

АЗАМАТТЫҚ ҰШАҚ ПАЙДАЛАНУШЫНЫҢ ҰШУЛАРДЫ ЖҮРГІЗУ БОЙЫНША НҰСҚАУЛЫҚТЫ ТЕКСЕРУ БОЙЫНША НҰСҚАУЛЫҚ МАТЕРИАЛ

ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ ПО ПРОВЕРКЕ РУКОВОДСТВА ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА КОММЕРЧЕСКОЙ АВИАЦИИ

GUIDANCE MATERIAL ON EVALUATION OF OPERATIONS MANUAL OF THE COMMERCIAL AIR OPERATOR








Алғашқы шығарылған күні / Дата первоначального выпуска / Date of initial issue: 02/05/2015

Мәртебесі / Статус / Status: [Approved]

Құжатқа жауапты / Ответственный за документ / Owner:

Директор ДЛЭ / Director OPS

КЕЛІСУ ПАРАҒЫ /
ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЙ /
APPROVAL SHEET

	Лауазымы / Должность / Job Title	Күні / Дата / Date	Қолы / Подпись / Signature
Әзірленген / Разработано / Prepared by:			
Улукбек ТҮЛЕКОВ Ulukbek TULEKOV	Авиациялық стандарттар жөніндегі маманы / Специалист по авиационным стандартам департамента летной эксплуатации / Flight Operations Standardization Officer	23.10.24	
Алтынбек САНКУБАЕВ Altynbek SANKUBAYEV	Авиациялық стандарттар жөніндегі маманы / Специалист по авиационным стандартам департамента летной эксплуатации / Flight Operations Standardization Officer	25.01.24	
Келісілді / Согласовано / Agreed by:			
Аслан САТЖАНОВ / Aslan SATZHANOV	Ұшу жарамдылық департаментінің директоры / Директор департамента летной годности / Director of Airworthiness Department	25.01.2024	
Улпан СЕЙТКАЗИНОВА / Ulpan SEITKAZINOVA	Лицензиялау департаментінің директоры / Директор департамента лицензирования / Director of licensing department	24.01.24	
Олексий ЮНЬКОВ / Oleksiy Yunkov	Ұшуға пайдалану департаменті директорының м.а / И.о директора департамента летной эксплуатации / Acting Director Flight Operations	25.01.2024	
Жанат АБДУГАЛИМОВ / Zhanat ABDUGALIMOV	Ұшу қауіпсіздігін басқару, сапа, стратегия және стандарттарға сәйкестік департаментінің директоры / Старший директор департамента управления безопасностью полетов, качества, стратегии и соответствия стандартам Senior Director of Safety, Quality, Strategy and Compliance Department	25.01.24	
Бекітілді / Утверждено / Approved by:			
Каталин РАДУ / Catalin RADU	Бас директор / Генеральный директор / Director General		25.01.2024

РЕВИЗИЯ ТІЗІМІ /
ЛИСТ РЕВИЗИЙ /
REVISION SHEET

Ревизия №/ № Ревизии / Revision №	Күні / Дата / Date	Ревизия сипаттамасы / Описание ревизии / Revision Description
0.0	02.05.2015	Алғашқы рет / Впервые / Initial
1.0	23.01.2024	Жаңа басылым / Новое издание / New edition

ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ /
LIST OF EFFECTIVE PAGES

№ Раздела/ Section No. /	Стр. № / Page No.	Дата выпуска / Date of issue
ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЙ / APPROVAL SHEET	2	23.01.2024
ЛИСТ РЕДАКЦИЙ / REVISION SHEET	3	23.01.2024
ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ / LIST OF EFFECTIVE PAGES	4	23.01.2024
СОДЕРЖАНИЕ / TABLE OF CONTENT	5	23.01.2024
СОКРАЩЕНИЯ, ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ / ABBREVIATION, TERMS AND DEFINITIONS	6	23.01.2024
НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ И ССЫЛКИ / REFERENCES	7	23.01.2024
РАЗДЕЛ А	13	23.01.2024
РАЗДЕЛ В	14	23.01.2024
SECTION C	15	23.01.2024
ПРИЛОЖЕНИЕ 1	16	23.01.2024
ПРИЛОЖЕНИЕ 2	118	23.01.2024
ПРИЛОЖЕНИЕ 3	164	23.01.2024
ПРИЛОЖЕНИЕ 4	314	23.01.2024

МАЗМҰНЫ / СОДЕРЖАНИЕ / TABLE OF CONTENT

КЕЛІСУ ПАРАҒЫ / ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЙ / APPROVAL SHEET	2
РЕВИЗИЯ ТІЗІМІ / ЛИСТ РЕВИЗИЙ / REVISION SHEET.....	3
ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ / LIST OF EFFECTIVE PAGES	4
МАЗМҰНЫ / СОДЕРЖАНИЕ / TABLE OF CONTENT.....	5
ҚЫСҚАРТУЛАР, ТЕРМИНДЕР ЖӘНЕ АНЫҚТАМАЛАР / СОКРАЩЕНИЯ, ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ / ABBREVIATION, TERMS AND DEFINITIONS	6
НОРМАТИВТІК ҚҰЖАТТАР МЕН СІЛТЕМЕЛЕР / НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ И ССЫЛКИ / REFERENCES	7
БӨЛІМ А	13
РАЗДЕЛ В	14
В.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	14
SECTION C	15
C.1. GENERAL PROVISIONS	15
Приложение 1	16
Appendix 1	71
Приложение 2	118
Appendix 2	142
Приложение 3	164
Appendix 3	165
Приложение 4	301
Appendix 4	314

ҚЫСҚАРТУЛАР, ТЕРМИНДЕР ЖӘНЕ АНЫҚТАМАЛАР / СОКРАЩЕНИЯ, ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ / ABBREVIATION, TERMS AND DEFINITIONS

ҚАӘ / ААК	АҚ «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» / АО «Авиационная администрация Казахстана» / Aviation Administration of Kazakhstan
АА / ГА / СА	Азаматтық авиация Гражданская авиация / Civil Aviation
ААК / КГА / САС	Азаматтық авиация комитеті Комитет гражданской авиации МТ РК / Civil Aviation Committee
ҚР / РК / RoK	Қазақстан Республикасы Республика Казахстан/ Republic of Kazakhstan
ҰПН / РПП/ОМ	Ұшуларды пайдалану нұсқаулығы Руководство по производству полетов/ Operations Manual
EASA	Еуропалық авиациялық қауіпсіздік агенттігі Европейское агентство по безопасности полетов/ European Union Aviation Safety Agency
ХААҰ / ИКАО/ICAO	Халықаралық азаматтық авиация ұйымы Международная организация гражданской авиации/ International Civil Aviation Organization

НОРМАТИВТІК ҚҰЖАТТАР МЕН СІЛТЕМЕЛЕР /
НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ И ССЫЛКИ /
REFERENCES

Нормативтік құжат / Нормативный документ (НД) / Referenced Document	Бекіту / Утверждение / Approval
«Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» «On the use of the airspace of the Republic of Kazakhstan and aviation activities»	Закон Республики Казахстан от 15 июля 2010 года №339-IV Law of the Republic of Kazakhstan dated July 15, 2010
Сертификационные требования к эксплуатантам гражданских воздушных судов Certification requirements for civil aircraft operators	Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 24 февраля 2015 года № 153 Order of the Acting Minister for Investment and Development of the Republic of Kazakhstan from February 24, 2015 № 153
Правила сертификации и выдачи сертификата эксплуатанта гражданских воздушных судов Rules for certification and issuance of an operator certificate for civil aircraft	Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 10 ноября 2015 года № 1061 Order of the Acting Minister of Investment and Development of the Republic of Kazakhstan dated November 10, 2015 No. 1061
Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан Rules of flight operations in civil aviation of the Republic of Kazakhstan	Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28 июля 2017 года № 509 Order of the Acting Minister for Investment and Development of the Republic of Kazakhstan from July 28, 2017 № 509
Правила по организации летной работы в гражданской авиации Республики Казахстан Rules for the organization of flight work in civil aviation of the Republic of Kazakhstan	Приказ Министра по инвестициям и развитию РК от 20 марта 2015 года № 307 Order of the Minister of Investment and Development of the Republic of Kazakhstan dated March 20, 2015 No. 307
Правила обеспечения авиационными горюче-смазочными материалами гражданских воздушных судов Rules for Provision of Civil Aircraft with Aviation Fuels and Lubricants	Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 24 февраля 2015 года № 190 Order of the Acting Minister of Investment and Development of the Republic of Kazakhstan dated February 24, 2015 № 190

<p>Правила метеорологического обеспечения гражданской авиации Республики Казахстан</p> <p>Rules for Meteorological Support of Civil Aviation of the Republic of Kazakhstan</p>	<p>Приказ Министра по инвестициям и развитию РК от 14 июня 2017 года № 345</p> <p>Order of the Minister of Investment and Development of the Republic of Kazakhstan dated June 14, 2017 No. 345</p>
<p>Правила организации работ бортпроводников в гражданской авиации Республики Казахстан</p> <p>Rules for organizing the work of flight attendants in civil aviation of the Republic of Kazakhstan</p>	<p>Приказ Министра по инвестициям и развитию РК от 20 марта 2015 года № 308</p> <p>Order of the Minister of Investment and Development of the Republic of Kazakhstan dated March 20, 2015 No. 308</p>
<p>Специальный перечень должностных лиц Республики Казахстан, перевозимых на воздушном транспорте, в отношении которых досмотр не производится</p> <p>A special list of officials of the Republic of Kazakhstan, transported by air, in respect of which inspection is not carried out</p>	<p>Постановление Правительства РК от 31 декабря 2010 года № 1509</p> <p>Resolution of the Government of the Republic of Kazakhstan from December 31, 2010 № 1509</p>
<p>Правила профессиональной подготовки авиационного персонала</p> <p>Rules for the professional training of aviation personnel</p>	<p>Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года № 159.</p> <p>Acting order Minister for Investment and Development of the Republic of Kazakhstan dated February 24, 2015 No. 159.</p>
<p>Правила организации рабочего времени и отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской и экспериментальной авиации Республики Казахстан</p> <p>Rules for flight time limitations and rest of crew members of civil and experimental aviation of the Republic of Kazakhstan</p>	<p>Приказ Министра по инвестициям и развитию РК от 27 февраля 2015 года № 250</p> <p>Order of the Minister of Investment and Development of the Republic of Kazakhstan dated February 27, 2015 No. 250</p>
<p>Правила перевозки пассажиров, багажа и грузов на воздушном транспорте</p> <p>Rules for the carriage of passengers, baggage and cargo by air</p>	<p>Приказ Министра по инвестициям и развитию РК от 30 апреля 2015 года № 540</p> <p>Order of the Minister of Investment and Development of the Republic of Kazakhstan dated April 30, 2015 No. 540</p>
<p>Правила использования воздушного пространства РК</p> <p>Rules for the use of the airspace of the Republic of Kazakhstan</p>	<p>Постановление Правительства Республики Казахстан от 12 мая 2011 года № 506</p> <p>Resolution of the Government of the Republic of Kazakhstan dated May 12, 2011 № 506</p>

<p>Квалификационные требования к лицу для получения свидетельства авиационного персонала</p> <p>Qualification requirements for a person to obtain an aviation personnel certificate</p>	<p>Приказ Министра транспорта и коммуникаций РК от 13 июня 2011 года № 362</p> <p>Order of the Minister of Transport and Communications of the Republic of Kazakhstan from June 13, 2011 № 362</p>
<p>Правила подготовки к полетам для гражданской и экспериментальной авиации</p> <p>Flight preparation rules for civil and experimental aviation</p>	<p>Приказ Министра транспорта и коммуникаций РК от 25 июня 2011 года № 390</p> <p>Приказ Министра транспорта и коммуникаций РК от 25 июня 2011 года № 390</p>
<p>Типовые инструкции по управлению безопасностью полетов эксплуатантов гражданских воздушных судов</p> <p>Model Safety Management Instructions for Civil Air Operators</p>	<p>Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 марта 2011 года № 173.</p> <p>Order of the Minister of Transport and Communications of the Republic of Kazakhstan dated March 28, 2011 No. 173.</p>
<p>Инструкция по перевозке опасных грузов по воздуху на гражданских воздушных судах</p> <p>Instructions for Transportation of Dangerous Goods by Air by Civil Aircraft</p>	<p>Приказ Министра по инвестициям и развитию РК от 21 июня 2017 года № 371</p> <p>Order of the Minister of Investment and Development of the Republic of Kazakhstan dated June 21, 2017 No. 371</p>
<p>Правила выдачи и продления срока действия свидетельств авиационного персонала</p> <p>Rules for issuance and renewal of aviation personnel certificates</p>	<p>Приказ Министра транспорта и коммуникаций РК от 26 сентября 2013 года № 750</p> <p>Order of the Minister of Transport and Communications of the Republic of Kazakhstan dated September 26, 2013 No. 750</p>
<p>Приложение 1 к Конвенции о международной гражданской авиации. «Выдача свидетельств авиационному персоналу»</p> <p>Annex 1 to the Convention on International Civil Aviation. "Issuance of certificates to aviation personnel"</p>	<p>Конвенции о международной гражданской авиации</p> <p>ICAO Conventions</p>
<p>Приложение 2 к Конвенции о международной гражданской авиации. «Правила полетов».</p> <p>Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation. Flight Rules</p>	<p>Конвенции о международной гражданской авиации</p> <p>ICAO Conventions</p>
<p>Приложение 6 к Конвенции о международной гражданской авиации «Эксплуатация воздушных судов» Части I, III.</p> <p>Appendix 6 to the Convention on International Civil Aviation "Operation of Aircraft" Parts I, III.</p>	<p>Конвенции о международной гражданской авиации</p> <p>ICAO Conventions</p>

Приложение 8 к Конвенции о международной гражданской авиации. «Летная годность воздушных судов». Appendix 8 to the Convention on International Civil Aviation. Airworthiness of Aircraft.	Конвенции о международной гражданской авиации ICAO Conventions
Приложения 10 Том II ИКАО Авиационная электросвязь. Annexes 10 Volume II ICAO Aeronautical telecommunications.	Конвенции о международной гражданской авиации ICAO Conventions
Приложение 12 Поиск и спасание. Appendix 12 Search and Rescue	Конвенции о международной гражданской авиации ICAO Conventions
Приложение 18 «Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху». Appendix 18 "Safe Transport of Dangerous Goods by Air"	Конвенции о международной гражданской авиации ICAO Conventions
Приложение 19 «Управление безопасностью полетов». Appendix 19 "Safety Management"	Конвенции о международной гражданской авиации ICAO Conventions
Подготовка руководства по производству полетов. Preparation of flight operations manual	ИКАО DOC 9376 –AN/914 ICAO DOC 9376 –AN / 914
«Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции сертификации и постоянного надзора». Manual of Operational Inspection Certification and Ongoing Surveillance Procedures.	DOC 8335-AN879 ICAO Doc 8335-AN879
Организация воздушного движения Air traffic management	DOC 4444 –RAC/ 501 PANS-ATM DOC 4444 –RAC / 501 PANS-ATM
Дополнительные региональные правила Document 8168-OPS - Aircraft Operations Additional Regional Rules Document 8168-OPS - Aircraft Operations	DOC 7030 DOC 7030
Производство полетов воздушных судов Aircraft operations	DOC 8168 PANS-OPS DOC 8168 PANS-OPS
Инструкция о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами на воздушных судах. Instruction on Emergency Procedures for Dangerous Goods Incidents on Aircraft.	Doc 9481-AN/928 Doc 9481-AN / 928
Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху. Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air.	Doc 9284-AN/905 Doc 9284-AN / 905
Инструкция о порядке действий аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах. Instruction on Emergency Procedures for Dangerous Goods Incidents on Aircraft.	Doc 9481 AN/928 Doc 9481 AN / 928
Руководство по всепогодным полетам. All-Weather Flight Manual	DOC 9365 –AN/910 DOC 9365 –AN / 910

Руководство по созданию государственной системы выдачи свидетельств личному составу и управлению этой системой. Guidelines for the Establishment and Management of a State Personnel Licensing System.	DOC 9379 –AN/916 DOC 9379 –AN / 916
Руководство по управлению безопасностью полетов. Safety Management.	Doc 9859 Doc 9859
Руководство по летной годности. Doc 9760-AN / 967. Airworthiness manual	Doc 9760-AN/967.
Doc 9388-AN/918. Руководство по типовым правилам национального регулирования производства полетов и сохранения летной годности воздушных судов. Guide to Model Rules for National Aircraft Regulations and Airworthiness	Doc 9388-AN / 918.
Doc 7192 Руководство по обучению «Сотрудник по обеспечению полетов/диспетчер». Doc 7192 Flight Operations Officer / Dispatcher Training Manual.	
Doc 9613 Руководство по требуемым навигационным характеристикам (RNP). Doc 9613 Required Navigation Performance (RNP) Manual.	
Doc 9137 Руководство по аэропортовым службам. Doc 9137 Airport Services Guide.	
Doc 9640-AN/940 Руководство по противообледенительной защите ВС. Doc 9640-AN / 940 Aircraft Anti-Icing Guidelines.	
Doc 9613 Руководство по навигации, основанной на характеристиках (PBN). Doc 9613 Performance-Based Navigation (PBN) Guide	
Doc 9574 Руководство по применению минимума вертикального эшелонирования в 300 м (1000 фут) между ЭП 290 и ЭП 410 включительно. Doc 9574 Guidelines for the application of a 300 m (1000 ft) vertical separation minimum between FL 290 and FL 410 inclusive	
Doc 7030 Дополнительные региональные правила. Doc 7030 Additional regional rules	
Doc 8973 Руководство по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Doc 8973 Safety Guidelines for Protecting Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference	
Doc 9811 AN/766 Руководства по реализации положений Приложения 6, касающихся авиационной безопасности. Doc 9811 AN / 766 Guidelines for the Implementation of Annex 6 Aviation Security Provisions	
Doc 9683 Руководство по обучению в области человеческого фактора. Doc 9683 Human Factors Training Guide	

Doc 7192 Руководство по обучению «Сотрудник по обеспечению полетов/диспетчер». Doc 7192 Flight Operations Officer / Dispatcher Training Manual	
Doc 10153 Подготовка руководств по производствам полетов Doc 10153 Preparation of Operational Manual	
AMC3 ORO.MLR.100 Руководство по производствам полетов – Общее AMC3 ORO.MLR.100 Operations manual – General	

БӨЛІМ А

(Резервке сақталған)

РАЗДЕЛ В

В.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

В.1.1. Настоящий Инструктивный материал по оценке Руководства по производству полетов (далее - РПП) эксплуатантов гражданских воздушных судов, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки (далее – Процедура) предназначен для авиационных инспекторов (далее – инспектор) ААК при предварительном рассмотрении РПП перед его утверждением, а также при проведении контроля и надзора за его соответствием установленным требованиям.

При поступлении заявки на утверждение РПП от эксплуатанта назначенный инспектор ДЛЭ направляет заинтересованным структурным подразделениям ААК для согласования в части касающихся разделов руководства. Срок рассмотрения РПП составляет пятнадцать рабочих дней согласно Административный Процедурно-Процессуального Кодекса Республики Казахстан статьи 76 пункта 1 и пункта 3 в случае необходимости продления сроков рассмотрения обращения.

В случае выявления замечания либо не соответствия описанных в РПП эксплуатанта, ЗСП отработывает с заявителем. После исправления заполняются проверочные листы указанных в приложениях настоящего руководства и направляются департаменту летной эксплуатации (далее - ДЛЭ).

Ответственным департаментом по утверждению РПП является департамент летной эксплуатации в лице директора летной эксплуатации.

В.1.2. Настоящий Инструктивный материал состоит из 4 приложений:

1) Приложение 1 - предусматривает разработку Руководства по производству полетов в соответствие с требованиями нормативных правовых актов Республики Казахстан, с учетом стандартов и рекомендуемой практики ИКАО;

2) Приложение 2 - предусматривает разработку Руководства по производству полетов в соответствие с требованиями EASA, учитывая, что ряд авиакомпаний, эксплуатирующих воздушные суда западного производства, в своей деятельности руководствуются европейскими требованиями.

3) Приложение 3 - Проверочный лист по проверке программы подготовки летного экипажа предусматривает разработку Руководства по производству полетов в соответствие с требованиями EASA, учитывая, что ряд авиакомпаний, эксплуатирующих воздушные суда западного производства, в своей деятельности руководствуются европейскими требованиями.

4) Приложение 4 - Проверочный лист по проверке программы подготовки cabinного экипажа предусматривает разработку Руководства по производству полетов в соответствие с требованиями EASA, учитывая, что ряд авиакомпаний, эксплуатирующих воздушные суда западного производства, в своей деятельности руководствуются европейскими требованиями.

SECTION C

C.1. GENERAL PROVISIONS

1. This Procedure for verifying the Operations Manual of operators engaged in commercial air transportation (hereinafter referred to as the Procedure) serves as guidance material for aviation inspectors of an authorized civil aviation organization (Aviation Administration of Kazakhstan JSC) upon preliminary review of the OM before its approval, as well as during control and supervision over its compliance with the established requirements.

Upon receipt of an application for approval of the operational manual from the operator, the appointed OPS inspector forwards it to the interested structural units of the AAK for approval regarding the relevant sections of the manual. The period for consideration of OM is fifteen working days in accordance with the Administrative Procedural Code of the Republic of Kazakhstan, Article 76, paragraph 1 and paragraph 3, if it is necessary to extend the period for consideration of the appeal.

If a comment or non-compliance is identified in the operator's operational manual, interested structural division works out with the applicant. After correction, the checklists specified in the appendices of this manual are filled out and sent to the flight operations department.

The responsible department for approval of the OM is the flight operations department represented by the director of flight operations.

C.2. This Procedure consists of 2 appendices:

1) Appendix 1 provides for the development of the Flight Operations Manual in accordance with the requirements of the regulatory legal acts of the Republic of Kazakhstan, taking into account the standards and recommended practices of ICAO;

2) Appendix 2 provides for the development of a Flight Operations Manual in accordance with EASA requirements, given that a number of airlines operating Western-made aircraft are guided by European requirements in their activities.

3) Appendix 3 provides for the development of a Flight Crew training programme in accordance with EASA requirements, given that a number of airlines operating Western-made aircraft are guided by European requirements in their activities.

4) Appendix 4 provides for the development of a Cabin Crew training programme in accordance with EASA requirements, given that a number of airlines operating Western-made aircraft are guided by European requirements in their activities.

Проверочный лист по оценке Руководства по производству полетов
на соответствие требованиям нормативных правовых актов,
с учетом стандартов и рекомендуемой практики ИКАО

Наименование компании	
РПП, часть (А, В, С, D)	
Авиационный инспектор	
Директор департамента летной эксплуатации	

P / p No.	Содержание РПП	Статус соответствия нормативным правовым актам Республики Казахстан и документов ИКАО	Проверено	Примечание
Часть А. Общие положения				
1.	<p>Титульный лист. Лист учета поправок. Перечень действующих страниц. Оглавление.</p> <p>Глава 1. Администрация и контроль Руководства по производству полетов. 1.1 Введение: 1.1.1 Эксплуатант обеспечивает наличие Руководства по производству полетов (РПП), разработанное в соответствии с действующими нормативными правовыми актами РК, стандартами ИКАО и содержит в себе инструкции, процедуры, указания, требования, которые должны выполняться авиационным персоналом, занимающимся вопросами производства полетов. 1.1.2 Перечень и краткое описание различных частей РПП, их содержания, сферы действия и правила использования. 1.1.3 Назначение и толкование терминов и выражений, используемых в РПП. 1.2 Система внесения изменений, поправок и пересмотр РПП. 1.2.1 Порядок регистрации поправок и изменений с отметкой даты их внесения и ввода в действие (Внесение поправок и изменений в рукописном виде не разрешается, за исключением тех случаев, когда срочное внесение поправок и изменений требуется в интересах обеспечения безопасности полетов, в этом случае такие временные поправки должны быть заверены подписью и печатью ответственного лица в соответствии с процедурой стандартной редакции). 1.3 Описание системы маркировки страниц и даты вступления их в действие.</p>	<p>ICAO Annex 6, Part I, Chapter 4, clause 4.2.3, Appendix 2. Structure and content of the OM.</p> <p>Doc. 9376 / AN914 Preparation of a flight operations manual.</p>		

	<p>1.4 Перечень лиц, ответственных за разработку, а также внесение поправок и изменений в эталонные, контрольные и рабочие экземпляры РПП.</p> <p>1.5 Экземпляры РПП.</p> <p>1.6 Порядок ознакомления авиационного персонала с РПП, а также со всеми изменениями и дополнениями в РПП.</p> <p>1.7 Порядок хранения и нахождения каждого экземпляра РПП.</p>			
<p>2.</p>	<p>Глава 2. Инструкции с изложением в общих чертах обязанностей персонала, имеющего отношение к производству полетов.</p> <p>2.1. Описание организационной структуры со схематичным изображением летной службы и взаимосвязь летной службы с другими службами эксплуатанта.</p> <p>2.2. Полномочия, обязанность и личная ответственность за обеспечение соблюдения требований в процессе выполнения своих служебных обязанностей:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) должностных лиц управленческого персонала, имеющего отношение к производству полетов; 2) должностных лиц эксплуатанта, имеющего отношение к производству полетов; 3) командира воздушного судна; 4) других членов экипажа. <p>2.3. Описание системы оперативного контроля деятельности эксплуатанта, где необходимо показать, как обеспечивается контроль безопасности полетов и требуемого уровня квалификации авиационного персонала. В частности, должны быть описаны процедуры контроля:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) сроков действия свидетельств и квалификационных допусков; 2) соблюдения квалификационных требований к авиационному персоналу; 3) анализа, порядка и сроков хранения полетной документации, материалов средств полетной информации и прочих данных. <p>2.4. Описание системы доведения до сведения исполнителей информации, относящейся к организации, обеспечению и выполнению полетов. Система</p>	<p>Приказ об утверждении сертификационных требований к эксплуатантам гражданских воздушных судов. Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан.</p> <p>ICAO Annex 6, Part I, chapter 4, p / n 4.2.3, 4.2.4, p. 4.5, 4.6. chapter 3, p / n 3.1.3, 3.1.4. Adding. 5, clause 4.1, Appendix E, clause 4.3.</p> <p>Doc 9376AN / 914 Preparation of Flight Operations Manual. ICAO Annex 6, Part III, Section 2, Chapter 2 p. 2.2.3, Appendix G, p. 1.1, Appendix E, p. 4.3.</p>		

	должна предусматривать порядок применения информации и ответственность за ее доведение до исполнителя. 2.5. Оперативный контроль выполнения полетов.			
3.	<p>Глава 3. Информация и политика в отношении контроля утомляемости, включая:</p> <p>1) правила, касающиеся нормативов полетного времени, служебного полетного времени и служебного времени и требований в отношении времени отдыха членов летного и кабинного экипажей;</p> <p>2) политику и документацию, касающуюся системы FRMS эксплуатанта.</p> <p>3.1 Положение о рабочем времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации РК.</p> <p>3.2 Ведение учета полетного времени, служебного/полетного времени и времени отдыха для каждого действующего члена летного экипажа.</p> <p>3.3 Ведение учета полного объема служебного времени, связанного провозом членов экипажей в качестве служебных пассажиров, служебным временем.</p> <p>3.4 Политика относительно летной работы экипажей, базирующихся за пределами Республики Казахстан.</p> <p>3.5 Условия увеличения полетного и рабочего времени и сокращения времени отдыха.</p>	<p>Закон об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации, Правила организации рабочего времени и отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской и экспериментальной авиации Республики Казахстан.</p> <p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан.</p> <p>ICAO Annex 6, Part I, chapter 4, paragraphs 4.10, Appendix 4, paragraph 4.2.11.</p> <p>Appendix A, Appendix 8.</p> <p>Doc 9376 / AN914 Preparation of Flight Operations Manual.</p>		
4.	<p>Глава 4. Перечень навигационного оборудования, которое должно находиться на борту, включая любые требования, касающиеся производства полетов в воздушном пространстве, где предписано использовать навигацию, основанную на характеристиках.</p> <p>4.1 Условия и оснащение необходимым навигационным оборудованием для производства полетов по заявленным маршрутам или в определенных регионах с ограничениями, установленными уполномоченным органом, которые:</p> <p>1) обеспечены соответствующими средствами наземного обслуживания, включая метеобеспечение;</p>	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан.</p> <p>ICAO Annex 6, Part I, Chapters 6 and 7.</p> <p>Doc, 9613 Manual on Required Navigation Performance (RNP).</p>		

	<p>2) предназначены для выдерживания выбранного эшелона полета в соответствии с минимальными требованиями и характеристиками воздушного судна;</p> <p>3) предназначены для запланированных полетов в соответствии с минимальными требованиями обслуживания воздушного движения;</p> <p>4) обеспечены соответствующими таблицами и картами;</p> <p>5) используются на двух - двигательных самолетах для определения аэродрома в пределах ограничений по пороговому времени.</p> <p>4.2 Условия по соблюдению требований при полетах в определенных районах воздушного пространства или по маршрутам, где установлен соответствующий тип RNP.</p> <p>4.3 Материал по зональной навигации (RNAV). Использование RNAV системы в боковой (LNAV) и вертикальной (VNAV) навигации, в зоне аэродрома для выполнения стандартных инструментальных процедур вылета (SID) и прилета (STAR) воздушного судна, а также для процедур инструментального захода на посадку (IAP).</p> <p>4.4 Инструктивные указания в отношении одобрения полетов воздушных судов в тех районах воздушного пространства Европейского региона, где требуется выполнение процедур точной зональной навигации (P-RNAV).</p> <p>4.5 Условия по соблюдению требований сокращенного минимума вертикального эшелонирования RVSM при полетах в определенных районах воздушного пространства.</p> <p>4.6 Инструктивные указания в отношении одобрения полетов воздушных судов в тех регионах воздушного пространства, где используется процедуры FANS (Future Air Navigation System).</p> <p>4.7 Условия по соблюдению требований при полетах в определенных районах воздушного пространства Тихого океана (в случае выполнения полетов в данном регионе).</p>			
5.	<p>Глава 5. Для соответствующих полетов – подлежащие использованию правила дальней навигации, связанная с отказом двигателя процедура</p>	<p>Правила производства полетов в гражданской</p>		

<p>выполнения EDTO, а также назначение и использование запасных аэродромов.</p> <p>5.1 Общие положения.</p> <p>5.2 Определение расстояния полета в течение 60 мин. Самолеты с двумя газотурбинными двигателями.</p> <p>5.3 Определение расстояния полета в течение 60 мин. Самолеты, имеющие более двух газотурбинных двигателей.</p> <p>5.4 Подготовка.</p> <p>5.5 Требования к полетно-диспетчерскому обслуживанию и производству полетов.</p> <p>5.6 Запасные аэродромы на маршруте.</p> <p>5.7 Принципы эксплуатационного планирования и ухода на запасной аэродром</p> <p>5.8 Критический запас топлива для полетов EDTO.</p> <p>5.9 Пороговое время.</p> <p>5.10 Максимальное время ухода на запасной аэродром.</p> <p>5.11 Критически важные системы EDTO.</p> <p>5.12 Учет ограничений по времени.</p> <p>5.13 Запасные аэродромы на маршруте.</p> <p>5.14 Процедура эксплуатационного утверждения.</p> <p>5.15 Используемые условия при переводе времени ухода на запасной аэродром в расстояние полета для определения географического района за пределами порога и в пределах максимальных расстояний ухода на запасной аэродром.</p> <p>5.16 Определение порогового времени для полета EDTO.</p> <p>5.17 Определение максимального расстояния полета по времени при уходе на запасной аэродром.</p> <p>5.18 Требования к сертификации летной годности для производства полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром, превышающим пороговое время.</p> <p>5.19 Поддержание действительности эксплуатационного утверждения.</p>	<p>авиации Республики Казахстан.</p> <p>ICAO Annex 6, Part I, paragraph 4.7, Appendix D.</p>		
---	--	--	--

	5.20 Требования относительно модификации летной годности и программ технического обслуживания.			
6.	<p>Глава 6. Обстоятельства, при которых необходимо прослушивать радиочастоты.</p> <p>6.1 Требования для экипажей воздушных судов по осуществлению непрерывного прослушивания соответствующего канала речевой связи «воздух-земля» органа управления воздушным движением при контролируемом полете.</p>	ICAO Annex 2 Flight rules. Annex 10, ICAO Volume II Aeronautical Telecommunications, Chapter 5, clause 5.2.2.		
7.	<p>Глава 7. Метод определения минимальных абсолютных высот полета.</p> <p>7.1. Описание способа определения и применения минимальной высоты над уровнем моря, включая:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) процедуры установления минимальных уровней высоты / полета для полетов по ПВП; 2) процедуры установления минимальных уровней высоты / для полета по ППП. 	Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан, Appendices 3, 4, 5. Doc. 8168 volume II Aircraft operations.		
8.	<p>Глава 8. Методы определения эксплуатационных минимумов аэродромов.</p> <p>8.1. Инструктивный материал по методам расчета эксплуатационных метеорологических минимумов аэродромов для эксплуатируемых типов воздушных судов основных и запасных аэродромов, на которые эксплуатант выполняет полеты включает:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) концепцию определения минимумов аэродромов; 2) категории воздушных судов; 3) методику определения минимумов для взлета и посадки воздушных судов; 4) описание и правила пользования таблицами метеорологических минимумов; включенных в сборники «Jeppesen»; 5) определение минимумов для заходов по неточным системам, точных заходов на посадку и посадки по категории I, категории II, категории III; 	Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан. ICAO Annex 6, Part I, Chapter 4, Clauses 4.2.7, 4.2.8.7, Appendix 2 clause 2.1.7. Doc 9365 All-Weather Operation Manual For helicopters: Правила производства полетов в гражданской		

	<p>б) определение эксплуатационных метеорологических минимумов полета по маршрутам и районам выполнения авиационных работ по правилам визуальных полетов, минимумов для захода с круга и визуальных заходов на посадку;</p> <p>7) таблица по увеличению минимумов захода на посадку в случае ухудшения работы средств обеспечения захода на посадку или аэродромных средств.</p>	<p>авиации Республики Казахстан.</p> <p>ICAO Annex 6, Part III, Sec. II, paragraphs 2.2.7.1, 2.2.7.2 and appendix G, clause 2.1.6</p>		
9.	<p>Глава 9. Меры предосторожности, принимаемые во время заправки топливом с пассажирами на борту.</p> <p>9.1 Описание процедур при заправке.</p> <p>9.2 Меры предосторожности во время дозаправки и слива топлива, когда пассажиры находятся на борту, а также во время посадки и высадки.</p> <p>9.3 Заправка и слив топлива в том числе, когда работает ВСУ или когда работает двигатель и воздушное судно на тормозах.</p> <p>9.4 Меры предосторожности, которые необходимо принять, чтобы избежать смешивания топлива.</p>	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан.</p> <p>ICAO Annex 6, Part I. Clauses 4.3.6, 4.3.7, 4.3.8. Appendix 14, Volume I. Doc 9137 Manual on Airport Services Parts 1 and 8.</p>		
10.	<p>Глава 10 . Организация и процедуры наземного обслуживания.</p> <p>10.1. Описание процедур по наземному обслуживанию, которые будут использоваться при посадке и высадки пассажиров, при загрузке и разгрузке воздушного судна.</p> <p>10.2 Посадка пассажиров и их распределение, процедура отказа в перевозке пассажиров.</p> <p>10.3 Процедуры по перевозке специальных категорий пассажиров: инвалидов, пассажиров на носилках, несопровождаемых несовершеннолетних подростков, заключенных, депортированных, других специальных категорий.</p> <p>10.4 Разрешенные размеры и вес багажа.</p> <p>10.5 Требования по разгрузке и обслуживанию отсеков воздушного судна.</p> <p>10.6 Допустимые нагрузки и классификация грузовых отсеков.</p>	<p>Закон об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации.</p> <p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан.</p> <p>Правила перевозки пассажиров, багажа и грузов на воздушном транспорте.</p> <p>ICAO Annex 6, Part 1, Chapter 4, paragraph 4.2.1.3.</p>		

	<p>10.7 Расположение наземного оборудования, используемого для обслуживания воздушного судна.</p> <p>10.8 Использование дверей воздушного судна.</p> <p>10.9 Меры безопасности на перроне, которые должен соблюдать экипаж воздушного судна, включая предотвращение попадания в область газовой струи или всасывания в двигатель, процедуры предотвращения пожара, включая наличие защитной одежды и защитного оборудования для дыхания, при перегреве тормозов, в грузовом отсеке, в отсеке двигателя или вспомогательной установки, а также при факелении двигателя.</p> <p>10.10 Требования по запуску двигателей, заруливаю на перрон и выруливаю.</p> <p>10.11 Требования по техническому обслуживанию воздушного судна.</p> <p>10.12 Документы и формы, предоставляемые при наземном обслуживании воздушного судна.</p> <p>10.13 Сферы ответственности, связанные со следующими видами обслуживания, осуществляемые самим эксплуатантом (если применимо):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) обслуживание на перроне; 2) обслуживание пассажиров; 3) обработка багажа; 4) обслуживание в салоне воздушного судна; 5) контроль массы и центровка; 6) вспомогательное наземное оборудование; 7) обслуживание по заправке топливом. 	<p>ICAO Annex 14, Volume I. Doc 9137 Airport Services Manual, Parts 1 and 8. Aircraft Maintenance Manual (AMM).</p>		
<p>11.</p>	<p>Глава 11. Предписанный в Приложении 12 порядок действий командиров воздушных судов, ставших свидетелями происшествия.</p> <p>11.1 Описание порядка действий командиров воздушных судов, ставших свидетелями происшествия.</p>	<p>ICAO Annex 12, Chapter 5.</p>		

<p>12.</p>	<p>Глава 12. Состав летного экипажа для каждого типа выполняемого полета, в том числе порядок преемственности командования.</p> <p>12.1 Описание метода определения состава летного экипажа с учетом:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) типов эксплуатируемых воздушных судов; 2) региона (района) и вида выполняемых полетов (EDTO, MNPS, AWO, Polar, revenue, non revenue flight); 3) продолжительности полета; 4) минимального и оптимального состава экипажа, в зависимости от цели, продолжительности и условий предстоящего полета; 5) установленного налета (общий и на данном типе воздушного судна), налета за предыдущий период и квалификации членов экипажа. <p>12.2 Квалификационные требования к летному составу.</p> <p>12.3 Политика по недопущению случаев выполнения рейсов экипажем, состоящим из одних неопытных членов летного состава.</p> <p>12.4 Требования, запрещающее допуск персонала к выполнению рейсов в случае, если данный персонал является непригодным к летной работе.</p> <p>12.5 Процедура назначения на должность командира воздушного судна.</p> <p>12.6 Процедура проверки кандидатов на продвижение на должность командира воздушного судна, включающая минимальный уровень опыта практических полетов.</p> <p>12.7 Порядок передачи полномочий членов экипажа при потери ими работоспособности в полете при двухчленном и многочленном летном экипаже.</p> <p>12.8 Процедура по включению в состав экипажа проверяющих.</p> <p>12.9 Процедура по включению в состав экипажа авиационного персонала, не являющегося проверяющими.</p> <p>12.10 Процедура по допуску членов экипажа на других типах воздушных судов.</p> <p>12.11 Дополнительные требования к производству полетов по правилам полетов по приборам (ППП) или ночью на самолетах, управляемых одним пилотом.</p>	<p>Закон об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации. Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан.</p> <p>Правила по организации летной работы в гражданской авиации Республики Казахстан.</p> <p>Приказ об утверждении квалификационных требований к лицу для получения свидетельства авиационного персонала.</p> <p>ICAO Annex 6, Part 1, Chapter 4, 4.9, 5.4, Appendix H.</p> <p>Doc 9376 / AN914 Preparation of Flight Operations Manual.</p>		
------------	--	--	--	--

	12.12 Дополнительные требования к производству полетов на самолетах с одним газотурбинным двигателем.			
13.	<p>Глава 13. Точные инструкции по расчету количества топлива и масла, которое необходимо иметь в баках, учитывая все условия полета, в том числе возможность разгерметизации и отказа на маршруте одного или нескольких двигателей.</p> <p>13.1. Описание методов, с помощью которых рассчитывается количество топлива и масла, необходимое для полета и как определяется и контролируется в полете.</p> <p>13.2 Практические указания экипажу для расчета минимального количества топлива для отправки рейса/вылета, включая, как минимум, руление, полет, уходы на запасные, аварийный запас и резервное топливо.</p> <p>13.3 Инструкции по измерению и распределению топлива перевозимого на борту воздушного судна принимая во внимание все обстоятельства, которые могут возникнуть в полете, включая возможность перепланирования в полете, выхода из строя одного или нескольких двигателей, разгерметизация.</p>	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан.</p> <p>Правила обеспечения авиационными горюче-смазочными материалами гражданских воздушных судов.</p> <p>ICAO Appendix 6, clauses 4.2.10, 4.3.6.</p> <p>Doc 9640-AN / 940 Manual on Aircraft De-icing and Anti-icing.</p>		
14.	<p>Глава 14. Условия, в которых применяется кислород, и запас кислорода.</p> <p>14.1 Запас кислорода.</p> <p>14.2 Требуемый запас кислорода и объяснение условий, при которых кислород должен быть обеспечен для летного экипажа, кабины экипажа, пассажиров.</p> <p>14.3 Минимальные требования к дополнительному кислороду для самолетов с герметизированной кабиной во время и после аварийного снижения.</p>	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан.</p> <p>Annex 6 ICAO p / n 4.3.9, 4.4.5. Doc 9376 / AN914 Preparation of Flight Operations Manual.</p>		
15.	<p>Глава 15. Указания в отношении контроля за массой и центровкой</p> <p>15.1 Определения</p> <p>15.2 Методы, процедуры и должностные лица, ответственные за расчет массы и центровки воздушного судна.</p>	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан.</p> <p>Weight and balance guidance for aircraft types.</p>		

	<p>15.3 Учет, значение массы летного и кабинного экипажа</p> <p>15.4 Способ расчета соответствующих масс пассажиров, багажа и груза</p> <p>15.5 Порядок внесения изменений в последнюю минуту.</p> <p>15.6 Документы по центровке и загрузке</p>	<p>ICAO Annex 6, Part 1, Chapter 5, p / p 5.2.7.</p> <p>Doc 9376 / AN914 Preparation of Flight Operations Manual.</p>		
16.	<p>Глава 16. Указания в отношении устранения/предупреждения обледенения и контроля за выполнением этих операций.</p> <p>16.1 Виды обледенения.</p> <p>16.2 Процедуры противообледенительной обработки воздушного судна на земле, включающие описание типов обледенения и других отложений на воздушном судне во время руления и на взлете.</p> <p>16.3 Типы противообледенительной жидкости, используемой для удаления льда, инея, изморози и других отложений на поверхностях воздушного судна, в том числе: коммерческое наименование жидкости, ее характеристика, эффективность действия жидкости, время действия жидкости и меры предосторожности при ее использовании.</p>	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан.</p> <p>ICAO Annex 6, Part 1, Chapter 4 p / p 4.3.5.</p> <p>Doc 9376 / AN914 Preparation of Flight Operations Manual.</p>		
17.	<p>Глава 17. Технические требования к рабочему плану полета.</p> <p>17.1 Описание технических требований к рабочему плану полета, его форме и содержанию, а также правила заполнения и хранения рабочего плана полета, образцы рабочего плана.</p>	<p>Правила использования воздушного пространства Республики Казахстан.</p> <p>Правила подготовки к полетам для гражданской и экспериментальной авиации.</p> <p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан.</p> <p>Doc 4444 ICAO Air Traffic Management</p> <p>ICAO Annex 6, Part 1, p / p 4.3.3.</p>		
18.	<p>Глава 18. Стандартные эксплуатационные процедуры (SOP) для каждого этапа полета.</p> <p>18.1 Инструкции по подготовке к полетам, включают:</p>	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан.</p> <p>Doc 8168 OPS / 611 Aircraft Operations Rules, Volume 1, Part III, Section 5, Chapter 1.</p>		

	Подготовка к полетам. Описание предварительной и предполетной подготовки.	Правила подготовки к полетам для гражданской и экспериментальной авиации.		
	18.1.1 Минимальные высоты полета.	Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан ICAO Annex 6, Part I, clause 4.2.7.		
	18.1.2 Критерии для определения пригодности аэродромов.	Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан. ICAO Annex 6, Part I, clause 4.3.4.		
	18.1.3 Методы определения эксплуатационных минимумов аэродрома.	Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан, ICAO Annex 6, Appendix 4.		
	18.1.4 Эксплуатационные минимумы для полетов по ПВП или ПВП участков полета, где используются самолеты с одним двигателем, инструкции по выбору участков на маршрутах полета пригодных для вынужденной посадки.	Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан.		
	18.1.5 Представление и применение эксплуатационных минимумов для аэродромов на маршруте.	Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан. ICAO Annex 6, Part 1, paragraph 4.2.8.		
	18.1.6 Интерпретация метеорологической информации. Пояснительный материал по декодирование MET прогнозов и сообщений «AIRMET», включая: 1) информацию о коэффициенте сцепления и толкование условных обозначений; 2) описание метеорологической информации; 3) международный метеорологический код ИКАО “METAR” - регулярное сообщение о фактической погоде на аэродроме; 4) содержание отдельных групп кода; 5) международный метеорологический код ИКАО TAF - сообщение прогноза погоды по аэродрому;	Правила метеорологического обеспечения гражданской авиации. ICAO Annex 6, Part 1, paragraph 4.3.5.		

