрную подготовку для выдачи, продления и восстановления IR, типовых рейтингов и курсов MCC.

**Privileges:** conduct synthetic flight instruction for the issue, revalidation and renewal of IR, type ratings and MCC courses.

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b> <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

**Инструктор по типу (TRI) и Инструктор по тренажеру (SFI) / Type Instructor (TRI) and Simulator Instructor (SFI)**

**Требования (Prerequisites):**

- a) иметь или ранее иметь CPL или ATPL;
- b) пройти проверку квалификации (proficiency check) на тренажере за последние 12 месяцев;
- c) для SFI(A) MPA — не менее 1500 часов налёта на многопилотных самолётах.

**Продление (Revalidation):**

Выполнить 2 из 3 условий: 50 часов работы на FSTD; курс повышения квалификации; оценка компетентности.

**Восстановление (Renewal):**

Пройти курс повышения квалификации, оценку компетентности и skill test на тренажере.

**Prerequisites:**

- a) hold or have held a CPL or ATPL;
- b) have completed a proficiency check on the simulator within the last 12 months;
- c) for SFI(A) MPA — at least 1500 hours of flight time on multi-pilot aeroplanes.

**Revalidation:**

Fulfill 2 of 3 conditions: 50 hours of FSTD instruction; refresher training; assessment of competence.

**Renewal:**

Complete refresher training, an assessment of competence and a skill test on the simulator.

**Инструктор по типу (TRI) — Вертолеты и общие условия восстановления / Type Rating Instructor (TRI) - Helicopters and General Recovery**

**ИНСТРУКТОР ПО ТИПУ (TRI) — ВЕРТОЛЕТЫ / TYPE RATING INSTRUCTOR (TRI) — HELICOPTERS**

**Требования к TRI(H):**

- SPH-SE: не менее 250 часов или наличие FI(H);
- SPH-ME: не менее 500 часов (из них 100 ч КВС) или наличие FI(H) + 100 часов на многодвигательных вертолетах;
- MPH: не менее 1000 часов налёта + 350 часов в многопилотных операциях.

**Продление TRI(H):**

Выполнить 2 из 3 требований:

- (i) не менее 50 часов лётного обучения на типе (15 ч за последние 12 месяцев);
- (ii) пройти refresher training TRI(H) в АТО;
- (iii) пройти оценку компетентности за последние 12 месяцев.

**ВОССТАНОВЛЕНИЕ (RENEWAL)**

Если срок действия сертификата истёк, заявитель должен в течение 12 месяцев до подачи заявления:

1. Пройти оценку компетентности;

**Prerequisites for TRI(H):**

- SPH-SE: at least 250 hours or hold an FI(H);
- SPH-ME: at least 500 hours (100h as PIC) or hold an FI(H) + 100 hours on multi-engine helicopters;
- MPH: at least 1000 hours of flight time + 350 hours in multi-pilot operations.

**Revalidation for TRI(H):**

Fulfill 2 of 3 requirements:

- (i) at least 50 hours of flight instruction on type (15h within last 12 months);
- (ii) receive TRI(H) refresher training at an ATO;
- (iii) pass the assessment of competence within the last 12 months.

**RENEWAL**

If the certificate has expired, the applicant shall, within the 12 months preceding the application:

1. Pass the assessment of competence;

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b> <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

**Инструктор по типу (TRI) — Вертолеты и Type Rating Instructor (TRI) - Helicopters and General Recovery общие условия восстановления**

2. Для самолётов: выполнить не менее 30 маршрутов на типе (макс. 15 на FFS) и пройти курс повышения квалификации в АТО. 2. For aeroplanes: complete at least 30 sectors on type (max 15 on FFS) and receive TRI refresher training at an ATO.

3. Для вертолётов: не менее 10 часов налёта на типе (макс. 5 ч на FFS) и пройти курс повышения квалификации. 3. For helicopters: at least 10 hours of flight time on type (max 5h on FFS) and receive refresher training.

**Многokrратные типы:**

**Multiple types:**

Если оценка компетентности выполнена на одном типе, она распространяется на остальные типы той же категории (если иное не установлено в OSD). If the assessment of competence is performed on one type, it shall extend to other types within the same category (unless otherwise determined in the OSD).

**Специфические права и условия подготовки (FI и TRI)**

**Specific rights and conditions for preparation (FI and TRI)**

**Дополнительные права FI:**

**Additional FI privileges:**

f) проведение подготовки для ночной квалификационной отметки, при условии, что FI:

f) conduct instruction for the night rating, provided that the FI:

- имеет право выполнять полёты ночью;
- продемонстрировал способность проводить ночное обучение квалифицированному FI;
- соответствует требованиям по ночному опыту.