<p>6) прогнозы для посадки (landing forecast); 7) прогнозы для взлета (forecast for take-off); 8) другие виды оперативной метеорологической информации.</p>			
<p>18.1.7 Определение количества топлива и масла на полет.</p>	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан. ICAO Annex 6, Part 1, paragraph 4.3.6.</p>		
<p>18.1.8 Масса и центровка ВС: 1) методы, процедуры и должностные лица, ответственные за расчет масс и центровок воздушного судна; 2) порядок использования каждой нормативной и/или фактической массы; 3) способ расчета соответствующих масс пассажиров, багажа и груза; 4) порядок внесения изменений в последнюю минуту.</p>	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан. ICAO Annex 6, Part 1, Chapter 5.</p>		
<p>18.1.9 План полета ОВД (флайт-план): 1) процедуры и обязанности по подготовке и представлению плана полета ОВД; 2) факторы, которые необходимо учитывать при подготовке плана полета; 3) описание плана полета; 4) повторяющиеся планы полета (RPL), если применяются эксплуатантом.</p>	<p>Doc 4444 Air Traffic Management Appendix 2</p>		
<p>18.1.10 Эксплуатационный план полета.</p>	<p>ICAO Annex 6, Part 1, paragraph 4.3.3.</p>		
<p>18.1.11 Бортовой технический журнал: 1) обязанности и использование эксплуатантом технического журнала; 2) описание, формы и образцы используемого эксплуатантом бортового технического журнала.</p>	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан. ICAO Annex 6, Part I, clause 11.4.</p>		
<p>18.1.12 Перечень документов, форм и дополнительной информации, находящейся на борту ВС.</p>	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан. Chicago Convention Art. 29. Annex 6, Part I, paragraphs. 6.1.2, 6.13.</p>		
<p>18.2. Указания по наземному обслуживанию. 18.2.1 Указания по заправке.</p>	<p>Правила обеспечения авиационными горюче-смазочными</p>		

<p>18.2.2 Дозаправка/слив топлива с широким фракционным составом. 18.2.3 Коммерческое обеспечение полетов. 18.2.4 Процедуры отказа в перевозке пассажиров. 18.2.5 Процедуры обеспечения безопасности воздушного судна, пассажиров и грузов. 18.2.6 Противообледенительная обработка воздушного судна на земле.</p>	<p>материалами гражданских воздушных судов. Правила перевозки пассажиров, багажа и грузов на воздушном транспорте. Закон об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации. Doc 9640-AN / 940 Manual on Aircraft De-icing and Anti-icing.</p>		
<p>18.3 Правила производства полетов. 18.3.1 Правила, по которым эксплуатант выполняет полеты по правилам визуальных полетов (ПВП) и правилам полетов по приборам (ППП). Условия, при которых эксплуатант переходит от одних правил полета к другим.</p>	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан. ICAO Annex 2.</p>		
<p>18.3.2 Навигационные процедуры. Описание навигационных процедур, которых должен придерживаться летный экипаж при выполнении различных видов полетов в различных районах. В обязательном порядке указываются: 1) типовые процедуры перекрестного контроля ввода данных в навигационные комплексы (навигационные системы); 2) правила и навигационные процедуры в районах с установленными минимальными требованиями к навигационным характеристикам (MNPS), в полярных и других особых районах; 3) правила и процедуры зональной навигации (RNAV); 4) процедуры в случае изменения плана полета; 5) процедуры в случае отказа навигационного оборудования; 6) процедуры при выполнении полета в районах действия сокращенных интервалов вертикального эшелонирования (RVSM).</p>	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан. ICAO Annex 6, Part 1, clauses 7.2.3-7.2.5. Appendix 4 paragraphs 1.2. Doc 9613 Manual of Performance-Based Navigation (PBN). Doc 9574 Manual on the Application of a 300 m (1000 ft) vertical separation minimum between FL 290 and FL 410 inclusive. Doc 7030 Regional Supplementary Rules.</p>		
<p>18.3.3 Порядок установки высотомера. 18.3.4 Правила эксплуатации задатчика - сигнализатора заданной высоты.</p>	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан. Doc 8168, Volume 1, Part III. Rules for the operation of aircraft Section 1.</p>		

		Flight manual.		
18.3.5 Политика и процедуры по управлению расходом топлива в полете. 18.3.5 Policies and procedures for in-flight fuel management.		ICAO Annex 6, Part 1, paragraph 4.3.7.		
18.3.6 Неблагоприятные и потенциально опасные атмосферные условия. Порядок проведения метеорологических наблюдений с борта воздушного судна и сообщения их результатов органу ОВД, а также сообщений о встречных опасных условиях полета. Полеты в потенциально опасных атмосферных условиях, включают: 1) грозы; 2) обледенение; 3) сильную турбулентность; 4) сдвиг ветра; 5) струйное течение; 6) облака вулканического пепла; 7) сильные осадки; 8) песчаную бурю; 9) орографическую турбулентность; 10) значительные температурные инверсии; 11) условия электризации воздушного судна; 12) столкновение с птицами.		Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан. Правила метеорологического обеспечения гражданской авиации. ICAO Annex 3.		
18.3.7 Турбулентность в следе. 1) Минимальные временные интервалы продольного эшелонирования с учетом турбулентности в следе. 2) Рекомендации летным экипажам по действиям при попадании и предотвращению попаданий в спутный след и нисходящий поток от несущего винта близко летящих воздушных судов с учетом их типов, направления и скорости ветра, траекторий пересечения спутных следов.		Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан		
18.3.8. Расположение членов экипажа в полете. Требования по расположению членов экипажа на своих рабочих местах во время различных этапов полета.		Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан		

<p>18.3.9. Использование ремней безопасности экипажем и пассажирами. Требования по использованию ремней безопасности (поясных и/или плечевых) членами экипажа и пассажирами на различных этапах полета или при необходимости в интересах безопасности.</p>	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан. ICAO Annex 6, Part 1, paragraph 6.2.2.</p>		
<p>18.3.10 Расположение членов экипажа в полете. Требования по расположению членов экипажа на своих рабочих местах во время различных этапов полета.</p>	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан</p>		
<p>18.3.11. Доступ в кабину летного экипажа. Условия доступа в кабину летного экипажа лиц, не относящихся к летному экипажу. Политика в отношении доступа в кабину летного экипажа инспекторов уполномоченного органа.</p>	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан</p>		
<p>18.3.12 Использование свободных мест экипажа. Условия и порядок использования свободных мест экипажа.</p>	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан.</p>		
<p>18.3.13 Потеря трудоспособности членов экипажа. Процедуры, которым необходимо следовать в случае потери трудоспособности членов экипажа в полете. Признаки потери трудоспособности и методы их определения.</p>	<p>Руководство летной эксплуатации</p>		
<p>18.3.14. Требования по безопасности в пассажирской кабине. Процедуры безопасности включают: 1) Подготовку пассажирской кабины к полету, требования по безопасности во время полета, подготовку к посадке и процедуры опечатывания кабины (при стоянках). 2) Процедуры обеспечения эвакуации пассажиров в аварийной обстановке и правила размещения их таким образом, чтобы не было препятствий при покидании воздушного судна. 3) Процедуры посадки и высадки пассажиров. 4) Процедуры при заправке/сливе топлива при нахождении пассажиров на борту или при посадке /высадке. 5) Правила в отношении курения на борту воздушного судна. 6) Правила продажи спиртных напитков на борту воздушного судна.</p>	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан. ICAO Annex 6, Part 1 clause 4.2.12.</p>		

<p>Описать процедуру оформления, контроля и погрузки/разгрузки багажа и груза, принадлежащего членам экипажа. Указать места его размещения, ограничения по габаритам, весу и количеству мест (если это ограничивает эксплуатант).</p>			
<p>18.3.15 Инструктаж пассажиров. В данный пункт включаются указания в отношении содержания и способов инструктажа пассажиров экипажем на различных этапах полета.</p>	<p>ICAO Annex 6, Part 1, paragraph 4.2.12.</p>		
<p>18.3.16 Космическая и солнечная радиация. Процедуры для воздушных судов, имеющих на борту оборудование для обнаружения космической и солнечной радиации. Информация, которая позволит пилоту определить оптимальный ход действий в случае воздействия солнечной космической радиации. Порядок действий в случае принятия решения о снижении, предусматривающий: 1) необходимость предупреждения соответствующего органа ОВД о сложившейся ситуации и получения временного разрешения на снижение, и 2) действия, которые следует предпринять, когда невозможно установить связь с органом ОВД или когда эта связь прервана.</p>	<p>Руководство летной эксплуатации</p>		
<p>18.4. Всепогодные полеты. Инструктивные материалы, касающиеся выполнения взлетов в условиях ограниченной видимости (менее 400 метров) и посадок при метеорологических условиях, соответствующих категориям II и III ИКАО должны содержать: 1) проверку исправности бортового оборудования, как перед вылетом, так и в полете; 2) влияние на минимум для взлета и посадки изменение статуса наземного оборудования и оборудования, установленного на ВС; 3) действия при взлете, заходе на посадку, выравнивании, посадке, пробеге и уходе на второй круг; 4) действия при отказах, срабатывании предупредительной сигнализации и других нештатных ситуациях;</p>	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан. ICAO Doc 9365-AN910 Manual for All-Weather Operations.</p>		

<p>5) минимальные требования по визуальному контакту; 6) значение правильной посадки членов летного экипажа на рабочих местах и угла зрения; 7) действия в случае потери установленного визуального контакта; 8) распределение обязанностей членов летного экипажа в сложных условиях с целью обеспечения возможности КВС сосредоточить свое внимание на оценке захода и принятии решения; 9) требования по отсчету высоты по радиовысотомеру ниже высоты 60 м. (200 футов) и по обеспечению контроля полета по приборам одним из пилотов до момента завершения посадки; 10) использование информации о скорости ветра, сдвиге ветра, турбулентности, состоянии ВПП и измеренной в нескольких точках видимости на ВПП (RVR); 11) процедуры при тренировочных заходах и посадках на ВПП, для которых не полностью обеспечиваются заходы по категории II и III; 12) летные ограничения, обусловленные летно-техническими характеристиками ВС. 13) информация о предельно - допустимых отклонениях от линии курса и глиссады ILS.</p>			
<p>18.5 Процедуры при производстве полетов самолетов с газотурбинными двигателями продолжительностью более 60 мин. до запасного аэродрома на маршруте с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO).</p>	<p>ICAO Annex 6, Part 1, paragraph 4.7. and Appendix D.</p>		
<p>18.6. Применение перечня допустимых отказов (MEL и CDL для тех воздушных судов, на которых они применяются).</p>	<p>ICAO Annex 6, Part 1 clause 6.1.3.</p>		
<p>18.7 Требования по обеспечению и использованию кислорода в процессе выполнения полета. 18.7.1 Условия, при которых обеспечение кислородом обязательно. Разъяснение условий, при которых обеспечение кислородом обязательно. 18.7.2 Требования по использованию кислорода: 1) летным экипажем; 2) кабинным экипажем;</p>	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан. ICAO Annex 6, Part 1 clause 4.3.9.</p>		

	<p>3) пассажирами.</p> <p>18.8 Процедура, предусматривающая оценку экипажем пассажира с подозрением на инфекционное заболевание, сделанным на основе наблюдения лихорадки и некоторых других признаков или симптомов, которая предусматривает передачу донесения о подозрении на наличие инфекционных заболеваний, включая направление следующей информации:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) опознавательный индекс воздушного судна; 2) аэродром вылета; 3) аэродром назначения; 4) расчетное время прибытия; 5) количество людей на борту; 6) количество подозреваемых случаев на борту; 7) характер риска для здоровья людей, если известно. 	<p>ICAO Annex 9, Clause 8.15, note 1. Section 2.10, Appendix 1. ICAO Annex 6, Part 1, 6.2 and Appendix B.</p>		
19.	<p>Глава 19. Указания в отношении использования обычных контрольных перечней и времени их использования.</p> <p>19.1 Инструкции по использованию контрольных перечней (чек-листов) летным экипажем до начала полета, во время полета и после завершения всех этапов полета в нормальной, особой и аварийной ситуациях.</p>	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан. Annex 6 ICAO clauses 6.1.4, 4.2.6. Appendix 2 paragraphs 2.1.18, 2.2.10 and 2.2.12. Doc 8168 OPS / 611 Aircraft Operations, Volume I, Part III, Section 5, Chapter 2.</p>		
20.	<p>Глава 20. Правила вылета в непредвиденных обстоятельствах</p> <p>20.1 Ограничения взлетных характеристик самолета.</p> <p>20.2 Нормирование пролета препятствий при взлете.</p> <p>20.3 Процедуры взлета с ВПП с одним неработающим двигателем.</p> <p>20.4 Прерванный взлет.</p> <p>20.5 Продолженный взлет.</p> <p>20.6 Процедуры по борьбе с шумом.</p> <p>20.7 Предпочтительные по шуму ВПП и маршруты.</p> <p>20.8 Предпочтительные по шуму маршруты.</p> <p>20.9 Правила вылета поисково-спасательных воздушных судов.</p>	<p>Руководство летной эксплуатации.</p> <p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан.</p> <p>Правил подготовки к полетам для гражданской и экспериментальной авиации. ICAO Annex 6, Part I, clause 5.2.</p>		

<p>21.</p>	<p>Глава 21. Указания в отношении обеспечения информации об абсолютной высоте и сообщения об абсолютной высоте автоматическими средствами или членами летного экипажа. 21.1 Обеспечение информации о высоте. 21.2 Информация о высоте членам экипажа на различных этапах полета. 21.3 Информация по установке высотомера (QNE, QFE, QNH). 21.4 Таблицы, если применимо, использования переводов значений высотомера из футов в метрические и наоборот. 21.5 Порядок действий во время полета в условиях RVSM. 21.6 Информацию по корректировочным таблицам или указания по ошибкам высотомера, включая: - ОАТ значительно ниже стандартного; - максимальные допустимые погрешности высотомера (относительно высоты местности, других высотомеров и ограничений RVSM).</p>	<p>Руководство летной эксплуатации. Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан. Appendix 6, Part I, clause 6.15.</p>		
<p>22.</p>	<p>Глава 22. Указания в отношении использования автопилотов и автоматов тяги в приборных метеоусловиях. 22.1 Описание процедур в отношении использования автопилотов и автоматов тяги. 22.2 Описание процедур по автоматизации, включая отслеживание системы полета в автоматическом режиме (AFS) посредством: 1) перекрестной проверки состояния; 2) наблюдения за последствиями любого изменения; 3) контроля последующего управления и работы ВС. 22.3 Использование соответствующего уровня автоматизации для выполнения определенной задачи, включая полет в ручном режиме. 22.4 Указания и процедуры по избежанию сдвига ветра и выхода из ситуаций со сдвигом ветра (предупредительные меры и/или реагирование, использование автопилотов и автомата тяги, по ситуации). 22.5 Указания/процедуры по избежанию турбулентности в спутном следе и использования автоматики.</p>	<p>Руководство летной эксплуатации.</p>		

23.	<p>Глава 23. Указания в отношении уточнения и принятия разрешений органа обслуживания воздушного движения, в частности разрешений, касающихся пролета местности.</p> <p>23.1 Описание процедур в отношении:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) порядка изменения эшелона (высоты) полета и пересечения воздушных трасс; 2) полетов в воздушном пространстве приграничной полосы; 3) правил пересечения государственной границы Республики Казахстан. 	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан.</p> <p>Правила использования воздушного пространства Республики Казахстан.</p>		
24.	<p>Глава 24. Инструктаж относительно вылета и захода на посадку.</p> <p>24.1 Процедура включает:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Общие положения. 2) Цели. 3) Принципы. 4) Применение. 5) Предполетный инструктаж. 6) Инструктаж этапа вылета. 7) Инструктаж в отношении этапа прибытия и захода на посадку. 8) Инструктаж членов кабинного экипажа. 	<p>Правила подготовки к полетам для гражданской и экспериментальной авиации.</p> <p>Правила организации работ бортпроводников в гражданской авиации Республики Казахстан.</p> <p>Doc 8168 OPS / 611 Aircraft Operations, Volume I, Section 5, Chapter 3 Crew Briefing.</p>		
25.	<p>Глава 25. Процедуры ознакомления с районами, маршрутами и аэродромами.</p> <p>25.1 Общие положения.</p> <p>25.2 Предварительная подготовка.</p> <p>25.3 Предполетная подготовка перед началом каждого полета включает в себя ознакомление экипажа с:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) летной годностью воздушного судна (MEL) и состоянием (CDL); 2) действующим флайт-планом; 3) действующими картами и схемами; 4) метеоусловиями при вылете, в пункте назначения и на запасных аэродромах; 5) NOTAM; 6) техническими характеристиками воздушного судна, весом и массой. 	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан.</p> <p>Правил подготовки к полетам для гражданской и экспериментальной авиации.</p> <p>ICAO Annex 6, Part I, chapters 2,3. Chapter 4</p>		

	<p>25.4 Процедура предполетной подготовки в базовом аэропорту, вне места базирования и в аэропорту, где действует брифинговая система подготовки к вылету.</p> <p>25.5 Система проверки баз данных и прочих внешних и внутренних источников операционных данных для их текущего, точного и полного отображения.</p> <p>25.6 Процедура принятия решения на вылет и выбор запасных аэродромов.</p> <p>25.7 Информация по процедурам определения адекватности аэропортов, в которые планируют выполнять полеты, включая:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) применяющиеся технические требования; 2) характеристики ВПП; 3) УВД и связь; 4) средства навигации и освещение; 5) сводку погоды; 6) аварийные службы, включая временные периоды сниженных возможностей работы спасательных и пожарных команд. <p>25.8 Процедура информирования командира воздушного судна, касающаяся поисково-спасательных служб в районе, над которым будет пролетать самолет.</p>			
26.	<p>Глава 26. Процедура стабилизированного захода на посадку.</p> <p>26.1 Процедура по стабилизированному заходу на посадку включает:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) для турбореактивных воздушных судов минимальную высоту стабилизации не менее 1,000 футов относительно уровня аэродрома (AAL - above aerodrome level) для заходов по приборам, и 500 футов AAL для визуальных заходов; 2) требования по конфигурации; 3) ограничения скорости и тяги; 4) ограничения вертикальной скорости; 5) приемлемое отклонение от нормальной траектории захода (вертикальное и боковое). 	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан</p>		

	<p>26.2 Требования для экипажа по зонам приземления на ВПП при посадке в пределах определенной части ВПП.</p> <p>26.3 Требования к летному экипажу по выполнению прерванного захода или ухода на второй круг в случае, если воздушное судно не стабилизировано на минимальной высоте стабилизации или после прохождения ее.</p> <p>26.4 Требования, чтобы заход по приборам не продолжался ниже опубликованных эксплуатационных минимумов.</p> <p>26.5 Указания по принятию и выполнению заходов на посадку в визуальном режиме.</p> <p>26.6 Указания по выполнению неточных процедур захода, о том, что заход на посадку не будет продолжаться, когда условия захода – ниже эксплуатационных минимумов и которые включают:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) обязательные минимумы по погодным условиям и видимости для продолжения выполнения захода; 2) условия, при которых будет начинаться выполнение процедуры прерванного захода на посадку/ухода на второй круг; 3) минимумы для захода с круга. <p>26.7 Требования, чтобы на финальном сегменте захода на посадку без использования средств точной навигации использовался постоянный профиль снижения.</p>			
27.	<p>Глава 27. Ограничение высоких скоростей снижения вблизи поверхности.</p> <p>27.1 Инструкция по ограничению высоких скоростей снижения вблизи поверхности.</p>	ICAO Annex 6, clause 4.4.10. Doc 8168 OPS / 611 Aircraft Operations, Volume I, Part III, Section 3, Chapter 3		
28.	<p>Глава 28. Необходимые условия для начала или продолжения захода на посадку по приборам</p> <p>28.1 Описание процедур, в соответствии с которыми принимаются решения продолжить или прекратить посадку по приборам.</p>	Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан. ICAO Annex 6, Part I, clause 6.9. Doc 8168 OPS / 611 Aircraft Operations, Volume I, Section 4, Chapter 1.		
29.	<p>Глава 29. Указания в отношении выполнения точных и неточных заходов на посадку по приборам.</p>	ICAO Annex 6, Part 1, Chapter 4, clause 4.4.8. Doc 8168 OPS / 611 Aircraft Operations, Volume I, Section 3, Chapter 1, Section 5.		

	29.1 Описание процедур, связанных с выполнением точных и неточных заходов на посадку по приборам.	Doc 8168 OPS / 611 Aircraft Operations, Volume II, Part 2, Section 1, 2.		
30.	<p>Глава 30. Распределение обязанностей среди членов летного экипажа и процедуры регулирования рабочей нагрузки на экипаж при выполнении захода на посадку и посадки по приборам в ночное время и приборных метеорологических условиях.</p> <p>30.1 Описание порядка смены и передачи органов управления ВС.</p> <p>30.2 Процедура для ночных и ИМС инструментальных подходов на посадку и посадки, принимая во внимание все меры предосторожности.</p> <p>30.3 Требования, чтобы один пилот, по крайней мере, имел полный доступ к органам управления воздушного судна и постоянно сохранял бдительность во время полета.</p> <p>30.4 Требования, чтобы летным экипажам разрешалось покидать свои служебные места только для выполнения своих обязанностей в полете или для удовлетворения физиологических потребностей.</p> <p>30.5 Политика смены членов экипажа в кабине, чтобы экипаж не менялся местами в пилотской кабине на высоте ниже 10000 футов или 3000 метров.</p> <p>30.6 Требования по смене командира воздушного судна или второго пилота сменным пилотом на крейсерском этапе полета.</p> <p>30.7 Требования по производству полетов по правилам полета по приборам (ППП) или ночью на самолетах, управляемых одним пилотом.</p>	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан.</p> <p>ICAO Annex 6, Part I, Chapter 4, Clauses 4.4.4, 4.9, Chapter 5, Section 5.4.</p>		
31.	<p>Глава 31. Инструкции и требования к обучению методам предотвращения столкновения исправного воздушного судна с землей, а также принципы использования системы предупреждения о близости земли (GPWS).</p> <p>31.1 Общие положения.</p> <p>31.2 Использование системы предупреждения опасного сближения с землей (GPWS).</p> <p>31.3 Система раннего предупреждения близости земли GPWS (TAWS).</p> <p>31.4 Режимы GPWS.</p>	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан.</p> <p>Annex 6 ICAO clause 6.15.</p>		

	31.5 Требования к обучению методам предотвращения столкновения исправного воздушного судна с использованием GPWS/TAWS. 31.6 Тренировка по использованию систем GPWS/TAWS.			
32.	Глава 32. Принципы, инструкции, правила и требования к обучению методам предупреждения столкновений и использования бортовой системы предупреждения столкновений (БСПС). 32.1 Общие положения. 32.2 Академическая подготовка. 32.3 Обучение выполнению маневров при использовании БСПС. 32.4 Реагирование на ТА. 32.5 Реагирование на РА. 32.6 Первоначальная оценка навыков работы с БСПС. 32.7 Периодическая подготовка, связанная с БСПС. 32.8 Эксплуатация оборудования БСПС. 32.9 Использование показаний оборудования БСПС.	Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан. Doc 8168 OPS / 611 Aircraft Operations Volume I, Part 8, Chapter 3, Attachments A, B to Chapters 3. Doc 4444 Rules for Air Navigation Services. Air Traffic Management, Chapters 12 and 15.		
33.	Глава 33. Информация и инструкции, касающиеся перехвата гражданских воздушных судов, в том числе: а) предписанный в Приложении 2 к Конвенции о международной гражданской авиации порядок действий командиров перехватываемых воздушных судов; б) визуальные сигналы из Приложения 2 к Конвенции о международной гражданской авиации для использования перехватывающими и перехватываемыми воздушными судами.	Закон об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации. Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан. Правила использования воздушного пространства Республики Казахстан. ICAO Annex 2. Chicago Convention, Art. 3bis c), Art. 12. ICAO Annex 6, Part 1, Appendix 2 paragraph 2.1.32.		
34.	Глава 34. Для самолетов, подлежащих эксплуатации на высоте более 15 000 м (49 000 фут): а) информация, которая позволит пилоту определить оптимальный ход действий в случае воздействия солнечной космической радиации; б) порядок действий в случае принятия решения о снижении, предусматривающий: 1) необходимость предупреждения соответствующего органа обслуживания воздушного движения о сложившейся ситуации и получения временного разрешения на снижение;	ICAO Annex 6, Part I, Chapter 6, Clause 6.12. Circular 126 Guidance material on flights of supersonic transport aircraft.		

	<p>2) действия, которые следует предпринять, когда невозможно установить связь с органом обслуживания воздушного движения или когда эта связь прервана.</p> <p>34.1 В случае использования воздушного судна по его летным характеристикам на высотах более 15000 метров (49000 футов) эксплуатанту необходимо разработать инструкцию по использованию специального оборудования для измерения непрерывной нормы дозы полной космической радиации и совокупной дозы за каждый полет.</p> <p>34.2 Процедуры, установленные для использования оборудования обнаружения космической или солнечной радиации, а также для того, чтобы производить запись их значений, включая действия, которые необходимо будет предпринять, если пределы ограничений, указанные в РПП, превышены. Процедуры также должны включать порядок действий в случае принятия решения о снижении, предусматривающий:</p> <ul style="list-style-type: none"> - необходимость предупреждения соответствующего органа ОВД о сложившейся ситуации и получения временного разрешения на снижение; - действия, которые следует предпринять, когда невозможно установить связь с органом ОВД или когда эта связь прервана. 			
<p>35.</p>	<p>Глава 35. Подробные сведения о системе управления безопасностью полетов.</p> <p>35.1 Политика и цели обеспечения безопасности полетов:</p> <p>35.1.1 Обязательства и ответственность руководства.</p> <p>35.1.2 Иерархия ответственности за безопасность полетов.</p> <p>35.1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов.</p> <p>35.1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки.</p> <p>35.1.5 Документация по СУБП.</p> <p>35.2 Управление рисками для безопасности полетов:</p> <p>35.2.1 Выявление источников опасности.</p> <p>35.2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов.</p>	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан. Typical Safety Management Manual for Civil Aircraft Operators. ICAO Annex 19, Chapter 4, subparagraph 4.1.1, Appendix 2. ICAO Annex 6, Part 1, Chapter 3, Section 3.3, Appendix 7. Doc 9859 Safety Management Manual. Appendix 6, Part I,</p>		

	<p>35.3 Обеспечение безопасности полетов: 35.3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов. 35.3.2 Осуществление изменений. 35.3.3 Постоянное совершенствование СУБП. 35.4 Популяризация вопросов безопасности полетов: 35.4.1 Подготовка кадров и обучение. 35.4.2 Обмен информацией о безопасности полетов.</p>	<p>р // р 3.3.8, Appendix G.</p>		
36	<p>Глава 36. Информация и инструкции по перевозке опасных грузов, включая действия, которые надлежит предпринять в случае возникновения аварийной ситуации. 36.1 Политика компании по перевозке опасных грузов. 36.2 Процедура допуска персонала к перевозке опасных грузов. 36.3 Процедура допуска ВС к перевозке опасных грузов. 36.4 Процедура принятия опасных грузов, обработка, размещение и разделение опасных грузов, хранение. 36.5 Процедура погрузки, контроля и обезвреживания опасных грузов. 36.6 Процедура оформления документации на перевозку опасных грузов. 36.7 Процедура перевозки опасных грузов с пассажирами на борту. 36.8 Процедуры, которые надлежит предпринять в случае возникновения аварийной ситуации. 36.9 Обязанности и ответственность персонала, участвующего в работах с взрывоопасными предметами и веществами. 36.10 Инструкции для сотрудников авиакомпании по перевозке взрывоопасных предметов и веществ. 36.11 Условия перевозки оружия и боеприпасов. 36.12 Информация, предоставляемая командиром воздушного судна в случае возникновения аварийной обстановки в полете.</p>	<p>Инструкции по перевозке опасных грузов по воздуху на гражданских воздушных судах.</p>		

	<p>36.13 Предоставление отчетов о происшествиях и инцидентах, связанных с опасными грузами.</p> <p>36.14 Представление отчетов о необъявленных или неправильно объявленных опасных грузах.</p> <p>36.15 Контрольный и расширенный перечень для бортпроводников на случай инцидентов, связанных с опасными грузами, в пассажирском салоне во время полета.</p> <p>36.16 Процедуры по обеспечению безопасности полетов.</p> <p>36.17 Процедуры по периодическим проверкам, включающие:</p> <ul style="list-style-type: none"> - соблюдению сроков периодической подготовки персонала, связанного с перевозкой опасных грузов; - проведение в установленном порядке подготовки персонала, вновь нанимаемого на работу; - проверку наличия необходимой документации, касающейся перевозки опасных грузов; - изучение внутренних процедур уведомления эксплуатантов, касающихся изменений и дополнений в нормативные правовые акты; - точности внесенных изменений и дополнений в руководство по производству полетов, в части перевозки опасных грузов и его утверждение. 			
<p>37.</p>	<p>Глава 37. Инструкции и указания по безопасности</p> <p>37.1 Указания о необходимости обеспечения на воздушном судне оборудованных дверью входа в кабину летного экипажа наличия средств, с помощью которых бортпроводники могут с соблюдением мер предосторожности уведомлять летный экипаж о подозрительных действиях или нарушениях безопасности в пассажирском салоне.</p> <p>37.2 Инструкция, предусматривающая средства наблюдения с обоих мест пилотов за всей прилегающей зоной с внешней стороны двери кабины летного экипажа.</p> <p>37.3 Процедура, предусматривающая перевозку на борту воздушного судна любого оружия, не находящегося в распоряжении представителя правоохранительных органов или других уполномоченных лиц при исполнении</p>	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан.</p> <p>Instruction (program) on aviation security of civil aviation of the Republic of Kazakhstan.</p> <p>ICAO Annex 6 Part I, Chapter 13 Security.</p> <p>Doc 8973 Safety Manual for Protecting Civil Aviation</p>		

<p>своих служебных обязанностей, разрешалась только после проведения уполномоченным и квалифицированным лицом проверки на предмет того, что оружие не заряжено и помещено в место, которое недоступно никакому неуполномоченному лицу во время полета.</p> <p>37.4 Процедуры, предусматривающие информирование командира воздушного судна о наличии на борту воздушного судна пассажиров, в отношении которых ведется судебное или административное разбирательство.</p> <p>37.5 Информация, предусматривающая:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) применяемые меры по обеспечению безопасности находящихся на борту воздушного судна пассажиров, багажа, припасов и имущества; 2) меры воздействия и общения с пассажирами, находящимися под воздействием психоактивных веществ и нарушающие установленные правила поведения; 3) общение с курящими пассажирами при выполнении полетов; 4) порядок действий в случае нападения на члена экипажа; 5) специальные методы общения с угонщиками воздушного судна, исходя из складывающихся обстоятельств, общение с пассажирами, находящимися в состоянии стресса, а также с лицами, которые могут угрожать безопасности воздушного судна или пассажиров; 6) обращение с вызывающим подозрение багажом на борту воздушного судна; 7) действия в случае угрозы взрыва бомбы на земле или в воздухе. <p>37.6 Доклад о действиях при незаконном вмешательстве (захват, обнаружение бомбы и др.):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) процедуры сообщения летному экипажу об акте незаконного вмешательства, происходящем в салоне воздушного судна, включая сообщение о подозрительном багаже. <p>37.7 Контрольная карта процедур осмотра самолета, предусматривающая:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) порядок осмотра кабины воздушного судна перед посадкой пассажиров или после того, как воздушное судно какое-то время оставалось без охраны на аэродроме промежуточной посадки или, если эксплуатант или государственные полномочные органы считают это необходимым. 	<p>Against Acts of Unlawful Interference, Volume V. Appendix 10.</p>		
--	--	--	--

	2) мероприятия, предупреждающие несанкционированный доступ в кабину.			
38.	<p>Глава 38. Контрольный перечень правил досмотра самолета.</p> <p>38.1 Контрольный перечень мест специального досмотра самолета в полете.</p> <p>38.2 Наименее опасные места размещения взрывного устройства на воздушном судне.</p> <p>38.3 Аварийные процедуры безопасности при обращении с взрывным устройством.</p> <p>38.4 Контрольный перечень процедур, подлежащих использованию при поиске взрывного устройства, а также при осмотре воздушного судна на предмет скрытого оружия, взрывчатых веществ и других опасных устройств.</p> <p>38.5 Инструктивные указания относительно надлежащих мер, которые необходимо принять в случае обнаружения взрывного устройства или подозрительного предмета.</p>	<p>Rules for pre-flight and special aircraft inspection.</p> <p>ICAO Annex 6, Part I, Chapter 13, Clause 13.3.</p> <p>Doc 9811 AN / 766</p> <p>Guidance on the Implementation of Annex 6 Aviation Security Provisions.</p>		
39.	<p>Глава 39. Инструкции и требования к подготовке в области использования расширенных эксплуатационных возможностей для полетов воздушных судов, оборудованных системами автоматической посадки, коллиматорными (HUD) или эквивалентными индикаторами, системами технической визуализации (EVS, SVS или CVS).</p> <p>39.1 Общие положения.</p> <p>39.2 Эксплуатационные виды применения HUD.</p> <p>39.3 Подготовка в области HUD.</p> <p>39.4 Эксплуатационные виды применения EVS.</p> <p>39.5 Утверждение EVS.</p> <p>39.6 Подготовка в области EVS.</p>	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан.</p> <p>ICAO Annex 6, Appendix J. Manual of All Weather Operations (Doc 9365).</p>		
40	<p>Глава 40. Инструкции и требования к подготовке в области использования электронных полетных планшетов (EFB).</p> <p>40.1 Эксплуатант разрабатывает процедуры управления функцией (ями) EFB, включая любые базы данных, которые он может использовать, а также по использованию EFB, функций EFB и требования к обучению работе с ними.</p>	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан.</p> <p>ICAO Annex 6, Part 1, paragraph 6.24</p> <p>Manual on Electronic Flight Bag (Doc 10020).</p>		
Часть Б. Информация по эксплуатации воздушного судна				

41.	<p>Глава 1. Сертификационные ограничения и эксплуатационные ограничения.</p> <p>1.1 Сертификационный статус, в соответствии, с которым данное воздушное судно было сертифицировано.</p> <p>1.2 Конфигурация пассажирской кабины/грузовой для каждого типа самолета, включая иллюстрированную схему.</p> <p>1.3 Виды полетов, на которые сертифицирован данный тип воздушных судов (CAT II/III, условия RNP, полеты в предполагаемых условиях обледенения).</p> <p>1.4 Ограничения по составу экипажа.</p> <p>1.5 Ограничения по массам и центровке.</p> <p>1.6 Ограничения по скорости.</p> <p>1.7 Минимумы для взлета и посадки.</p> <p>1.8 Предельно допустимая скорость ветра.</p> <p>1.9 Ограничения по перегрузкам и высоте полета.</p> <p>1.10 Ограничения по взлетно-посадочной полосе (сухая, загрязненная, с уклоном).</p> <p>1.11 Ограничения по использованию систем воздушного судна.</p> <p>1.12 Ограничения по загрязнению фюзеляжа.</p>	<p>ICAO Annex 6, Part 1, clause 6.1.4.</p> <p>Flight manual.</p> <p>Doc 9683 Human Factors Training Manual.</p>		
42.	<p>Глава 2. Порядок действий летного экипажа в обычной, нештатной и аварийной ситуациях и связанные с ним контрольные карты.</p> <p>2.1 Обычная ситуация и обязанности экипажа, предписанные в листах контрольной проверки, порядок использования листов контрольной проверки и утверждения необходимых процедур между летным экипажем и кабинным экипажем.</p> <p>Процедуры, касающиеся обычной ситуации:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) предполетная подготовка; 2) предстартовая подготовка; 3) установка высотомеров и проверки; 4) руление, взлет и набор высоты; 5) уменьшение шума; 6) крейсерский полет и снижение; 	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан.</p> <p>Flight manual.</p> <p>ICAO Annex 6, Chapter 6, 6.1.4.</p> <p>Doc 9683 Human Factors Training Manual.</p> <p>Doc 8168 OPS / 611 Aircraft Operations Volume I.</p>		

	<p>7) заход на посадку, предпосадочная подготовка и инструктаж; 8) заход на посадку в простых метеоусловиях; 9) инструментальный захода на посадку; 10) визуальный заход на посадку и полет по кругу; 11) уход на второй круг; 12) обычная посадка и процедура после посадки. 2.2 Процедуры, касающиеся нештатных ситуаций: 1) отключение двигателя; 2) ограничения по погоде; 3) полетов в горной местности; 4) особенности воздушного пространства. Кроме указанных нештатных ситуаций в брифинг по вылету могут также включаться курс после взлета, высота и траектория после взлета, данные по скорости полета или ее ограничения. 2.3 Аварийные процедуры и порядок действия экипажа. Соответствующая контрольная карта, система для использования контрольной карты и утверждения порядка взаимодействия между летным экипажем с экипажем пассажирской кабины/грузовой кабины. Процедуры, касающиеся аварийных ситуаций: 1) утрата пилотом работоспособности в полете; 2) случаи пожара и задымления в кабине самолета; 3) особенности выполнения полета в условиях повышенной электризации; 4) потеря радиосвязи и уведомление органа ОВД об аварийных ситуациях; 5) отказ двигателя; 6) удар молнии; 7) отказы систем воздушного судна; 8) разгерметизация кабины; 9) особенности взлета и захода на посадку в условиях сдвига ветра; 10) вынужденная посадка на сушу вне аэродрома.</p>			
43.	<p>Глава 3. Инструкции по эксплуатации и информации о характеристиках набора высоты со всеми работающими двигателями.</p>	Руководство летной эксплуатации.		

<p>3.1 Инструкции для определения характеристик взлета и набора высоты в зависимости от веса, высоты аэродрома, температуры.</p> <p>3.2 Инструкции для определения взлетной дистанции в зависимости от состояния ВПП (сухая, мокрая, загрязненная).</p> <p>3.3 Инструкции для определения чистой траектории набора высоты над препятствиями или, когда это применяется, траектории взлета.</p> <p>3.4 Инструкции для определения потери градиента набора высоты при развороте с креном.</p> <p>3.5 Инструкции для определения минимальной высоты для начала выполнения разворота после взлета.</p> <p>3.6 Инструкции для определения ограничений по набору высоты и ограничений при заходе на посадку и посадке.</p> <p>3.7 Инструкции для определения ограничений по длине ВПП для посадки, в зависимости от ее состояния (сухая, мокрая, загрязненная), с учетом отказов систем, если они влияют на посадочную дистанцию.</p> <p>3.8 Инструкции для определения ограничений по использованию тормозов.</p> <p>3.9 Инструкции для определения скоростей на различных этапах полета (так же принимая во внимание мокрую или загрязненную ВПП).</p> <p>3.10 Дополнительные данные для полетов в условиях обледенения.</p> <p>3.11 Информацию по градиенту набора высоты на взлете со всеми работающими двигателями или указания по их расчету.</p> <p>3.12 Информацию по влиянию противообледенительных жидкостей на летно-технические характеристики ВС.</p> <p>3.13 Информацию по изменению летно-технических характеристик при полетах с выпущенными шасси.</p> <p>3.14 Информацию для выполнения полета с одним отказавшим двигателем на самолетах с тремя или более двигателями.</p> <p>3.15 Информацию для выполнения полетов при конфигурационных отклонениях согласно CDL.</p>	<p>ICAO Annex 6, Chapter 4, 4.2.4.3.</p>		
---	--	--	--

44.	<p>Глава 4. Данные планирования полета для предполетного и полетного планирования с различными установленными значениями тяги/мощности и скорости.</p> <p>4.1 Данные для конкретного типа воздушного судна по планированию плана полетов должны включать:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) маршрут, сегменты маршрута с контрольными точками/маршрутными точками; 2) расстояние, время и трассы; 3) плановая крейсерская скорость и полетное время между прохождением маршрутных точек/контрольных точек; 4) плановая высота и полетные эшелоны; 5) топливные расчеты; 6) количество заправленного топлива при запуске двигателей. <p>4.2 Требования для конкретного типа воздушного судна по заправке топливом перед вылетом и практические указания экипажу для расчета минимального количества топлива для отправки рейса/вылета, включая, как минимум, руление, полет, уходы на запасные (если применимо), аварийный запас и резервное топливо.</p>	Руководство эксплуатации.	летной	
45.	<p>Глава 5. Максимальные значения боковой и попутной составляющих ветра для каждого типа эксплуатируемых самолетов и уменьшенные значения, подлежащие применению с учетом порывов ветра, низкой видимости, состояния поверхности ВПП, опыта экипажа, использования автопилота, нештатных или аварийных ситуаций или любых других связанных с производством полетов факторов.</p> <p>5.1 Максимальные и уменьшенные значения боковой и попутной составляющих ветра для взлета, захода на посадку и посадки, которые не превышают значения, предписанные или рекомендованные производителем, с учетом различных ситуаций:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) порывов ветра; 2) низкой видимости; 3) состояния поверхности ВПП: ВПП загрязнена, снижение эффективности 	Руководство эксплуатации.	летной	

	<p>торможения воздушного судна; 4) опыта экипажа; 5) использования автопилота; 6) нештатных или аварийных ситуаций; 7) любых других связанных с производством полетов факторов.</p>			
46.	<p>Глава 6. Инструкции и данные для расчета массы и центровки. 6.1 Инструктивный материал для выполнения расчетов массы и центровки воздушного судна, согласно применяемой эксплуатантом системой расчетов включая применение компьютерных программ. 6.2 Информация и инструкции для заполнения документации по массе и центровке воздушного судна, включая варианты, когда используются ручной и/или компьютерный способы расчетов. 6.3 Ограничения по массе и центровке для различных типов воздушных судов и их модификаций. 6.4 Данные о сухой полетной массе и соответствующей центровке конкретного типа воздушного судна. 6.5 Указания экипажу воздушного судна по процедурам экстренного внесения изменений в Загрузочную ведомость (Last Minute Changes), включая предельно допустимые значения разницы между плановым и фактическим весом.</p>	Руководство эксплуатации.	летной	
47.	<p>Глава 7. Инструкции по загрузке воздушного судна и швартовке груза. 7.1 Инструкции, обеспечивающие выполнение фактической загрузки ВС в соответствии с центровочным графиком подтверждающие, что все изменения и корректировки плановой загрузки были должным образом скоординированы с соответствующими специалистами по планированию и выполнению загрузки. 7.2 Инструкции, определяющие порядок движения механизированных средств на перроне, при загрузке/выгрузке, связь и переговоры с применением рекомендованных сигналов руками. 7.3 Инструкции, согласно которых, персонал по наземному обслуживанию предоставляет командиру воздушного судна письменную информацию об</p>	Руководство эксплуатации.	летной	

	<p>особых грузах, включая опасные грузы, заранее, как можно раньше до вылета воздушного судна.</p> <p>7.4 Инструкции по подготовке и учета расчетов по загрузке и центровке до начала полета, для гарантии того, что планируемый груз распределяется должным образом, надежно закрепляется и соответствует ограничениям по загрузке и центровке воздушного судна.</p> <p>7.5 Инструкции по швартовке груза в грузовых отсеках воздушного судна.</p> <p>7.6 Инструкции, согласно которым, все двери и люки доступа проверяются и закрываются до начала выполнения полета.</p> <p>7.7 Инструкции, определяющие процедуры безопасности при выполнении работ по загрузки/выгрузки воздушного судна.</p>			
48.	<p>Глава 8. Системы воздушного судна, соответствующие органы управления и инструкции по их использованию.</p> <p>8.1 Информация о системах воздушного судна, инструкции по их эксплуатации, индикация, и подлежащие использованию контрольные карты. При описании систем воздушного судна эксплуатанту следует использовать систему нумерации по главам стандарта АТА, применяемую производителем воздушного судна.</p>	<p>Руководство летной эксплуатации.</p> <p>ICAO Annex 6, Part I, Chapter 6, clause 6.1.4.</p>		
49.	<p>Глава 9. Перечень минимального оборудования и перечень отклонений от конфигурации для эксплуатируемых типов самолетов и разрешенных специальных полетов, включая любые требования, касающиеся производства полетов в воздушном пространстве, где предписано использовать навигацию, основанную на характеристиках.</p> <p>9.1 Процедуры, предусматривающие:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) обязанности летного экипажа в отношении MEL/CDL; 2) использование MEL/CDL; 3) выполнение полетов в определенных районах воздушного пространства или по маршрутам, где установлен соответствующий тип RNP, при отказах навигационного оборудования; 	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан.</p> <p>ICAO Annex 6, Part I, Chapter 6, clause 6.1.3, Appendix F. Doc 9613 AN / 937 Performance-Based Navigation (RNP) Manual. Doc 9376AN / 914 - Preparation of Flight Operations Manual, Clause 8.4.</p>		

	<p>4) полномочия КВС об отказе в выполнении рейса на конкретном воздушном судне если он не будет удовлетворен каким-либо аспектом летной годности воздушного судна в соответствии с требованиями MEL/CDL;</p> <p>5) требования на запрет производить вылет с наличием любого дефекта, который не соответствует требованиям с MEL/CDL;</p> <p>6) требование, чтобы КВС сообщал по каждому рейсу с записью в бортжурнале все известные или подозреваемые дефекты, влияющие на эксплуатацию воздушного судна;</p> <p>7) порядок выдачи первоначального утверждения и утверждения последующих поправок.</p>			
50.	<p>Глава 10. Контрольный перечень аварийного и спасательного оборудования, а также инструкции по его использованию.</p> <p>10.1 Перечень аварийного и спасательного оборудования применительно к модификации воздушного судна и схема его расположения.</p> <p>10.2 Инструкции по использованию аварийного и спасательного оборудования на борту самолета.</p> <p>10.3 Инструкции летному экипажу (или назначенному квалифицированному члену обслуживающего экипажа на борту) для выполнения осмотра аварийного и спасательного оборудования воздушного судна, включая оборудование, имеющее решающее значение для безопасности полетов: кислородное, медицинское и аварийное оборудование (огнетушители, пожарные топоры/фомки, противодымный капюшон, огнеупорные перчатки, фонари, кислород (стационарный и переносной), аптечка первой помощи, оборудование для выживания, сигнальные шашки/ракетницы, аварийный маяк, оборудование на воде (детские и взрослые спасательные жилеты, спасательные люльки, спасательные плоты), мегафоны, другое не обязательное или специальное оборудование).</p>	ICAO Annex 6, Part I, Chapter 11, Clause 11.5.		
51.	<p>Глава 11. Правила аварийной эвакуации, включая специальные процедуры по типам ситуаций, координацию действий экипажа, закрепление за членами экипажа их рабочих мест в аварийной ситуации и аварийные обязанности, порученные каждому члену экипажа.</p>	Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан.		

	<p>11.1 Определение по каждому типу ВС перечня необходимых функций, выполняемых экипажем в ситуациях, требующих аварийной эвакуации.</p> <p>11.2 Определение и описание типов аварийных посадок.</p> <p>11.3 Процедуры, которым необходимо следовать для инициирования эвакуации пассажиров.</p> <p>11.4 Подробные инструкции и критерии отбора ассистентов среди пассажиров при аварийной ситуации, содержание и методы проведения брифинга и особенности.</p> <p>11.5 Подробные инструкции при выполнении команды «СГРУППИРУЙТЕСЬ» экипажем и пассажирами, а также инструкции для определения времени выполнения данной команды.</p> <p>11.6 Процедуры управления пассажирами в течение эвакуации, и после эвакуации.</p> <p>11.7 Подробные инструкции, которые должны быть даны пассажирам перед и во время эвакуации, с учетом типов посадок.</p> <p>11.8 Процедуры по выполнению эвакуации пассажиров с ограниченными физическими возможностями.</p> <p>11.9 Инструкции для обслуживающего экипажа при выполнении эвакуации, в случае невозможности выполнения эвакуации через один из выходов.</p> <p>11.10 Инструкции для оповещения пассажиров через внутреннюю связь, включая различные типы аварийных посадок.</p> <p>11.12 Обязанности всех членов экипажа для быстрой эвакуации из самолета и управление пассажирами при жесткой посадке, посадке на сушу, приводнении или других аварийных ситуациях.</p> <p>11.13 Процедуры для плановой и неплановой аварийной ситуации.</p> <p>11.14 Процедуры эвакуации при посадке на сушу и на воду.</p>	<p>ICAO Annex 6, Part I, Chapter 12.</p>		
<p>52.</p>	<p>Глава 12. Порядок действий обслуживающего экипажа в обычной, нештатной и аварийной ситуациях, связанные с ним контрольные карты, а также информация о системах воздушного судна согласно установленным требованиям, включая описание необходимых процедур координации действий летного и обслуживающего экипажей.</p>	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан.</p>		

<p>12.1 Инструкции по осуществления эффективной связи и координации между летным и обслуживающим экипажем.</p> <p>12.2 Процедуры, касающиеся доступа в кабину летного экипажа.</p> <p>12.3 Процедуры, касающиеся подготовки салона воздушного судна к взлету и посадке.</p> <p>12.4 Процедуры о предоставлении информации о сбоях в работе оборудования перед началом полета.</p> <p>12.5 Процедуры контроля выполнения требований включенных табло «Не курить» и «Пристегнуть ремни безопасности».</p> <p>12.6 Инструкции для проведения предполетного брифинга.</p> <p>12.7 Информация пассажиров об ознакомлении, местом расположения и методом работы следующего оборудования:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ремни безопасности; 2) аварийные выходы; 3) спасательные жилеты / плоты, при необходимости; 4) кислородные маски для пассажиров; 5) прочее спасательное оборудование. <p>12.8 Контрольные карты для выполнения проверки наличия и работоспособности спасательного и аварийного оборудования.</p> <p>12.9 Инструкции для проведения посадки пассажиров и распределения их по салонам воздушного судна.</p> <p>12.10 Инструкции для проведения соответствующих сообщений пассажирам, в отношении безопасности полетов при нормальных условиях полета и в случае возникновения нештатных ситуаций.</p> <p>12.11 Информация пассажиров, сидящих в рядах сидений, расположенных у выходов, по соблюдению ими требований по безопасности.</p> <p>12.12 Инструкции и контрольные карты для проверки рычагов управления автоматического привода дверей воздушного судна при рулении, взлете и посадке.</p> <p>12.13 Инструкции по управлению освещением пассажирской кабины в случае выполнения посадки или взлета в ночное время.</p>	<p>Руководство летной эксплуатации.</p> <p>Doc 9376-AN / 914 Preparation of Flight Operations Manual. ICAO Annex 6, Part I, Chapter 4 Clause 4.3.8, Chapter 12.</p>		
--	---	--	--

<p>12.14 Инструкции по расположению рабочих мест бортпроводников на различных фазах полета.</p> <p>12.15 Обязанности бортпроводников при рулении, взлете, наборе высоты, заходе на посадку, посадке, пробеге.</p> <p>12.16 Процедуры для каждого члена обслуживающего экипажа, которым необходимо следовать при выполнении посадки в транзитном аэропорту.</p> <p>12.17 Инструкции, описывающие меры предосторожности при предоставлении еды и напитков членам летного экипажа.</p> <p>12.18 Процедуру, обеспечивающую способность и готовность бортпроводников осуществлять и контролировать процесс эвакуации из самолета наиболее практичным и безопасным способом при заправке воздушного судна топливом с пассажирами на борту.</p> <p>12.19 Инструкции для каждого члена обслуживающего экипажа, используемые при высадке пассажиров включая процедуры контроля, необходимый инструктаж пассажиров в случае любых ограничений и управление пассажирами для выполнения указанных ограничений.</p> <p>12.20 Процедуры по обеспечению безопасности пассажирского салона и кухонь и соответствующие контрольные карты проверок оборудования пассажирской кабины.</p> <p>12.21 Обращения с пассажирами в состоянии опьянения и демонстрирующими агрессивность при посадке на борт или во время полета.</p> <p>12.22 Инструкции для перевозки различных категорий пассажиров.</p> <p>12.23 Процедуры, обеспечивающие надежную укладку ручной клади, а также требования в отношении веса, размера ручной клади разрешенной к перевозке.</p> <p>12.24 Процедуры информирования и инструктирования пассажиров по поводу не курения на борту.</p> <p>12.25 Процедуры по действиям cabinного экипажа в случае ранения или смертельных случаев на борту воздушного судна.</p> <p>12.26 Процедуры по перевозке животных в пассажирской кабине.</p> <p>12.27 Требования касательно применения электронных средств в салоне.</p>			
---	--	--	--

	<p>12.28 Процедуры для выполнения общего наблюдения за салоном.</p> <p>12.29 Инструкции бортпроводникам для предотвращения возникновения пожара в полете.</p> <p>12.30 Применения детских привязных ремней.</p> <p>12.31 Процедуры по действиям в условиях высокой турбулентности и направлению соответствующих сообщений.</p> <p>Нештатные или аварийные ситуации.</p> <p>12.32 Инструкции по осуществлению эффективной связи и координации между летным и кабинным экипажами при возникновении нештатной или аварийной ситуации.</p> <p>12.33 Процедуры, которым необходимо следовать для оповещения членов обслуживающего экипажа о типе аварийной ситуации.</p> <p>12.34 Перечень необходимых действий, выполняемых обслуживающим экипажем по каждому типу воздушного судна, выполняемых в аварийной ситуации.</p> <p>12.35 Процедуры по действиям кабинного экипажа при прерванном взлете.</p> <p>12.36 Процедуры по действиям кабинного экипажа при возникновении нештатных или аварийных ситуаций на земле.</p> <p>12.37 Процедуры по действиям кабинного экипажа при возникновении разгерметизации.</p> <p>12.38 Описание процедур и оборудования, необходимого кабинному экипажу для борьбы с любыми типами пожаров во время полета.</p> <p>Информация о системах воздушного судна</p> <p>12.39 Описание электрической системы используемой кабинным экипажем.</p> <p>12.40 Описание всех типов кислородных систем, используемых на воздушном судне.</p> <p>12.41 Описание системы внутренней связи.</p> <p>12.42 Описание всех выходов и дверей на воздушном судне.</p>			
53.	<p>Глава 13. Спасательное и аварийное оборудование для различных маршрутов и необходимые процедуры проверки его нормальной работы</p>	Руководство эксплуатации.	летной	

	<p>перед взлетом, включая процедуры определения необходимого и имеющегося запаса кислорода.</p> <p>13.1 Процедура, обеспечивающая проверку наличия и подтверждения работоспособного состояния спасательного и аварийного оборудования до выполнения полета.</p> <p>13.2 Наличие на борту воздушного судна аптечки первой медицинской помощи, которая доступна для применения обученным персоналом.</p> <p>13.4 Наличие в каждом пассажирском салоне не менее одного переносного огнетушителя, который при разрядке не загрязняет воздух.</p> <p>13.5 Наличие на борту воздушного судна не менее одного спасательного жилета с электрической подсветкой или эквивалентного спасательного средства на воде для каждого лица на борту, и что доступ к этим средствам обеспечивается с любого места при полетах над поверхностью воды.</p> <p>13.6 Оснащение всех воздушных судов при выполнении ими дальних рейсов следующими средствами:</p> <ul style="list-style-type: none"> - спасательные плоты в количестве, достаточном для размещения всех пассажиров на борту; - спасательное оборудование и сигнальные средства. <p>13.7 Процедура, обеспечивающая наличие переносных фонарей на каждом рабочем месте бортпроводника.</p> <p>13.8 Инструкции для определения необходимого и имеющегося запаса кислорода при этом должны учитываться профиль полета и количество пассажиров. Данная информация должна быть представлена в той форме, которая не вызовет затруднений во время использования.</p> <p>13.9 Процедура по применению медицинских кислородных баллонов.</p> <p>13.10 Требования, касательно использования экипажем кислорода при превышении высоты 10000 футов по кабинному высотомеру.</p> <p>13.11 Требования о подаче кислорода бортпроводникам на случай разгерметизации салона.</p> <p>13.12 Оснащение воздушного судна такими сигнальными устройствами и аварийно-спасательным оборудованием (включая средства</p>	<p>ICAO Annex 6, Part I, Chapter 6 Clause 6.5.2, Appendix B</p>		
--	--	---	--	--

	<p>жизнеобеспечения людей), которые могут соответствовать условиям пролетаемого района в случае выполнения полетов над районами суши, которые были обозначены соответствующим государством в качестве районов, где особенно трудно осуществлять поиск и спасание.</p> <p>13.13 Требования к воздушным судам, эксплуатирующимся на дальних маршрутах над водной поверхностью или над особо обозначенными районами суши, в которых поисково-спасательные работы будут особо затруднены, были обеспечены автоматическим аварийным маяком, способным передавать сигналы на частотах 121.5 МГц и 406 МГц.</p> <p>13.14 Требования, чтобы все воздушные суда были оборудованы, как минимум, одним пожарным топором или ломом.</p>			
54.	14. Код визуальных сигналов "земля – воздух" из Приложения 12 к Конвенции о международной гражданской авиации для использования оставшимися в живых.			
Часть С. Маршруты и аэродромы				
55.	<p>Глава 1. Маршрутные справочные данные для обеспечения летного экипажа в каждом полете сведениями о средствах связи, навигационных средствах, аэродромах, заходах на посадку по приборам, прибытиях по приборам и вылетах по приборам, необходимыми для выполнения конкретного полета, и прочими сведениями, которые эксплуатант может счесть необходимыми для правильного выполнения полетов.</p> <p>1.1 Маршрутные справочные данные для обеспечения летного экипажа сведениями о средствах связи, навигационных средствах, необходимых при выполнении конкретного полета.</p> <p>1.2 Справочные данные для обеспечения летного экипажа необходимыми сведениями об аэродромах взлета, посадки (включая запасные).</p> <p>1.3 Маршрутные справочные данные для обеспечения летного экипажа сведениями о заходах на посадку по приборам, маршрутами прибытия и вылета по приборам, необходимыми для выполнения конкретного полета.</p> <p>1.4 Информация по аэропортам, которые экипаж может использовать в случае экстренной ситуации на маршруте.</p>	Annexes 2, 6 ICAO. Collection of AIP. Doc 7030 Regional Supplementary Rules.		

56.	Глава 2. Минимальные абсолютные высоты полета на каждом намеченном маршруте. 2.1 Практические указания для определения летным экипажем возможности определения минимальных абсолютных высот полета для всех фаз полета. 2.2 Эксплуатационные минимумы каждого из аэродромов, которые предполагается использовать в качестве аэродромов намеченной посадки или запасных аэродромов.	Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан		
57.	Глава 3. Эксплуатационные минимумы каждого из аэродромов, которые предполагается использовать в качестве аэродромов намеченной посадки или запасных аэродромов.	Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан		
58.	Глава 4. Информация об увеличении эксплуатационных минимумов аэродромов в случае ухудшения работы средств обеспечения захода на посадку или аэродромных средств.	Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан		
59.	Глава 5. Необходимая информация для соблюдения всех профилей полетов, предусмотренных правилами, включая, в числе прочего, определение: 1) требований к длине ВПП при взлете в случае сухой, влажной и загрязненной поверхности ВПП, в том числе требований, обусловленных отказами систем, которые влияют на взлетную дистанцию; 2) ограничений набора высоты при взлете; 3) ограничений набора высоты при полете по маршруту; 4) ограничений набора высоты при заходе на посадку и посадке; 5) требований к длине ВПП при посадке в случае сухой, влажной и загрязненной поверхности ВПП, в том числе при отказах систем, которые влияют на посадочную дистанцию; 6) дополнительной информации, например ограничений скорости пневматика.	Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан		
60.	Глава 6. Инструкции относительно определения эксплуатационных минимумов аэродромов для заходов на посадку по приборам с использованием HUD и EVS, SVS или CVS.	Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан. ICAO Annex 6, Appendix J.		
Часть Д. Подготовка				

<p>61.</p>	<p>Глава 1. Подробные сведения о программе подготовки летного экипажа. 1.1 Программа профессиональной подготовки летного персонала включает: 1) первоначальную подготовку; 2) переподготовку на другой тип воздушного судна или его модификацию; 3) периодическую подготовку в летных подразделениях; 4) повышение квалификации, в том числе командира-стажера воздушного судна; 5) специализируемую подготовку (сезонную подготовку, аварийно-спасательную подготовку, подготовку по человеческому фактору, подготовку к международным полетам, переходную подготовку (при обмене свидетельства), переквалификацию, подготовку к перевозке опасных грузов, подготовку по авиационной безопасности, отработку взаимодействия членов летного экипажа, подготовку к полетам по II и III категории ИКАО, LRN, MNPS, RVSM, RNP, ETOPS); 6) порядок проведения квалификационных проверок на допуск летного состава к полетам; 7) порядок допуска летного персонала при перерывах в полетах и поддержание навыков пилотирования; 8) подготовку начального обучения инструкторов и экзаменаторов; 9) порядок по отбору инструкторов и экзаменаторов по уровню квалификации; 10) порядок повышения квалификации инструкторов и экзаменаторов. 11) правила выбора маршрута и запасных аэродромов на маршруте; 12) требования к запасу топлива перед полетом и в полете; 13) порядок действий при ухудшении метеоусловий на запасных аэродромах на маршруте; 14) тренировку по действиям при полной потере тяги одним из двигателей в крейсерском полете; 15) тренировку по действиям при полной потере электропитания от генераторов.</p>	<p>Правила организации работ в гражданской авиации Республики Казахстан. Приказ об утверждении квалификационных требований к лицу для получения свидетельства авиационного персонала Приказ об утверждении Типовых программ профессиональной подготовки авиационного персонала, участвующего в обеспечении безопасности полетов ICAO Annex 6, Chapter 4 Clause 4.2.1.3, Chapter 9 Clause 9.3.</p>	<p>...</p>	
------------	---	--	------------	--

62.	<p>Глава 2. Подробные сведения о программе подготовки кабинного экипажа.</p> <p>2.1 Программа подготовки кабинного экипажа включает:</p> <p>1) Первоначальная подготовка:</p> <ul style="list-style-type: none"> - авиационная ознакомительная подготовка; - задачи членов кабинного экипажа; - нормальные, нештатные и аварийные процедуры; - подготовка с учетом типа воздушного судна; - опасные грузы; - возможности человека; - охрана здоровья и санитария в кабине и оказание первой помощи; - авиационная безопасность; - определение торговли людьми и реагирование на нее. <p>2) Подготовка с учетом типа воздушного судна:</p> <ul style="list-style-type: none"> - описание воздушного судна; - конфигурация кабины (количество и расположение кресел членов кабинного экипажа, а также число пассажирских мест); - схема кабины (внутренняя компоновка, багажные отсеки, например, верхние багажные полки, шкафы и пр.); - кухни; - туалеты; - ознакомление с кабиной летного экипажа и процедурой покидания; - места отдыха экипажа (нормальное и аварийное покидание) и прочие периферийные отсеки; - выходы (тип, количество, расположение и использование); - вспомогательные средства эвакуации (спасательный трап, надувной спасательный трап, спасательный плот, канат и пр.); - аварийно-спасательное оборудование, его размещение и использование; - системы воздушного судна, имеющие отношение к задачам кабинного экипажа; 	<p>ICAO Annex 6, Part I, Chapter 12, Clause 12.4. Doc 10002 “Cabin Crew Safety Training Manual” Second Edition, 2020 Глава 28, Приложении №. 99-104, 764 приказа Об утверждении Типовых программ профессиональной подготовки авиационного персонала, участвующего в обеспечении безопасности полетов.</p>		
-----	--	---	--	--

<p>- нормальные процедуры и соответствующие практические занятия и/или тренажерные тренировки;</p> <p>- нештатные и аварийные процедуры и соответствующие практические занятия и/или тренажерные тренировки;</p> <p>- элементы конструкции, которые могут повлиять на нормальные и/или аварийные процедуры (лестницы, негорючие экраны, бытовые зоны, развернутые назад пассажирские кресла, грузовые отсеки, если они доступны из пассажирской кабины во время полета, и пр.).</p> <p>3) Подготовка с учетом модификаций:</p> <p>- выходы (тип, число, расположение и использование);</p> <p>- вспомогательные средства эвакуации (спасательный трап, надувной спасательный трап, спасательный плот, канат и пр.);</p> <p>- аварийно-спасательное оборудование, его размещение и использование;</p> <p>- системы воздушного судна, имеющие отношение к задачам членов кабинного экипажа;</p> <p>- нормальные процедуры и соответствующие практические занятия и/или тренажерные тренировки;</p> <p>- нештатные и аварийные процедуры и соответствующие практические занятия и/или тренажерные тренировки;</p> <p>- элементы конструкции, которые могут повлиять на нормальные и/или аварийные процедуры (лестницы, негорючие экраны, бытовые зоны, развернутые назад пассажирские кресла, грузовые отсеки, если они доступны из пассажирской кабины во время полета, и пр.).</p> <p>4) Ознакомительный осмотр:</p> <p>- рабочие места членов кабинного экипажа;</p> <p>- схема кабины (внутренняя компоновка, багажные отсеки, например, верхние багажные полки, шкафы и пр.);</p> <p>- кухни;</p> <p>- туалеты;</p> <p>- ознакомление с кабиной летного экипажа и процедурой покидания;</p> <p>- места отдыха экипажа и любые другие периферийные отсеки;</p>			
---	--	--	--

<p>- аварийно-спасательное оборудование; - выходы (расположение и обстановку вокруг них); - вспомогательные средства эвакуации (размещение и хранение); - системы воздушного судна, имеющие отношение к задачам кабинного экипажа; - грузовые отсеки, если они доступны из пассажирской кабины во время полета.</p> <p>5) Ознакомительный полет:</p> <p>- задачи кабинного экипажа, установленные эксплуатантом, включающие, в числе прочего:</p> <ul style="list-style-type: none"> • предполетные и послеполетные задачи (например, участие в брифингах, выполнение предполетных проверок, рассмотрение документации); • рассмотрение нештатных и аварийных ситуаций, соответствующих процедур и аварийно-спасательного оборудования; и • процедуры обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности в нормальных условиях; <p>- рабочие места членов кабинного экипажа при взлете и посадке (т. е. расположение кресел), для лиц, проводящих ознакомительный полет, и для практикантов кабинного экипажа; и</p> <p>- процедуры переговоров членов экипажа (включая использование внутренней телефонной связи и системы общей связи).</p> <p>6) Подготовка по поддержанию профессионального уровня:</p> <p>- выходы (тип, число, расположение и использование); - вспомогательные средства эвакуации (спасательный трап, надувной спасательный трап, спасательный плот, канат и пр.); - аварийно-спасательное оборудование, его размещение и использование; - системы воздушного судна, имеющие отношение к задачам членов кабинного экипажа; - нормальные процедуры и связанные с ними практические занятия и/или тренажерные тренировки;</p>			
--	--	--	--

<p>- нештатные и аварийные процедуры и связанные с ними практические занятия и/или тренажерные тренировки, включая:</p> <ul style="list-style-type: none"> • тушение пожара (включая отработку тушения пожара на практике, как это предусмотрено государством); • появление паров; • разгерметизация; • эвакуация на суше и на воде (включая учения на воде, как это предусмотрено государством); • нарушение работоспособности члена летного и кабинного экипажей; <p>- организация работы экипажа;</p> <p>- обслуживание пассажиров и управление потоком пассажиров;</p> <p>- авиационная безопасность;</p> <p>- оказание первой помощи;</p> <p>- опасные грузы (через 24 мес. после предыдущей подготовки);</p> <p>- анализ последних инцидентов и/или авиационных происшествий, имеющих отношение к данному эксплуатанту;</p> <p>- определение торговли людьми и реагирование на нее.</p> <p>7) Восстановительная подготовка:</p> <ul style="list-style-type: none"> - аварийные процедуры; - процедуры эвакуации; - эксплуатация и фактическое открытие, каждым членом кабинного экипажа, каждого типа или модификации основных и аварийных выходов и бронированной двери кабины летного экипажа в штатном и аварийном режимах; - демонстрация использования всех других выходов, включая окна кабины летного экипажа; - местоположение и использование всего соответствующего аварийно - спасательного оборудования, перевозимого или установленного на борту. <p>8) Подготовка старшего члена кабинного экипажа (если применимо):</p> <ul style="list-style-type: none"> - инструктаж (в нормальных условиях, нештатных и аварийных ситуациях) с учетом специфических условий полета (например, метеорологические 			
---	--	--	--

<p>прогнозы, политические волнения в пункте назначения, особые категории пассажиров и пр.), а также данных эксплуатанта о происшествиях, касающихся безопасности полетов, и последних изменений к процедурам;</p> <ul style="list-style-type: none"> - обмен информацией, сотрудничество и взаимодействие с экипажем и другим персоналом; - процедуры эксплуатанта и нормативные требования; - административные задачи, поручаемые эксплуатантом; - возможности человека; - системы сбора данных и требования к представлению информации; - контроль утомления; - лидерские качества. <p>9) Подготовка кабинного экипажа, выполняющих полеты в единичном числе (если применимо):</p> <ul style="list-style-type: none"> - ответственность перед командиром ВС за проведение стандартных и аварийных процедур; - важность координации и взаимодействия общения с летным экипажем, в случае нахождения на борту неуправляемых или деструктивных пассажиров; - обзор требований эксплуатанта и юридических требований; - порядок ведения полетной документации; - отчетность по инцидентам и происшествиям; - ограничения полетного и рабочего времени и требования к отдыху экипажа. <p>10) Подготовка инструктора кабинного экипажа:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Знания:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Понимание SOP эксплуатанта • Понимание СУБП • Знание конкретных типов воздушных судов, если это необходимо • Разработка сценариев в рамках квалификационной подготовки и оценки • Тренинг, наставничество и консультирование практикантов • Национальные правила, касающиеся обучения и производства полетов - <u>Содействие/стиль и навыки инструктора:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Навыки организации групповых занятий 			
---	--	--	--

<ul style="list-style-type: none"> • Понимание невербальных сигналов (например, жесты) • Речевые навыки – тон и высота голоса, четкость и скорость речи, язык • Навыки наблюдения, используемые для контроля индивидуального и группового прогресса • Объективная обратная связь • Наставничество с целью содействия развитию квалификационных навыков • Поддержка практикантов в их различных стилях обучения - <u>Организация и документация учебных курсов/административные задачи:</u> • Понимание учебных планов и расписаний • Распределение времени • Дополнительные занятия • Урегулирование ситуаций, которые могут нарушить плановую последовательность занятий (например, неработающая макетная кабина) • Регистрация оценок • Необходимые административные функции • Подготовка отчетов, используя соответствующие формы и средства - <u>Использование учебных средств, устройств и оборудования:</u> • Использование демонстрационного оборудования и учебных средств • Использование демонстрационного оборудования и устройств в соответствии с инструкциями охраны здоровья и безопасности труда • Преподавание и проведение оценок в надлежащих и безопасных условиях - <u>Оценки:</u> • Применение оценочных шкал • Понимание процесса оценки • Оценка квалификационных навыков практиканта • Составление адекватной классификации • Информирование о сильных и слабых местах подготовки, включая ответные данные от практикантов • Объективные и субъективные различия • Стандартизация и классификация инструкторов/инспекторов 			
---	--	--	--

63.	<p>Глава 3. Подробные сведения о программе подготовки сотрудника по обеспечению полетов/диспетчера, выполняющего свои функции в соответствии с методом осуществления контроля за производством полетов.</p> <p>3.1 Программа подготовки сотрудника по обеспечению полетов/диспетчера включает:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) первичное и периодическое обучение сотрудников по обеспечению полетов/диспетчеров; 2) первоначальную подготовку, переподготовку персонала по обеспечению полетов/диспетчеров, ответственных за операционный контроль; 3) подготовку по управлению ресурсами экипажа совместно с участием персонала по обеспечению полетов/диспетчеров; 4) подготовку инструкторского состава персонала по обеспечению полетов/диспетчеров, ответственных за операционный контроль. 	<p>ICAO Annex 6, Part I, Chapter 4 Clause 4.6, Chapter 10. Appendix 1 Issuance of Licenses to Aviation Personnel. Doc 7192 Training Manual Part D Flight Operations Officer / Dispatcher. Doc, 9376-AN914 Preparation of Flight Operations Manual Chapter 4, Clause 4.16.</p>		
64.	<p>Глава 4. Программа подготовки авиационного персонала для перевозки опасных грузов.</p> <p>4.1 Программа подготовки авиационного персонала для перевозки опасных грузов эксплуатантов, которые осуществляют перевозку опасных грузов или намерены ее осуществлять должна содержать:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Общие принципы - Ограничения - Общие требования, предъявляемые к грузоотправителям - Классификация - Перечень опасных грузов - Требования к упаковке - Знаки опасности и маркировка - Документ перевозки опасных грузов и другая соответствующая документация - Правила приемки - Распознавание необъявленных опасных грузов - Правила хранения и погрузки 	<p>ICAO Annex 18 Transport of Dangerous Goods by Air, Chapter 10. Doc 9284-AN / 905 Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air.</p>		

<ul style="list-style-type: none"> - Уведомление пилотов - Положения для пассажиров и экипажа - Порядок действий в аварийной обстановке - Обучаемый авиационный персонал: сотрудники эксплуатантов и агентов по наземной обработке грузов, осуществляющие приемку грузов, почты или бортприпасов сотрудники эксплуатантов и агентов по наземной обработке грузов, отвечающие за обработку, хранение и погрузку грузов, почты или бортприпасов и багажа; сотрудники, занимающиеся обслуживанием пассажиров; члены летного экипажа и специалисты по планированию загрузки; члены кабинного экипажа; сотрудники службы безопасности, занимающиеся досмотром груза, пассажиров и их багажа, почты или бортприпасов. <p>4.2 Программа подготовки авиационного персонала для перевозки опасных грузов эксплуатантов, которые не заявляют на перевозку опасных грузов на гражданских воздушных судах должна содержать:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Общие принципы - Ограничения - Перечень опасных грузов - Знаки опасности и маркировка - Документ перевозки опасных грузов и другая соответствующая документация - Распознавание необъявленных опасных грузов - Правила хранения и погрузки - Уведомление пилотов - Положения для пассажиров и экипажа - Порядок действий в аварийной обстановке - Обучаемый авиационный персонал: сотрудники эксплуатантов и агентов по наземной обработке грузов, осуществляющие приемку опасных грузов. 			
--	--	--	--

65.	<p>Глава 5. Программа подготовки авиационного персонала по авиационной безопасности.</p> <p>5.1 Программа подготовки авиационного персонала по АБ включает следующие элементы:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) оценка уровня опасности события; 2) связь и координация между членами экипажа; 3) соответствующие меры самообороны; 4) применение предназначенных для членов экипажа защитных устройств; 5) ознакомление с методами контроля поведения террористов и реакцией пассажиров; 6) учения по отработке действий в реальной обстановке с учетом различных условий, угроз; 7) порядок действий в кабине летного экипажа в целях защиты ВС; 8) правила досмотра ВС и рекомендации относительно наименее опасных мест для размещения опасных предметов. 	<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан.</p> <p>Об утверждении Программы подготовки и переподготовки по авиационной безопасности.</p> <p>Doc 9481-AN / 928 Instruction on Emergency Procedures for Dangerous Goods Incidents on Aircraft. ICAO Annex 6, Part I. Chapter 13, Clause 13.4</p>		
-----	---	--	--	--

Operations Manual Evaluation Checklist for compliance with the requirements of regulatory legal acts, taking into account ICAO standards and recommended practices.

Operator	
OM, Part (A, B, C, D)	
Aviation Inspector (date, signature)	
Director Flight Operations (date, signature)	

P / p No.	Content of the OM	Compliance status regulatory legal acts of the Republic of Kazakhstan and ICAO documents	Checked	Comment
Part A. General Provisions				
1.	<p>Title page. Amendment accounting sheet. List of valid pages. Table of contents.</p> <p>Chapter 1. Administration and control of the flight operations manual. 1.1 Introduction: 1.1.1 The operator ensures the availability of the Operations Manual (OM), developed in accordance with the current regulatory legal acts of the Republic of Kazakhstan, ICAO standards and contains instructions, procedures, instructions, requirements that must be fulfilled by aviation personnel involved in flight operations. 1.1.2 A list and a brief description of the various parts of the OM, their content, scope and rules of use. 1.1.3 Purpose and interpretation of terms and expressions used in the OM. 1.2 System for making changes, amendments and revision of the OM. 1.2.1 The procedure for registering amendments and changes with a stamp of the date of their introduction and entry into force (Amendments and changes in handwritten form are not allowed, except in cases where urgent amendments and changes are required in the interests of flight safety, in which case such temporary amendments must be signed and stamped by the responsible person in accordance with the standard revision procedure). 1.3 Description of the page marking system and their effective date. 1.4 The list of persons responsible for the development, as well as the introduction of amendments and changes to the reference, control and working copies of the OM. 1.5 Copies of the OM.</p>	<p>ICAO Annex 6, Part I, Chapter 4, clause 4.2.3, Appendix 2. Structure and content of the OM.</p> <p>Doc. 9376 / AN914 Preparation of a flight operations manual.</p>		

	<p>1.6 The procedure for familiarizing the aviation personnel with the OM, as well as with all the changes and additions to the OM.</p> <p>1.7 Procedure for storage and location each copy of the OM.</p>			
2.	<p>Chapter 2. Instructions outlining the responsibilities of flight operations personnel.</p> <p>2.1. Description of the organizational structure with a schematic representation of the flight service and the relationship of the flight service with other services of the operator.</p> <p>2.2. Authority, duty, and personal responsibility for ensuring compliance with requirements in the process of performing their official duties:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) officials of management personnel related to flight operations; 2) operator officials involved in flight operations; 3) the pilot-in-command of the aircraft; 4) other crew members. <p>2.3. Description of the operational control system of the operator's activities, where it is necessary to show how the control of flight safety and the required level of qualification of aviation personnel is ensured. Control procedures should be described:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) the validity periods of certificates and qualifications; 2) compliance with the qualification requirements for aviation personnel; 3) analysis, procedure and terms of storage of flight documentation, flight information media materials and other data. <p>2.4. Description of the system for bringing to the attention of the performers of information related to the organization, support and performance of flights. The system should provide for the procedure for the use of information and the responsibility for communicating it to the performer.</p> <p>2.5. Operational control of flights.</p>	<p>Certification requirements for civil aircraft operators.</p> <p>Rules for air operations in civil aviation of the Republic of Kazakhstan (hereinafter referred to as the Rules for air operations of the Civil Aviation of the Republic of Kazakhstan).</p> <p>ICAO Annex 6, Part I, chapter 4, p / n 4.2.3, 4.2.4, p. 4.5, 4.6. chapter 3, p / n 3.1.3, 3.1.4. Adding. 5, clause 4.1, Appendix E, clause 4.3.</p> <p>Doc 9376AN / 914 Preparation of Flight Operations Manual. ICAO Annex 6, Part III, Section 2, Chapter 2 p. 2.2.3, Appendix G, p. 1.1, Appendix E, p. 4.3.</p>		
3.	<p>Chapter 3. Information and policy regarding fatigue control, including:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) rules regarding flight time standards, flight duty time and duty time and requirements for rest time for flight and cabin crew members; 2) the operator's FRMS policy and documentation. 	<p>Law "On the use of the airspace of the Republic of Kazakhstan and aviation activities."</p> <p>Rules for organizing working hours and rest of crew members of civil</p>		

	<p>3.1 Regulations on the working hours and hours of rest of the crew members of civil aviation aircraft of the Republic of Kazakhstan.</p> <p>3.2 Keeping records of flight time, duty / flight time and rest time for each active flight crew member.</p> <p>3.3 Keeping a record of the full volume of office time associated with the carriage of crew members as service passengers, office time.</p> <p>3.4 Policy regarding flight operations of crews based outside the Republic of Kazakhstan.</p> <p>3.5 Conditions for increasing flight and working hours and reducing rest time.</p>	<p>and experimental aviation of the Republic of Kazakhstan.</p> <p>Rules for air operations CAC RK.</p> <p>ICAO Annex 6, Part I, chapter 4, paragraphs 4.10, Appendix 4, paragraph 4.2.11.</p> <p>Appendix A, Appendix 8.</p> <p>Doc 9376 / AN914 Preparation of Flight Operations Manual.</p>		
4.	<p>Chapter 4. List of navigation equipment to be carried on board, including any requirements for the operation of airspace where performance-based navigation is prescribed.</p> <p>4.1 Conditions and equipment with the necessary navigation equipment for the operation of flights on the declared routes or in certain regions with restrictions established by the authorized body, which:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) are provided with appropriate ground handling facilities, including meteorological support; 2) designed to maintain the selected flight level in accordance with the minimum requirements and characteristics of the aircraft; 3) are intended for scheduled flights in accordance with the minimum air traffic service requirements; 4) provided with appropriate tables and maps; 5) are used on twin-engine airplanes to determine the aerodrome within the time limit. <p>4.2 Conditions for compliance with the requirements for flights in certain airspace areas or on routes where the corresponding type of RNP is established.</p> <p>4.3 Area navigation material (RNAV). Use of RNAV systems in lateral (LNAV) and vertical (VNAV) navigation, in the terminal area to perform standard instrumental departure (SID) and arrival (STAR) aircraft, and instrumental approach (IAP) procedures.</p>	<p>Rules for air operations CAC RK.</p> <p>ICAO Annex 6, Part I, Chapters 6 and 7.</p> <p>Doc, 9613 Manual on Required Navigation Performance (RNP).</p>		

	<p>4.4 Guidelines for the approval of aircraft operations in areas of the European Region airspace where precision area navigation (P-RNAV) procedures are required.</p> <p>4.5 Conditions for meeting the requirements of the reduced minimum vertical separation RVSM when flying in certain areas of airspace.</p> <p>4.6 Guidance on the approval of aircraft operations in those airspace regions where the Future Air Navigation System (FANS) procedures are used.</p> <p>4.7 Compliance conditions for flights in certain areas of the Pacific airspace (in the case of flights in this region).</p>			
<p>5.</p>	<p>Chapter 5. For the operations concerned, the long-distance navigation rules to be used, the EDTO procedure associated with engine failure, and the designation and use of alternate aerodromes.</p> <p>5.1 General.</p> <p>5.2 Determination of the flight distance within 60 minutes. Aircraft with two gas turbine engines.</p> <p>5.3 Determination of the flight distance within 60 minutes. Aircraft with more than two gas turbine engines.</p> <p>5.4 Preparation.</p> <p>5.5 Requirements for flight dispatch services and flight operations.</p> <p>5.6 En-route alternate aerodromes.</p> <p>5.7 Principles of operational planning and diversion</p> <p>5.8 Critical fuel reserve for EDTO flights.</p> <p>5.9 Threshold time.</p> <p>5.10 Maximum time of departure to an alternate aerodrome.</p> <p>5.11 Mission Critical EDTO Systems.</p> <p>5.12 Accounting for time constraints.</p> <p>5.13 En-route alternate aerodromes.</p> <p>5.14 Operational approval procedure.</p> <p>5.15 Conditions used when converting diversion time to flight distance to define a geographic area outside the threshold and within the maximum diversion distances.</p> <p>5.16 Determination of EDTO flight time threshold.</p>	<p>Rules for air operations CAC RK.</p> <p>ICAO Annex 6, Part I, paragraph 4.7, Appendix D.</p>		