- is entitled to fly at night;
- has demonstrated the ability to instruct at night to a qualified FI;
- complies with the night experience requirements.

h) проведение подготовки для IR по соответствующей категории ВС:

h) conduct instruction for the IR in the appropriate aircraft category:

- на FSTD в АТО: иметь не менее 200 часов налёта по IFR (для самолётов) или 125 часов (для вертолётов);
- на ВС: иметь не менее 800 часов налёта по IFR (самолёты) или 500 часов (вертолёты).

- in an FSTD at an ATO: have at least 200 hours of IFR flight time (aeroplanes) or 125 hours (helicopters);
- in an aircraft: have at least 800 hours of IFR flight time (aeroplanes) or 500 hours (helicopters).

**Ограничения и расширение TRI(A):**

**TRI(A) limitations and extension:**

Привилегии TRI(A) ограничены типом ВС, на котором проходило обучение. Для расширения на дополнительные типы необходимо:

TRI(A) privileges are limited to the type of aircraft on which the training was taken. To extend to further types:

- ≥15 маршрутов за 12 месяцев (до 7 — на FSTD);
- прохождение соответствующего курса подготовки TRI;
- успешная сдача оценки компетентности.

- ≥15 sectors within 12 months (up to 7 on FSTD);
- completion of the relevant TRI training course;
- pass the assessment of competence.

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b> <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

**Специфические права и условия подготовки (FI и TRI) Specific rights and conditions for preparation (FI and TRI)**

**Условия для TRI(SPA) — однопилотные самолёты: Prerequisites for TRI(SPA):**

Заявитель должен иметь не менее 500 часов налёта в качестве пилота, включая 30 часов KBC (PIC) на соответствующем типе ВС. The applicant shall have at least 500 hours of flight time as a pilot, including 30 hours as PIC on the applicable type of aircraft.

**Техническая подготовка и специальные допуски (LIFUS/Курс TRI) Technical training and special approvals (LIFUS/TRI Course)**

**Техническая подготовка TRI включает: TRI technical training includes:**

10 часов технической подготовки, включая повторение теоретических знаний, разработку планов занятий и развитие навыков преподавания в классе или на тренажёре. 10 hours of technical training, including revision of theoretical knowledge, preparation of lesson plans and development of classroom or simulator instructional skills.

**Дополнительная подготовка для тренировок взлётов и посадок: Additional training for LIFUS and take-off and landing training:**

- (i) на FSTD — специализированная подготовка, включая (для тренировок взлётов и посадок) отработку аварийных процедур; (i) on FSTD — specialized training including (for take-off and landing training) the practice of emergency procedures;
- (ii) закрепление подготовки: заявитель должен проводить LIFUS или тренировки взлётов и посадок на ВС под наблюдением TRI, назначенного АТО. (ii) consolidation: the applicant shall conduct LIFUS or take-off and landing training on the aircraft under the supervision of a TRI nominated by the ATO.

**Курс подготовки TRI (Способы проведения): TRI training course (Methods of conduct):**

- (i) на доступном и пригодном полном полётном тренажёре (FFS) либо в комбинации FFS и FSTD; (i) on an available and accessible full flight simulator (FFS) or a combination of FFS and FSTD;
- (ii) в комбинации FSTD и воздушного судна, если FFS недоступен; (ii) in a combination of FSTD and aircraft, if FFS is not available;
- (iii) на воздушном судне, если отсутствуют FSTD. (iii) on the aircraft, if no FSTD is available.

**Многопилотные операции (TRI/SFI): Multi-pilot operations (TRI/SFI):**

Заявители, желающие проводить обучение MCC должны иметь соответствующий опыт многопилотных операциях (не менее 350 часов для вертолётов). Applicants wishing to conduct MCC training shall have relevant multi-pilot experience (at least 350 hours for helicopters).

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала - часть II «Самолёты»</b> <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

### Дополнительные условия и зачет опыта

#### Зачет налета:

Часы, налётанные в качестве экзаменатора при проведении skill test или proficiency check, засчитываются в полном объёме в счёт требований для продления срока действия всех имеющихся сертификатов инструктора.

#### Специальные требования для (однопилотные сложные ВС):

Заявитель должен иметь:

- не менее 500 часов налёта в качестве КВС;
- наличие или наличие в прошлом многодвигательного IR(A);
- выполнение требований по маршрутам или LOFT-сессиям.

#### Оценка компетентности при продлении:

Если оценка компетентности требуется для продления, заявитель, не получивший положительную оценку до даты истечения сертификата, не вправе осуществлять права по этому сертификату до успешного прохождения оценки.