	<p>5.17 Determination of the maximum flight distance in time when leaving to an alternate aerodrome.</p> <p>5.18 Requirements for airworthiness certification for operations with extended diversion times in excess of the threshold time.</p> <p>5.19 Maintaining the validity of an operational approval.</p> <p>5.20 Requirements for airworthiness modification and maintenance programs.</p>			
6.	<p>Chapter 6. Circumstances in which you must listen to radio frequencies.</p> <p>6.1 Requirements for aircraft crews continuous listening of the corresponding air-to-ground voice communication channel of the air traffic control controlled flight.</p>	<p>ICAO Annex 2 Flight rules. Annex 10, ICAO Volume II Aeronautical Telecommunications, Chapter 5, clause 5.2.2.</p>		
7.	<p>Chapter 7. Method for determining minimum flight altitudes.</p> <p>7.1. A description of how the minimum altitude is determined and applied, including:</p> <p>1) procedures for setting minimum altitude / flight levels for VFR operations;</p> <p>2) procedures for setting minimum altitude / IFR flight levels.</p>	<p>Rules for air operations CAC RK. Appendices 3, 4, 5. Doc. 8168 volume II Aircraft operations.</p>		
8.	<p>Chapter 8. Methods for determining the operating minima of aerodromes.</p> <p>8.1. Guidance material on methods for calculating operational meteorological minima of aerodromes for operating types of aircraft of the main and alternate aerodromes to which the operator operates flights include:</p> <p>1) the concept of determining the minima of aerodromes;</p> <p>2) categories of aircraft;</p> <p>3) the methodology for determining the minima for takeoff and landing of aircraft;</p> <p>4) description and rules for using tables of meteorological minima; included in the Jeppesen collections;</p> <p>5) determination of minima for non-precision approaches, precision approaches and landings in category I, category II, category III;</p> <p>6) determination of operational meteorological minima of flight along routes and areas of performance of aviation operations according to the rules of visual flights, minima for approach from a circle and visual approaches;</p> <p>7) a table on the increase in approach minima in case of deterioration in the operation of the approach support or aerodrome facilities.</p>	<p>Rules for air operations CAC RK. ICAO Annex 6, Part I, Chapter 4, Clauses 4.2.7, 4.2.8.7, Appendix 2 clause 2.1.7. Doc 9365 All-Weather Operation Manual For helicopters: Rules for air operations CAC RK. ICAO Annex 6, Part III, Sec. II, paragraphs 2.2.7.1, 2.2.7.2 and appendix G, clause 2.1.6</p>		

9.	<p>Chapter 9. Precautions to be taken when refueling with passengers on board.</p> <p>9.1 Description of refueling procedures.</p> <p>9.2 Precautions to be taken when refueling and discharging fuel while passengers are on board and during embarkation and disembarkation.</p> <p>9.3 Refueling and discharging fuel, including when the APU is running or when the engine and the aircraft are on the brakes.</p> <p>9.4 Precautions to be taken to avoid mixing fuel.</p>	<p>Rules for air operations CAC RK.</p> <p>ICAO Annex 6, Part I. Clauses 4.3.6, 4.3.7, 4.3.8.</p> <p>Appendix 14, Volume I.</p> <p>Doc 9137 Manual on Airport Services Parts 1 and 8.</p>		
10.	<p>Chapter 10. Organization and procedures of ground handling.</p> <p>10.1. Description of ground handling procedures that will be used for embarking and disembarking passengers, loading and unloading an aircraft.</p> <p>10.2 Boarding passengers and their distribution, the procedure for denying the carriage of passengers.</p> <p>10.3 Procedures for the carriage of special categories of passengers: disabled passengers, passengers on stretchers, unaccompanied minors, prisoners, deportees, and other special categories.</p> <p>10.4 Permitted Dimensions and Weight of Baggage.</p> <p>10.5 Requirements for unloading and maintenance of aircraft compartments.</p> <p>10.6 Permissible loads and classification of cargo compartments.</p> <p>10.7 Location of ground equipment used for aircraft servicing.</p> <p>10.8 Use of aircraft doors.</p> <p>10.9 Apron safety measures to be observed by the aircraft crew, including avoiding gas blast or engine suction, fire prevention procedures, including protective clothing and protective breathing equipment, in the event of overheated brakes, in the cargo hold, in the engine compartment or auxiliary installation, as well as when the engine is torched.</p> <p>10.10 Requirements for starting engines, taxiing onto the apron and taxiing out.</p> <p>10.11 Requirements for aircraft maintenance.</p> <p>10.12 Documents and forms provided for aircraft ground handling.</p>	<p>Law "On the use of the airspace of the Republic of Kazakhstan and aviation activities."</p> <p>Rules for air operations CAC RK.</p> <p>Rules for the carriage of passengers, baggage and cargo by air.</p> <p>ICAO Annex 6, Part 1, Chapter 4, paragraph 4.2.1.3.</p> <p>ICAO Annex 14, Volume I.</p> <p>Doc 9137 Airport Services Manual, Parts 1 and 8.</p> <p>Aircraft Maintenance Manual (AMM).</p>		

	<p>10.13 Areas of responsibility for the following operator-provided services (if applicable):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) service on the apron; 2) passenger service; 3) baggage handling; 4) service in the aircraft cabin; 5) weight control and alignment; 6) auxiliary ground equipment; 7) service for refueling. 			
11.	<p>Chapter 11. Procedure for aircraft commanders who witnessed an incident prescribed in Appendix 12.</p> <p>11.1 Description of the order of actions of the aircraft commanders who witnessed the incident.</p>	ICAO Annex 12, Chapter 5.		
12.	<p>Chapter 12. The composition of the flight crew for each type of flight performed, including the sequence of command succession.</p> <p>12.1 Description of the method for determining the composition of the flight crew, taking into account:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) types of aircraft operated; 2) region (district) and type of flights performed (EDTO, MNPS, AWO, Polar, revenue, non revenue flight); 3) flight duration; 4) the minimum and optimal composition of the crew, depending on the purpose, duration and conditions of the upcoming flight; 5) the established flight time (general and on a given type of aircraft), flight time for the previous period and the qualifications of the crew members. <p>12.2 Flight Crew Qualification Requirements.</p> <p>12.3 Policy to avoid incidents of flight operations by a crew of only inexperienced flight personnel.</p> <p>12.4 Requirements prohibiting the admission of personnel to carry out flights if the personnel in question are unfit to fly.</p> <p>12.5 Procedure for appointment to the position of pilot-in-command.</p>	<p>Law "On the use of the airspace of the Republic of Kazakhstan and the activities of aviation." On use of airspace RK. Rules for airspace operations CAC RK. Rules for the organization of flight work in civil aviation of the Republic of Kazakhstan. Qualification requirements for persons who are issued a certificate of aviation personnel. ICAO Annex 6, Part 1, Chapter 4, 4.9, 5.4, Appendix H. Doc 9376 / AN914 Preparation of Flight Operations Manual.</p>		

	<p>12.6 Procedure for screening candidates for promotion to the position of pilot-in-command, including a minimum level of practical flight experience.</p> <p>12.7 Order transfer of powers of crew members in case of loss of their efficiency in flight with two-member and multi-member flight crew.</p> <p>12.8 Procedure for the inclusion of auditors in the crew.</p> <p>12.9 Procedure for the inclusion of non-verifier aviation personnel on the crew.</p> <p>12.10 Procedure for admitting crew members on other types of aircraft.</p> <p>12.11 Additional requirements for flight rules operations by instrument (IFR) or at night on airplanes operated by one pilot.</p> <p>12.12 Additional requirements for the operation of airplanes with one gas turbine engine.</p>			
13.	<p>Chapter 13. Precise instructions for calculating the amount of fuel and oil that must be in the tanks, taking into account all flight conditions, including the possibility of depressurization and failure on the route of one or more engines.</p> <p>13.1. A description of the methods by which the amount of fuel and oil required for flight is calculated and how it is determined and controlled in flight.</p> <p>13.2 Practical guidance to the crew for calculating the minimum amount of fuel for departure / departure, including, as a minimum, taxiing, flying, spares, emergency supplies and reserve fuel.</p> <p>13.3 Instructions for the measurement and distribution of fuel carried on board the aircraft taking into account all circumstances that may arise in flight, including the possibility of rescheduling in flight, failure of one or more engines, depressurization.</p>	<p>Rules for airspace operations CAC RK.</p> <p>Rules provision of aviation fuel and lubricants for civil aircraft... ICAO Appendix 6, clauses 4.2.10, 4.3.6.</p> <p>Doc 9640-AN / 940 Manual on Aircraft De-icing and Anti-icing.</p>		
14.	<p>Chapter 14. Conditions in which oxygen is used and oxygen supply.</p> <p>14.1 Oxygen supply.</p> <p>14.2 Required oxygen supply and an explanation of the conditions under which oxygen must be provided for the flight crew, cockpit, passengers.</p> <p>14.3 Minimum supplemental oxygen requirements for pressurized cockpit airplanes during and after an emergency descent.</p>	<p>Rules for airspace operations CAC RK.</p> <p>Annex 6 ICAO p / n 4.3.9, 4.4.5.</p> <p>Doc 9376 / AN914 Preparation of Flight Operations Manual.</p>		

15.	<p>Chapter 15. Notes on weight and balance control</p> <p>15.1 Definitions</p> <p>15.2 Methods, procedures and officials responsible for calculating aircraft mass and balance.</p> <p>15.3 Accounting, flight and cabin crew masses</p> <p>15.4 Method of calculating the corresponding masses of passengers, baggage and cargo</p> <p>15.5 Procedure for Last Minute Changes.</p> <p>15.6 Alignment and loading documents</p>	<p>Rules for airspace operations CAC RK.</p> <p>Loading and balance guidance for aircraft types.</p> <p>ICAO Annex 6, Part 1, Chapter 5, p / p 5.2.7.</p> <p>Doc 9376 / AN914 Preparation of Flight Operations Manual.</p>		
16.	<p>Chapter 16. Instructions for the elimination / prevention of icing and the control of these operations.</p> <p>16.1 Types of icing.</p> <p>16.2 Aircraft ground anti-icing procedures, including a description of the types of icing and other deposits on the aircraft during taxiing and takeoff.</p> <p>16.3 Types of anti-icing fluids used to remove ice, frost, frost and other deposits on aircraft surfaces, including: commercial name of the fluid, its characteristics, fluid performance, fluid exposure time, and precautions for use.</p>	<p>Rules for airspace operations CAC RK.</p> <p>ICAO Annex 6, Part 1, Chapter 4 p / p 4.3.5.</p> <p>Doc 9376 / AN914 Preparation of Flight Operations Manual.</p>		
17.	<p>Chapter 17. Technical requirements for a working flight plan.</p> <p>17.1 Aboutwriting the technical requirements for the working flight plan, its form and content, as well as the rules for filling out and storing a working flight plan, samples of the work plan.</p>	<p>Rules for the use of the airspace of the Republic of Kazakhstan, approved by the PPRK dated 05/12/2011. No. 506 (hereinafter referred to as the On airspace use RK).</p> <p>Flight preparation rules for civil and experimental aviation.</p> <p>Rules for airspace use CAC RK.</p> <p>Doc 4444 ICAO Air Traffic Management</p> <p>ICAO Annex 6, Part 1, p / p 4.3.3.</p>		
18.	<p>Chapter 18. Standard operating procedures (SOP) for each phase of flight.</p> <p>18.1 Flight preparation instructions include:</p>	<p>Doc 8168 OPS / 611 Aircraft Operations Rules, Volume 1, Part III, Section 5, Chapter 1.</p> <p>RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK.</p>		
	<p>Flight preparation.</p> <p>Description of preliminary and pre-flight preparation.</p>	<p>Flight preparation rules for civil and experimental aviation.</p>		
	<p>18.1.1 Minimum flight heights.</p>	<p>RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK</p> <p>ICAO Annex 6, Part I, clause 4.2.7.</p>		
	<p>18.1.2 Criteria for determining the suitability of aerodromes.</p>	<p>RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK.</p>		

		ICAO Annex 6, Part I, clause 4.3.4.		
	18.1.3 Methods for determining aerodrome operating minima.	OM CAC RK, Appendix 4.		
	18.1.4 Operating minima for VFR or VFR flights for single-engine airplanes, instructions for selecting areas on flight routes suitable for emergency landing.	RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK.		
	18.1.5 Representation and application of en-route aerodrome operating minima.	RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK. ICAO Annex 6, Part 1, paragraph 4.2.8.		
	18.1.6 Interpretation of meteorological information. Explanatory material for decoding MET forecasts and AIRMET messages, including: 1) information on the coefficient of adhesion and the interpretation of symbols; 2) description of meteorological information; 3) ICAO International Meteorological Code “METAR” - regular reporting of actual weather at the aerodrome; 4) the content of individual groups of code; 5) ICAO International Meteorological Code TAF - aerodrome weather forecast message; 6) landing forecast; 7) forecast for take-off; 8) other types of operational meteorological information.	Rules for Meteorological Support of Civil Aviation of the Republic of Kazakhstan. ICAO Annex 6, Part 1, paragraph 4.3.5.		
	18.1.7 Determination of the amount of fuel and oil for flight.	ICAO Annex 6, Part 1, paragraph 4.3.6.		
	18.1.8 Aircraft weight and balance: 1) methods, procedures and officials responsible for calculating the masses and balance of the aircraft; 2) the procedure for using each standard and / or actual weight; 3) the method of calculating the corresponding masses of passengers, baggage and cargo; 4) the procedure for making changes at the last minute.	Guidelines for alignment and loading of operated aircraft types. RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK. ICAO Annex 6, Part 1, Chapter 5.		
	18.1.9 ATS flight plan (flight plan): 1) procedures and responsibilities for the preparation and submission of an ATS flight plan; 2) factors to be considered in preparing the flight plan; 3) a description of the flight plan;	Doc 4444 Air Traffic Management Appendix 2		

4) recurring flight plans (RPL), if applicable by the operator.			
18.1.10 Crew Flight Plan.	ICAO Annex 6, Part 1, paragraph 4.3.3.		
18.1.11 Technical log: 1) the responsibilities and use of the technical journal by the operator; 2) description, forms and samples of the on-board technical journal used by the operator.	RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK. Cheka, Art. 34. ICAO Annex 6, Part I, clause 11.4.		
18.1.12 List of documents, forms and additional information available on board the aircraft.	RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK. Chicago Convention Art. 29. Appendix 6 Part I, paragraphs. 6.1.2, 6.13.		
18.2. Ground handling instructions. 18.2.1 Refueling instructions. 18.2.2 Refueling / draining of fuel with a wide particle size distribution. 18.2.3 Commercial Flight Support. 18.2.4 Procedures for Denying Carriage of Passengers. 18.2.5 Procedures for ensuring the safety of aircraft, passengers and cargo. 18.2.6 Aircraft anti-icing on the ground.	Rules for Provision of Aviation Fuels and Lubricants for Civil Aircraft. Rules for the carriage of passengers, baggage and cargo by air. SAM "On the use of the airspace of the Republic of Kazakhstan and aviation activities." Doc 9640-AN / 940 Manual on Aircraft De-icing and Anti-icing.		
18.3 Flight Operations Rules. 18.3.1 The rules by which an operator operates under visual flight rules (VFR) and instrument flight rules (IFR). Conditions under which an operator moves from one flight rules to another.	RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK. ICAO Annex 2.		
18.3.2 Navigational procedures. A description of the navigation procedures to be followed by the flight crew when performing different types of flights in different areas. It is mandatory to indicate: 1) typical procedures for cross-checking data entry into navigation systems (navigation systems; 2) rules and navigation procedures in areas with specified minimum navigation performance requirements (MNPS), in polar and other special areas; 3) rules and procedures for area navigation (RNAV); 4) procedures in the event of a change in the flight plan; 5) procedures in case of failure of navigation equipment;	RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK. ICAO Annex 6, Part 1, clauses 7.2.3-7.2.5. Appendix 4 paragraphs 1.2. Doc 9613 Manual of Performance-Based Navigation (PBN). Doc 9574 Manual on the Application of a 300 m (1000 ft) vertical separation minimum between FL 290 and FL 410 inclusive. Doc 7030 Regional Supplementary Rules.		

6) procedures for flying in areas of reduced vertical separation (RVSM).			
18.3.3 Procedure for setting the altimeter. 18.3.4 Rules of operation of the setpoint - signaling device of a given height.	RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK. Doc 8168, Volume 1, Part III. Rules for the operation of aircraft Section 1. Flight manual.		
18.3.5 Policies and procedures for in-flight fuel management.	ICAO Annex 6, Part 1, paragraph 4.3.7.		
18.3.6 Unfavorable and potentially hazardous atmospheric conditions. The procedure for conducting meteorological observations from an aircraft and reporting their results to the ATS unit, as well as messages on oncoming dangerous flight conditions. Flights in potentially hazardous atmospheric conditions include: 1) thunderstorms; 2) icing; 3) strong turbulence; 4) wind shear; 5) jet flow; 6) clouds of volcanic ash; 7) heavy precipitation; 8) sandstorm; 9) orographic turbulence; 10) significant temperature inversions; 11) conditions for electrification of the aircraft; 12) collision with birds.	RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC. Rules for Meteorological Support of Civil Aviation of the Republic of Kazakhstan. ICAO Annex 3.		
18.3.7 Wake turbulence. 1) Minimum longitudinal separation time intervals taking into account wake turbulence. 2) Recommendations to flight crews on actions in case of hit and prevention of hits in the wake and downdraft from the main rotor of closely flying aircraft, taking into account their types, wind direction and speed, trajectories of crossing wakes.	RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK.		
18.3.8. The location of the crew members in flight.	RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK.		

Requirements for the location of crew members at their workplaces during various phases of the flight.			
18.3.9. Use of seat belts by crew and passengers. Requirements for the use of seat belts (lap and / or shoulder) by crew members and passengers at various stages of flight or, if necessary, in the interests of safety.	ICAO Annex 6, Part 1, paragraph 6.2.2. RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK.		
18.3.10 Location of crew members in flight. Requirements for the location of crew members at their workplaces during various phases of the flight.	RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK		
18.3.11. Flight deck access. Conditions for non-flight crew access to the flight deck. Policy on flight deck access for authorized body inspectors.	RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK.		
18.3.12 Use of free crew seats. Conditions and procedure for the use of vacant crew seats.	RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK.		
18.3.13 Disability of crew members. Procedures to be followed in the event of flight crew incapacitation. Signs of disability and methods for their determination.	Flight manual.		
18.3.14. Safety requirements in the passenger cabin. Safety procedures include: 1) Preparation of the passenger cabin for flight, safety requirements during the flight, preparation for landing and procedures for sealing the cabin (when parked). 2) Procedures for ensuring the evacuation of passengers in an emergency and the rules for their placement in such a way that there are no obstacles when leaving the aircraft. 3) Passenger pick-up and drop-off procedures. 4) Procedures for refueling / discharging fuel while passengers are on board or boarding / disembarking. 5) Rules for smoking on board aircraft. 6) Rules for the sale of alcoholic beverages on board an aircraft. Describe the procedure for clearance, control and loading / unloading of baggage and cargo belonging to crew members. Indicate its location, restrictions on dimensions, weight and number of places (if this is limited by the operator).	ICAO Annex 6, Part 1 clause 4.2.12. RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK.		

<p>18.3.15 Briefing of passengers. This clause includes guidance on the content and methods of crew briefing of passengers at various stages of flight.</p>	<p>ICAO Annex 6, Part 1, paragraph 4.2.12.</p>		
<p>18.3.16 Space and solar radiation. Procedures for aircraft carrying space and solar radiation detection equipment. Information that will enable the pilot to determine the optimal course of action in the event of exposure to solar cosmic radiation. Procedure in the event of a decision to decline, providing: 1) the need to warn the relevant ATS unit about the current situation and obtain a temporary permission to descend, and 2) actions to be taken when it is impossible to establish communication with the ATS unit or when this communication is interrupted.</p>	<p>Flight manual.</p>		
<p>18.4. All-weather Operations. Guidance materials for takeoffs in low visibility conditions (less than 400 meters) and landings in meteorological conditions corresponding to ICAO Categories II and III should contain: 1) checking the serviceability of onboard equipment, both before departure and in flight; 2) influence on the minimum for take-off and landing by changing the status of ground equipment and equipment installed on the aircraft; 3) actions during takeoff, approach, leveling, landing, run and go-around; 4) actions in case of failures, warning alarms and other emergency situations; 5) minimum requirements for visual contact; 6) the importance of correct seating of flight crew members in the workplace and the angle of view; 7) actions in case of loss of established visual contact; 8) distribution of responsibilities of flight crew members in difficult conditions in order to ensure the ability of the PIC to focus on the assessment of the approach and decision-making;</p>	<p>RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK. ICAO Doc 9365-AN910 Manual for All-Weather Operations.</p>		

<p>9) requirements for reading altitude by radio altimeter below 60 m (200 ft) and for ensuring instrument flight control by one of the pilots until the completion of landing;</p> <p>10) use of information on wind speed, wind shear, turbulence, runway condition and measured at multiple runway visibility points (RVR);</p> <p>11) procedures for practice runway approaches and landings for which Category II and III approaches are not fully supported;</p> <p>12) flight restrictions due to aircraft performance characteristics.</p> <p>13) information on maximum permissible deviations from the ILS course line and glide path.</p>			
<p>18.5 Procedures in the production of flights of airplanes with gas turbine engines lasting more than 60 minutes. to an alternate aerodrome on a route with an extended departure time to an alternate aerodrome (EDTO).</p>	<p>ICAO Annex 6, Part 1, paragraph 4.7. and Appendix D.</p>		
<p>18.6. Application of the list of acceptable failures (MEL and CDL for those aircraft on which they apply).</p>	<p>ICAO Annex 6, Part 1 clause 6.1.3.</p>		
<p>18.7 Requirements for the provision and use of oxygen during the flight.</p> <p>18.7.1 Conditions under which oxygen supply is mandatory. Clarification of the conditions under which oxygen provision is mandatory.</p> <p>18.7.2 Requirements for the use of oxygen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) the flight crew; 2) cabin crew; 3) passengers. <p>18.8 A procedure that provides for the assessment by the crew of a passenger with suspected infectious disease based on observation of fever and some other signs or symptoms, which involves the transmission of a report of suspected infectious diseases, including the submission of the following information:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) aircraft identification; 2) departure aerodrome; 3) destination aerodrome; 4) estimated time of arrival; 5) the number of people on board; 	<p>RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK.</p> <p>ICAO Annex 6, Part 1 clause 4.3.9.</p> <p>ICAO Annex 9, Clause 8.15, note 1.</p> <p>Section 2.10, Appendix 1.</p> <p>ICAO Annex 6, Part 1, 6.2 and Appendix B.</p>		

	6) the number of suspected cases on board; 7) the nature of the risk to human health, if known.			
19.	Chapter 19. Guidelines for using common checklists and when to use them. 19.1 Instructions on the use of checklists (checklists) by the flight crew before the start of the flight, during the flight and after the completion of all phases of the flight in normal, special and emergency situations.	RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK. Annex 6 ICAO clauses 6.1.4, 4.2.6. Appendix 2 paragraphs 2.1.18, 2.2.10 and 2.2.12. Doc 8168 OPS / 611 Aircraft Operations, Volume I, Part III, Section 5, Chapter 2.		
20.	Chapter 20. Rules of Departure in Unforeseen Circumstances 20.1 Airplane take-off performance limitations. 20.2 Obstacle clearance during takeoff. 20.3 Takeoff procedures from a single engine inoperative runway. 20.4 Rejected takeoff. 20.5 Continued takeoff. 20.6 Procedures for noise abatement. 20.7 Noise preferred runways and routes. 20.8 Noisy Preferred Routes. 20.9 Rules of departure for search and rescue aircraft.	Aircraft flight manual. RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK. Flight preparation rules for civil and experimental aviation. ICAO Annex 6, Part I, clause 5.2.		
21.	Chapter 21. Instructions for Provision of Altitude Information and Altitude Reporting by Automated Means or Flight Crew Members. 21.1 Provision of Altitude Information. 21.2 Altitude information for crew members during various phases of flight. 21.3 Information on setting the altimeter (QNE, QFE, QNH). 21.4 TTables, if applicable, use conversions of altimeter values from feet to metric and vice versa. 21.5 RVSM Flight Procedure. 21.6 Information on correction tables or instructions for altimeter errors, including: - OAT is well below standard; - maximum permissible altimeter errors (relative to terrain altitude, other altimeters and RVSM limits).	Flight manual. RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK. Appendix 6, Part I, clause 6.15.		
22.	Chapter 22. Instructions regarding the use of autopilots and automatic thrusters in instrument meteorological conditions. 22.1 Description of procedures for the use of autopilots and autothrottle bodies.	Flight manual.		

	<p>22.2 Description of automation procedures, including automatic flight system (AFS) tracking by:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) cross-checking status; 2) observing the consequences of any change; 3) control of the subsequent control and operation of the aircraft. <p>22.3 Using an appropriate level of automation for a specific task, including manual flight.</p> <p>22.4 Guidance and procedures for avoiding wind shear and dealing with wind shear situations (preventive action and / or response, use of autopilots and autothrottle, as appropriate).</p> <p>22.5 Guidance / procedures for avoiding wake turbulence and using automation.</p>			
23.	<p>Chapter 23. Instructions regarding the clarification and acceptance of approvals from the air traffic services unit, in particular permissions, overflight.</p> <p>23.1 Description of procedures for:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) the procedure for changing the flight level (altitude) and crossing air routes; 2) flights in the airspace of the border strip; 3) the rules for crossing the state border of the Republic of Kazakhstan. 	<p>RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK. On airspace use RK.</p>		
24.	<p>Chapter 24. Departure and approach briefing.</p> <p>24.1 The procedure includes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. General Provisions. 2) Objectives. 3) Principles. 4) Application. 5) Pre-flight briefing. 6) Briefing of the departure stage. 7) Briefing on the arrival and approach phases. 8) Briefing of cabin crew members. 	<p>Flight preparation rules for civil and experimental aviation. Rules for organizing the work of flight attendants in civil aviation of the Republic of Kazakhstan. Doc 8168 OPS / 611 Aircraft Operations, Volume I, Section 5, Chapter 3 Crew Briefing.</p>		
25.	<p>Chapter 25. Procedures for familiarisation with areas, routes and airfields.</p> <p>25.1 General Provisions.</p> <p>25.2 Preliminary preparation.</p>	<p>RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK.</p>		

	<p>25.3 Pre-flight preparation before the start of each flight includes familiarizing the crew with:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) aircraft airworthiness (MEL) and condition (CDL); 2) a valid flight plan; 3) valid maps and diagrams; 4) weather conditions at departure, at the destination and at alternate aerodromes; 5) NOTAM; 6) aircraft technical characteristics, weight and mass. <p>25.4 Pre-flight preparation procedure at the base airport, off-site and at an airport with a flight preparation briefing system.</p> <p>25.5 System for checking databases and other external and internal sources of operational data for their current, accurate and complete display.</p> <p>25.6 Decision-making procedure for departure and selection of alternate aerodromes.</p> <p>25.7 Information on procedures for determining the adequacy of airports to which they plan to operate, including:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) applicable technical requirements; 2) runway characteristics; 3) ATC and communications; 4) navigation aids and lighting; 5) weather report; 6) emergency services, including temporary periods of reduced capacity for rescue and fire brigades. <p>25.8 Procedure for informing the pilot-in-command regarding search and rescue services in the area over which the aircraft will fly.</p>	<p>Flight preparation rules for civil and experimental aviation, chapters 2,3. ICAO Annex 6, Part I, Chapter 4</p>		
26.	<p>Chapter 26. Stabilized approach procedure...</p> <p>26.1 Procedure stabilized approach includes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) for turbojet aircraft, the minimum stabilization altitude is not less than 1,000 feet above the aerodrome level (AAL) for instrument approaches, and 500 feet AAL for visual approaches; 2) configuration requirements; 	<p>RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK.</p>		

	<p>3) speed and thrust limits; 4) restrictions on vertical speed; 5) acceptable deviation from the normal approach trajectory (vertical and lateral). 26.2 Requirements for crew on runway landing zones when landing within a certain part of the runway. 26.3 Requirements for the flight crew to perform an aborted approach or go around if the aircraft is not stabilised at, or after passing, the minimum stabilisation altitude. 26.4 Requirements that instrument approach should not continue below published operating minima. 26.5 Instructions for accepting and performing visual approaches. 26.6 Instructions for the implementation of imprecise approach procedures that the approach will not continue when the approach conditions are below the operating minima and which include: 1) mandatory minimums for weather conditions and visibility to continue the approach; 2) the conditions under which the rejected approach / missed approach procedure will begin; 3) minimums for approach from a circle. 26.7 Requirements that a constant descent profile be used on the final segment of an approach without precision navigation.</p>			
27.	<p>Chapter 27. Limiting high sink rates near the surface. 27.1 Instructions for limiting high sink rates near the surface.</p>	<p>ICAO Annex 6, clause 4.4.10. Doc 8168 OPS / 611 Aircraft Operations, Volume I, Part III, Section 3, Chapter 3</p>		
28.	<p>Chapter 28. Prerequisites for initiating or continuing an instrument approach 28.1 A description of the procedures by which decisions are made to continue or terminate instrument landing.</p>	<p>RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK. ICAO Annex 6, Part I, clause 6.9. Doc 8168 OPS / 611 Aircraft Operations, Volume I, Section 4, Chapter 1.</p>		
29.	<p>Chapter 29. Guidelines for performing precision and non-precision instrument approaches... 29.1 Description of procedures related to performing precision and non-precision instrument approaches.</p>	<p>ICAO Annex 6, Part 1, Chapter 4, clause 4.4.8. Doc 8168 OPS / 611 Aircraft Operations, Volume I, Section 3, Chapter 1, Section 5. Doc 8168 OPS / 611 Aircraft Operations, Volume II, Part 2, Section 1, 2.</p>		

30.	<p>Chapter 30. Allocation of responsibilities among flight crew members and procedures for managing crew workload during instrument approach and landing at night and in instrument meteorological conditions.</p> <p>30.1 Description of the procedure for changing and transferring aircraft controls.</p> <p>30.2 Procedure for night and IMC instrumental approaches to embark and landings, taking all precautions into account.</p> <p>30.3 Requirement that one pilot at least have full access to aircraft controls and remain vigilant at all times during flight.</p> <p>30.4 Requirements that flight crews are allowed to leave their positions only for the performance of their duties in flight or for physiological needs.</p> <p>30.5 Cockpit reassignment policy so that the crew does not swap positions in the cockpit below 10,000 feet or 3,000 meters.</p> <p>30.6 Requirements for changing aircraft pilot-in-command or co-pilot to a shift pilot during the cruising phase of flight.</p> <p>30.7 Requirements for operating under instrument flight rules (IFR) or at night in airplanes operated by a single pilot.</p>	<p>RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK.</p> <p>ICAO Annex 6, Part I, Chapter 4, Clauses 4.4.4, 4.9, Chapter 5, Section 5.4.</p>		
31.	<p>Chapter 31. Instructions and Requirements for Training in Methods of Preventing Operational Aircraft from Collision with the Ground, as well as the principles of using the ground proximity warning system (GPWS).</p> <p>31.1 General.</p> <p>31.2 Use of the Ground Proximity Warning System (GPWS).</p> <p>31.3 Ground Proximity Early Warning System GPWS (TAWS).</p> <p>31.4 GPWS Modes.</p> <p>31.5 Training requirements for non-operational aircraft collision avoidance using GPWS / TAWS.</p> <p>31.6 Training in the use of GPWS / TAWS systems.</p>	<p>RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK.</p> <p>Annex 6 ICAO clause 6.15.</p>		
32.	<p>Chapter 32. Principles, instructions, rules and requirements for training in collision avoidance techniques and the use of an airborne collision avoidance system (ACPS).</p> <p>32.1 General.</p>	<p>RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK.</p> <p>Doc 8168 OPS / 611 Aircraft Operations Volume I, Part 8,</p>		

	<p>32.2 Academic preparation. 32.3 Learning to perform maneuvers when using ACAS. 32.4 Response to TA. 32.5 Responding to RAs. 32.6 Initial assessment of ACAS skills. 32.7 Periodic training related to ACAS. 32.8 Operation of ACAS equipment. 32.9 Use of ACAS equipment readings.</p>	<p>Chapter 3, Attachments A, B to Chapters 3. Doc 4444 Rules for Air Navigation Services. Air Traffic Management, Chapters 12 and 15.</p>		
33.	<p>Chapter 33. Information and instructions, intercepting civil aircraft, including: a) prescribed in the Appendix 2 to the Convention on International Civil Aviation order of action for commanders of intercepted aircraft; b) visual signals from the App 2 to the Convention on International Civil Aviation for use by intercepting and intercepting aircraft.</p>	<p>Law "On the use of the airspace of the Republic of Kazakhstan and aviation activities." RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS GA RK. On use of airspace RK. ICAO Annex 2. Chicago Convention, Art. 3bis c), Art. 12. ICAO Annex 6, Part 1, Appendix 2 paragraph 2.1.32.</p>		
34.	<p>Chapter 34. For aircraft, to be operated at a height over 15,000 m (49,000 foot): a) information, which will allow the pilot to determine the optimal course of action in the event of exposure to solar cosmic radiation; b) procedure in the event of a decision to reduce, providing for: 1) the need to notify the relevant air traffic services unit about the current situation and obtain a temporary permission to descend; 2) actions, to take, when it is impossible to establish communication with the air traffic services unit or when this communication is interrupted... 34.1 If an aircraft is used for its flight characteristics at altitudes of more than 15,000 meters (49,000 feet), the operator must develop instructions for using special equipment to measure the continuous dose rate of total space radiation and the total dose for each flight. 34.2 Procedures established for the use of space or solar radiation detection equipment and for recording their values, including actions to be taken if the limits specified in the OM are exceeded. The procedures should also include a course of action in the event of a decision to decline, which includes:</p>	<p>ICAO Annex 6, Part I, Chapter 6, Clause 6.12. Circular 126 Guidance material on flights of supersonic transport aircraft.</p>		

	<ul style="list-style-type: none"> - the need to warn the relevant ATS unit about the situation and obtain a temporary permission to descend; - actions to be taken when communication with the ATS unit cannot be established or when this communication is interrupted. 			
35.	<p>Chapter 35. Details of the safety management system.</p> <p>35.1 Safety policy and objectives:</p> <p>35.1.1 Management Commitments and Responsibilities.</p> <p>35.1.2 Hierarchy of safety responsibilities.</p> <p>35.1.3 Designation of lead safety officers.</p> <p>35.1.4 Coordination of contingency planning.</p> <p>35.1.5 SMS documentation.</p> <p>35.2 Safety risk management:</p> <p>35.2.1 Identification of hazard sources.</p> <p>35.2.2 Assessment and mitigation of safety risks.</p> <p>35.3 Safety assurance:</p> <p>35.3.1 Monitoring and quantifying safety performance.</p> <p>35.3.2 Implementation of Changes.</p> <p>35.3.3 Continuous improvement of the SMS.</p> <p>35.4 Promotion of safety issues:</p> <p>35.4.1 Training and education.</p> <p>35.4.2 Exchange of safety information.</p>	<p>RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK.</p> <p>Typical Safety Management Manual for Civil Aircraft Operators.</p> <p>ICAO Annex 19, Chapter 4, subparagraph 4.1.1, Appendix 2.</p> <p>ICAO Annex 6, Part 1, Chapter 3, Section 3.3, Appendix 7.</p> <p>Doc 9859 Safety Management Manual.</p> <p>Appendix 6, Part I, p // p 3.3.8, Appendix G.</p>		
36	<p>Chapter 36. Information and instructions for the transport of dangerous goods, including actions to be taken in the event of an emergency.</p> <p>36.1 Company policy for the transport of dangerous goods.</p> <p>36.2 The procedure for admitting personnel to the transportation of dangerous goods.</p> <p>36.3 Procedure for admitting an aircraft to the carriage of dangerous goods.</p> <p>36.4 Procedure for accepting dangerous goods, handling, stowage and segregation of dangerous goods, storage.</p> <p>36.5 Procedure for loading, control and disposal of dangerous goods.</p>	<p>Rules for the carriage of dangerous goods by air on civil aircraft</p>		

	<p>36.6 Procedure for registration of documents for the transportation of dangerous goods.</p> <p>36.7 Procedure for the carriage of dangerous goods with passengers on board.</p> <p>36.8 Procedures to be followed in the event of an emergency.</p> <p>36.9 Duties and responsibilities of personnel involved in work with explosive objects and substances.</p> <p>36.10 Instructions for airline employees on the transportation of explosive objects and substances.</p> <p>36.11 Conditions of carriage of weapons and ammunition.</p> <p>36.12 Information provided by the pilot-in-command in the event of an emergency in flight.</p> <p>36.13 Submission of reports on incidents and incidents involving dangerous goods.</p> <p>36.14 Submission of reports on undeclared or incorrectly declared dangerous goods.</p> <p>36.15 Dangerous Goods Incidents Checklist and Expansion in the Cabin during Flight.</p> <p>36.16 Safety procedures.</p> <p>36.17 Procedures for periodic inspections, including:</p> <ul style="list-style-type: none"> - compliance with the terms of periodic training of personnel associated with the transport of dangerous goods; - conducting, in accordance with the established procedure, training of personnel newly hired for work; - checking the availability of the necessary documentation related to the transport of dangerous goods; - study of the internal procedures for notifying operators regarding changes and additions to regulatory legal acts; - the accuracy of the changes and additions made to the flight operations manual, in terms of the carriage of dangerous goods and its approval. 			
37.	<p>Chapter 37. Safety instructions and instructions</p> <p>37.1 Instructions to ensure that aircraft equipped with a flight deck entry door have a means by which flight attendants can safely notify the flight crew of suspicious activities or security breaches in the passenger compartment.</p>	<p>RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK.</p>		

<p>37.2 Instructions providing a means of observing from both pilot positions the entire adjacent area outside the flight deck door.</p> <p>37.3 Pa procedure for the carriage of any weapon on board an aircraft that is not in the possession of a law enforcement official or other authorized person in the performance of their official duties was permitted only after an authorized and qualified person had verified that the weapon had not been loaded and that it had been in place, which is not available to any unauthorized person during the flight.</p> <p>37.4 Procedures for informing the pilot-in-command of the presence of passengers on board the aircraft against whom judicial or administrative proceedings are pending.</p> <p>37.5 Information providing:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) the measures applied to ensure the safety of passengers on board the aircraft, baggage, supplies and property; 2) measures of influence and communication with passengers who are intoxicated or under the influence of drugs and violate the established rules of conduct; 3) communication with smoking passengers during flights; 4) the order of actions in the event of an attack on a crew member; 5) special methods of communication with aircraft hijackers, based on the prevailing circumstances, communication with passengers in a state of stress, as well as with persons who may threaten the safety of the aircraft or passengers; 6) handling suspicious baggage on board the aircraft; 7) actions in case of a threat of a bomb explosion on the ground or in the air. <p>37.6 Report on actions in case of unlawful interference (capture, detection of a bomb, etc.):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) procedures for reporting to the flight crew about an act of unlawful interference occurring in the aircraft cabin, including reporting suspicious baggage. <p>37.7 Checklist of aircraft inspection procedures, providing:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) the procedure for inspecting the cabin of the aircraft before boarding passengers or after the aircraft has been unsecured for some time at the intermediate landing aerodrome or if the operator or state authorities consider it necessary. 2) measures to prevent unauthorized access to the cab. 	<p>Instruction (program) on aviation security of civil aviation of the Republic of Kazakhstan. ICAO Annex 6 Part I, Chapter 13 Security. Doc 8973 Safety Manual for Protecting Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference, Volume V. Appendix 10.</p>		
--	---	--	--

38.	<p>Chapter 38. Checklist of rules for inspection of the aircraft.</p> <p>38.1 Checklist of in-flight special security screening locations.</p> <p>38.2 Least hazardous locations for an explosive device on an aircraft.</p> <p>38.3 Emergency safety procedures when handling an explosive device.</p> <p>38.4 Checklist of procedures to be used when searching for an explosive device, as well as when inspecting an aircraft for hidden weapons, explosives, and other dangerous devices.</p> <p>38.5 Guidance on the appropriate action to be taken in the event of an explosive device or suspicious object.</p>	<p>Rules for pre-flight and special aircraft inspection.</p> <p>ICAO Annex 6, Part I, Chapter 13, Clause 13.3.</p> <p>Doc 9811 AN / 766 Guidance on the Implementation of Annex 6 Aviation Security Provisions.</p>		
39.	<p>Chapter 39. Instructions and training requirements for the use of advanced operational capabilities for aircraft equipped with automatic landing systems, head-up display (HUD) or equivalent, technical visualization systems (EVS, SVS or CVS).</p> <p>39.1 General.</p> <p>39.2 HUD operational uses.</p> <p>39.3 HUD Training.</p> <p>39.4 Operational applications of EVS.</p> <p>39.5 EVS Approval.</p> <p>39.6 EVS training.</p>	<p>ICAO Annex 6, Appendix J.</p> <p>Manual of All Weather Operations (Doc 9365).</p> <p>RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK.</p>		
40	<p>Chapter 40. Instructions and training requirements for the use of electronic flight tablets (EFB).</p> <p>40.1 The operator shall establish procedures for the control of the EFB function (s), including any databases it may use, and on the use of EFBs, EFB functions, and training requirements for them.</p>	<p>ICAO Annex 6, Part 1, paragraph 6.24</p> <p>Manual on Electronic Flight Tablets (Doc 10020).</p> <p>RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK.</p>		
Part B. Information on the operation of the aircraft				
41.	<p>Chapter 1. Certification and operating restrictions.</p> <p>1.1 Certification status according to which the aircraft has been certified.</p> <p>1.2 Passenger / cargo cabin configuration for each type of aircraft, including illustrated diagram.</p>	<p>ICAO Annex 6, Part 1, clause 6.1.4.</p> <p>Flight manual.</p> <p>Doc 9683 Human Factors Training Manual.</p>		

	<p>1.3 Types of flights for which this type of aircraft is certified (CAT II / III, RNP conditions, flights in anticipated icing conditions).</p> <p>1.4 Crew restrictions.</p> <p>1.5 Restrictions on masses and balance.</p> <p>1.6 Speed limits.</p> <p>1.7 Takeoff and Landing Minima.</p> <p>1.8 Maximum permissible wind speed.</p> <p>1.9 Limitations on overload and flight altitude.</p> <p>1.10 Runway restrictions (dry, dirty, sloping).</p> <p>1.11 Restrictions on the use of aircraft systems.</p> <p>1.12 Restrictions on fuselage contamination.</p>			
42.	<p>Chapter 2. Procedure for flight crew actions in normal, abnormal and emergency situations and related checklists.</p> <p>2.1 Routine situation and crew responsibilities as prescribed on checklists, how to use checklists and approve necessary procedures between flight crew and cabin crew.</p> <p>Procedures for a normal situation:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) pre-flight preparation; 2) prelaunch preparation; 3) installation of altimeters and checks; 4) taxiing, takeoff and climb; 5) noise reduction; 6) cruising and descent; 7) landing approach, pre-landing preparation and briefing; 8) landing approach in simple weather conditions; 9) instrumental approach; 10) visual approach and circle flight; 11) go-around; 12) normal landing and post-landing procedure. <p>2.2 Procedures for contingency situations:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) shutdown of the engine; 	<p>RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK.</p> <p>Flight manual.</p> <p>ICAO Annex 6, Chapter 6, 6.1.4.</p> <p>Doc 9683 Human Factors Training Manual.</p> <p>Doc 8168 OPS / 611 Aircraft Operations Volume I.</p>		

	<p>2) weather restrictions; 3) flights in highlands; 4) airspace features. In addition to these abnormal situations, the departure briefing may also include the course after takeoff, altitude and trajectory after takeoff, data on the flight speed or its limitations. 2.3 Emergency procedures and crew actions. Relevant checklist, a system for using the checklist and approving the interaction between the flight crew and the crew of the passenger compartment / cargo compartment. Emergency procedures: 1) loss of performance by the pilot in flight; 2) cases of fire and smoke in the cockpit; 3) features of flight performance in conditions of increased electrification; 4) loss of radio communication and notification of the ATS unit about emergency situations; 5) engine failure; 6) lightning strike; 7) failures of aircraft systems; 8) cabin depressurization; 9) features of takeoff and landing in wind shear conditions; 10) forced landings outside the aerodrome.</p>			
43.	<p>Chapter 3. Operating instructions and climb performance information with all engines running. 3.1 Instructions for determining take-off and climb characteristics depending on weight, aerodrome altitude, temperature. 3.2 Instructions for determining take-off distance based on runway conditions (dry, wet, dirty). 3.3 Instructions for determining a clear obstacle climb path or, where applicable, a take-off path. 3.4 Instructions for determining the loss of the climb gradient during a bank turn.</p>	<p>Flight manual. ICAO Annex 6, Chapter 4, 4.2.4.3.</p>		

	<p>3.5 Instructions for determining the minimum altitude to initiate a turn after take-off.</p> <p>3.6 Instructions for determining climb limits and approach and landing restrictions.</p> <p>3.7 Instructions for determining runway length limits for landing, depending on its condition (dry, wet, dirty), taking into account system failures if they affect the landing distance.</p> <p>3.8 Instructions for determining restrictions on the use of brakes.</p> <p>3.9 Instructions for determining speeds for different phases of flight (also taking into account wet or dirty runways).</p> <p>3.10 Additional data for flights in icy conditions.</p> <p>3.11 Information on the take-off climb gradient with all engines running or instructions for calculating them.</p> <p>3.12 Information on the effect of anti-icing fluids on aircraft performance.</p> <p>3.13 Information on the change in flight performance when flying with the landing gear extended.</p> <p>3.14 Information for flight with one engine failed on airplanes with three or more engines.</p> <p>3.15 Information for flight operations with configuration deviations according to CDL.</p>			
44.	<p>Chapter 4. Flight planning data for pre-flight and flight planning with different thrust / power and speed settings.</p> <p>4.1 Type-specific flight plan planning data should include:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) route, route segments with checkpoints / waypoints; 2) distance, time and routes; 3) planned cruising speed and flight time between waypoints / checkpoints; 4) planned altitude and flight levels; 5) fuel calculations; 6) the amount of fuel filled when starting the engines. <p>4.2 Aircraft-specific requirements for pre-departure fuel refueling and practical guidance to the crew for calculating the minimum amount of fuel for departure /</p>	Flight manual.		

	departure, including, as a minimum, taxiing, flight, spares (if applicable), emergency stock and reserve fuel.			
45.	<p>Chapter 5. Maximum values of crosswind and tailwind components for each type of aircraft operated and reduced values to be applied taking into account gusts of wind, low visibility, runway surface conditions, crew experience, autopilot use, abnormal or emergency situations, or any other related to operations factors.</p> <p>5.1 The maximum and reduced values of the crosswind and tailwind components for take-off, approach, landing and landing, which do not exceed the values prescribed or recommended by the manufacturer, taking into account various situations:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) gusts of wind; 2) low visibility; 3) runway surface conditions: runway contaminated, reduced aircraft braking performance; 4) crew experience; 5) using the autopilot; 6) abnormal or emergency situations; 7) any other factors related to flight operations. 	Flight manual.		
46.	<p>Chapter 6. Instructions and data for calculating mass and balance.</p> <p>6.1 Guidance material for performing aircraft mass and balance calculations in accordance with the operator's calculation system, including the use of computer programs.</p> <p>6.2 Information and instructions for completing aircraft mass and balance documentation, including options when manual and / or computer-based calculation methods are used.</p> <p>6.3 Restrictions on mass and balance for various types of aircraft and their modifications.</p> <p>6.4 Data on dry flight mass and corresponding CG for a specific type of aircraft.</p>	Flight manual.		

	6.5 Instructions to aircraft crew on procedures for emergency changes to the Last Minute Changes, including maximum allowable differences between target and actual weight.			
47.	<p>Chapter 7. Instructions for loading aircraft and mooring cargo.</p> <p>7.1 Instructions to ensure that the actual aircraft load is carried out in accordance with the centering schedule, confirming that all changes and adjustments to the planned load have been duly coordinated with the appropriate load planning and execution specialists.</p> <p>7.2 Instructions defining the procedure for the movement of mechanized vehicles on the apron, when loading / unloading, communication and negotiations using the recommended hand signals.</p> <p>7.3 Instructions whereby ground handling personnel provide the pilot-in-command with written information about special cargo, including dangerous goods, in advance, as early as possible before the aircraft departs.</p> <p>7.4 Instructions for preparing and accounting for loading and balance calculations prior to flight commencement to ensure that the planned cargo is properly distributed, securely secured and complies with aircraft loading and centering restrictions.</p> <p>7.5 Instructions for mooring cargo in aircraft cargo compartments.</p> <p>7.6 Instructions that all doors and access hatches are checked and closed prior to commencement of flight.</p> <p>7.7 Instructions defining safety procedures for loading / unloading aircraft.</p>	Flight manual.		
48.	<p>Chapter 8. Aircraft systems, relevant controls and instructions for their use.</p> <p>8.1 Information on aircraft systems, instructions for their operation, displays, and checklists to be used. When describing aircraft systems, the operator should use the ATA chapter numbering system used by the aircraft manufacturer.</p>	Flight manual. ICAO Annex 6, Part I, Chapter 6, clause 6.1.4.		

49.	<p>Chapter 9. Minimum Equipment List and List of Configuration Deviations for the Aircraft Type Operated and for Special Operations Permitted, including any requirements for operations in airspace where performance-based navigation is required.</p> <p>9.1 Procedures providing for:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) flight crew responsibilities in relation to MEL / CDL; 2) using MEL / CDL; 3) performance of flights in certain areas of airspace or on routes where the corresponding type of RNP is installed, in case of failure of navigation equipment; 4) the PIC's authority to refuse to operate a flight on a particular aircraft if he is not satisfied with any aspect of the aircraft's airworthiness in accordance with the MEL / CDL requirements; 5) requirements to prohibit departure with any defect that does not meet the requirements of the MEL / CDL; 6) the requirement that the PIC should report on each flight with an entry in the logbook all known or suspected defects affecting the operation of the aircraft; 7) the procedure for issuing initial approval and approval of subsequent amendments. 	<p>RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK. ICAO Annex 6, Part I, Chapter 6, clause 6.1.3, Appendix F. Doc 9613 AN / 937 Performance-Based Navigation (RNP) Manual. Doc 9376AN / 914 - Preparation of Flight Operations Manual, Clause 8.4.</p>		
50.	<p>Chapter 10. Checklist of emergency and rescue equipment and instructions for its use.</p> <p>10.1 List of emergency and rescue equipment applicable to aircraft modification and its layout.</p> <p>10.2 Instructions for the use of emergency and rescue equipment on board the aircraft.</p> <p>10.3 Instructions to the flight crew (or designated qualified crew member on board) to inspect aircraft emergency and rescue equipment, including equipment critical to flight safety: oxygen, medical and emergency equipment (fire extinguishers, fire axes / crowbars, smoke hood , fireproof gloves, flashlights, oxygen (stationary and portable), first aid kit, survival equipment, signal bombs / flares, emergency beacon, equipment on the water (children and adults life jackets, life cots, life rafts), megaphones, other not mandatory or special equipment).</p>	<p>ICAO Annex 6, Part I, Chapter 11, Clause 11.5.</p>		

51.	<p>Chapter 11. Rules for emergency evacuation, including special procedures by type of situation, crew coordination, assignment of crew members to their jobs in an emergency and emergency duties assigned to each crew member...</p> <p>11.1 Determination for each type of aircraft of the list of necessary functions performed by the crew in situations requiring emergency evacuation.</p> <p>11.2 Definition and description of types of emergency landings.</p> <p>11.3 Procedures to be followed to initiate the evacuation of passengers.</p> <p>11.4 Detailed instructions and criteria for the selection of assistants among passengers in an emergency, the content and methods of briefing and features.</p> <p>11.5 Detailed instructions when executing the command "BRACE" by the crew and passengers, as well as instructions for determining the time of execution of this command.</p> <p>11.6 Procedures for managing passengers during and after evacuation.</p> <p>11.7 Detailed instructions to be given to passengers before and during evacuation, taking into account the types of landings.</p> <p>11.8 Procedures for performing the evacuation of passengers with disabilities.</p> <p>11.9 Instructions for the maintenance crew when performing an evacuation, if it is impossible to perform an evacuation through one of the exits.</p> <p>11.10 Instructions for alerting passengers via intercom, including various types of emergency landings.</p> <p>11.12 Responsibilities of all crew members to quickly evacuate the aircraft and manage passengers during a hard landing, landing on land, water landing or other emergency situations.</p> <p>11.13 Procedures for planned and unplanned emergencies.</p> <p>11.14 Land and water landing evacuation procedures.</p>	<p>Правила Производства Полетов ICAO Annex 6, Part I, Chapter 12.</p>		
52.	<p>Chapter 12. The procedure for the maintenance crew in the usual, emergency and emergency situations, related checklists, as well as information on aircraft systems in accordance with the established requirements, including a description of the necessary procedures for coordinating the actions of the flight and maintenance crew...</p>	<p>Правила Производства Полетов Flight manual. Doc 9376-AN / 914 Preparation of Flight Operations Manual. ICAO Annex 6, Part I, Chapter 4 Clause 4.3.8, Chapter 12.</p>		

<p>12.1 Instructions for effective communication and coordination between flight and maintenance crew.</p> <p>12.2 Procedures for access to the flight deck.</p> <p>12.3 Procedures for preparing the aircraft cabin for take-off and landing.</p> <p>12.4 Procedures for the provision of information on equipment failures prior to commencement of flight.</p> <p>12.5 Procedures for monitoring compliance with the requirements of the included boards "No smoking" and "Fasten seat belts".</p> <p>12.6 Instructions for Pre-Flight Briefing.</p> <p>12.7 Information of passengers about familiarization, location and method of operation of the following equipment:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) seat belts; 2) emergency exits; 3) life jackets / rafts, if necessary; 4) oxygen masks for passengers; 5) other rescue equipment. <p>12.8 Checklists for checking the availability and functionality of rescue and emergency equipment.</p> <p>12.9 Instructions for boarding passengers and distributing them to the aircraft cabins.</p> <p>12.10 Instructions for conducting appropriate messages to passengers regarding flight safety under normal flight conditions and in the event of emergency situations.</p> <p>12.11 Information for passengers sitting in the rows of seats located at the exits on their compliance with safety requirements.</p> <p>12.12 Instructions and checklists for checking the control levers of the automatic drive of aircraft doors during taxiing, takeoff and landing.</p> <p>12.13 Instructions for controlling the lighting of the passenger compartment in case of landing or takeoff at night.</p> <p>12.14 Instructions for the location of flight attendants' workplaces at different phases of the flight.</p>			
--	--	--	--

<p>12.15 Duties of flight attendants when taxiing, taking off, climbing, approaching, landing, and running.</p> <p>12.16 Procedures for each crew member to be followed when landing at a transfer airport.</p> <p>12.17 Instructions describing precautions for providing food and drink to flight crew members.</p> <p>12.18 A procedure to ensure that flight attendants are able and prepared to carry out and supervise the evacuation process from the aircraft in the most practical and safe manner when refueling the aircraft with passengers on board.</p> <p>12.19 Instructions for each member of the service crew used when disembarking passengers including control procedures, necessary briefing of passengers in the event of any restrictions, and management of passengers to comply with the specified restrictions.</p> <p>12.20 Procedures for ensuring the safety of the passenger compartment and kitchens and the corresponding checklists for the checks of the equipment of the passenger compartment.</p> <p>12.21 Treatment of intoxicated passengers who are aggressive when boarding or flying.</p> <p>12.22 Instructions for the carriage of various categories of passengers.</p> <p>12.23 Procedures to ensure safe stowage of carry-on baggage, as well as requirements for weight and size of carry-on baggage allowed for carriage.</p> <p>12.24 Procedures for informing and instructing passengers not to smoke on board.</p> <p>12.25 Procedures for cabin crew actions in the event of injury or death on board an aircraft.</p> <p>12.26 Procedures for the carriage of animals in the passenger cabin.</p> <p>12.27 Requirements for the use of electronic devices in the cabin.</p> <p>12.28 Procedures for performing general cabin monitoring.</p> <p>12.29 Instructions to flight attendants to prevent fire in flight.</p> <p>12.30 Application of child safety belts.</p> <p>12.31 Procedures for dealing with high turbulence and sending appropriate messages.</p>			
---	--	--	--

	<p>Abnormal or emergency situations.</p> <p>12.32 Instructions for effective communication and coordination between flight and cabin crew in the event of an emergency or emergency.</p> <p>12.33 Procedures to be followed for alerting crew members of the type of emergency.</p> <p>12.34 List of necessary actions to be performed by the maintenance crew for each type of aircraft, performed in an emergency.</p> <p>12.35 Procedures for cabin crew actions on rejected take-off.</p> <p>12.36 Procedures for cabin crew actions in case of abnormal or emergency situations on the ground.</p> <p>12.37 Procedures for cabin crew actions in case of depressurization.</p> <p>12.38 Description of the procedures and equipment needed by the cabin crew to deal with any type of fire during flight.</p> <p>Information about aircraft systems</p> <p>12.39 Description of the electrical system used by the cabin crew.</p> <p>12.40 Description of all types of oxygen systems used on the aircraft.</p> <p>12.41 Description of the intercom system.</p> <p>12.42 Description of all exits and doors on the aircraft.</p>			
53.	<p>Chapter 13. Rescue and emergency equipment for different routes and necessary procedures for checking its normal operation before take-off, including procedures for determining the required and available oxygen supply.</p> <p>13.1 Procedure to ensure that rescue and emergency equipment is in place and is in good condition prior to flight.</p> <p>13.2 Availability of a first aid kit on board the aircraft, which is available for use by trained personnel.</p> <p>13.4 The presence in each passenger compartment of at least one portable fire extinguisher, which, when discharged, does not pollute the air.</p> <p>13.5 Carrying on board the aircraft of at least one electrically illuminated lifejacket or equivalent in the water for each person on board, and that such equipment is accessible from any position when flying over the water surface.</p>	<p>Flight manual ICAO Annex 6, Part I, Chapter 6 Clause 6.5.2, Appendix B</p>		

	<p>13.6 Equipping all aircraft during long-haul flights with the following means: - liferafts sufficient to accommodate all passengers on board; - rescue equipment and signaling devices.</p> <p>13.7 Procedure to ensure that portable lights are available at every flight attendant station.</p> <p>13.8 Instructions for determining the required and available oxygen supply should take into account the flight profile and the number of passengers. This information should be presented in a form that will not cause difficulties during use.</p> <p>13.9 Procedure for using medical oxygen cylinders.</p> <p>13.10 Requirements for the use of oxygen by the crew when the altitude is exceeded 10,000 feet at the cabin altimeter.</p> <p>13.11 Requirements for oxygen supply to flight attendants in case of cabin depressurization.</p> <p>13.12 Equip the aircraft with such signaling devices and rescue equipment (including human life support) that may be appropriate for the area to be flown when flying over land areas designated by the State concerned as areas of particular difficulty for search and rescue.</p> <p>13.13 The requirements for aircraft operating on long-haul routes over the water surface or over specially marked land areas in which search and rescue operations will be particularly difficult were provided with an automatic emergency beacon capable of transmitting signals on the frequencies 121.5 MHz and 406 MHz.</p> <p>13.14 Requirements that all aircraft be equipped with at least one fire ax or crowbar.</p>			
54.	14. Visual signals code "Earth - air" from Application 12 to the Convention on International Civil Aviation for use by survivors.			
Part C. Routes and Airfields				
55.	Chapter 1. Route reference data to provide the flight crew in each flight with information about communications equipment, navigation aids, aerodromes, instrument approaches, instrument arrivals and instrument departures necessary for the performance of a particular flight, and other information that the operator may deemed necessary for the correct operation of flights.	Annexes 2, 6 ICAO. Collection of AIP. Doc 7030 Regional Supplementary Rules.		

	<p>1.1 Route reference data to provide the flight crew with information about communication facilities, navigation aids required for a specific flight.</p> <p>1.2 Reference data to provide the flight crew with the necessary information about take-off and landing aerodromes (including alternate ones).</p> <p>1.3 En-route reference data to provide the flight crew with the instrument approach, instrument arrival and departure routes required for a particular flight.</p> <p>1.4 Information on airports that the crew can use in case of an emergency on the route.</p>			
56.	<p>Chapter 2. Minimum altitudes of flight on each intended route.</p> <p>2.1 Practical guidance for the flight crew to determine the ability to determine minimum flight altitudes for all phases of flight.</p> <p>2.2 The operating minima of each aerodrome intended to be used as intended landing or alternate aerodromes.</p>			
57.	<p>Chapter 3. Operating minima for each of the aerodromes to be used as intended landing or alternate aerodromes.</p>			
58.	<p>Chapter 4. Information on the increase in the operating minima of aerodromes in the event of deterioration in the operation of the approach support or aerodrome facilities.</p>			
59.	<p>Chapter 5. Information Needed to Comply with All Regulated Flight Profiles, including but not limited to determining:</p> <p>1) requirements for runway length during take-off in the event of dry, wet and contaminated runway surfaces, including requirements due to system failures that affect take-off distance;</p> <p>2) take-off climb restrictions;</p> <p>3) en-route climb restrictions;</p> <p>4) climb restrictions for approach and landing;</p> <p>5) requirements for the length of the runway during landing in the event of a dry, wet and contaminated runway surface, including in case of system failures that affect the landing distance;</p> <p>6) additional information such as pneumatic speed limits.</p>			

60.	Chapter 6. Instructions for the determination of aerodrome operating minima for instrument approaches using HUD and EVS, SVS or CVS.	ICAO Annex 6, Appendix J.		
Part D. Preparation				
61.	<p>Chapter 1. Detailed information about the flight crew training program.</p> <p>1.1 The flight personnel training program includes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) initial training; 2) retraining for another type of aircraft or its modification; 3) periodic training in flight units; 4) advanced training, including the trainee commander of the aircraft; 5) specialized training (seasonal training, rescue training, human factors training, preparation for international flights, transitional training (when exchanging a certificate), retraining, preparation for the carriage of dangerous goods, training in aviation security, training in the interaction of flight crew members, training for flights in categories II and III of ICAO, LRN, MNPS, RVSM, RNP, ETOPS); 6) the procedure for conducting qualification checks for admission of flight personnel to flights; 7) the procedure for admitting flight personnel during breaks in flights and maintaining piloting skills; 8) preparation of initial training for instructors and examiners; 9) the procedure for the selection of instructors and examiners by qualification level; 10) the procedure for improving the qualifications of instructors and examiners. 11) rules for the selection of the route and alternate aerodromes on the route; 12) pre-flight and in-flight fuel requirements; 13) the order of actions in case of deterioration of meteorological conditions at alternate aerodromes on the route; 14) training in actions with a complete loss of thrust by one of the engines in cruising flight; 15) training in actions with a complete loss of power from the generators. 	<p>Rules for the organization of flight work in civil aviation of the Republic of Kazakhstan.</p> <p>The program for the training and retraining of civil aviation personnel, as well as the requirements for proficiency in English in a certain volume, used in radiotelephone communication by aviation personnel when performing international flights.</p> <p>Qualification requirements for persons who are issued a certificate of aviation personnel. Typical professional training program for aviation personnel involved in aviation safety.</p> <p>ICAO Annex 6, Chapter 4 Clause 4.2.1.3, Chapter 9 Clause 9.3.</p>	...	
62.	<p>Chapter 2. Detailed information on cabin crew training program.</p> <p>2.1 Cabin crew training programme includes:</p>	ICAO Annex 6, Part I, Chapter 12, Clause 12.4.		

<p>1) Initial training:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aviation indoctrination; - cabin crew tasks; - normal, abnormal and emergency procedures; - aircraft type training; - dangerous goods; - human performance; - cabin health and first aid; - aviation security; and - identifying and responding to trafficking in persons. <p>2) Aircraft type training:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aircraft description; - cabin configuration (number and distribution of cabin crew seats and number of passenger seats); - cabin layout (interior design, stowage compartments such as overhead bins, and closets, etc.); - galleys; - lavatories; - flight deck familiarization and egress; - crew rest areas (normal and emergency egress) and other remote areas; - exits (type, number, location and operation); - assisting evacuation means (slide, slide-raft, life raft, rope, etc.); - safety and emergency equipment, including location and operation; - aircraft systems relevant to cabin crew tasks; - normal procedures and the related hands-on and/or simulated exercises; - abnormal and emergency procedures and the related hands-on and/or simulated exercises; - design-related elements that may impact normal and/or emergency procedures (stairs, smoke curtain, social areas, non-forward facing passenger seats, cargo areas if accessible from the passenger compartment during flight, etc.). <p>3) Differences training:</p>	<p>Doc 10002 “Cabin Crew Safety Training Manual” Second Edition, 2020</p> <p>Chapter 28, Appendices No. 99-104 of Order No. 764 of the Minister of Transport and Communications of the Republic of Kazakhstan dated September 28, 2013 "On Approval of Standard Training Programs for Aviation Personnel Involved in Flight Safety"</p>		
---	---	--	--

<ul style="list-style-type: none"> - exits (type, number, location and operation); - assisting evacuation means (slide, slide-raft, life raft, rope, etc.); - safety and emergency equipment, including location and operation; - aircraft systems relevant to cabin crew tasks; - normal procedures and the related hands-on and/or simulated exercises; - abnormal and emergency procedures and the related hands-on and/or simulated exercises; - design-related elements that may impact on normal and/or emergency procedures (stairs, smoke curtain, social areas, non-forward facing passenger seats, cargo areas if accessible from the passenger compartment during flight, etc.). <p>4) Aircraft visit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - cabin crew stations; - cabin layout (interior design, stowage compartments such as overhead bins, and closets, etc.); - galleys; - lavatories; - flight deck familiarization and egress; - crew rest areas and any other remote areas; - safety and emergency equipment; - exits (location and their environment); - assisting evacuation means (location and stowage); - aircraft systems relevant to cabin crew tasks; - cargo areas if accessible from the passenger compartment during flight. <p>5) Familiarization flight:</p> <ul style="list-style-type: none"> - cabin crew tasks as determined by the operator including, but not limited to: <ul style="list-style-type: none"> • pre-flight and post-flight tasks (e.g. participation in briefings, conducting pre-flight checks, reviewing documentation); • a review of abnormal and emergency situations, associated procedures, and safety and emergency equipment; • normal operations safety and security-related procedures; 			
---	--	--	--

	<p>- cabin crew stations for take-off and landing (i.e. seating assignments) for persons conducting the familiarization flight and for the cabin crew trainees; - crew communication procedures (including the use of interphone and public address system).</p> <p>6) Recurrent training:</p> <ul style="list-style-type: none"> - exits (type, number, location and operation); - assisting evacuation means (slide, slide-raft, life raft, rope, etc.); - safety and emergency equipment, including location and operation; - aircraft systems relevant to the cabin crew tasks; - normal procedures and the related hands-on and/or simulated exercises; - abnormal and emergency procedures and the related hands-on and/or simulated exercises, including: <ul style="list-style-type: none"> • firefighting (including a live firefighting exercise, as required by the State); • fume events; • decompression; • evacuation on land and on water (including a wet drill, as required by the State); • flight and cabin crew member incapacitation. - crew resource management; - passenger handling and crowd control; - aviation security; - first aid; - dangerous goods (within 24 months of previous training); - review of recent incidents and/or accidents pertinent to the operator; - identifying and responding to trafficking in persons. <p>7) Requalification training:</p> <ul style="list-style-type: none"> - emergency procedures; - evacuation procedures; - operation and actual opening, by each cabin crew member, of each type or variant of normal and emergency exits and of the flight crew compartment security door in the normal and emergency modes; 			
--	---	--	--	--

<p>- demonstration of the operation of all other exits including the flight crew compartment windows; - location and handling of all relevant safety and emergency equipment installed or carried on-board.</p> <p>8) Senior cabin crew training (if applicable):</p> <ul style="list-style-type: none"> - briefings (in normal, abnormal and emergency situations) taking due account of special circumstances of flights (e.g. weather forecast conditions, political turmoil at destination, special categories of passengers, etc.), as well as safety occurrences at the operator and recent changes to procedures; - communication, cooperation and coordination with the crew and with other personnel; - operator's procedures and legal requirements; - administrative tasks required by the operator; - human performance; - reporting systems and requirements; - fatigue management; and - leadership. <p>9) Single operations training (if applicable):</p> <ul style="list-style-type: none"> - responsibility to the commander for the conduct of normal and emergency procedures; - importance of coordination and communication with the flight crew, in particular when managing unruly or disruptive passengers; - review of operator requirements and legal requirements; - documentation; - accident and incident reporting; and - flight and duty time limitations and rest requirements. <p>10) Cabin crew instructor training (if applicable):</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Knowledge:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Understanding of the operator's SOPs • Understanding of an SMS • Aircraft-specific knowledge, if applicable 			
--	--	--	--

<ul style="list-style-type: none"> • Building scenarios as part of competency-based training and assessment • Coaching, mentoring and guiding trainees • National regulations applicable to training and operations - <u>Facilitation/instruction style and skills:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Group facilitation skills • Understanding non-verbal cues (e.g. body language) • Verbal skills — tone, pitch, clarity, speed, language • Observation skills used to monitor individual and group progress • Objective feedback delivery • Mentoring trainees to foster the development of competencies • Supporting trainees in their various learning styles - <u>Course management and documentation/administrative tasks:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Understanding lesson plans and timetables • Time management • Remedial training • Management of situations that might disrupt a planned sequence of events (e.g. inoperative cabin training device) <ul style="list-style-type: none"> • Recording of assessments • Relevant administrative functions • Production of reports using appropriate forms and media - <u>Operation of training aids, devices and equipment:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Use of presentation equipment and training devices • Use of presentation equipment and devices within occupational health and safety guidelines <ul style="list-style-type: none"> • Instruction and assessments conducted in a suitable and safe environment - <u>Assessment:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Applying rating scales • Understanding of the assessment process • Assessing trainees' competencies • Performing appropriate grading 			
--	--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> • Delivery of strengths and weaknesses of the training environment, including feedback from trainees • Objectivity versus subjectivity differences • Standardization and calibration of instructors/evaluators. 			
63.	<p>Chapter 3. Details of the training program for the flight operations officer / dispatcher performing his functions in accordance with the flight operations oversight method.</p> <p>3.1 The flight operations officer / controller training program includes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) primary and periodic training of flight support staff / dispatchers; 2) initial training, retraining of flight support personnel / dispatchers responsible for operational control; 3) training in crew resource management with the participation of flight operations personnel / dispatchers; 4) training of instructor staff for flight operations / dispatchers responsible for operational control. 	<p>ICAO Annex 6, Part I, Chapter 4 Clause 4.6, Chapter 10. Appendix 1 Issuance of Licenses to Aviation Personnel. Doc 7192 Training Manual Part D Flight Operations Officer / Dispatcher. Doc, 9376-AN914 Preparation of Flight Operations Manual Chapter 4, Clause 4.16.</p>		
64.	<p>Chapter 4. The training program for aviation personnel for the transport of dangerous goods.</p> <p>4.1 The training program for aviation personnel for the transport of dangerous goods for operators who carry out the transportation of dangerous goods or intend to carry it should contain:</p> <ul style="list-style-type: none"> - General principles - Restrictions - General requirements for shippers - Classification - List of dangerous goods - Packaging requirements - Danger symbols and markings - Dangerous goods transport document and other relevant documentation - Acceptance rules - Recognition of undeclared dangerous goods - Storage and loading rules 	<p>ICAO Annex 18 Transport of Dangerous Goods by Air, Chapter 10. Doc 9284-AN / 905 Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air.</p>		

	<ul style="list-style-type: none"> - Pilot notification - Provisions for passengers and crew - Procedure in an emergency - Trained aviation personnel: operators 'and ground handling agents' employees who receive cargo, mail or supplies; operators 'and ground handling agents' employees who are responsible for handling, storing and loading cargo, mail or supplies and baggage; passenger service personnel; flight crew and load planners; cabin crew members; security personnel involved in screening cargo, passengers and their baggage, mail or supplies. 4.2 The training programme for aviation personnel for the carriage of dangerous goods by operators who do not declare to carry dangerous goods on civil aircraft shall include: <ul style="list-style-type: none"> - General principles - Restrictions - List of dangerous goods - Danger symbols and markings -Dangerous goods transport document and other relevant documentation - Recognition of undeclared dangerous goods - Storage and loading rules - Pilot notification - Provisions for passengers and crew - Procedure in an emergency - Trained aviation personnel: operators and ground handling agents who receive dangerous goods. 			
65.	<p>Chapter 5. Aviation personnel training program for aviation security.</p> <p>5.1 The aviation personnel training program for security includes the following elements:</p> <p>1) assessment of the hazard level of the event;</p>	<p>RULES FOR AIRSPACE OPERATIONS CAC RK. Program (Instruction) on aviation security of civil</p>		

	<p>2) communication and coordination between crew members; 3) appropriate self-defense measures; 4) the use of protective devices intended for the crew members; 5) familiarization with the methods of controlling the behavior of terrorists and the reaction of passengers; 6) exercises for practicing actions in a real situation, taking into account various conditions, threats; 7) the procedure for actions in the flight deck to protect the aircraft; 8) aircraft inspection rules and recommendations regarding the least dangerous places for placing dangerous items.</p>	<p>aviation Republic of Kazakhstan. Doc 9481-AN / 928 Instruction on Emergency Procedures for Dangerous Goods Incidents on Aircraft. ICAO Annex 6, Part I. Chapter 13, Clause 13.4</p>		
--	--	--	--	--

Проверочный лист по оценке Руководства по производству полетов,
разработанное в соответствии с европейскими требованиями

Наименование компании	
РПП, часть (А, В, С, D)	
Авиационный инспектор	
Директор департамента летной эксплуатации	

P / p No.	Содержание РПП / Content of the OM	References	Проверено/ Checked	Comment
Часть А. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ/ОСНОВЫ				
1.	<p>ГЛАВА 0. АДМИНИСТРИРОВАНИЕ И КОНТРОЛЬ РУКОВОДСТВА ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ</p> <p>0.1 Введение:</p> <p>(a) Утверждение о том, что руководство соответствует всем применимым правилам и положениям применимого сертификата эксплуатанта (СЭ).</p> <p>(b) Утверждение о том, что руководство содержит эксплуатационные инструкции, которые должен соблюдать соответствующий персонал.</p> <p>(c) Список и краткое описание различных частей, их содержания, применимости и использования.</p> <p>d) Разъяснения и определения терминов и слов, необходимых для использования руководства.</p> <p>0.2 Система поправок и пересмотров:</p> <p>(a) Сведения о лице (лицах), ответственном(ых) за выпуск и внесение поправок и изменений.</p> <p>(b) Запись об изменениях и пересмотрах с датами внесения и вступления в силу.</p> <p>(c) Заявление о том, что рукописные поправки и исправления не допускаются, за исключением ситуаций, требующих немедленного исправления или пересмотра в интересах безопасности.</p> <p>(d) Описание системы аннотации страниц или параграфов и даты их вступления в силу.</p> <p>(e) Список действующих страниц.</p> <p>f) аннотация изменений (в тексте и, насколько это возможно, на схемах и диаграммах).</p> <p>(g) Временные изменения.</p> <p>(h) Описание системы распространения руководств, поправок и пересмотров.</p> <p>0.3 Управление уведомлением о поправках к Руководству по эксплуатации ААК:</p> <p>a) поправки, требующие предварительного одобрения, и</p> <p>б) Поправки, не требующие предварительного согласования</p>	<p><i>ORO.MLR.100</i> <i>AMC1-4</i> <i>ORO.MLR.100</i> <i>GMI</i> <i>ORO.MLR.100</i> <i>GMI</i> <i>ORO.MLR.100(h)</i> <i>ORO.MLR.101</i></p> <p><i>ORO.MLR.100(g)</i> <i>ARO.GEN.330(c)</i> ; <i>ORO.GEN.115(b)</i> <i>ORO.GEN.130(c)</i></p>		
2.	<p>ГЛАВА 1. ОРГАНИЗАЦИЯ И ОБЯЗАННОСТИ</p> <p>1.1 Организационная структура. Описание организационной структуры, включая общую организационную структуру и организационные структуры операционных отделов.</p>	<p><i>ORO.GEN.200</i> <i>ORO.GEN.210</i> <i>ORO.AOC.135</i> <i>AMC1-2</i> <i>ORO.AOC.135(a)</i></p>		

	<p>Органограмма должна отражать отношения между операционными отделами и другими отделами эксплуатанта. В частности, должна быть указана подчиненность и подчиненность всех отделов, отделов и т. д., имеющих отношение к безопасности полетов.</p> <p>1.2 Назначенные руководители. ФИО каждого назначенного лица, ответственного за производство полетов, подготовку экипажа, наземные операции и летную годность. Должно быть включено описание их функций и обязанностей.</p> <p>1.3 Ответственность и обязанности руководителей по управлению производством. Описание обязанностей, ответственности и полномочий руководителей по управлению производством в отношении безопасности полетов и соблюдения применимых правил.</p> <p>1.4 Полномочия, ответственность и обязанности командира воздушного судна. Утверждение, определяющее полномочия, обязанности и ответственность командира воздушного судна.</p> <p>1.5. Ответственность и обязанности членов экипажа, кроме командира воздушного судна.</p>	<p>ORO.AOC.135 GM1-2 ORO.AOC.135(a) ORO.GEN.200(a)(1) ORO.GEN.210(a)(b) and associated AMCs & GMs CAT.GEN.MPA.105 and 110 CAT.GEN.MPA.100 AMC1 CAT.GEN.MPA.100(c)(1) AMC1 CAT.GEN.MPA.100(c)(2)</p>		
3.	<p>ГЛАВА 2. ОПЕРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ И КОНТРОЛЬ</p> <p>2.1 Контроль производства полетов со стороны эксплуатанта. Описание системы контроля производства полетов эксплуатантом. Должно быть описано, как контролируются безопасность полетов и квалификация персонала. В частности, должны быть описаны процедуры, относящиеся к следующим пунктам:</p> <p>(а) действие лицензии и квалификации,</p> <p>(б) компетентность оперативного персонала,</p> <p>(с) контроль, анализ и хранение необходимых записей.</p> <p>2.2 Система и ответственность за публикацию дополнительных оперативных инструкций и информации. Описание любой системы распространения информации, которая может носить оперативный характер, но дополняет ту, что содержится в РПП. Должны быть включены применимость этой информации и ответственность за ее публикацию.</p> <p>2.3 Оперативный контроль. Описание процедур и обязанностей, необходимых для осуществления оперативного контроля в отношении безопасности полетов.</p> <p>2.4 Полномочия уполномоченного органа. Описание полномочий уполномоченного органа и руководство для персонала о том, как упростить инспекции со стороны уполномоченного органа.</p>	<p>ORO.GEN.110 AMC1 & GM1.ORO.GEN.110 (c) Annex I (Part FCL) to Regulation (EU) No. 1178/2011 ORO.GEN.110(e) ORO.MLR.115, AMC1 ORO.MLR.115 CAT.GEN.MPA.190 CAT.OP.MPA.315 Regulation (EU) No. 965/2012 Article 3, paragraph 5 ORO.GEN.105 ORO.GEN.140 CAT.GEN.MPA190</p>		
4.	<p>ГЛАВА 3. СИСТЕМА КАЧЕСТВА</p> <p>Описание системы управления (качества), включая как минимум следующее:</p>	<p>ORO.GEN.200 AMC1 ORO.GEN.200(a)(1);(2);(3)) & (5)</p>		

	<p>(a) политика безопасности;</p> <p>(b) процесс выявления угроз безопасности и оценки связанных с ними рисков и управления ими;</p> <p>(c) система мониторинга соответствия;</p> <p>(d) распределение обязанностей и ответственности;</p> <p>(e) документирование всех ключевых процессов системы менеджмента.</p>	<p>AMC1 & GM1-2 ORO.GEN.200(a)(1) AMC1 & GM1 ORO.GEN 200(a)(2) AMC1 & GM1 ORO.GEN.200(a)(3) AMC1 & GM1 ORO.GEN.200(a)(4) AMC1-2 & GM1 ORO.GEN.200(a)(5) AMC1 & GM1-4 ORO.GEN.200(a)(6) AMC1 ORO.GEN.200(b)</p>		
5.	<p>ГЛАВА 4. СОСТАВ ЭКИПАЖА</p> <p>4.1 Состав экипажа. Разъяснение метода определения состава экипажа с учетом следующего:</p> <p>a) тип используемого воздушного судна;</p> <p>(b) район и тип производства полетов;</p> <p>(c) этап полета;</p> <p>(d) минимальная потребность в экипаже и планируемое летное время;</p> <p>(e) опыт (общий и по типу), давность и квалификация членов экипажа;</p> <p>(f) назначение командира воздушного судна и, если это необходимо в связи с продолжительностью полета, процедуры замены командира воздушного судна или других членов летного экипажа.</p> <p>(g) назначение старшего члена кабинного экипажа и, если это необходимо из-за продолжительности полета, процедуры замены старшего члена кабинного экипажа и любого другого члена кабинного экипажа.</p> <p>4.2 Назначение командира воздушного судна. Правила, применимые к назначению командира воздушного судна.</p> <p>4.3 Потеря работоспособности членов экипажа. Инструктаж по преемственности командования в случае потери трудоспособности летным экипажем.</p> <p>4.4 Полеты на нескольких типах. Утверждение, указывающее, какие воздушные суда считаются одним типом для целей:</p> <p>(a) расписание летного экипажа; и</p> <p>(b) расписание кабинного экипажа.</p>	<p>ORO.FC.100, AMC1.ORO.FC.100(c) ORO.FC.105(b);(c) AMC1 ORO.FC.105(b)(2);(c) ORO.FC.005(d), ORO.FC.201 ORO.CC.200, AMC1 ORO.CC.100 GM1 ORO.CC.100, AMC1 ORO.CC.200(c);(d) AMC1 ORO.CC.200(d) ORO.FC.200 ORO.FC.105 ORO.FC.201 ORO.CC.200 AMC1 ORO.CC.200(c) ORO.FC.140 & 240 AMC1 ORO.FC.240 ORO.CC.250 AMC1 ORO.CC.250(b) GM1 ORO.CC.250</p>		
6.	<p>ГЛАВА 5. КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ</p>	<p>ORO.GEN.110(d) & (e)</p>		

	<p>5.1 Описание требуемой лицензии, квалификационных отметок, квалификации/компетентности (например, для маршрутов и аэродромов), опыта, обучения, проверки и новизны эксплуатационного персонала для выполнения своих обязанностей. Следует учитывать тип воздушного судна, характер эксплуатации и состав экипажа.</p> <p>5.2 Летный экипаж:</p> <p>a) командир воздушного судна, b) Пилот, сменяемый командира, c) Второй пилот, d) Пилот, сменяемый второго пилота, e) Пилот под наблюдением, f) Оператор системной панели (допуск на обслуживание ВС), g) Работа с более чем одним типом воздушного судна.</p> <p>5.3 Кабинный экипаж.</p> <p>a) старший бортпроводник, (b) Член кабинного экипажа: (i) Требуемый минимальный член кабинного экипажа, (ii) Дополнительный член кабинного экипажа и член кабинного экипажа во время ознакомительных полетов, (c) Работа с более чем одним типом воздушного судна.</p> <p>5.4 Обучающий, проверяющий и контролирующий персонал.</p> <p>(a) для летного экипажа; и (b) для кабинного экипажа.</p> <p>5.5 Дополнительный операционный персонал (включая технический экипаж и членов летного экипажа, кроме пилотов, бортпроводников и технического экипажей).</p>	<p>ORO.FC.105 & 205 AMC1 ORO.FC.105(b)(2);(c)) AMC1-2 ORO.FC.105(c) GM 1 ORO.FC.105(d) ORO.FC.115/215; 120/220; 125; 130/230; 135/235;ORO.FC.A. 250 ORO.FC.140/240</p> <p>ORO.CC.110/210; 120; 125; 130; 135; 140; 145 200; 250 & 255 Refer to OM Part D for more detail of course syllabi. ORO.FC.145(a)(2) ORO.CC.115, AMC1.ORO.CC.105</p>		
7.	<p>ГЛАВА 6. ПРОФИЛАКТИКА ЗДОРОВЬЯ ЭКИПАЖА</p> <p>6.1 Профилактика здоровья экипажа. Соответствующие правила и инструкции для членов экипажа, касающиеся здоровья, включая следующее:</p> <p>a) алкоголь и другие опьяняющие жидкости, b) наркотические вещества, c) наркотики, d) снотворное,</p>	Part-MED		

	<p>e) антидепрессанты, f) фармацевтические препараты (g) иммунизация, (h) глубоководный дайвинг, (i) донорство крови/костного мозга, (j) меры предосторожности при приеме пищи до и во время полета, (k) сон и отдых, (l) хирургические операции.</p>			
8.	<p>Глава 7. ОГРАНИЧЕНИЯ ПОЛЕТНОГО ВРЕМЕНИ 7.1 Ограничения полетного и рабочего времени и требования к отдыху для членов летного и кабинного экипажей 7.2 Превышение ограничений полетного и рабочего времени и/или сокращение периодов отдыха. Условия, при которых полетное и рабочее время может быть превышено, а периоды отдыха могут быть сокращены, а также процедуры, используемые для сообщения об этих изменениях. 7.3 Учет полетного, рабочего времени и времени отдыха экипажей ВС. 7.4 Принципы планирования работы и отдыха экипажа 7.5 Космическая радиация 7.6 Выполнение коммерческих полетов в других авиакомпаниях</p>	<p><i>For CAT Operations: Part-ORO.FTL (EU regulation 83/2014) Refer to Information Bulletin IB-OPS-1-2015 FTL</i></p>		
9.	<p>ГЛАВА 8. ИНСТРУКЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К ПОЛЕТАМ 8.1 Основные требования по подготовке экипажа к выполнению рейса 8.1.1 Минимальные высоты полетов. Описание метода определения и применения минимальных высот, включая: (a) процедура установления минимальных высот/эшелонов полета для полетов по правилам визуальных полетов (ПВП); и (b) процедура установления минимальных высот/эшелонов полета для полетов по правилам полетов по приборам (ППП). 8.1.2 Критерии определения пригодности аэродромов 8.1.3 Методы определения эксплуатационного минимума аэродрома. Следует сделать ссылку на процедуры определения видимости и/или дальности видимости на ВПП (RVR) и на</p>	<p>CAT.OP.MPA.175, AMC1 CAT.OP.MPA.175(a) GM1 CAT.OP.MPA.175(b)(5) CAT.OP.MPA 145, AMC1 CAT.OP.MPA.145(a) GM1 CAT.OP.MPA.145(a) AMC1 CAT.OP.MPA 175(a) GM1 CAT.OP.MPA.175(b)(5)</p>		