#### Обучение на курсе подготовки инструкторов:

По завершении курса необходимо получить сертификат об окончании курса, выданный АТО, при этом руководитель по подготовке (НТ) должен внести соответствующие права в лётную книжку заявителя.

#### Завершение подготовки и административные процедуры

##### Регистрация прав и выдача документов:

По завершении курса подготовки инструктор должен получить сертификат об окончании курса, выданный АТО.

Руководитель по подготовке (НТ) должен внести соответствующие права в лётную книжку заявителя или направить документы в

### Additional conditions and experience credit

#### Credit of flight time:

Hours flown as an examiner during skill tests or proficiency checks shall be credited in full towards the revalidation requirements for all instructor certificates held.

#### SFI(A) Special requirements for SFI(A) (single-pilot high performance complex AC):

The applicant shall have:

- at least 500 hours of flight time as PIC;
- hold or have held a multi-engine IR(A);
- met the requirements for sectors or LOFT sessions.

#### Assessment of competence for revalidation:

If an assessment of competence is required for revalidation, an applicant who fails to achieve a pass before the expiry date of the certificate shall not exercise the privileges of that certificate until the assessment is successfully completed.

#### Instruction on the instructor training course:

Upon completion of the course, a course completion certificate issued by the ATO shall be obtained, and the Head of Training shall endorse the relevant privileges in the applicant's logbook.

#### Completion of preparation and administrative procedures

##### Endorsement of privileges and issuance of documents:

Upon completion of the training course, the instructor shall receive a course completion certificate issued by the ATO.

The Head of Training (НТ) shall endorse the relevant privileges in the applicant's logbook or submit documents to the

	<b>Типовая программа по подготовке авиационного персонала -часть II «Самолёты»</b>  <b>Standard Professional Training Programmes for Aviation Personnel – Part II “Aeroplanes”</b>	Документ № Document No.	SCAA-PEL-PRG-02
		ПРИЛОЖЕНИЯ APPENDICES	00
		Редакция Edition	01

### Завершение подготовки и административные процедуры

уполномоченный орган для внесения в компетентный орган для лицензионного свидетельства.

### Completion of preparation and administrative procedures

competent authority for license endorsement.

### Условия для многодвигательных самолетов (TRI):

Заявители на сертификат TRI для многодвигательных самолетов с одним пилотом (SPA ME) должны иметь не менее 500 часов налёта, включая 30 часов в качестве КВС на соответствующем типе ВС.

### Multi-engine aeroplane requirements (TRI):

Applicants for a TRI certificate for single-engine aeroplanes (SPA ME) shall have at least 500 hours of flight time, including 30 hours as PIC on the applicable type of aircraft.

### Проверка навыков (Skill Test):

Все кандидаты на получение первоначального сертификата инструктора должны пройти проверку навыков с назначенным экзаменатором для подтверждения методических навыков обучения.

### Skill Test:

All applicants for an initial instructor certificate shall pass a skill test with a designated examiner to confirm instructional and pedagogical skills.

### Оценка компетентности и специальные требования

#### ОЦЕНКА КОМПЕТЕНТНОСТИ

- Заявитель на сертификат инструктора должен пройти оценку компетентности, чтобы продемонстрировать способность обучать пилота-ученика.
- Оценка должна включать: устные теоретические экзамены, предполётные и послеполётные разборы, а также демонстрации в полёте или на FSTD.
- Оценка должна проводиться на том же классе или типе ВС или FSTD, которые используются для лётной подготовки.

### Competency assessment and special requirements

#### ASSESSMENT OF COMPETENCE

- An applicant for an instructor certificate shall pass an assessment of competence to demonstrate the ability to instruct a student pilot.
- The assessment shall include: oral theoretical examinations, pre-flight and post-flight briefings and demonstrations in flight or on FSTD.
- The assessment shall be performed on the same class or type of aircraft or FSTD used for the flight instruction.

### Специфика TRI для вертолетов (TRI(H)):

Для расширения привилегий на дополнительные типы вертолетов необходимо пройти соответствующую подготовку и налётать не менее 10 часов на типе.

### TRI for helicopters (TRI(H)) specifics:

To extend privileges to further helicopter types, the relevant training shall be completed and at least 10 hours on type shall be flown.

Для многопилотных операций на вертолетах требуется не менее 350 часов в многопилотных операциях или 100 часов на типе за последние 2 года.

For multi-pilot helicopter operations, at least 350 hours in multi-pilot operations or 100 hours on type within the last 2 years are required.