<p>применимость фактической видимости, наблюдаемой пилотами, сообщаемой видимости и сообщаемой RVR.</p> <p>8.1.4 Маршрутный эксплуатационный минимум для полетов ПВП или отрезков полета ПВП и, если используются одномоторные воздушные суда, инструкции по выбору маршрута с учетом наличия поверхностей, обеспечивающих безопасную вынужденную посадку.</p> <p>8.1.5 Представление и применение эксплуатационного минимума аэродрома и маршрута</p> <p>8.1.6 Интерпретация метеорологической информации. Пояснительный материал по расшифровке метеорологических (MET) прогнозов и метеорологических сводок, относящихся к району операций, включая интерпретацию условных выражений.</p> <p>8.1.7 Определение количества топлива, масла и водного метанола. Методы определения и контроля в полете количества топлива, масла и водного метанола, которые необходимо перевозить. Этот раздел должен также включать инструкции по измерению и распределению жидкости, перевозимой на борту. Такие инструкции должны учитывать все обстоятельства, которые могут возникнуть в полете, включая возможность перепланирования в полете и отказ одной или нескольких силовых установок самолета. Следует также описать систему ведения учета топлива и масла.</p> <p>8.1.8 Масса и центровка. Общие принципы массы и центра тяжести, включая следующие:</p> <p>(a) определения;</p> <p>(b) методы, процедуры и обязанности по подготовке и приемке расчетов массы и центра тяжести;</p> <p>(c) правила использования стандартных и/или фактических масс;</p> <p>(d) метод определения применимой массы пассажира, багажа и груза;</p> <p>(e) соответствующие массы пассажиров и багажа для различных типов операций и типов воздушных судов;</p> <p>(f) общие инструкции и информацию, необходимые для проверки различных типов используемой документации по массе и балансу;</p> <p>(g) процедуры внесения изменений в последний момент;</p> <p>(h) удельный вес топлива, масла и водного метанола;</p> <p>(i) политика/процедуры размещения;</p> <p>(j) вертолеты, стандартные планы загрузки.</p>	<p>CAT.OP.MPA.270 CAT.OP.MPA.105, 106, 107 & 180 CAT.OP.MPA.110; 125; AMC1-11 CAT.OP.MPA 110 GM1-3 CAT.OP.MPA.110 GM1 CAT.OP.MPA 110(a) CAT.OP.MPA.265; 300; 305 & 320 AMC1 CAT.OP.MPA 300 AMC1 CAT.OP.MPA 305(e) GM1 CAT.OP.MPA.305 CAT.OP.MPA.135 & 136 CAT.OP.MPA.135,185, 245, 246 GM1 CAT.OP.MPA.185 CAT.OP.MPA.106, CAT.OP.MPA.150 (151 for Performance Class B aircraft) AMC1-2 CAT.OP.MPA.150(b) GM1 CAT.OP.MPA.150(b) GM1 CAT.OP.MPA.150(c)(3) (i) GM1 CAT.OP.MPA.150(c)(3) (ii) CAT.OP.MPA.260 CAT.POL.MAB.100 & 105</p>		
---	--	--	--

<p>8.1.9 План Полета УВД (ATS). Процедуры и обязанности по подготовке и представлению плана полета ОВД. Факторы, которые следует учитывать, включают способы представления как индивидуальных, так и повторяющихся планов полета.</p> <p>8.1.10 Оперативный план полета. Процедуры и обязанности по подготовке и принятию оперативного плана полета. Необходимо описать использование рабочего плана полета, включая образцы используемых форматов рабочего плана полета.</p> <p>8.1.11 Бортжурнал ВС. Должны быть описаны обязанности и использование бортового технического журнала эксплуатанта, включая образцы используемого формата.</p> <p>8.1.12 Перечень документов, форм и дополнительной информации.</p> <p>8.2 Правила наземного обслуживания применимые к эксплуатанту.</p> <p>8.2.1 Процедуры заправки топлива</p> <p>(a) меры предосторожности при заправке и сливе топлива, в том числе при работающей вспомогательной силовой установке или при работающем роторе, или при работающем двигателе или двигателях с включенными тормозами несущего винта;</p> <p>(b) дозаправка и слив топлива с пассажирами на борту (высадке, посадке); и</p> <p>(c) меры предосторожности во избежание смешивания топлива.</p> <p>8.2.2 Процедуры обслуживания ВС, пассажиров и грузов, в отношении безопасности. Описание процедур обработки, используемых при распределении мест, посадке и высадке пассажиров, а также при погрузке и разгрузке воздушного судна. Должны быть также даны дальнейшие процедуры, направленные на обеспечение безопасности, когда воздушное судно находится на перроне. Процедуры обработки должны включать:</p> <p>a) особые категории пассажиров, в том числе дети/младенцы, лица с ограниченной подвижностью, пассажиры, которым запрещен въезд, депортированные лица и лица, находящиеся под стражей;</p> <p>(b) допустимые размеры и вес ручной клади;</p> <p>(c) погрузка и закрепление предметов в самолете;</p> <p>(d) расположение наземного оборудования;</p> <p>(e) процедуры использования дверей самолета;</p> <p>(f) безопасность на аэродроме/площадке эксплуатации, включая предотвращение пожаров и безопасность в зонах выброса и всасывания;</p> <p>(g) процедуры запуска, отправления и прибытия с перрона;</p>	<p>AMC1-3 CAT.POL.MAB.100(b) AMC1-2 CAT.POL.MAB.100(d) AMC1-2 CAT.POL.MAB.100(e) GM1-3 CAT.POL.MAB.100(e) AMC1 CAT.POL.MAB.105 (a)-(c) GM1-2 CAT.POL.MAB105(e) GM1 CAT.POL.MAB.100(g) CAT.OP.MPA.190 AMC1 CAT.OP.MPA.190 CAT.OP.MPA.175(a) AMC1 CAT.OP.MPA.175(a) CAT.GEN.MPA.150 ORO.MLR.110 (Journey Log) Refer to EASA PART-M CAT.GEN.MPA.180 AMC1 CAT.GEN.MPA.180 GM1s CAT.GEN.MPA(a)(5); (a)(9); (a)(13); (a)(14) & (a)(23) CAT.OP.MPA.195 & 200 AMC1 CAT.OP.MPA.195 GM1 CAT.OP.MPA.200 AMC1-2 CAT.OP.MPA.200 CAT.OP.MPA.155</p>		
--	---	--	--

<p>(h) обслуживание воздушных судов; (i) документы и формы для обслуживания воздушных судов; (j) специальные грузы и классификация грузовых отделений; и (k) распределение мест в самолете в случае не правильной регистрации пассажиров (Double Seat).</p> <p>8.2.3 Процедуры отказа в посадке на борт. Процедуры, обеспечивающие отказ в посадке лицам, находящимся в состоянии алкогольного опьянения или демонстрирующим манерой поведения или физическими признаками, что они находятся под воздействием психоактивных веществ. Это не относится к медицинским пациентам, находящимся под надлежащим уходом.</p> <p>8.2.4 Противообледенительные процедуры. Описание политики и процедур противообледенительной обработки воздушных судов на земле. Они должны включать описания типов и последствий обледенения и других загрязняющих веществ на воздушном судне во время стоянки, во время движения по земле и во время взлета. Кроме того, должно быть дано описание типов используемых жидкостей, включая следующее:</p> <p>(a) фирменные или коммерческие наименования, (б) характеристики, (c) влияние на летно-технические характеристики самолета, (d) время удержания, (e) меры предосторожности при использовании.</p> <p>8.3 Процедуры на различных этапах полета</p> <p>8.3.1 Правила визуальных и инструментальных полетов. Описание политики, разрешающей выполнение полетов по ПВП, или требующей выполнения полетов по ППП, или перехода от одного к другому.</p> <p>8.3.2 Навигационные процедуры и процедуры радиотелефонной связи. Описание всех навигационных процедур, относящихся к типу(ам) и району(ам) эксплуатации. Особое внимание следует уделить:</p> <p>(a) стандартные навигационные процедуры, включая политику проведения независимых перекрестных проверок ввода с клавиатуры, если они влияют на траекторию полета, которой должно следовать воздушное судно; и</p>	<p>AMC1 CAT.OP.MPA.155(b) CAT.OP.MPA.160 AMC1-2 CAT.OP.MPA.160 CAT.OP.MPA.165 AMC1-2 CAT.OP.MPA.165 GM1 CAT.OP.MPA.165 CAT.OP.MPA.220 CAT.OP.MPA.230 CAT.POL.MAB.105 AMC CAT.POL.MAB.105 CAT.OP.GEN.170 CAT.OP.MPA.250 GM1-3 CAT.OP.MPA.250 CAT.OP.MPA.255 AMC1 CAT.OP.MPA.255 CAT.IDE.A.125,130 AMC/GM CAT.IDE.123,130 Operator's Policy SPA.PBN.100 GM1 SPA.PBN.100 SPA.MNPS.100 GM1 SPA.MNPS.100 SPA.RVSM.100, 105,110,115 AMC1-2 SPA.RVSM.105 GM1 SPA.RVSM.105(d)(9) CAT.IDE.A.140 CAT.IDE.A.150 AMC1 CAT.IDE.A.150 GM1 CAT.IDE.A.150 CAT.OP.MPA.290</p>		
---	--	--	--

<p>(b) требуемые навигационные характеристики (RNP), технические требования к минимальным навигационным характеристикам (MNPS) и полярная навигация и навигация в других установленных районах;</p> <p>(c) перепланировка в полете;</p> <p>(d) процедуры в случае деградации системы; и</p> <p>(e) сокращенные минимумы вертикального эшелонирования (RVSM).</p> <p>8.3.3 Процедуры установки высотомера.</p> <p>(a) метрическая альтиметрия и таблицы преобразования; и</p> <p>(b) рабочие процедуры QFE.</p> <p>8.3.4 Процедуры системы сигнализации опасного изменения высоты полета</p> <p>8.3.5 Процедуры системы предупреждения опасного сближения с землей (GPWS) / система предупреждения о столкновении с землей (TAWS) для самолетов. Процедуры и инструкции, необходимые для предотвращения столкновения управляемого полета с землей, включая ограничения на высокую скорость снижения вблизи поверхности.</p> <p>8.3.6 Политика и процедуры использования системы предотвращения столкновений (TCAS)/бортовой системы предотвращения столкновений (ACAS) для самолетов и для вертолетов (если применимо).</p> <p>8.3.7 Политика и процедуры управления топливом в полете</p> <p>8.3.8 Неблагоприятные и потенциально опасные атмосферные условия. Процедуры эксплуатации и/или предотвращения неблагоприятных и потенциально опасных атмосферных условий, включая следующее:</p> <p>(a) грозы,</p> <p>(b) условия обледенения,</p> <p>(c) турбулентность,</p> <p>(d) сдвиг ветра,</p> <p>(e) струйное течение,</p> <p>(f) облака вулканического пепла,</p> <p>(g) сильные осадки,</p> <p>(h) песчаные бури,</p> <p>(i) горные волны,</p> <p>(j) значительные температурные инверсии.</p>	<p>GM1 CAT.OP.MPA.290 CAT.IDE.A.155 CAT.OP.MPA.295 GM1 CAT.OP.MPA.295 (EU) No 1332/2011 CAT.OP.MPA.280 Regulation (EC) No. 216/2008 (The 'Basic Regulation') Annex IV, 2.a.4 States "Special attention must be given to potentially hazardous atmospheric conditions". CAT.OP.MPA.210 & 225 AMC1 CAT.OP.MPA.210(b) GM1 CAT.OP.MPA.210 CAT.OP.MPA.225 ORO.GEN.140 CAT.GEN.MPA.135 AMC1 CAT.GEN.MPA.135(a) (3) CAT.OP.MPA.155 CAT.OP.MPA.165 CAT.OP.MPA.195 CAT.OP.MPA.220 CAT.OP.MPA.230 CAT.OP.MPA.240 AMC1 CAT.OP.MPA.155(b) AMC1-2 CAT.OP.MPA.165 GM1 CAT.OP.MPA.165</p>		
---	--	--	--

<p>8.3.9 Турбулентный след. Критерии эшелонирования из-за турбулентности в следе с учетом типов воздушных судов, ветровых условий, взлетно-посадочной полосы/конечного участка захода на посадку и местоположения зоны взлета (FATO). Для вертолетов следует также учитывать нисходящую струю ротора.</p> <p>8.3.10 Члены экипажа и их места. Требования к членам экипажа занимать отведенные им места или места на различных этапах полета или всякий раз, когда это необходимо в интересах безопасности, включая процедуры контролируемого отдыха в кабине летного экипажа.</p> <p>8.3.11 Использование ремней безопасности для экипажа и пассажиров. Требования к членам экипажа и пассажирам по использованию ремней безопасности и/или удерживающих систем на различных этапах полета или всякий раз, когда это считается необходимым в интересах безопасности.</p> <p>8.3.12 Допуск в кабину экипажа. Условия допуска в кабину летного экипажа лиц, не входящих в состав летного экипажа. Должна быть также включена политика в отношении приема инспекторов из органов власти.</p> <p>8.3.13 Использование свободных мест для экипажа. Условия и порядок использования вакантных мест экипажа.</p> <p>8.3.14 Недееспособность членов экипажа. Порядок действий в случае потери трудоспособности членами экипажа в полете. Должны быть включены примеры типов недееспособности и способов их распознавания.</p> <p>8.3.15 Требования к безопасности пассажирского салона.</p> <p>(a) о подготовке салона к полету, требованиях в полете и подготовке к посадке, включая процедуры крепления салона и бортовой кухни;</p> <p>(b) обеспечить, чтобы пассажиры сидели там, где в случае необходимости экстренной эвакуации они могут наилучшим образом помочь, а не помешать эвакуации из воздушного судна;</p> <p>(c) соблюдать при посадке и высадке пассажиров;</p> <p>(d) при дозаправке/сливе топлива при посадке, на борту или высадке пассажиров;</p> <p>(e) охватывающие перевозки особых категорий пассажиров;</p> <p>(f) курение на борту;</p> <p>(g) действий при подозрении на инфекционные заболевания.</p>	<p>AMC1 CAT.OP.MPA.195 CAT.OP.MPA.170 AMC1-1.1 CAT.OP.MPA.170</p> <p>ANNEX V-PART SPA Subpart E – Low Visibility Operations (SPA.LVO and associated AMC/GM) CAT.OP.MPA.140 AMC1/GM1 CAT.OP.MPA.140(c) EASA AMC 20-6 in conjunction with SPA.ETOPS.100-115 and associated AMC/GM ORO.MLR.105 AMC1s ORO.MLR.105(c); (d)(3); (f); (g); (h) 7 (g) GM1s ORO.MLR.105(a); (e);(f); (f); (g); & (j) ORO.AOC.125 CAT.OP.MPA.285 CAT.IDE.A.230 GM1 CAT.IDE.A.230 CAT.IDE.A.235 AMC1/GM1 CAT.IDE.A.235 CAT.IDE.A.240 AMC1 CAT.IDE.A.240 CAT.IDE.A.245 AMC1 CAT.IDE.A.245 EFB-AMC 20-25</p>		
---	---	--	--

	<p>8.3.16 Процедуры инструктажа пассажиров. Содержание, средства и время инструктажа пассажиров в соответствии с Приложением IV (Part-CAT).</p> <p>8.3.17 Оборудование для измерения космической радиации (если применимо).</p> <p>8.3.18 Политика использования автопилота.</p> <p>8.3.19 Аварийные и непредвиденные ситуации.</p> <p>8.4 Всепогодные полеты (AWOps)</p> <p>8.4.1 Общие положения</p> <p>8.4.2 Минимумы аэродромов</p> <p>8.4.3 Терминология</p> <p>8.4.4 Полеты в условиях плохой видимости</p> <p>8.4.5 Категории аэродромов</p> <p>8.4.6 Сертификация, тренировка и выполнение полетов в условиях плохой видимости</p> <p>8.4.7 Посадка в автоматическом режиме</p> <p>8.4.8 Минимальное оборудование</p> <p>8.5 EDTO (ETOPS)</p> <p>8.6 Использование перечня минимального оборудования и отклонения конфигурации</p> <p>8.7 Некоммерческие полеты</p> <p>(a) некоммерческие полеты для держателей сертификатов эксплуатанта, описание отличий от коммерческих операций,</p> <p>(b) тренировочные полеты,</p> <p>(c) испытательные полеты,</p> <p>(d) перегоночные рейсы (приемка ВС),</p> <p>(e) перегоночные рейсы,</p> <p>(f) демонстрационные полеты,</p> <p>(g) позиционные полеты, включая виды лиц, которые могут перевозиться на таких рейсах.</p> <p>8.8 Требования по кислороду.</p> <p>8.8.1 Объяснение условий, при которых следует обеспечивать и использовать кислород.</p> <p>8.8.2 Потребность в кислороде указана для следующих лиц:</p> <p>a) летный экипаж;</p> <p>b) cabinный экипаж;</p> <p>c) пассажиры.</p>			
--	---	--	--	--

	8.9 Электронная система бортовой документации (EFB).			
10.	<p>ГЛАВА 9. ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ И ОРУЖИЕ</p> <p>9.1 Информация и политика по перевозке опасных грузов</p> <p>9.2 Категории опасных грузов</p> <p>9.3 Маркировка, хранение и разделение опасных грузов</p> <p>9.4 Положение по опасным грузам, перевозимых пассажирами и членами экипажа</p> <p>9.5 Погрузка и хранение опасных грузов</p> <p>9.6 Аварийные ситуации и инциденты, связанные с опасными грузами</p> <p>9.7 Обучение членов экипажа и наземного персонала по обращению с опасными грузами</p> <p>9.8 Извещение командира воздушного судна об опасных грузах (NOTOC)</p> <p>9.9 Отчет о событиях, связанных с опасными грузами</p> <p>9.10 Перевозка оружие и боеприпасов физических и юридических лиц</p>	<p>ANNEX V-PART SPA Subpart G – Transport of Dangerous Goods (SPA.DG and associated AMC/GM) ICAO Annex 18 and Doc 9284 (“Technical Instructions”) CAT.GEN.MPA.155,160 GM1 CAT.GEN.MPA.155, 160 CAT.GEN.MPA.200 AMC1 CAT.GEN.MPA.200(e) GM1 CAT.GEN.MPA.200</p>		
11.	<p>ГЛАВА 10. АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ</p> <p>10.1 Политика авиакомпании в сфере обеспечения авиационной безопасности</p> <p>10.2 Обязанности и ответственность КВС</p> <p>10.3 Меры авиационной безопасности в отношении экипажа багажа, ручной клади, груза, почты, курьерских отправок и бортового питания</p> <p>10.4 Меры авиационной безопасности при перевозке оружия и боеприпасов</p> <p>10.5 Меры авиационной безопасности в отношении ВС</p> <p>10.6 Порядок действий экипажа в случае возникновения чрезвычайных обстоятельств при выполнении перевозок</p> <p>10.7 Политика авиакомпании в области подготовки авиационного персонала в области авиационной безопасности</p> <p>10.8 Подготовка авиационного персонала в области авиационной безопасности</p>	<p>ORO.SEC.100 CAT.GEN.MPA.135 AMC1 CAT.GEN.MPA.135(a)(3) Regulation (EC) No. 300/2008 Common rules in the field of aviation security. Regulation (EC) No. 216/2008 Annex IV, 8.d</p>		
12.	<p>ГЛАВА 11. ОБРАЩЕНИЕ, УВЕДОМЛЕНИЕ И СООБЩЕНИЕ О ИНЦИДЕНТАХ И ПРОИСШЕСТВИЯХ</p> <p>11.1 Процедуры обработки, уведомления и сообщения об авариях, инцидентах и происшествиях. Этот раздел должен включать следующее:</p> <p>(а) определение аварии, инцидента и происшествия, а также соответствующих обязанностей всех вовлеченных лиц;</p>	<p>Regulation (EC) No. 216/2008 (The ‘Basic Regulation’) Annex IV, 8.a.5 ORO.GEN.160</p>		

	<p>(b) иллюстрации форм, которые следует использовать для сообщения обо всех типах инцидентов и происшествий (или копии самих форм), инструкции о том, как их следует заполнять, адреса, по которым их следует отправлять, и время, отведенное для их заполнения;</p> <p>с) в случае инцидента описание того, какие ведомства, органы и другие организации должны быть уведомлены, как это будет сделано и в какой последовательности;</p> <p>(d) процедуры устного уведомления органов обслуживания воздушного движения об инцидентах, включая ACAS (RA), опасностями столкновения с птицами, опасными грузами и опасными условиями;</p> <p>(e) процедуры представления письменных отчетов об авиационных происшествиях, ACAS (RA), столкновениях с птицами, инцидентах или происшествиях с опасными грузами и незаконном вмешательстве;</p> <p>f) процедуры отчетности. Эти процедуры должны включать внутренние связанные с безопасностью полетов процедуры отчетности, которым должны следовать члены экипажа, предназначенные для обеспечения немедленного информирования командира воздушного судна о любом происшествии, которое угрожало или могло угрожать безопасности во время полета, и что командиру воздушного судна предоставлена вся необходимая информация.</p> <p>g) процедуры сохранения записей после отчетного события.</p>	<p>AMC1 ORO.GEN.160 ORO.GEN.200(a) (3) European Regulations: a) (EU) No 376/2014 b) (EC) No 1321/2007 c) (EC) No 1330/2007</p>		
<p>13.</p>	<p>ГЛАВА 12. ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ</p> <p>12.1 Общие положения</p> <p>12.2 Сфера применения правил полетов</p> <p>12.2.1 Территориальное выполнение правил полетов</p> <p>12.2.2 Соответствия правилам полетов</p> <p>12.2.3 Ответственность за соответствие правил полетов</p> <p>12.2.4 Полномочия командира ВС</p> <p>12.2.5 Минимальные высоты</p> <p>12.2.6 Крейсерские эшелоны</p> <p>12.2.7 Выброс или распыление</p> <p>12.2.8 Буксировка</p> <p>12.2.9 Запретные зоны и зоны ограничений</p> <p>12.2.10 Избежание столкновения</p> <p>12.2.11 Сближение</p>	<p>ICAO Annex 2 Rules of The Air (SERA) - Commission Regulation (EU) No. 923/2012</p>		

<p>12.2.12 Обгон 12.2.13 Посадка 12.2.14 Взлет 12.2.15 Передвижение ВС по земле 12.2.16 Светооборудование, необходимое для использования воздушным судном 12.2.17 Искусственное создание инструментальных условий полета 12.2.18 Выполнение полетов на и вблизи аэродромов 12.3 Правила визуальных полетов 12.4 Правила полетов по приборам (ППП) 12.4.1. Правила, применяемые для всех полетов по ППП 12.4.2. Правила, применяемые при полетах по ППП в контролируемом воздушном пространстве 12.4.3. Правила, применяемые при полетах по ППП вне контролируемого воздушного пространства 12.5 Связь 12.5.1. Общие положения 12.5.2. Потеря радиосвязи 12.6 Перехват 12.6.1. Общие положения 12.6.2. Действия перехваченного воздушного судна 12.6.3. Радиосвязь при перехвате 12.7 Правила прослушивания радиоэффира при выполнении полетов 12.8 Сигналы 12.8.1. Общие положения 12.8.2. Сигналы для аэродромного движения 12.8.3. Сигналы, регулирующие движения воздушных судов на земле 12.9 Систем отсчета и учета времени, применяемая при выполнении полетов 12.10 Диспетчерское разрешение, выдерживание плана полета и сообщение о местонахождении ВС 12.10.1. Флайт-планы для органа обслуживания воздушного движения 12.10.2. Изменение Флайт-плана</p>			
---	--	--	--

	<p>12.10.3. Закрытие флайт-плана 12.10.4. Разрешения службы управления движением 12.10.5. Потенциальное изменение разрешения в полете 12.10.6. Выполнение флайт-плана 12.10.7. Непреднамеренные изменения 12.10.8. Преднамеренные изменения 12.10.9. Ухудшение погоды ниже ПВП 12.10.10. Доклады о местоположении 12.10.11. Прекращение контроля 12.10.12. Незаконное вмешательство 12.11 визуальные сигналы, которые используются для предупреждения ВС, выполняющего полет или приближающегося к зоне ограничений, не имеющего на это соответствующего разрешения 12.12 Процедуры для пилотов, которые наблюдают авиационное событие или получили сигнал 12.12.1 Порядок действий КВС, который наблюдает авиационное событие 12.12.2 Порядок действий КВС, принявший сообщение о бедствии 12.13 Сигналы бедствия и срочности 12.13.1. Общие положения 12.13.2. Сигналы бедствия 12.13.3. Сигналы срочности 12.13.4. Код визуальных сигналов "ЗЕМЛЯ–ВОЗДУХ" 12.13.5. Сигналы "ВОЗДУХ-ЗЕМЛЯ"</p>			
14.	<p>ГЛАВА 13. ЛИЗИНГ/КОД-ШЕР 13.1 Определения 13.2. Ограничения 3.2.2. Дополнительные ограничения к условиям взятия в лизинг 13.2.2.1 Взятие ВС в лизинг без экипажа 13.2.2.2 Взятие ВС в лизинг с экипажем 13.2.3. Дополнительные ограничения к лизингу с операторами – не членами EASA</p>	<p><i>ORO.AOC.110 & 115, AMC1 ORO.AOC.110 AMC1- 2,ORO.AOC.110(c) GM1 ORO.AOC.110(c) AMC1 RO.AOC.110(f) AMC1-2 ORO.AOC.115(b)</i></p>		
15.	<p>ГЛАВА 14. ПЕРРОННЫЕ ПРОВЕРКИ (SAFA/SACA) ВС ЭКСПЛУАТАНТОВ, НАХОДЯЩИХСЯ ПОД РЕГУЛИРУЮЩИМ НАДЗОРОМ ДРУГОГО ГОСУДАРСТВА</p>			

	<p>Описание перронной проверки SAFA/SACA (Subpart Ramp of (EU) 965/2012) и обязанностей всех вовлеченных лиц. Ведение документации по перронной проверке. Управление несоответствиями выявленные по результатам перронной проверки.</p>			
Part B. AIRCRAFT OPERATING INFORMATION				
15.	<p>ГЛАВА 0. ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ И ЕДИНИЦЫ ИЗМЕРЕНИЯ 0.1 Общая информация (например, размеры воздушного судна), включая описание единиц измерения, используемых для эксплуатации соответствующего типа воздушного судна, и таблицы преобразования.</p>			
16.	<p>ГЛАВА 1. ОГРАНИЧЕНИЯ 1.1 Описание сертифицированных ограничений и применимых эксплуатационных ограничения должны включать следующее: (a) статус сертификации (например, сертификат типа EASA (дополнительный), экологическая сертификация и др.); (b) конфигурация пассажирских кресел для каждого типа воздушного судна, включая иллюстрацию презентация; (c) утвержденные виды полетов (например, VFR/IFR, CAT II/III, RNP, полеты в известных условиях обледенения и т. д.); (d) состав экипажа; (e) масса и центр тяжести; (f) ограничения скорости; (g) диапазон(ы) полета; (h) ограничения по ветру, включая процедур на взлетно-посадочных полосах с осадками; (i) ограничения производительности для применимых конфигураций; (j) уклон (ВПП); (k) ограничения на взлетно-посадочных полосах с осадками; (l) осадки на фюзеляже; (m) системные ограничения.</p>			
17.	<p>ГЛАВА 2. ШТАТНЫЕ (СТАНДАРТНЫЕ) ПРОЦЕДУРЫ Стандартные процедуры и обязанности, возложенные на экипаж, соответствующие</p>	<p>ORO.GEN.110(h) AMC1 ORO.GEN.110(h)</p>		

	<p>контрольные листы, система их использования и заявление, охватывающее необходимые процедуры координации между летным и кабинным/другими членами экипажа. Стандартные процедуры и обязанности должны включать следующее:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) перед полетом, (б) перед вылетом, (c) установка и проверка высотомера, (d) руление, взлет и набор высоты, (e) снижение шума, (f) круиз и снижение, (g) заход на посадку, подготовка к посадке и брифинг, (h) заход на посадку по ПВП, (i) заход на посадку по ППП, (j) визуальный заход на посадку и кружение, (k) уход на второй круг, (м) нормальная посадка, (м) после приземления, (n) операции на ВПП с осадками. 	<p>Regulation (EC) No. 216/2008 (The ‘Basic Regulation’) Annex I, 2.a.5</p>		
<p>18.</p>	<p>ГЛАВА 3. НЕШТАТНЫЕ И АВАРИЙНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ Нештатные и/или аварийные процедуры и обязанности, возложенные на экипаж, соответствующие контрольные листы, система их использования и утверждение, содержащее необходимые процедуры координации между летным и кабинным/другими членами экипажа. Нештатные и/или аварийные процедуры и действия должны включать следующее:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) потеря трудоспособности экипажа, (b) противопожарные и противодымные учения, (c) полет без герметизации и с частичной герметизацией, (d) превышение конструктивных ограничений, таких как приземление с избыточным весом, д) удары молнии, (f) связь в случае бедствия и оповещение УВД о чрезвычайных ситуациях, (g) отказ двигателя/горелки, (h) системные сбои, (i) руководство по изменению направления в случае серьезного технического сбоя, 	<p>ORO.GEN.110(h) AMC1 ORO.GEN.110(h) Regulation (EC) No. 216/2008 (The ‘Basic Regulation’) Annex I, 2.a.5</p>		

	<p>(j) предупреждение о сближении с землей, в том числе предупреждение о звуковом устройстве речевого оповещения вертолетов (AVAD), (k) Предупреждение БСПС/TCAS/устройство голосового оповещения (AVAD) для вертолетов, (л) сдвиг ветра, (m) аварийная посадка/посадка на воду, (n) для самолетов, порядок действий в непредвиденных обстоятельствах при вылете. ОРО.ГЕН.110(ч) AMC1 ORO.GEN.110(h) Регламент (ЕС) № 216/2008 («Основной регламент») Приложение I, 2.a.5</p>			
19.	<p>ГЛАВА 4. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ КАЧЕСТВА 4.0 Данные о эксплуатационных качествах должны быть предоставлены в форме, которую можно использовать без трудности. 4.1 Данные о эксплуатационных качествах. (продолжение) 4.1.1 Дополнительные данные о полетах в условиях обледенения. Любой сертифицированный производительность, связанная с допустимой конфигурацией или отклонением от конфигурации, такие как отказ противоскольжения. 4.1.2 Если данные о характеристиках, требуемые для соответствующего класса характеристик, отсутствует в РЛЭ, то должны быть включены другие данные. РПП может содержать перекрестную ссылку на данные, содержащиеся в AFM, где такие данные вряд ли будет использоваться часто или в чрезвычайной ситуации. 4.2 Дополнительные данные о производительности, если применимо, включая следующее: (a) все градиенты набора высоты двигателем; (b) данные снижения; (c) действие противообледенительных жидкостей; (d) полет с выпущенным шасси; (e) для воздушных судов с 3 или более двигателями - перегоночные рейсы с одним неработающим двигателем; (f) полеты, выполняемые в соответствии с положениями списка отклонений от конфигурации (CDL).</p>	<p>ANNEX IV PART-CAT, Subpart C – Aircraft Performance and Operating Limitations Regulations CAT.POL.A and associated AMC/GM. Refer to Chapter 1 for General Requirements and Chapter 2, 3 or 4 for regulations specific to Performance Class of type(s) operated</p>		
20.	<p>ГЛАВА 5. ПЛАНИРОВАНИЕ ПОЛЕТА</p>	<p>Approved Flight Manual</p>		

<p>5.1 Данные и инструкции, необходимые для предполетного планирования и планирования в полете, включая такие факторы, как графики скорости и настройки мощности. Там, где это применимо, должны быть указаны процедуры для операций с неработающим двигателем, ETOPS (в частности, крейсерская скорость с одним неработающим двигателем и максимальное расстояние до адекватного аэродрома, определенное в соответствии с Приложением IV (Part-CAT)) и полеты на изолированные аэродромы включены.</p> <p>5.2 Методика расчета топлива, необходимого для различных этапов полета.</p> <p>5.3 Когда применимо, данные о характеристиках критического запаса топлива ETOPS и района эксплуатации, включая данные, достаточные для обоснования расчетов критического запаса топлива и района эксплуатации на основе утвержденных данных о характеристиках воздушного судна. Должны быть включены следующие данные:</p> <p>(a) подробные данные о характеристиках двигателя (двигателей) при неработающем состоянии, включая расход топлива для стандартных и нестандартных атмосферных условий и в зависимости от скорости и мощности, где это уместно, включая:</p> <p>(i) снижение (включая чистую производительность), где это применимо;</p> <p>(ii) охват крейсерской высоты, включая 10 000 футов;</p> <p>(iii) удержание;</p> <p>(iv) высота над уровнем моря (включая чистую производительность); и</p> <p>(v) уход на второй круг;</p> <p>(b) подробные данные о рабочих характеристиках всех двигателей, включая данные о номинальном расходе топлива, для стандартных и нестандартных атмосферных условий и в зависимости от воздушной скорости и мощности, где это уместно, включая:</p> <p>(i) круиз (покрытие высот, включая 10 000 футов); и</p> <p>(ii) холдинг;</p> <p>(c) подробные сведения о любых других условиях, относящихся к операциям ETOPS, которые могут привести к значительному ухудшению характеристик, таких как скопление льда на незащищенных поверхностях воздушного судна, срабатывание напорной воздушной турбины (RAT), срабатывание реверсора тяги и т. д.; и</p> <p>(d) высоты, скорости, настройки тяги и расход топлива, используемые при установлении зоны действия ETOPS для каждой комбинации планер-двигатель, должны использоваться для</p>	<p>Also refer to OM Part A Section 8.1.7 & 8.3.7. CAT.OP.MPA.140, AMC1/GM1 CAT.OP.MPA.140 CAT.GEN.MPA.150 CAT.OP.MPA.106 CAT.OP.MPA150/151 and associated AMC/GM SPA.ETOPS and AMC 20-6</p>		
--	---	--	--

	указания соответствующих запасов высоты над землей и препятствиями в соответствии с Приложением IV (Part-CAT).			
21.	ГЛАВА 6. МАССА И ЦЕНТРОВКА Инструкции и данные для расчета массы и центровки, включая следующее: (a) система расчета (например, система индексов); (b) информацию и инструкции по заполнению документации по массе и балансировке, включая ручную и компьютерную документацию; (c) предельные массы и центр тяжести для типов, вариантов или отдельных воздушных судов, используемых эксплуатантом; (d) сухая эксплуатационная масса и соответствующий центр тяжести или индекс	Approved Flight Manual Also refer to OM Part A Section 8.1.8.		
22.	ГЛАВА 7. ЗАГРУЗКА ВС Процедуры и положения по погрузке и разгрузке и креплению груза в воздушном судне.			
23.	ГЛАВА 8. ПЕРЕЧЕНЬ ОТКЛОНЕНИЙ ОТ КОНФИГУРАЦИИ CDL, если они предоставлены изготовителем, с учетом типов и вариантов эксплуатируемых воздушных судов, включая процедуры, которым необходимо следовать при отправке воздушного судна в соответствии с условиями его CDL.			
24.	ГЛАВА 9. ПЕРЕЧЕНЬ МИНИМАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ MEL для каждого эксплуатируемого типа или варианта воздушного судна и типа(ов)/района(ов) эксплуатации. MEL также должен включать условия отправки, связанные с полетами, требуемыми для конкретного утверждения (например, RNAV, RNP, RVSM, ETOPS). При распределении глав и номеров следует учитывать использование системы нумерации ATA.	ORO.MLR.105 Regulation (EC) No. 216/2008 (The 'Basic Regulation') Annex IV 8.a.3 Also refer to AMC & GM material for ORO.MLR.105		
25.	ГЛАВА 10. АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ, ВКЛЮЧАЯ КИСЛОРОД 10.1 Перечень аварийно-спасательного оборудования, которое необходимо иметь при себе на маршрутах полета, и процедуры проверки работоспособности этого оборудования перед взлетом. Также должны быть включены инструкции относительно расположения, доступности и использования аварийно-спасательного оборудования и связанного с ним контрольного списка. 10.2 Процедура определения количества необходимого и доступного кислорода. Следует учитывать профиль полета, количество пассажиров и возможную декомпрессию салона.	CAT.IDE.A.220-305 and associated AMC & GM.		

26.	<p>ГЛАВА 11. АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ</p> <p>11.1 Инструкции по подготовке к аварийной эвакуации, включая координацию экипажа и назначение аварийных пунктов.</p> <p>11.2 Процедуры аварийной эвакуации. Описание обязанностей всех членов экипажа по быстрой эвакуации воздушного судна и обращению с пассажирами в случае вынужденной посадки, вынужденной посадки или других чрезвычайных ситуаций.</p>	<p>ORO.GEN.110(h) AMC1 ORO.GEN.110(h) Regulation (EC) No. 216/2008 (The 'Basic Regulation') Annex I, 2.a.5, Annex IV, 3.a.6 CAT.OP.MPA.165 AMC1 CAT.OP.MPA.165 CAT.OP.MPA.170 AMC1 CAT.OP.MPA.170</p>		
27.	<p>ГЛАВА 12. СИСТЕМЫ ВС</p> <p>Описание систем самолета, соответствующих органов управления и индикации, а также инструкции по эксплуатации. При распределении глав и номеров следует учитывать использование системы нумерации АТА.</p>			
Часть С. МАРШРУТНЫЕ И АЭРОДРОМНЫЕ ИНСТРУКЦИИ И ИНФОРМАЦИЯ				
28.	<p>ГЛАВА 1. МАРШРУТЫ И АЭРОДРОМЫ (КАТЕГОРИИ АЭРОДРОМОВ)</p> <p>Инструкции и информация, относящиеся к средствам связи, навигации и аэродромам/оперативным точкам, включая минимальные эшелоны и высоты полета для каждого маршрута полета, а также эксплуатационные минимумы для каждого планируемого к использованию аэродрома/оперативной точки, включая следующее:</p> <p>(a) минимальный эшелон/высота полета;</p> <p>(b) эксплуатационные минимумы для аэродромов вылета, назначения и запасных аэродромов;</p> <p>(c) средства связи и навигационные средства;</p> <p>(d) данные о взлетно-посадочной полосе/конечном участке захода на посадку и зоне взлета (FATO) и средствах аэродрома/площадки эксплуатации;</p> <p>(e) схемы захода на посадку, ухода на второй круг и вылета, включая процедуры снижения шума;</p> <p>(f) процедуры отказа связи;</p> <p>(g) поисково-спасательные средства в районе, над которым должен пролететь воздушное судно;</p> <p>(h) описание аэронавигационных карт, которые следует иметь на борту, в зависимости от типа полета и маршрута полета, включая метод проверки их достоверности;</p> <p>(i) наличие аэронавигационной информации и метеорологического обслуживания;</p> <p>(j) процедуры связи/навигации на маршруте;</p>	<p>For guidance on MNPS operations refer to NAT DOC 007 in conjunction with SPA.MNPS.100/105 and associated AMC/GM For guidance on RVSM operations refer to JAA TGL 6 (revision 1) in conjunction with SPA.RVSM.100;105; 110;115 and associated AMC/GM For guidance on PBN operations refer to ICAO Doc 9613 in conjunction with SPO.PBN.100;105</p>		

	(k) классификация аэродрома/оперативной точки для квалификации летного экипажа; (l) особые ограничения аэродрома/площадки эксплуатации (ограничения характеристик и эксплуатационные правила и т. д.).	and associated AMC/GM		
Часть Д. Подготовка				
29.	ГЛАВА 0. ВВЕДЕНИЕ Аббревиатура			
30.	ГЛАВА 1. ПРАВА, ОБЯЗАННОСТИ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРСОНАЛА, ЗАНИМАЮЩЕГОСЯ ОБУЧЕНИЕМ 1 Описание области применения: Учебные планы и программы проверки для всего эксплуатационного персонала, которому поручено выполнение оперативных обязанностей в связи с подготовкой и/или выполнением полета.			
31.	ГЛАВА 2. ИНСТРУКТОРСКИЙ И ПРЕПОДАВАТЕЛЬСКИЙ СОСТАВ (GI, LTC, SFI, TRI), МИНИМАЛЬНЫЕ КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ, СРОКИ ДЕЙСТВИЯ ДОПУСКОВ, ПРОДЛЕНИЕ И ВОССТАНОВЛЕНИЕ ДОПУСКА Содержание: Учебные планы и программы проверки должны включать следующее: для летного экипажа - все соответствующие предметы, указанные в Приложении IV (Part-CAT), Приложении V (Part-SPA) и ORO.FC CC (согласно Приложению 3); для кабинного экипажа все соответствующие предметы, указанные в Приложении IV (Часть-CAT), Приложении V (Part-CC) Регламента Комиссии (EU) № 1178/2011 и ORO.CC (согласно Приложению 4 - Проверочный лист по проверке программы подготовки кабинного экипажа); для соответствующего оперативного персонала, включая членов экипажа: (a) все соответствующие элементы, указанные в SPA.DG, Subpart G Приложения IV (SPA.DG); и (b) все соответствующие пункты, указанные в Приложении IV (Part-CAT) и ORO.SEC; и для эксплуатационного персонала, кроме членов экипажа (например, диспетчер, обслуживающий персонал и т. д.), все другие соответствующие элементы, указанные в Приложении IV (Часть-CAT) и в Приложении III (Part-ORO), относящиеся к их обязанностям.	ORO.FC.120; 125; 130/230; 135/235; 145; 202 (if applicable); 205; 210; 215; 220; 230; 240 & 245 (if applicable) and all associated AMC/GM SPA.PBN.105(b) SPA.MNPS.105(c) SPA.RVSM.105(c) / AMC2 SPA.RVSM.105(f) SPA.LVO.120 AMC1/GM1 SPA.LVO.120 SPA.ETOPS.105(b) ORO.AOC.120 ORO.CC.115/215; 120; 125; 130; 135; 140; 145; 200; 215; 255 and all associated AMC/GM. ORO.GEN.110(j) SPA.DG.105(a) and associated AMC		

32.	<p>ГЛАВА 3. ПРОЦЕДУРЫ</p> <p>3.1 Процедуры обучения и проверки.</p> <p>3.2 Процедуры, применяемые в случае, если персонал не достигает или не поддерживает требуемые стандарты.</p> <p>3.3 Процедуры для обеспечения того, чтобы нештатные или аварийные ситуации, требующие применения части или всех нештатных или аварийных процедур, и моделирование приборных метеорологических условий (ПМУ) искусственными средствами не моделировались во время полетов CAT.</p>	CAT.OP.MPA.27 5		
33.	<p>4. Описание документации, подлежащей хранению, и сроки хранения</p> <p>4. Description of documentation to be stored and storage periods</p>	ORO.MLR.115(c)		

Flight Operations Manual Evaluation Checklist,
designed in accordance with European requirements.

Operator	
OM, Part (A, B, C, D)	
Aviation Inspector (date, signature)	
Director Flight Operations (date, signature)	

P / p No.	Content of the OM	References	Checked	Comment
Part A. GENERAL				
1.	<p>CHAPTER 0. ADMINISTRATION AND CONTROL OF OPERATIONS MANUAL</p> <p>0.1 Introduction:</p> <p>(a) A statement that the manual complies with all applicable regulations and with the terms and conditions of the applicable air operator certificate (AOC).</p> <p>(b) A statement that the manual contains operational instructions that are to be complied with by the relevant personnel.</p> <p>(c) A list and brief description of the various parts, their contents, applicability and use.</p> <p>(d) Explanations and definitions of terms and words needed for the use of the manual.</p> <p>0.2 System of amendment and revision:</p> <p>(a) Details of the person(s) responsible for the issuance and insertion of amendments and revisions.</p> <p>(b) A record of amendments and revisions with insertion dates and effective dates.</p> <p>(c) A statement that handwritten amendments and revisions are not permitted, except in situations requiring immediate amendment or revision in the interest of safety.</p> <p>(d) A description of the system for the annotation of pages or paragraphs and their effective dates.</p> <p>(e) A list of effective pages or paragraphs.</p> <p>(f) Annotation of changes (in the text and, as far as practicable, on charts and diagrams).</p> <p>(g) Temporary revisions.</p> <p>(h) A description of the distribution system for the manuals, amendments and revisions.</p> <p>0.3 Management of notification to AAK Operations Manual amendments:</p> <p>a) Amendments requiring prior approval, and</p> <p>b) Amendments not requiring previous approvals</p>	<p><i>ORO.MLR.100</i> <i>AMC1-4</i> <i>ORO.MLR.100</i> <i>GMI</i> <i>ORO.MLR.100</i> <i>GMI</i> <i>ORO.MLR.100</i> <i>(h)</i> <i>ORO.MLR.101</i> <i>ORO.MLR.100</i> <i>(g)</i> <i>ARO.GEN.330</i> <i>(c);</i> <i>ORO.GEN.115</i> <i>(b)</i> <i>ORO.GEN.130</i> <i>(c)</i></p>		
2.	<p>CHAPTER 1. ORGANISATION AND RESPONSIBILITIES</p> <p>1.1 Organisational structure. A description of the organisational structure, including the general organogram and operations departments' organograms. The organogram should depict the relationship between the operations departments and the other departments of the operator. In</p>	<p><i>ORO.GEN.200</i> <i>ORO.GEN.210</i> <i>ORO.AOC.135</i> <i>AMC1-2</i> <i>ORO.AOC.135(a)</i> <i>ORO.AOC.135</i> <i>GMI-2</i> <i>ORO.AOC.135(a)</i></p>		

	<p>particular, the subordination and reporting lines of all divisions, departments etc, which pertain to the safety of flight operations, should be shown.</p> <p>1.2 Nominated persons. The name of each nominated person responsible for flight operations, crew training, ground operations and airworthiness. A description of their function and responsibilities should be included.</p> <p>1.3 Responsibilities and duties of operations management personnel. A description of the duties, responsibilities and authority of operations management personnel pertaining to the safety of flight operations and the compliance with the applicable regulations.</p> <p>1.4 Authority, duties and responsibilities of the pilot-in-command/commander. A statement defining the authority, duties and responsibilities of the pilot-in-command/commander.</p> <p>1.5 Duties and responsibilities of crew members other than the pilot-in-command/commander</p>	<p>ORO.GEN.200(a)(1) ORO.GEN.210(a)(b) and associated AMCs & GMs CAT.GEN.MPA.105 and 110 CAT.GEN.MPA.100 AMC1 CAT.GEN.MPA.100(c) (1) AMC1 CAT.GEN.MPA.100(c) (2)</p>		
3.	<p>CHAPTER 2. OPERATIONAL CONTROL AND SUPERVISION</p> <p>2.1 Supervision of the operation by the operator. A description of the system for supervision of the operation by the operator. This should show how the safety of flight operations and the qualifications of personnel are supervised. In particular, the procedures related to the following items should be described:</p> <p>(a) licence and qualification validity, (b) competence of operations personnel, (c) control, analysis and storage of the required records.</p> <p>2.2 System and responsibility for promulgation of additional operational instructions and information. A description of any system for promulgating information which may be of an operational nature, but which is supplementary to that in the OM. The applicability of this information and the responsibilities for its promulgation should be included.</p> <p>2.3 Operational control. A description of the procedures and responsibilities necessary to exercise operational control with respect to flight safety.</p> <p>2.4 Powers of the authority. A description of the powers of the competent authority and guidance to staff on how to facilitate inspections by authority personnel.</p>	<p>ORO.GEN.110 AMC1 & GM1.ORO.GEN.11 0(c)</p> <p>Annex I (Part FCL) to Regulation (EU) No. 1178/2011 ORO.GEN.110(e) ORO.MLR.115, AMC1 ORO.MLR.115 CAT.GEN.MPA.19 0 CAT.OP.MPA.315 Regulation (EU) No. 965/2012 Article 3, paragraph 5 ORO.GEN.105 ORO.GEN.140 CAT.GEN.MPA190</p>		
4.	<p>CHAPTER 3. MANAGEMENT SYSTEM</p> <p>A description of the management system, including at least the following:</p> <p>(a) safety policy; (b) the process for identifying safety hazards and for evaluating and managing the associated risks;</p>	<p>ORO.GEN.200 AMC1 ORO.GEN.200(a)(1);(2);(3) & (5) AMC1 & GM1-2 ORO.GEN.200(a)(1)</p>		

	<p>(c) compliance monitoring system; (d) allocation of duties and responsibilities; (e) documentation of all key management system processes.</p>	<p>AMC1 & GM1 ORO.GEN.200(a)(2) AMC1 & GM1 ORO.GEN.200(a)(3) AMC1 & GM1 ORO.GEN.200(a)(4) AMC1-2 & GM1 ORO.GEN.200(a)(5) AMC1 & GM1-4 ORO.GEN.200(a)(6) AMC1 ORO.GEN.200(b)</p>		
5.	<p>CHAPTER 4. CREW COMPOSITION 4.1 Crew composition. An explanation of the method for determining crew compositions, taking account of the following: (a) the type of aircraft being used; (b) the area and type of operation being undertaken; (c) the phase of the flight; (d) the minimum crew requirement and flight duty period planned; (e) experience (total and on type), recency and qualification of the crew members; (f) the designation of the pilot-in-command/commander and, if necessitated by the duration of the flight, the procedures for the relief of the pilot-in-command/commander or other members of the flight crew. (g) the designation of the senior cabin crew member and, if necessitated by the duration of the flight, the procedures for the relief of the senior cabin crew member and any other member of the cabin crew. 4.2 Designation of the pilot-in-command/commander. The rules applicable to the designation of the pilot-in-command/commander. 4.3 Flight crew incapacitation. Instructions on the succession of command in the event of flight crew incapacitation. 4.4 Operation on more than one type. A statement indicating which aircraft are considered as one type for the purpose of: (a) flight crew scheduling; and (b) cabin crew scheduling.</p>	<p>ORO.FC.100, AMC1.ORO.FC.100(c)) ORO.FC.105(b);(c) AMC1 ORO.FC.105(b)(2);(c) ORO.FC.005(d), ORO.FC.201 ORO.CC.200, AMC1 ORO.CC.100 GM1 ORO.CC.100, AMC1 ORO.CC.200(c);(d) AMC1 ORO.CC.200(d) ORO.FC.200 ORO.FC.105 ORO.FC.201 ORO.CC.200 AMC1 ORO.CC.200(c) ORO.FC.140 & 240 AMC1 ORO.FC.240 ORO.CC.250 AMC1 ORO.CC.250(b) GM1 ORO.CC.250</p>		
6.	<p>CHAPTER 5. QUALIFICATION REQUIREMENTS</p>	<p>ORO.GEN.110(d) & (e) ORO.FC.105 & 205</p>		

	<p>5.1 A description of the required licence, rating(s), qualification/competency (e.g. for routes and aerodromes), experience, training, checking and recency for operations personnel to conduct their duties. Consideration should be given to the aircraft type, kind of operation and composition of the crew.</p> <p>5.2 Flight crew:</p> <p>(a) Pilot-in-command/commander, (b) Pilot relieving the pilot-in-command/commander, (c) Co-pilot, (d) Pilot relieving the co-pilot, (e) Pilot under supervision, (f) System panel operator, (g) Operation on more than one type or variant.</p> <p>5.3 Cabin crew:</p> <p>(a) Senior cabin crew member, (b) Cabin crew member: (i) Required cabin crew member, (ii) Additional cabin crew member and cabin crew member during familiarisation flights, (c) Operation on more than one type or variant.</p> <p>5.4 Training, checking and supervision personnel:</p> <p>(a) for flight crew; and (b) for cabin crew.</p> <p>5.5 Other operations personnel (including technical crew and crew members other than flight, cabin and technical crew).</p>	<p>AMC1 ORO.FC.105(b)(2); (c) AMC1-2 ORO.FC.105(c) GM 1 ORO.FC.105(d) ORO.FC.115/215; 120/220; 125; 130/230; 135/235;ORO.FC.A .250 ORO.FC.140/240</p> <p>ORO.CC.110/210; 120; 125; 130; 135; 140; 145 200; 250 & 255 Refer to OM Part D for more detail of course syllabi. ORO.FC.145(a)(2) ORO.CC.115, AMC1.ORO.CC.10 5</p>		
7.	<p>CHAPTER 6. CREW HEALTH PREVENTION</p> <p>6.1 Crew health precautions. The relevant regulations and guidance to crew members concerning health, including the following:</p> <p>(a) alcohol and other intoxicating liquids, (b) narcotics, (c) drugs, (d) sleeping tablets, (e) anti-depressants,</p>	Part-MED		

	<p>(f) pharmaceutical preparations, (g) immunisation, (h) deep-sea diving, (i) blood/bone marrow donation, (j) meal precautions prior to and during flight, (k) sleep and rest, (l) surgical operations</p>			
8.	<p>Chapter 7. FLIGHT TIME LIMITATIONS 7.1 Flight and duty time limitations and rest requirements. 7.2 Exceedance of flight and duty time limitations and/or reductions of rest periods. Conditions under which flight and duty time may be exceeded or rest periods may be reduced, and the procedures used to report these modifications. 7.3 Accounting for flight, working and rest time of aircraft crews 7.4 Principles of crew work and rest planning 7.5 Cosmic radiation 7.6 Operating commercial flights with other airlines</p>	<p><i>For CAT Operations: Part-ORO.FTL (EU regulation 83/2014) Refer to Information Bulletin IB-OPS-1-2015 FTL</i></p>		
9.	<p>CHAPTER 8. OPERATING PROCEDURES 8.1 Flight preparation instructions. As applicable to the operation: 8.1.1 Minimum flight altitudes. A description of the method of determination and application of minimum altitudes including: (a) a procedure to establish the minimum altitudes/flight levels for visual flight rules (VFR) flights; and (b) a procedure to establish the minimum altitudes/flight levels for instrument flight rules (IFR) flights. 8.1.2 Criteria and responsibilities for determining the adequacy of aerodromes to be used. 8.1.3 Methods and responsibilities for establishing aerodrome operating minima. Reference should be made to procedures for the determination of the visibility and/or runway visual range (RVR) and for the applicability of the actual visibility observed by the pilots, the reported visibility and the reported RVR. 8.1.4 En-route operating minima for VFR flights or VFR portions of a flight and, where single-engined aircraft are used, instructions for route selection with respect to the availability of surfaces that permit a safe forced landing.</p>	<p>CAT.OP.MPA.175, AMC1 CAT.OP.MPA.175(a) GM1 CAT.OP.MPA.175(b)(5) CAT.OP.MPA 145, AMC1 CAT.OP.MPA.145(a) GM1 CAT.OP.MPA.145(a) AMC1 CAT.OP.MPA 175(a) GM1 CAT.OP.MPA.175(b)(5) CAT.OP.MPA.270 CAT.OP.MPA.105, 106, 107 & 180 CAT.OP.MPA.110; 125; AMC1-11 CAT.OP.MPA 110</p>		

	<p>8.1.5 Presentation and application of aerodrome and en-route operating minima.</p> <p>8.1.6 Interpretation of meteorological information. Explanatory material on the decoding of meteorological (MET) forecasts and MET reports relevant to the area of operations, including the interpretation of conditional expressions.</p> <p>8.1.7 Determination of the quantities of fuel, oil and water methanol carried. The methods by which the quantities of fuel, oil and water methanol to be carried are determined and monitored in-flight. This section should also include instructions on the measurement and distribution of the fluid carried on board. Such instructions should take account of all circumstances likely to be encountered on the flight, including the possibility of in-flight re-planning and of failure of one or more of the aircraft's power plants. The system for maintaining fuel and oil records should also be described.</p> <p>8.1.8 Mass and centre of gravity. The general principles of mass and centre of gravity including the following:</p> <p>(a) definitions;</p> <p>(b) methods, procedures and responsibilities for preparation and acceptance of mass and centre of gravity calculations;</p> <p>(c) the policy for using standard and/or actual masses;</p> <p>(d) the method for determining the applicable passenger, baggage and cargo mass;</p> <p>(e) the applicable passenger and baggage masses for various types of operations and aircraft type;</p> <p>(f) general instructions and information necessary for verification of the various types of mass and balance documentation in use;</p> <p>(g) last-minute changes procedures;</p> <p>(h) specific gravity of fuel, oil and water methanol;</p> <p>(i) seating policy/procedures;</p> <p>(j) for helicopter operations, standard load plans.</p> <p>8.1.9 Air traffic services (ATS) flight plan. Procedures and responsibilities for the preparation and submission of the ATS flight plan. Factors to be considered include the means of submission for both individual and repetitive flight plans</p> <p>8.1.10 Operational flight plan. Procedures and responsibilities for the preparation and acceptance of the operational flight plan. The use of the operational flight plan should be described including samples of the operational flight plan formats in use.</p>	<p>GM1-3 CAT.OP.MPA.110 GM1 CAT.OP.MPA 110(a) CAT.OP.MPA.265; 300; 305 & 320 AMC1 CAT.OP.MPA 300 AMC1 CAT.OP.MPA 305(e) GM1 CAT.OP.MPA.305 CAT.OP.MPA.135 & 136 CAT.OP.MPA.135,18 5, 245, 246 GM1 CAT.OP.MPA.185 CAT.OP.MPA.106, CAT.OP.MPA.150 (151 for Performance Class B aircraft) AMC1-2 CAT.OP.MPA.150(b) GM1 CAT.OP.MPA.150(b) GM1 CAT.OP.MPA.150(c)(3)(i) GM1 CAT.OP.MPA.150(c)(3)(ii) CAT.OP.MPA.260 CAT.POL.MAB.100 & 105 AMC1-3 CAT.POL.MAB.100(b) AMC1-2 CAT.POL.MAB.100(d) AMC1-2 CAT.POL.MAB.100(e) GM1-3 CAT.POL.MAB.100(e)</p>		
--	--	--	--	--

<p>8.1.11 Operator's aircraft technical log. The responsibilities and the use of the operator's aircraft technical log should be described, including samples of the format used.</p> <p>8.1.12 List of documents, forms and additional information to be carried.</p> <p>8.2 Ground handling instructions. As applicable to the operation:</p> <p>8.2.1 Fuelling procedures. A description of fuelling procedures, including:</p> <p>(a) safety precautions during refuelling and defuelling including when an auxiliary power unit is in operation or when rotors are running or when an engine is or engines are running and the rotor-brakes is on;</p> <p>(b) refuelling and defuelling when passengers are embarking, on board or disembarking; and</p> <p>(c) precautions to be taken to avoid mixing fuels.</p> <p>8.2.2 Aircraft, passengers and cargo handling procedures related to safety. A description of the handling procedures to be used when allocating seats, embarking and disembarking passengers and when loading and unloading the aircraft. Further procedures, aimed at achieving safety whilst the aircraft is on the ramp, should also be given. Handling procedures should include:</p> <p>(a) special categories of passengers, including children/infants, persons with reduced mobility, inadmissible passengers, deportees and persons in custody;</p> <p>(b) permissible size and weight of hand baggage;</p> <p>(c) loading and securing of items in the aircraft;</p> <p>(d) positioning of ground equipment;</p> <p>(e) operation of aircraft doors;</p> <p>(f) safety on the aerodrome/operating site, including fire prevention and safety in blast and suction areas;</p> <p>(g) start-up, ramp departure and arrival procedures;</p> <p>(h) servicing of aircraft;</p> <p>(i) documents and forms for aircraft handling;</p> <p>(j) special loads and classification of load compartments; and</p> <p>(k) multiple occupancy of aircraft seats.</p> <p>8.2.3 Procedures for the refusal of embarkation. Procedures to ensure that persons who appear to be intoxicated, or who demonstrate by manner or physical indications that they are under the influence of drugs, are refused embarkation. This does not apply to medical patients under proper care.</p>	<p>AMC1 CAT.POL.MAB.105 (a)-(c) GM1-2 CAT.POL.MAB105(e) GM1 CAT.POL.MAB.100(g)) CAT.OP.MPA.190 AMC1 CAT.OP.MPA.190 CAT.OP.MPA.175(a) AMC1 CAT.OP.MPA.175(a) CAT.GEN.MPA.150 ORO.MLR.110 (Journey Log) Refer to EASA PART- M CAT.GEN.MPA.180 AMC1 CAT.GEN.MPA.180 GM1s CAT.GEN.MPA(a)(5); (a)(9); (a)(13); (a)(14) & (a)(23) CAT.OP.MPA.195 & 200 AMC1 CAT.OP.MPA.195 GM1 CAT.OP.MPA.200 AMC1-2 CAT.OP.MPA.200 CAT.OP.MPA.155 AMC1 CAT.OP.MPA.155(b) CAT.OP.MPA.160 AMC1-2 CAT.OP.MPA.160 CAT.OP.MPA.165 AMC1-2 CAT.OP.MPA.165 GM1 CAT.OP.MPA.165 CAT.OP.MPA.220 CAT.OP.MPA.230</p>		
---	---	--	--

<p>8.2.4 De-icing and anti-icing on the ground. A description of the de-icing and anti-icing policy and procedures for aircraft on the ground. These should include descriptions of the types and effects of icing and other contaminants on aircraft whilst stationary, during ground movements and during take-off. In addition, a description of the fluid types used should be given, including the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) proprietary or commercial names, (b) characteristics, (c) effects on aircraft performance, (d) hold-over times, (e) precautions during usage. <p>8.3 Flight Procedures:</p> <p>8.3.1 VFR/IFR Policy. A description of the policy for allowing flights to be made under VFR, or for requiring flights to be made under IFR, or for changing from one to the other.</p> <p>8.3.2 Navigation Procedures. A description of all navigation procedures, relevant to the type(s) and area(s) of operation. Special consideration should be given to:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) standard navigational procedures, including policy for carrying out independent cross-checks of keyboard entries where these affect the flight path to be followed by the aircraft; and (b) required navigation performance (RNP), minimum navigation performance specification (MNPS) and polar navigation and navigation in other designated areas; (c) in-flight re-planning; (d) procedures in the event of system degradation; and (e) reduced vertical separation minima (RVSM). <p>8.3.3 Altimeter setting procedures, including, where appropriate, use of:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) metric altimetry and conversion tables; and (b) QFE operating procedures. <p>8.3.4 Altitude alerting system procedures for aeroplanes.</p> <p>8.3.5 Ground proximity warning system (GPWS)/terrain avoidance warning system (TAWS), for aeroplanes. Procedures and instructions required for the avoidance of controlled flight into terrain, including limitations on high rate of descent near the surface.</p> <p>8.3.6 Policy and procedures for the use of traffic collision avoidance system (TCAS)/airborne collision avoidance system (ACAS) for aeroplanes and, when applicable, for helicopters.</p> <p>8.3.7 Policy and procedures for in-flight fuel management.</p>	<p>CAT.POL.MAB.105 AMC CAT.POL.MAB.105 CAT.OP.GEN.170 CAT.OP.MPA.250 GM1-3 CAT.OP.MPA.250 CAT.OP.MPA.255 AMC1 CAT.OP.MPA.255 CAT.IDE.A.125,130 AMC/GM CAT.IDE.123,130 Operator's Policy SPA.PBN.100 GM1 SPA.PBN.100 SPA.MNPS.100 GM1 SPA.MNPS.100 SPA.RVSM.100, 105,110,115 AMC1-2 SPA.RVSM.105 GM1 SPA.RVSM.105(d)(9) CAT.IDE.A.140 CAT.IDE.A.150 AMC1 CAT.IDE.A.150 GM1 CAT.IDE.A.150 CAT.OP.MPA.290 GM1 CAT.OP.MPA.290 CAT.IDE.A.155 CAT.OP.MPA.295 GM1 CAT.OP.MPA.295 (EU) No 1332/2011 CAT.OP.MPA.280 Regulation (EC) No. 216/2008 (The 'Basic Regulation') Annex IV, 2.a.4 States "Special attention must be given to potentially hazardous atmospheric conditions".</p>		
--	--	--	--

	<p>8.3.8 Adverse and potentially hazardous atmospheric conditions. Procedures for operating in, and/or avoiding, adverse and potentially hazardous atmospheric conditions, including the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) thunderstorms, (b) icing conditions, (c) turbulence, (d) windshear, (e) jet stream, (f) volcanic ash clouds, (g) heavy precipitation, (h) sand storms, (i) mountain waves, (j) significant temperature inversions. <p>8.3.9 Wake turbulence. Wake turbulence separation criteria, taking into account aircraft types, wind conditions and runway/final approach and take-off area (FATO) location. For helicopters, consideration should also be given to rotor downwash.</p> <p>8.3.10 Crew members at their stations. The requirements for crew members to occupy their assigned stations or seats during the different phases of flight or whenever deemed necessary in the interest of safety and including procedures for controlled rest in the flight crew compartment.</p> <p>8.3.11 Use of restraint devices for crew and passengers. The requirements for crew members and passengers to use safety belts and/or restraint systems during the different phases of flight or whenever deemed necessary in the interest of safety.</p> <p>8.3.12 Admission to flight crew compartment. The conditions for the admission to the flight crew compartment of persons other than the flight crew. The policy regarding the admission of inspectors from an authority should also be included.</p> <p>8.3.13 Use of vacant crew seats. The conditions and procedures for the use of vacant crew seats.</p> <p>8.3.14 Incapacitation of crew members. Procedures to be followed in the event of incapacitation of crew members in-flight. Examples of the types of incapacitation and the means for recognizing them should be included.</p> <p>8.3.15 Cabin Safety Requirements. Procedures:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) covering cabin preparation for flight, in-flight requirements and preparation for landing, including procedures for securing the cabin and galleys; 	<p>CAT.OP.MPA.210 & 225 AMC1 CAT.OP.MPA.210(b) GM1 CAT.OP.MPA.210 CAT.OP.MPA.225 ORO.GEN.140 CAT.GEN.MPA.135 AMC1 CAT.GEN.MPA.135(a) (3) CAT.OP.MPA.155 CAT.OP.MPA.165 CAT.OP.MPA.195 CAT.OP.MPA.220 CAT.OP.MPA.230 CAT.OP.MPA.240 AMC1 CAT.OP.MPA.155(b) AMC1-2 CAT.OP.MPA.165 GM1 CAT.OP.MPA.165 AMC1 CAT.OP.MPA.195 CAT.OP.MPA.170 AMC1-1.1 CAT.OP.MPA.170 ANNEX V-PART SPA Subpart E – Low Visibility Operations (SPA.LVO and associated AMC/GM) CAT.OP.MPA.140 AMC1/GM1 CAT.OP.MPA.140(c) EASA AMC 20-6 in conjunction with SPA.ETOPS.100-115 and associated AMC/GM ORO.MLR.105 AMC1s ORO.MLR.105(c); (d)(3); (f); (g); (h) 7 (g)</p>		
--	--	--	--	--

<p>(b) to ensure that passengers are seated where, in the event that an emergency evacuation is required, they may best assist and not hinder evacuation from the aircraft;</p> <p>(c) to be followed during passenger embarkation and disembarkation;</p> <p>(d) when refuelling/defuelling with passengers embarking, on board or disembarking;</p> <p>(e) covering the carriage of special categories of passengers;</p> <p>(f) covering smoking on board;</p> <p>(g) covering the handling of suspected infectious diseases.</p> <p>8.3.16 Passenger briefing procedures. The contents, means and timing of passenger briefing in accordance with Annex IV (Part-CAT).</p> <p>8.3.17 Procedures for aircraft operated whenever required cosmic or solar radiation detection equipment is carried.</p> <p>8.3.18 Policy on the use of autopilot.</p> <p>8.3.19 Emergencies and unforeseen situations</p> <p>8.4 All-weather Operations</p> <p>8.4.1 General</p> <p>8.4.2 Aerodrome minima</p> <p>8.4.3 Terminology</p> <p>8.4.4 Flying in poor visibility conditions</p> <p>8.4.5 Categories of aerodromes</p> <p>8.4.6 Certification, training and flying in poor visibility conditions</p> <p>8.4.7 Landing in automatic mode</p> <p>8.4.8 Minimum hardware</p> <p>8.5 EDTO (ETOPS)</p> <p>8.6 Use of Minimum Equipment List and Configuration Deviations</p> <p>8.7 Non-revenue flights. Procedures and limitations, for example, for the following:</p> <p>(a) non-commercial operations by AOC holders, a description of the differences to commercial operations,</p> <p>(b) training flights,</p> <p>(c) test flights,</p> <p>(d) delivery flights,</p> <p>(e) ferry flights,</p>	<p>GMIs ORO.MLR.105(a); (e);(f); (f); (g); & (j) ORO.AOC.125 CAT.OP.MPA.285 CAT.IDE.A.230 GM1 CAT.IDE.A.230 CAT.IDE.A.235 AMC1/GM1 CAT.IDE.A.235 CAT.IDE.A.240 AMC1 CAT.IDE.A.240 CAT.IDE.A.245 AMC1 CAT.IDE.A.245 EFB-AMC 20-25</p>		
--	--	--	--

	<p>(f) demonstration flights, (g) positioning flights, including the kind of persons who may be carried on such flights. 8.8 Oxygen requirements 8.8.1 An explanation of the conditions under which oxygen should be provided and used. 8.8.2 The oxygen requirements specified for the following persons: (a) flight crew; (b) cabin crew; (c) passengers. 8.9 Electronic Flight Bag</p>			
10.	<p>CHAPTER 9. DANGEROUS GOODS AND WEAPONS 9.1 Information and policy on the transport of dangerous goods 9.2 Categories of dangerous goods 9.3 Marking, storage and segregation of dangerous goods 9.4 Regulation on dangerous goods carried by passengers and crew 9.5 Loading and storage of dangerous goods 9.6 Accidents and incidents involving dangerous goods 9.7 Training of crew and ground personnel in the handling of dangerous goods 9.8 Notifying the pilot-in-command of dangerous goods 9.9 Dangerous Goods Event Reporting 9.10 Transportation of weapons and ammunition by individuals and legal entities</p>	<p>ANNEX V-PART SPA Subpart G – Transport of Dangerous Goods (SPA.DG and associated AMC/GM) ICAO Annex 18 and Doc 9284 (“Technical Instructions”) CAT.GEN.MPA.155,1 60 GM1 CAT.GEN.MPA.155, 160 CAT.GEN.MPA.200 AMC1 CAT.GEN.MPA.200(e) GM1 CAT.GEN.MPA.200</p>		
11.	<p>CHAPTER 10. SECURITY 10.1 Airline policy in the field of aviation security 10.2 Duties and responsibilities of the PIC 10.3 Aviation security measures for crew baggage, carry-on baggage, cargo, mail, courier items and on-board meals 10.4 Aviation security measures when transporting weapons and ammunition 10.5 Aviation security measures for aircraft 10.6 The order of actions of the crew in case of emergencies during transportation 10.7 The airline's policy in the field of training aviation personnel in the field of aviation security</p>	<p>ORO.SEC.100 CAT.GEN.MPA.135 AMC1 CAT.GEN.MPA.135(a) (3) Regulation (EC) No. 300/2008 Common rules in the field of aviation security. Regulation (EC) No. 216/2008 Annex IV, 8.d</p>		

	10.8 Aviation security training			
12.	<p>CHAPTER 11. HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES</p> <p>11.1 Procedures for handling, notifying and reporting accidents, incidents and occurrences. This section should include the following:</p> <p>(a) definition of accident, incident and occurrence and of the relevant responsibilities of all persons involved;</p> <p>(b) illustrations of forms to be used for reporting all types of accident, incident and occurrence (or copies of the forms themselves), instructions on how they are to be completed, the addresses to which they should be sent and the time allowed for this to be done;</p> <p>(c) in the event of an accident, descriptions of which departments, authorities and other organisations have to be notified, how this will be done and in what sequence;</p> <p>(d) procedures for verbal notification to air traffic service units of incidents involving ACAS resolution advisories (RAs), bird hazards, dangerous goods and hazardous conditions;</p> <p>(e) procedures for submitting written reports on air traffic incidents, ACAS RAs, bird strikes, dangerous goods incidents or accidents, and unlawful interference;</p> <p>(f) reporting procedures. These procedures should include internal safety-related reporting procedures to be followed by crew members, designed to ensure that the pilot-in-command/commander is informed immediately of any incident that has endangered, or may have endangered, safety during the flight, and that the pilot-in-command/commander is provided with all relevant information.</p> <p>(g) Procedures for the preservation of recordings following a reportable event.</p>	<p>Regulation (EC) No. 216/2008 (The 'Basic Regulation')</p> <p>Annex IV, 8.a.5</p> <p>ORO.GEN.160</p> <p>AMC1</p> <p>ORO.GEN.160</p> <p>ORO.GEN.200(a)</p> <p>(3)</p> <p>European Regulations: a) (EU) No 376/2014</p> <p>b) (EC) No 1321/2007</p> <p>c) (EC) No 1330/2007</p>		
13.	<p>CHAPTER 12. RULES OF THE AIR</p> <p>12.1 General</p> <p>12.2 Scope of the rules of the air</p> <p>12.2.1 Territorial enforcement of flight rules</p> <p>12.2.2 Compliance with flight rules</p> <p>12.2.3 Responsibility for compliance with the rules of the air</p> <p>12.2.4 Commander of the aircraft</p> <p>12.2.5 Minimum heights</p> <p>12.2.6 Cruising echelons</p> <p>12.2.7 Throwing or spraying</p>	<p>ICAO Annex 2</p> <p>Rules of The Air (SERA) - Commission Regulation (EU) No. 923/2012</p>		

<p>12.2.8 Towing</p> <p>12.2.9 Prohibited Zones and Restricted Zones</p> <p>12.2.10 Collision avoidance</p> <p>12.2.11 Approach</p> <p>12.2.12 Overtaking</p> <p>12.2.13 Landing</p> <p>12.2.14 Takeoff</p> <p>12.2.15 Aircraft ground movement</p> <p>12.2.16 Lighting equipment required for aircraft use</p> <p>12.2.17 Artificial creation of instrumental flight conditions</p> <p>12.2.18 Operation of flights to and near aerodromes</p> <p>12.3 Visual flight rules</p> <p>12.4 Instrument Flight Rules (IFR)</p> <p>12.4.1. Rules applicable to all IFR flights</p> <p>12.4.2. Rules for IFR flights in controlled airspace</p> <p>12.4.3. Rules for IFR flights outside controlled airspace</p> <p>12.5 Communication</p> <p>12.5.1. General Provisions</p> <p>12.5.2. Loss of radio communication</p> <p>12.6 Interception</p> <p>12.6.1. General Provisions</p> <p>12.6.2. Actions of the intercepted aircraft</p> <p>12.6.3. Intercept radio communications</p> <p>12.7 Rules for listening to the radio while flying</p> <p>12.8 Signals</p> <p>12.8.1. General Provisions</p> <p>12.8.2. Signals for aerodrome traffic</p> <p>12.8.3. Signals regulating aircraft movements on the ground</p> <p>12.9 Timing systems used in flight operations</p> <p>12.10 ATC clearance, flight plan adherence and aircraft position reporting</p> <p>12.10.1. Flight plans for air traffic services unit</p>			
--	--	--	--

	<p>12.10.2. Flight plan change 12.10.3. Closing a flight plan 12.10.4. Motion Service Permissions 12.10.5. Potential in-flight clearance change 12.10.6. Flight plan execution 12.10.7. Unintentional changes 12.10.8. Intentional changes 12.10.9. Deteriorating weather below VFR 12.10.10. Location reports 12.10.11. Termination of control 12.10.12. Unlawful interference 12.11 visual signals that are used to warn an unauthorized aircraft flying or approaching a restricted area 12.12 Procedures for pilots observing an aviation event or receiving a signal 12.12.1 Procedure of the PIC observing the aviation event 12.12.2 Procedure of the PIC receiving the distress message 12.13 Distress and urgency signals 12.13.1. General Provisions 12.13.2. Distress signals 12.13.3. Urgency signals 12.13.4. Visual signal code "EARTH-AIR" 12.13.5. AIR-EARTH signals</p>			
14.	<p>CHAPTER 13. LEASING/CODE-SHARE 13.1 A description of the operational arrangements for leasing and code-share, associated procedures and management responsibilities.</p>	<p><i>ORO.AOC.110 & 115, AMCI ORO.AOC.110 AMCI- 2,ORO.AOC.110(c) GM1 ORO.AOC.110(c) AMCI RO.AOC.110(f) AMCI-2 ORO.AOC.115(b)</i></p>		
15.	<p>CHAPTER 14. RAMP INSPECTIONS OF AIRCRAFT OF OPERATORS UNDER THE REGULATORY OVERSIGHT OF ANOTHER STATE</p>			

	A description of the SAFA/SACA Ramp Inspection (Subpart Ramp of (EU) 965/2012) and the responsibilities of all persons involved. Management of Ramp inspection documentation. Management of findings occurred during a ramp inspections.			
Part B. AIRCRAFT OPERATING INFORMATION				
15.	CHAPTER 0. GENERAL INFORMATION AND UNITS OF MEASUREMENT 0.1 General information (e.g. aircraft dimensions), including a description of the units of measurement used for the operation of the aircraft type concerned and conversion tables.			
16.	CHAPTER 1. LIMITATIONS 1.1 A description of the certified limitations and the applicable operational limitations should include the following: (a) certification status (e.g. EASA (supplemental) type certificate, environmental certification, etc.); (b) passenger seating configuration for each aircraft type including a pictorial presentation; (c) types of operation that are approved (e.g. VFR/IFR, CAT II/III, RNP, flights in known icing conditions etc.); (d) crew composition; (e) mass and centre of gravity; (f) speed limitations; (g) flight envelope(s); (h) wind limits including operations on contaminated runways; (i) performance limitations for applicable configurations; (j) (runway) slope; (k) limitations on wet or contaminated runways; (l) airframe contamination; (m) system limitations.	Flight Manual		
17.	CHAPTER 2. NORMAL PROCEDURES The normal procedures and duties assigned to the crew, the appropriate checklists, the system for their use and a statement covering the necessary coordination procedures between flight and cabin/other crew members. The normal procedures and duties should include the following: (a) pre-flight, (b) pre-departure,	ORO.GEN.110 (h) AMC1 ORO.GEN.110 (h)		

	<ul style="list-style-type: none"> (c) altimeter setting and checking, (d) taxi, take-off and climb, (e) noise abatement, (f) cruise and descent, (g) approach, landing preparation and briefing, (h) VFR approach, (i) IFR approach, (j) visual approach and circling, (k) missed approach, (l) normal landing, (m) post-landing, (n) operations on wet and contaminated runways 	Regulation (EC) No. 216/2008 (The 'Basic Regulation') Annex I, 2.a.5		
18.	<p>CHAPTER 3. ABNORMAL AND EMERGENCY PROCEDURES</p> <p>The abnormal and/or emergency procedures and duties assigned to the crew, the appropriate checklists, the system for their use and a statement covering the necessary coordination procedures between flight and cabin/other crew members. The following abnormal and/or emergency procedures and duties should include the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) crew incapacitation, (b) fire and smoke drills, (c) un-pressurised and partially pressurised flight, (d) exceeding structural limits such as overweight landing, (e) lightning strikes, (f) distress communications and alerting ATC to emergencies, (g) engine/burner failure, (h) system failures, (i) guidance for diversion in case of serious technical failure, (j) ground proximity warning, including for helicopters audio voice alerting device (AVAD) warning, (k) ACAS/TCAS warning/audio voice alerting device (AVAD) warning for helicopters, (l) windshear, (m) emergency landing/ditching, (n) for aeroplanes, departure contingency procedures. 	<p>ORO.GEN.110 (h) AMC1 ORO.GEN.110 (h) Regulation (EC) No. 216/2008 (The 'Basic Regulation') Annex I, 2.a.5</p>		

<p>19.</p>	<p>CHAPTER 4. PERFORMANCE Performance data should be provided in a form that can be used without difficulty. 4.1 Performance data. (continued) 4.1.1 Supplementary data covering flights in icing conditions. Any certified performance related to an allowable configuration, or configuration deviation, such as anti-skid inoperative. 4.1.2 If performance data, as required for the appropriate performance class, is not available in the AFM, then other data should be included. The OM may contain cross-reference to the data contained in the AFM where such data is not likely to be used often or in an emergency. 4.2 Additional performance data, where applicable, including the following: (a) all engine climb gradients; (b) drift-down data; (c) effect of de-icing/anti-icing fluids; (d) flight with landing gear down; (e) for aircraft with 3 or more engines, one-engine-inoperative ferry flights; (f) flights conducted under the provisions of the configuration deviation list (CDL).</p>	<p>ANNEX IV PART-CAT, Subpart C – Aircraft Performance and Operating Limitations Regulations CAT.POL.A and associated AMC/GM. Refer to Chapter 1 for General Requirements and Chapter 2, 3 or 4 for regulations specific to Performance Class of type(s) operated</p>		
<p>20.</p>	<p>CHAPTER 5. FLIGHT PLANNING 5.1 Data and instructions necessary for pre-flight and in-flight planning including factors such as speed schedules and power settings. Where applicable, procedures for engine(s)-out operations, ETOPS (particularly the one-engine-inoperative cruise speed and maximum distance to an adequate aerodrome determined in accordance with Annex IV (Part-CAT)) and flights to isolated aerodromes should be included. 5.2 The method for calculating fuel needed for the various stages of flight. 5.3 When applicable, performance data for ETOPS critical fuel reserve and area of operation, including sufficient data to support the critical fuel reserve and area of operation calculation based on approved aircraft performance data. The following data should be included: (a) detailed engine(s)-inoperative performance data including fuel flow for standard and non-standard atmospheric conditions and as a function of airspeed and power setting, where appropriate, covering: (i) drift down (includes net performance), where applicable; (ii) cruise altitude coverage including 10,000 ft; (iii) holding; (iv) altitude capability (includes net performance); and</p>	<p>Approved Flight Manual Also refer to OM Part A Section 8.1.7 & 8.3.7. CAT.OP.MPA .140, AMC1/GM1 CAT.OP.MPA .140 CAT.GEN.MP A.150</p>		

	<p>(v) missed approach; (b) detailed all-engine-operating performance data, including nominal fuel flow data, for standard and non-standard atmospheric conditions and as a function of airspeed and power setting, where appropriate, covering: (i) cruise (altitude coverage including 10,000 ft); and (ii) holding; (c) details of any other conditions relevant to ETOPS operations which can cause significant deterioration of performance, such as ice accumulation on the unprotected surfaces of the aircraft, ram air turbine (RAT) deployment, thrust-reverser deployment, etc.; and (d) the altitudes, airspeeds, thrust settings, and fuel flow used in establishing the ETOPS area of operations for each airframe-engine combination should be used in showing the corresponding terrain and obstruction clearances in accordance with Annex IV (Part-CAT).</p>	<p>CAT.OP.MPA .106 CAT.OP.MPA 150/151 and associated AMC/GM SPA.ETOPS and AMC 20-6</p>		
21.	<p>CHAPTER 6. MASS AND BALANCE Instructions and data for the calculation of the mass and balance including the following: (a) calculation system (e.g. index system); (b) information and instructions for completion of mass and balance documentation, including manual and computer generated types; (c) limiting masses and centre of gravity for the types, variants or individual aircraft used by the operator; (d) dry operating mass and corresponding centre of gravity or index</p>	<p>Approved Flight Manual Also refer to OM Part A Section 8.1.8.</p>		
22.	<p>CHAPTER 7. LOADING Procedures and provisions for loading and unloading and securing the load in the aircraft.</p>			
23.	<p>CHAPTER 8. CONFIGURATION DEVIATION LIST The CDL(s), if provided by the manufacturer, taking account of the aircraft types and variants operated including procedures to be followed when an aircraft is being dispatched under the terms of its CDL.</p>			
24.	<p>CHAPTER 9. MINIMUM EQUIPMENT LIST The MEL for each aircraft type or variant operated and the type(s)/area(s) of operation. The MEL should also include the dispatch conditions associated with operations required for a specific approval (e.g. RNAV, RNP, RVSM, ETOPS). Consideration should be given to using the ATA number system when allocating chapters and numbers.</p>	<p>ORO.MLR.105 Regulation (EC) No. 216/2008 (The ‘Basic Regulation’) Annex IV 8.a.3 Also refer to AMC & GM material for ORO.MLR.105</p>		

25.	<p>CHAPTER 10. SURVIVAL AND EMERGENCY EQUIPMENT, INCLUDING OXYGEN</p> <p>10.1 A list of the survival equipment to be carried for the routes to be flown and the procedures for checking the serviceability of this equipment prior to take-off. Instructions regarding the location, accessibility and use of survival and emergency equipment and its associated checklist(s) should also be included.</p> <p>10.2 The procedure for determining the amount of oxygen required and the quantity that is available. The flight profile, number of occupants and possible cabin decompression should be considered.</p>	CAT.IDE.A.22 0-305 and associated AMC & GM.		
26.	<p>CHAPTER 11. EMERGENCY EVACUATION PROCEDURES</p> <p>11.1 Instructions for preparation for emergency evacuation including crew coordination and emergency station assignment.</p> <p>11.2 Emergency evacuation procedures. A description of the duties of all members of the crew for the rapid evacuation of an aircraft and the handling of the passengers in the event of a forced landing, ditching or other emergency.</p>	ORO.GEN.110(h) AMC1 ORO.GEN.110(h) Regulation (EC) No. 216/2008 (The 'Basic Regulation') Annex I, 2.a.5, Annex IV, 3.a.6 CAT.OP.MPA.165 AMC1 CAT.OP.MPA.165 CAT.OP.MPA.170 AMC1 CAT.OP.MPA.170		
27.	<p>CHAPTER 12. AIRCRAFT SYSTEMS</p> <p>A description of the aircraft systems, related controls and indications and operating instructions. Consideration should be given to use the ATA number system when allocating chapters and numbers.</p>			
Part C. ROUTING AND AERODROME INSTRUCTIONS AND INFORMATION				
28.	<p>Instructions and information relating to communications, navigation and aerodromes/operating sites including minimum flight levels and altitudes for each route to be flown and operating minima for each aerodrome/operating site planned to be used, including the following:</p> <p>(a) minimum flight level/altitude;</p> <p>(b) operating minima for departure, destination and alternate aerodromes;</p> <p>(c) communication facilities and navigation aids;</p> <p>(d) runway/final approach and take-off area (FATO) data and aerodrome/operating site facilities;</p> <p>(e) approach, missed approach and departure procedures including noise abatement procedures;</p> <p>(f) communication-failure procedures;</p> <p>(g) search and rescue facilities in the area over which the aircraft is to be flown;</p>	For guidance on MNPS operations refer to NAT DOC 007 in conjunction with SPA.MNPS.100/105 and associated AMC/GM For guidance on RVSM operations refer to JAA TGL 6 (revision 1) in conjunction with SPA.RVSM.100;105;1 10;115 and associated AMC/GM		

	(h) a description of the aeronautical charts that should be carried on board in relation to the type of flight and the route to be flown, including the method to check their validity; (i) availability of aeronautical information and MET services; (j) en-route communication/navigation procedures; (k) aerodrome/operating site categorisation for flight crew competence qualification; (l) special aerodrome/operating site limitations (performance limitations and operating procedures etc.).	For guidance on PBN operations refer to ICAO Doc 9613 in conjunction with SPO.PBN.100;105 and associated AMC/GM		
Part D. TRAINING				
29.	CHAPTER 0. INTRODUCTION Abbreviation			
30.	CHAPTER 1. RIGHTS, OBLIGATIONS AND RESPONSIBILITIES OF THE TRAINING STAFF 1 Description of scope: Training syllabi and checking programmes for all operations personnel assigned to operational duties in connection with the preparation and/or conduct of a flight.			
31.	CHAPTER 2. TRAINING SYLLABI AND CHECKING PROGRAMMES Content: Training syllabi and checking programmes should include the following: for flight crew, all relevant items prescribed in Annex IV (Part-CAT), Annex V (Part-SPA) and ORO.FC CC (according to Appendix 3); for cabin crew, all relevant items prescribed in Annex IV (Part-CAT), Annex V (Part-CC) of Commission Regulation (EU) No. 1178/2011 and ORO.CC (according to Appendix 4 - Checklist OM-D CC); for operations personnel concerned, including crew members: (a) all relevant items prescribed in SPA.DG Subpart G of Annex IV (SPA.DG); and (b) all relevant items prescribed in Annex IV (Part-CAT) and ORO.SEC; and for operations personnel other than crew members (e.g. dispatcher, handling personnel etc.), all other relevant items prescribed in Annex IV (Part-CAT) and in Annex III (Part-ORO) pertaining to their duties.	ORO.FC.120; 125; 130/230; 135/235; 145; 202 (if applicable); 205; 210; 215; 220; 230; 240 & 245 (if applicable) and all associated AMC/GM SPA.PBN.105(b) SPA.MNPS.105(c) SPA.RVSM.105(c) / AMC2 SPA.RVSM.105(f) SPA.LVO.120 AMC1/GM1 SPA.LVO.120 SPA.ETOPS.105(b) ORO.AOC.120 ORO.CC.115/215; 120; 125; 130; 135; 140; 145; 200; 215; 255 and all associated AMC/GM. ORO.GEN.110(j)		

		SPA.DG.105(a) and associated AMC		
32.	<p>CHAPTER 3. PROCEDURES</p> <p>Procedures:</p> <p>3.1 Procedures for training and checking.</p> <p>3.2 Procedures to be applied in the event that personnel do not achieve or maintain the required standards.</p> <p>3.3 Procedures to ensure that abnormal or emergency situations requiring the application of part or all of the abnormal or emergency procedures, and simulation of instrument meteorological conditions (IMC) by artificial means are not simulated during CAT operations.</p>	CAT.OP.MPA.275		
33.	4. Description of documentation to be stored and storage periods	ORO.MLR.115(c)		

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

Flight Crew training programme checklist

(According to Appendix 2; Part D. Training; CHAPTER 2. Training syllabi and checking programmes)

Operator	Date of check	Inspector (Name)	Signature
Purpose of check:			

OM-D amendment information			
Rev. No		Date	

List of non-compliances identified			
No	Ref Non-compliance	Ref OM-D	Non-compliances

List of remarks	
Ref OM-D	Remarks

Additional notes/comments:

CA –Criteria Assessment: NA = Not Applicable; C = Compliant; NC = Not Compliant; R = Remark; N/R = Not Reviewed

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
2. Flight: Cabin crew training syllabi and checking programmes						
2.1: all relevant items prescribed in Annex IV (Part-CAT), Annex V (Part-SPA) and ORO.FC CC (according to Appendix 3);						
1.	ORO.FC.145 (a)	Provision of training, checking and assessment	Training shall be conducted in accordance with the training programmes and syllabi established by the operator in the OM.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
2.	ORO.FC.145(b)	Provision of training – Mandatory elements	When establishing the training programmes and syllabi, the operator shall include the relevant elements defined in the mandatory elements for the relevant type that are provided in the operational suitability data in accordance with Regulation (EU) No 748/2012.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
3.	AMC1 ORO.FC.145(b)	Provision of training – Non-Mandatory elements	When establishing the training programmes and syllabi, the operator shall include the relevant elements defined in the non-mandatory (recommendation)elements for the relevant type that are provided in the operational suitability data in accordance with Regulation (EU) No 748/2012.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
4.	ORO.FC.145(c)	Provision of training – Approval by competent authority	<p>In the case of CAT operations, training and checking programmes, including syllabi and use of individual flight simulation training devices (FSTDs), shall be approved by the competent authority. (applicable until 29 October 2022)</p> <p>In the case of CAT operations, training and checking programmes, including syllabi and the</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			use of the means to deliver the programme such as individual flight simulation training devices (FSTDs) and other training solutions, shall be approved by the competent authority. (applicable from 30 October 2022)			
5.	ORO.FC.145 (d)	Provision of training – Use of FSTD	<p>The FSTD shall replicate the aircraft used by the operator, as far as practicable. Differences between the FSTD and the aircraft shall be described and addressed through a briefing or training, as appropriate. (applicable until 29 October 2022)</p> <p>The FSTD used to meet the requirements of this Subpart shall be qualified in accordance with Regulation (EU) No 1178/2011 and it shall replicate the aircraft used by the operator, as far as practicable. Differences between the FSTD and the aircraft shall be described and addressed through a briefing or training, as appropriate. (applicable from 30 October 2022)</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
6.	ORO.FC.145 (e)	Provision of training – Changes to FSTD	The operator shall establish a system to adequately monitor changes to the FSTD and to ensure that those changes do not affect the adequacy of the training programmes.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
7.	AMC1 ORO.FC.145(d)	Provision of training – Use of FSTD	<p>The operator should classify any differences between the aircraft and FFS in accordance with the Air Transport Association (ATA) chapters as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Level A differences 		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<ul style="list-style-type: none"> - Level B differences - Level C differences - Level D differences See AMC1 ORO.FC.145(d) for more details.			
8.	ORO.FC.146 (a)	Personnel providing training, checking and assessment	All training, checking and assessment required in this Subpart shall be conducted by appropriately qualified personnel.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
9.	ORO.FC.146 (b)	Personnel providing training, checking and assessment – Flight and Flight Simulation Training and Checking	<p>In the case of flight and flight simulation training and checking, the personnel that provides the training and conducts the checks shall be qualified in accordance with Annex I (Part-FCL) to Regulation (EU) No 1178/2011. (applicable until 29 October 2022)</p> <p>In the case of flight and flight simulation training, checking and assessment, the personnel that provide the training and conduct the checking or assessment shall be qualified in accordance with Annex I (Part- FCL) to Regulation (EU) No 1178/2011. Additionally, the personnel providing training and conducting checking towards specialised operations shall be suitably qualified for the relevant operation. (applicable from 30 October 2022)</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
10.	ORO.FC.146 (c)	Personnel providing training, checking and assessment – Evidence Based Training	For an EBT programme, the personnel that performs assessment and provides training shall: (1) hold an Annex I (Part-FCL) instructor or examiner certificate.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			(2) complete the operator's EBT instructor standardisation programme. This shall include an initial standardisation programme and a recurrent standardisation programme. Completion of the operator's EBT initial standardisation will qualify the instructor to perform EBT practical assessment.		<input type="checkbox"/> N/R	
11.	AMC1.ORO.FC.14 6 (c)	Personnel providing training, checking and assessment – EBT Instructor – Initial Standardisation Programme	(a) Before delivering the operator's EBT programme, the instructor should complete an EBT instructor initial standardisation programme composed of: (1) EBT instructor training; and (2) EBT assessment of competence.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
12.	AMC1.ORO.FC.14 6 (c)	Personnel providing training, checking and assessment – EBT Instructor Training	(b) The EBT instructor training course should be delivered by at least one pilot who is or has been an EBT instructor, and who has demonstrated proficiency to train the elements specified in point (c) below. (c) The EBT instructor training course should comprise theoretical and practical training. At the completion of EBT instructor training, the instructor should: (1) have knowledge of EBT, including the following underlying principles: (i) competency-based training; (ii) learning from positive performance; (iii) building resilience; and (iv) data-driven training;		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>(2) demonstrate knowledge of the structure of an EBT module;</p> <p>(3) demonstrate knowledge of the method of training delivery for each phase of an EBT module;</p> <p>(4) demonstrate knowledge of the principles of adult learning and how they relate to EBT;</p> <p>(5) conduct objective observations based on a competency framework, and document evidence of observed performance;</p> <p>(6) relate specific performance observations of competencies;</p> <p>(7) analyse trainee performance to determine competency-based training needs and recognise strengths;</p> <p>(8) evaluate performance using a competency-based grading system;</p> <p>(9) apply appropriate teaching styles during simulator training to accommodate trainee learning needs;</p> <p>(10) facilitate trainee learning, focusing on specific competency-based training needs; and</p> <p>(11) conduct a debrief using facilitation techniques.</p> <p>(d) An instructor may be given credits for parts of point (c) if the instructor has demonstrated competencies in those topics.</p>			
13.	AMC1.ORO.FC.14 6 (c)	Personnel providing training, checking and assessment – EBT Instructor Assessment of Competence	(e) Prior to conducting assessment and training within an EBT programme, the EBT instructor		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>should complete an EBT assessment of competence where the EBT instructor delivers:</p> <p>(1) an evaluation phase (EVAL) and a manoeuvres training phase (MT); or</p> <p>(2) a scenario-based training phase (SBT)</p> <p>(f) The assessment of competence has a validity period of 3 years counted from the end of the month the assessment of competence was conducted.</p> <p>(g) The EBT assessment of competence should be conducted by a person nominated by the operator, who:</p> <p>(1) is qualified in accordance with Annex I (Part-FCL) to Regulation (EU) No 1178/2011 to conduct an assessment of competence; and</p> <p>(2) has completed the EBT instructor standardisation.</p> <p>(h) The EBT assessment of competence may be combined with the assessment of competence required in Annex I (Part-FCL) to Regulation (EU) No 1178/2011</p>		<input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
14.	AMC2.ORO.FC.14 6 (c)	Personnel providing training, checking and assessment – EBT Instructor Recurrent Standardisation Programme	<p>The EBT instructor should:</p> <p>(a) conduct six EVAL or SBT phases of an EBT module (or a combination of both) every 36 months.</p> <p>One of the EVAL or SBT should take place in the period of 12 months immediately preceding the expiry date. The 36-month period should be counted from the end of the month the module was taken. If this has not been fulfilled, the EBT</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>instructor should complete an EBT assessment of competence. When the module is undertaken within the last 12 months of the validity period, the new period should be counted from the original expiry date;</p> <p>(b) receive annual recurrent standardisation. The recurrent standardisation should include:</p> <p>(1) refresher EBT training; and</p> <p>(2) concordance training; and</p> <p>(c) complete an assessment of competence every 3 years. When the assessment of competence is conducted within the 12 months preceding the expiry date, the next assessment of competence should be completed within 36 calendar months of the original expiry date of the previous assessment of competence.</p>			
15.	ORO.FC.146 (d)	Personnel providing training, checking and assessment – Evidence Based Training – Line Evaluation	<p>Notwithstanding point (b) above, the line evaluation of competence shall be conducted by a suitably qualified commander nominated by the operator that is standardised in EBT concepts and the assessment of competencies (line evaluator). (applicable until 29 October 2022)</p> <p>Notwithstanding point (b), the line evaluation of competence may be conducted by a suitably qualified commander nominated by the operator that is standardised in EBT concepts and the assessment of competencies (line evaluator). (applicable from 30 October 2022)</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
16.	ORO.FC.146 (e) (applicable from 30 October 2022)	Personnel providing training, checking and assessment – Aircraft/FSTD Training - Qualifications of trainer	Notwithstanding point (b), the aircraft/FSTD training and the operator proficiency check may be conducted by a suitably qualified commander holding a FI/TRI/SFI certificate and nominated by the operator for any of the following operations: (1) CAT operations of helicopters meeting the criteria defined in point ORO.FC.005(b)(2); (2) CAT operations of other than complex motor-powered helicopters by day and over routes navigated by reference to visual landmarks; (3) CAT operations of performance class B aeroplanes that do not meet the criteria defined in point ORO.FC.005(b)(1).		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
17.	ORO.FC.146 (f) (applicable from 30 October 2022)	Personnel providing training, checking and assessment – Aircraft/FSTD training – Qualifications of trainer – contd.	Notwithstanding point (b), the aircraft/FSTD training and the demonstration of competence/operator proficiency check may be conducted by a suitably qualified pilot-in-command/commander nominated by the operator for any of the following operations: (1) specialised operations; (2) CAT operations of aeroplanes meeting the criteria defined in point ORO.FC.005(b)(2).		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
18.	ORO.FC.146 (g) (applicable from 30 October 2022)	Personnel providing training, checking and assessment – Line Check – Qualifications	Notwithstanding point (b), the line check may be conducted by a suitably qualified commander nominated by the operator.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
19.	ORO.FC.146 (h) (applicable from 30 October 2022)	Personnel providing training, checking and assessment – Notification to the authority	The operator shall inform the competent authority about the persons nominated under points (e) to (g).			
Command course						
20.	ORO.FC.205	Command course - Content	<p>(a) For aeroplane and helicopter operations, the command course shall include at least the following elements:</p> <p>(1) training in an FSTD, which includes line oriented flight training (LOFT) and/or flight training;</p> <p>(2) the OPC, operating as commander;</p> <p>(3) command responsibilities training;</p> <p>(4) line training as commander under supervision, for a minimum of:</p> <p>(i) 10 flight sectors, in the case of aeroplanes; and</p> <p>(ii) 10 hours, including at least 10 flight sectors, in the case of helicopters;</p> <p>(5) completion of a line check as commander and demonstration of adequate knowledge of the route or area to be flown and of the aerodromes, including alternate aerodromes, facilities and procedures to be used; and</p> <p>(6) CRM training.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
21.	AMC1 ORO.FC.205	Command course – Combined upgrading & conversion course for helicopter	If a pilot is converting from one helicopter type or variant to another when upgrading to commander:		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			(a) the command course should also include a conversion course in accordance with ORO.FC.220; and (b) additional flight sectors should be required for a pilot transitioning onto a new type of helicopter.			
22.	AMC1 ORO.FC.115	Command course – CRM training	The operator should ensure that elements of CRM training are integrated into the command course, as specified in Table 1 of (g) AMC1 ORO.FC.115.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
Route, area & aerodrome knowledge						
23.	ORO.FC.105	Route, area & aerodrome knowledge	The commander or the pilot, to whom the conduct of the flight may be delegated, shall have had initial familiarisation training of the route or area to be flown and of the aerodromes, facilities and procedures to be used. This route/area and aerodrome knowledge shall be maintained by operating at least once on the route or area or to the aerodrome within a 12-month period.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
24.	AMC1 ORO.FC.105(b)(2) ;(c)	Route, area & aerodrome knowledge – Route & area	Area and route training should include knowledge of: (i) terrain and minimum safe altitudes; (ii) seasonal meteorological conditions; (iii) meteorological, communication and air traffic facilities, services and procedures; (iv) search and rescue procedures where available; and		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			(v) navigational facilities associated with the area or route along which the flight is to take place.			
25.	AMC1 ORO.FC.105(b)(2); (c)	Route, area & aerodrome knowledge – Route & area	Depending on the complexity of the area or route, as assessed by the operator, the following methods of familiarisation should be used: (i) for the less complex areas or routes, familiarisation by self-briefing with route documentation, or by means of programmed instruction; and (ii) in addition, for the more complex areas or routes, in-flight familiarisation as a pilot-in-command/commander or co-pilot under supervision, observer, or familiarisation in a flight simulation training device (FSTD) using a database appropriate to the route concerned.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
26.	AMC1 ORO.FC.105(b)(2); (c)	Route, area & aerodrome knowledge – Aerodrome	Aerodrome training should include knowledge of obstructions, physical layout, lighting, approach aids and arrival, departure, holding and instrument approach procedures, applicable operating minima and ground movement considerations.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
27.	AMC1 ORO.FC.105(b)(2); (c)	Route, area & aerodrome knowledge – Aerodrome category B	The commander should be briefed, or self-briefed by means of programmed instruction, on the category B aerodrome(s) concerned. <u>The completion of the briefing should be recorded.</u> This recording may be accomplished after completion or confirmed by the commander before departure on a flight involving category B aerodrome(s) as destination or alternate aerodromes.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
28.	AMC1 ORO.FC.105(b)(2); (c)	Route, area & aerodrome knowledge – Aerodrome category C	The commander should be briefed and visit the aerodrome as an observer and/or undertake instruction in a suitable FSTD. <u>The completion of the briefing, visit and/or instruction should be recorded.</u>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
29.	AMC1 ORO.FC.105(c)	Route, area & aerodrome knowledge – Recency	<p>(a) The 12-month period should be counted from the last day of the month:</p> <p>(1) when the familiarisation training was undertaken; or</p> <p>(2) of the latest operation on the route or area to be flown and of the aerodromes, facilities and procedures to be used.</p> <p>(b) When the operation is undertaken within the last 3 calendar months of that period, the new 12-month period should be counted from the original expiry date.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
30.	AMC2 ORO.FC.105(c)	Route, area & aerodrome knowledge – Recency – Perfo class B aeroplanes	<p>In the case of CAT operations with performance class B aeroplanes operating under visual flight rules (VFR) by night or instrument flight rules (IFR), the knowledge should be maintained as follows:</p> <p>(a) except for operations to the most demanding aerodromes, by completion of at least 10 flight sectors within the area of operation during the preceding 12 months in addition to any required self-briefing;</p> <p>(b) operations to the most demanding aerodromes may be performed only if:</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>(1) the pilot-in-command/commander has been qualified at the aerodrome within the preceding 36 months by a visit as an operating flight crew member or as an observer;</p> <p>(2) the approach is performed in visual meteorological conditions (VMC) from the applicable minimum sector altitude; and</p> <p>(3) an adequate self-briefing has been made prior to the flight.</p>			
31.	ORO.FC.105 CAT.POL.A.240	Route, area & aerodrome knowledge – Increased bank angles	The flight crew shall obtain adequate knowledge of the route to be flown and of the procedures to be used.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
32.	ORO.FC.105 CAT.POL.A.245/3 45	Route, area & aerodrome knowledge – Steep approach	For each aerodrome at which steep approach operations are to be conducted, pilot qualification and special aerodrome familiarisation shall be taken into consideration.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
33.	ORO.FC.105 CAT.POL.A.250/3 50	Route, area & aerodrome knowledge – Short landing	The pilot experience, training and special aerodrome familiarisation requirements shall be specified and met.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
34.	CAT.OP.MPA.303 & 311 AMC 1 CAT.OP.MPA.303 & 311	In-flight check of the landing distance at time of arrival – aeroplanes & Reporting on runway braking action Refer to GM1 CAT.OP.MPA.303 & 311 for Syllabus details.	Flight crew members should be trained on the use of the RCR, on the use of performance data for the assessment of the LDTA and on reporting braking action using the AIREP format.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
35.	CAT.POL A.255 (b)(2)(iv) AMC1 CAT.POL.A.255(b)(2)(iv)	Reduced landing distance operations (Performance Class A) Crew training programme is split into these four elements - - Ground Training - FSTD Training and/or Flight Training - Conversion Training - Recurrent Training and Checking	The operator shall ensure that flight crew training programmes for reduced required landing distance operations include ground training, flight simulation training device (FSTD).		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
36.	CAT.POL.A.355 (b)(6) AMC1 CAT.POL.A.355 (b)(5) and (b)(6)	Reduced landing distance operations (Performance Class B) Training programme should include – - Initial Training - Recurrent Training	The operator shall establish - an adequate aerodrome training and checking programme for the flight crew is established; - the flight crew is qualified and has recency in reduced required landing distance operations at the aerodrome concerned;		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
37.	ORO.FC.115	CRM Training	(a) Before operating, the flight crew member shall have received CRM training, appropriate to his/her role, as specified in the operations manual. (b) Elements of CRM training shall be included in the aircraft type or class training and recurrent training as well as in the command course.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
38.	AMC1 ORO.FC.115	CRM – General - Training environment	CRM training should be conducted in the non-operational environment (classroom and computer-based) and in the operational environment (flight simulation training device (FSTD) including other training solutions described in CS-FSTD when available and aircraft). Tools such as group discussions, team task analysis, team task simulation and feedback should be used.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
39.	AMC1 ORO.FC.115	CRM – General - Classroom training	Whenever possible, classroom training should be conducted in a group session away from the pressures of the usual working environment, so that the opportunity is provided for flight crew members to interact and communicate in an environment conducive to learning.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
40.	AMC1 ORO.FC.115	CRM – General – Computer-based training (CBT)	Computer-based training should not be conducted as a stand-alone training method but may be conducted as a complementary training method. Complementary training method in the context of EBT: advanced CBT following the aviation blended learning environment, such as virtual reality, chatbots, interactive scenario trainers, etc. may serve as the principal method to deliver training in the non-operational environment. In such case, the classroom training may be the complementary method.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
41.	AMC1 ORO.FC.115	CRM – General – Practical Parts	Whenever practicable, parts of the CRM training should be conducted in FSTDs that reproduce a realistic operational environment and permit		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			interaction. This includes but is not limited to line-oriented flight training (LOFT) scenarios.		<input type="checkbox"/> N/R	
42.	AMC1 ORO.FC.115	CRM – General – Integration in Training	CRM principles should be integrated into relevant parts of flight crew training and operations including checklists, briefings, abnormal and emergency procedures.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
43.	AMC1 ORO.FC.115	CRM – Management system	CRM training should address hazards and risks identified by the operator’s management system described in ORO.GEN.200.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
44.	AMC1 ORO.FC.115	CRM – Competency-based	Whenever practicable, the compliance-based approach concerning CRM training may be substituted by a competency-based approach such as evidence-based training. In this context, CRM training should be characterised by a performance orientation, with emphasis on standards of performance and their measurement, and the development of training to the specified performance standards.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
45.	AMC1 ORO.FC.115	CRM – Contracted CRM training	If the operator chooses not to establish its own CRM training, another operator, a third party or a training organisation may be contracted to provide the training in accordance with ORO.GEN.205. In case of contracted CRM training, the operator should ensure that the content of the course covers the specific culture,		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			the type of operations and the associated procedures of the operator. When crew members from different operators attend the same course, the CRM training should be specific to the relevant flight operations and to the trainees concerned.			
46.	AMC1 ORO.FC.115	CRM – Syllabus – Automation and philosophy on the use of automation	<p>(i) The CRM training should include training in the use and knowledge of automation, and in the recognition of systems and human limitations associated with the use of automation. The operator should, therefore, ensure that the flight crew member receives training on:</p> <p>(A) the application of the operations policy concerning the use of automation as stated in the operations manual; and</p> <p>(B) system and human limitations associated with the use of automation, giving special attention to issues of mode awareness, automation surprises and over-reliance including false sense of security and complacency.</p> <p>(ii) The objective of this training should be to provide appropriate knowledge, skills and attitudes for managing and operating automated systems. Special attention should be given to how automation increases the need for crews to have a common understanding of the way in which the system performs, and any features of automation that make this understanding difficult.</p> <p>(iii) If conducted in an FSTD, the training should include automation surprises of different origin (system- and pilot-induced).</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
47.	AMC1 ORO.FC.115	CRM – Syllabus – Monitoring and intervention	Flight crew should be trained in CRM-related aspects of operation monitoring before, during and after flight, together with any associated priorities. This CRM training should include guidance to the pilot monitoring on when it would be appropriate to intervene, if felt necessary, and how this should be done in a timely manner. Reference should be made to the operator procedures for structured intervention as specified in the operations manual.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
48.	AMC1 ORO.FC.115 GM5 ORO.FC.115	CRM – Syllabus – Resilience development	<p>CRM training should address the main aspects of resilience development. The training should cover:</p> <p>(i) Mental flexibility</p> <p>Flight crew should be trained to:</p> <p>(A) understand that mental flexibility is necessary to recognise critical changes;</p> <p>(B) reflect on their judgement and adjust it to the unique situation;</p> <p>(C) avoid fixed prejudices and over-reliance on standard solutions; and</p> <p>(D) remain open to changing assumptions and perceptions.</p> <p>(ii) Performance adaptation</p> <p>Flight crew should be trained to:</p> <p>(A) mitigate frozen behaviours, overreactions and inappropriate hesitation; and</p> <p>(B) adjust actions to current conditions.</p> <p>See GM5 ORO.FC.115 for more details.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
49.	AMC1 ORO.FC.115	CRM – Syllabus – Surprise and startle effect	CRM training should address unexpected, unusual and stressful situations. The training should cover: (i) surprises and startle effects; and (ii) management of abnormal and emergency situations, including: (A) the development and maintenance of the capacity to manage crew resources; (B) the acquisition and maintenance of adequate automatic behavioural responses; and (C) recognising the loss and re-building situation awareness and control.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
50.	AMC1 ORO.FC.115	CRM – Syllabus – Cultural differences	CRM training should cover cultural differences of multinational and cross-cultural crews. This includes recognising that: (i) different cultures may have different communication specifics, ways of understanding and approaches to the same situation or problem; (ii) difficulties may arise when crew members with different mother tongue communicate in a common language which is not their mother tongue; and (iii) cultural differences may lead to different methods for identifying a situation and solving a problem.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
51.	AMC1 ORO.FC.115	CRM – Syllabus – Operator’s safety culture and company culture	CRM training should cover the operator’s safety culture, its company culture, the type of operations and the associated procedures of the operator. This should include areas of operations		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			that may lead to particular difficulties or involve unusual hazards.		<input type="checkbox"/> N/R	
52.	AMC1 ORO.FC.115	CRM – Syllabus – Case studies	<p>(i) CRM training should cover aircraft type-specific case studies, based on the information available within the operator’s management system, including:</p> <p>(A) accident and serious incident reviews to analyse and identify any associated non-technical causal and contributory factors, and instances or examples of lack of CRM; and</p> <p>(B) analysis of occurrences that were well managed.</p> <p>(ii) If relevant aircraft type-specific or operator-specific case studies are not available, the operator should consider other case studies relevant to the scale and scope of its operations.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
53.	AMC2 ORO.FC.115	CRM – Single pilot	<p>For single-pilot helicopter operations with technical crew, AMC1 ORO.FC.115 should be applied.</p> <p>For single-pilot operations other than those specified in (a), AMC1 ORO.FC.115 should be applied with the following differences:</p> <p>(1) Relevant training</p> <p>Training should cover the relevant CRM training, i.e. initial operator’s training, the operator conversion course and recurrent training.</p> <p>(2) Relevant training elements</p> <p>CRM training should focus on the elements specified in Table 1 of (g) of AMC1 ORO.FC.115 which are relevant to single-pilot</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>operations. Therefore, single-pilot CRM training should include, among others:</p> <p>(i) situation awareness;</p> <p>(ii) workload management;</p> <p>(iii) decision-making;</p> <p>(iv) resilience development;</p> <p>(v) surprise and startle effect; and</p> <p>(vi) effective communication and coordination with other operational personnel and ground services.</p> <p>(3) Computer-based training Notwithstanding (a)(3) of AMC1 ORO.FC.115, computer-based training may be conducted as a stand-alone training method.</p> <p>(4) Operation with ELA2 aircraft Notwithstanding (1) and (2), for operations with ELA2 aircraft the relevant CRM training and its duration should be determined by the operator, based on the aircraft type and the complexity of the operation.</p>			
Initial CRM						
54.	ORO.FC.215	Initial operator's CRM training	<p>(a) The flight crew member shall have completed an initial CRM training course <u>before</u> commencing unsupervised line flying.</p> <p>(c) If the flight crew member has not previously received theoretical training in human factors to the ATPL level, he/she shall complete, before or combined with the initial CRM training, a theoretical course provided by the operator and</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			based on the human performance and limitations syllabus for the ATPL as established in Part-FCL.			
55.	ORO.FC.215 AMC1 ORO.FC.115	Initial operator's CRM training – Content	(1) The flight crew member should complete the initial operator's CRM training once. When the type of operation of a new operator is not different, the new operator should not be required to provide the initial operator's CRM training to this flight crew member a second time. (2) The initial training should cover all elements specified in Table 1 of (g) AMC1 ORO.FC.115.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
56.	GM3 ORO.FC.115	Initial operator's CRM training – minimum time	Initial operator's CRM training for multi-pilots operations: 18 training hours with a minimum of 12 training hours in classroom training. initial operator's CRM training for single-pilot operations: 6 training hours.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
CRM trainer						
57.	ORO.FC.215 AMC3 ORO.FC.115	CRM trainer - Introduction	The provisions described below: (1) should be fulfilled by flight crew CRM trainers responsible for classroom CRM training; and (2) are not applicable to: (i) instructors, holding a certificate in accordance with Part-FCL, who conduct CRM training in the operational environment; and (ii) trainers or instructors conducting training other than CRM training, but integrating CRM elements into this training.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
58.	ORO.FC.215 AMC3 ORO.FC.115	CRM trainer - Qualification	<p>(1) A training and standardisation programme for flight crew CRM trainers should be established.</p> <p>(2) A flight crew CRM trainer, in order to be suitably qualified, should:</p> <p>(i) have adequate knowledge of the relevant flight operations;</p> <p>(ii) have adequate knowledge of human performance and limitations (HPL), whilst:</p> <p>(A) having obtained a commercial pilot licence in accordance with Part-FCL; or</p> <p>(B) having followed a theoretical HPL course covering the whole syllabus of the HPL examination;</p> <p>(iii) have completed flight crew initial operator's CRM training;</p> <p>(iv) have received training in group facilitation skills;</p> <p>(v) have received additional training in the fields of group management, group dynamics and personal awareness; and</p> <p>(vi) have demonstrated the knowledge, skills and credibility required to train the CRM training elements in the non-operational environment, as specified in Table 1 of AMC1 ORO.FC.115.</p> <p>(3) The following qualifications and experiences are also acceptable for a flight crew CRM trainer in order to be suitably qualified:</p> <p>(i) A flight crew member holding a recent qualification as a flight crew CRM trainer may</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>continue to be a flight crew CRM trainer after the cessation of active flying duties if he/she maintains adequate knowledge of the relevant flight operations.</p> <p>(ii) A former flight crew member may become a flight crew CRM trainer if he/she maintains adequate knowledge of the relevant flight operations and fulfils the provisions of (2)(ii) to (2)(vi).</p> <p>(iii) An experienced CRM trainer may become a flight crew CRM trainer if he/she demonstrates adequate knowledge of the relevant flight operations and fulfils the provisions of (2)(ii) to (2)(vi).</p>			
59.	ORO.FC.215 AMC3 ORO.FC.115	CRM trainer - Training	<p>(1) Training of flight crew CRM trainers should be both theoretical and practical. Practical elements should include the development of specific trainer skills, particularly the integration of CRM into line operations.</p> <p>(2) The basic training of flight crew CRM trainers should include the training elements for flight crew, as specified in Table 1 of AMC1 ORO.FC.115. In addition, the basic training should include the following:</p> <p>(i) introduction to CRM training;</p> <p>(ii) operator's management system;</p> <p>(iii) characteristics, as applicable:</p> <p>(A) of the different types of CRM trainings (initial, recurrent, etc.);</p> <p>(B) of combined training; and</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>(C) related to the type of aircraft or operation; and</p> <p>(iv) assessment.</p> <p>(3) The refresher training of flight crew CRM trainers should include new methodologies, procedures and lessons learned.</p> <p>(4) Instructors, holding a certificate in accordance with Part-FCL, who are also CRM trainers, may combine the CRM trainer refresher training with instructor refresher training.</p> <p>(5) Instructors for other-than complex motor-powered aircraft should be qualified as flight crew CRM trainers for this aircraft category with no additional training, as specified in (2) and (3) when:</p> <p>(i) holding a certificate in accordance Part-FCL; and</p> <p>(ii) fulfilling the provisions of (b)(2) or (b)(3).</p> <p>(6) The training of flight crew CRM trainers should be conducted by flight crew CRM trainers with a minimum of 3 years' experience. Assistance may be provided by experts in order to address specific areas.</p>			
60.	<p>ORO.FC.215</p> <p>AMC3</p> <p>ORO.FC.115</p> <p>GM7 ORO.FC.115</p>	CRM trainer - Assessment	<p>(1) A flight crew CRM trainer should be assessed by the operator when conducting the first CRM training course. This first assessment should be valid for a period of 3 years.</p> <p>(2) The operator should ensure that the process for the assessment is included in the operations manual describing methods for observing,</p>		<p><input type="checkbox"/> N/A</p> <p><input type="checkbox"/> C</p> <p><input type="checkbox"/> NC</p> <p><input type="checkbox"/> R</p> <p><input type="checkbox"/> N/R</p>	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			recording, interpreting and debriefing the flight crew CRM trainer. All personnel involved in the assessment must be credible and competent in their role. See GM7 ORO.FC.115			
61.	ORO.FC.215 AMC3 ORO.FC.115	CRM trainer – Recency and renewal	(1) For recency of the 3-year validity period, the flight crew CRM trainer should: (i) conduct at least 2 CRM training events in any 12-month period; (ii) be assessed within the last 12 months of the 3-year validity period by the operator; and (iii) complete CRM trainer refresher training within the 3-year validity period. (2) The next 3-year validity period should start at the end of the previous period. (3) For renewal, i.e. when a flight crew CRM trainer does not fulfil the provisions of (1), he/she should, before resuming as flight crew CRM trainer: (i) comply with the qualification provisions of (b) and (d); and (ii) complete CRM trainer refresher training.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
62.	GM3 ORO.FC.115	CRM trainer – Minimum times	(i) basic training: (A) 18 training hours for trainees holding an instructor certificate for complex motor-powered aircraft, as specified in Part-FCL, which includes 25-hour training in teaching and learning; or (B) 30 training hours for trainees who do not hold an instructor certificate as specified in (A); and		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			(ii) refresher training: 6 training hours.			
CRM assessment						
63.	AMC1 ORO.FC.115	Assessment of CRM skills	(1) Assessment of CRM skills is the process of observing, recording, interpreting and debriefing crews and crew member's performance using an accepted methodology in the context of the overall performance. (2) The flight crew member's CRM skills should be assessed in the operational environment, but not during CRM training in the non-operational environment. Nevertheless, during training in the non-operational environment, feedback from the flight crew CRM trainer or from trainees on individual and crew performance may be given to the crew members concerned.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
64.	AMC1 ORO.FC.115	Assessment of CRM skills	The assessment of CRM skills should: (i) include debriefing the crew and the individual crew member; (ii) serve to identify additional training, where needed, for the crew or the individual crew member; and (iii) be used to improve the CRM training system by evaluating de-identified summaries of all CRM assessments.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
65.	AMC1 ORO.FC.115	Assessment of CRM skills	Prior to the introduction of CRM skills assessment, a detailed description of the CRM methodology, including the required CRM standards and the terminology used for the			

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			assessment, should be published in the operations manual.			
66.	AMC1 ORO.FC.115	CRM Assessment – Methodology	The assessment should be based on the following principles: (i) only observable behaviours are assessed; (ii) the assessment should positively reflect any CRM skills that result in enhanced safety; and (iii) assessments should include behaviour that results in an unacceptable reduction in safety margin.			
67.	GM6 ORO.FC.115	CRM Assessment – Methodology – NOTECHS	(a) NOTECHS (non-technical skills) is a validated method for assessing flight crew CRM skills. The NOTECHS framework consists of four main categories: (1) Cooperation: Cooperation is the ability to work effectively in a crew. (2) Leadership and managerial skills: Effective leadership and managerial skills help to achieve joint task completion within a motivated, fully functioning team through coordination and persuasiveness. (3) Situation awareness: Situation awareness relates to one’s ability to accurately perceive what is in the flight crew compartment and outside the aircraft. It is also one’s ability to comprehend the meaning of different elements in the environment and the projection of their status in the near future.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			(4) Decision-making: Decision-making is the process of reaching a judgement or choosing an option. (b) Each of the four categories is subdivided into elements and behavioural markers. The elements are specified in Table 1 of GM6 ORO.FC.115 with examples of behavioural markers (effective behaviour). The behavioural markers are assessed by a rating scale to be established by the operator.			
68.	AMC1 ORO.FC.115	Assessment of CRM skills	Operators should establish procedures, including additional training, to be applied in the event that flight crew members do not achieve or maintain the required CRM standards.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
Operator conversion training						
69.	ORO.FC.120	Operator conversion training	(a) In the case of aeroplane or helicopter operations, the flight crew member shall complete the operator conversion training course before commencing unsupervised line flying: (1) when changing to an aircraft for which a new type or class rating is required; (2) when joining an operator. (b) The operator conversion training course shall include training on the equipment installed on the aircraft as relevant to flight crew members' roles.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
70.	ORO.FC.220	Operator conversion training – General	The flight crew member shall complete:		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			(1) the operator proficiency check and the emergency and safety equipment training and checking before commencing line flying under supervision (LIFUS); and (2) the line check upon completion of line flying under supervision. For performance class B aeroplanes, LIFUS may be performed on any aeroplane within the applicable class.		<input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
71.	AMC1 ORO.FC.220	Operator conversion training – General	The operator conversion training should include, in the following order: (i) ground training and checking, including aircraft systems, and normal, abnormal and emergency procedures; (ii) emergency and safety equipment training and checking, (completed before any flight training in an aircraft commences); (iii) flight training and checking (aircraft and/or FSTD); and (iv) line flying under supervision and line check.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
72.	AMC1 ORO.FC.220	Operator conversion training – General	When the flight crew member has not previously completed an operator’s conversion course, he/she should undergo general first-aid training and, if applicable, ditching procedures training using the equipment in water.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
73.	AMC1 ORO.FC.220	Operator conversion training – General	Where the emergency drills require action by the non-handling pilot, the check should additionally cover knowledge of these drills.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
					<input type="checkbox"/> N/R	
74.	AMC1 ORO.FC.220	Operator conversion training – General	The operator’s conversion may be combined with a new type/class rating training as required by Regulation (EU) No 1178/2011.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
75.	ORO.FC.220	Operator conversion training – ZFTT	For aeroplanes, pilots that have been issued a type rating based on a zero flight-time training (ZFTT) course shall: (1) commence line flying under supervision not later than 21 days after the completion of the skill test or after appropriate training provided by the operator. The content of such training shall be described in the OM; (2) complete six take-offs and landings in a FSTD not later than 21 days after the completion of the skill test under the supervision of a type rating instructor for aeroplanes (TRI(A)) occupying the other pilot seat. The number of take-offs and landings may be reduced when credits are defined in the data established in accordance with Regulation (EC) No 748/2012. If these take-offs and landings have not been performed within 21 days, the operator shall provide refresher training. The content of such training shall be described in the OM; (3) conduct the first four take-offs and landings of the LIFUS in the aeroplane under the supervision of a TRI(A) occupying the other pilot		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			seat. The number of take-offs and landings may be reduced when credits are defined in the data established in accordance with Regulation (EC) No 748/2012.			
76.	ORO.FC.220	Operator conversion training – Flying duties	Once an operator conversion course has been commenced, the FCM shall not be assigned to flying duties on another type or class of aircraft until the course is completed or terminated. Crew members operating only performance class B aeroplanes may be assigned to flights on other types of performance class B aeroplanes during conversion courses to the extent necessary to maintain the operation. Crew members may be assigned to flights on single-engined helicopters during an operator conversion course on a single-engined helicopter, provided that the training is unaffected. (applicable from 30 October 2022)		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
77.	ORO.FC.220	Operator conversion training – Amount of training	The amount of training required by the FCM for the operator’s conversion course shall be determined in accordance with the standards of qualification and experience specified in the OM, taking into account his/her previous training and experience.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
78.	AMC1 ORO.FC.220	Operator conversion training – Ground training	(1) Ground training should comprise a properly organised programme of ground instruction supervised by training staff with adequate facilities, including any necessary audio, mechanical and visual aids. Self-study using appropriate electronic learning aids, computer-based training (CBT), etc., may be used with adequate supervision of the standards achieved.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>However, if the aircraft concerned is relatively simple, unsupervised private study may be adequate if the operator provides suitable manuals and/or study notes.</p> <p>(2) The course of ground instruction should incorporate formal tests on such matters as aircraft systems, performance and flight planning, where applicable.</p>			
79.	AMC1 ORO.FC.220	Operator conversion training – Emergency & safety equipment training and checking	Emergency and safety equipment training should take place in conjunction with cabin/technical crew undergoing similar training with emphasis on coordinated procedures and two-way communication between the flight crew compartment and the cabin.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
80.	AMC1 ORO.FC.220	Operator conversion training – Emergency & safety equipment training and checking	<p>On the initial conversion course and on subsequent conversion courses as applicable, the following should be addressed:</p> <p>(i) Instruction on first-aid in general (initial conversion course only); instruction on first-aid as relevant to the aircraft type of operation and crew complement, including those situations where no cabin crew is required to be carried (initial and subsequent).</p> <p>(ii) Aero-medical topics (hypoxia, hyperventilation, contamination of skin/eyes by aviation fuel or hydraulic or other fluids, hygiene and food poisoning and malaria)</p> <p>(iii) The effect of smoke in an enclosed area and actual use of all relevant</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>equipment in a simulated smoke-filled environment.</p> <p>(iv) Actual fire fighting, using equipment representative of that carried in the aircraft on an actual or simulated fire except that, with Halon extinguishers, an alternative extinguisher may be used.</p> <p>(v) The operational procedures of security, rescue and emergency services.</p> <p>(vi) Survival information appropriate to their areas of operation (e.g. polar, desert, jungle or sea) and training in the use of any survival equipment required to be carried.</p> <p>(vii) A comprehensive drill to cover all ditching procedures where flotation equipment is carried. This should include practice of the actual donning and inflation of a life-jacket, together with a demonstration or audio-visual presentation of the inflation of life-rafts and/or slide-rafts and associated equipment. This practice should, on an initial conversion course, be conducted using the equipment in water, although previous certified training with another operator or the use of similar equipment will be accepted in lieu of further wet-drill training.</p>			

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			(viii) Instruction on the location of emergency and safety equipment, correct use of all appropriate drills, and procedures that could be required of flight crew in different emergency situations. Evacuation of the aircraft (or a representative training device) by use of a slide where fitted should be included when the operations manual procedure requires the early evacuation of flight crew to assist on the ground.			
81.	AMC1 ORO.FC.220	Operator conversion training – Flight training	Flight training should be conducted to familiarise the flight crew member thoroughly with all aspects of limitations and normal, abnormal and emergency procedures associated with the aircraft and should be carried out by suitably qualified class and type rating instructors and/or examiners. For specific operations, such as steep approaches, ETOPS, or operations based on QFE, additional training should be carried out, based on any additional elements of training defined for the aircraft type in the data in accordance with Regulation (EC) No 748/2012, where they exist.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
82.	AMC1 ORO.FC.220	Operator conversion training – Flight training	In planning flight training on aircraft with a flight crew of two or more, particular emphasis should be placed on the <u>practice of LOFT</u> with emphasis on CRM, and the use of crew coordination procedures, including coping with <u>incapacitation</u> .		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
83.	AMC1 ORO.FC.220	Operator conversion training – Flight training	Normally, the same training and practice in the flying of the aircraft should be given to co-pilots as well as commanders. The ‘flight handling’ sections of the syllabus for commanders and co-pilots alike should include all the requirements of the operator proficiency check required by ORO.FC.230.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
84.	AMC1 ORO.FC.220	Operator conversion training – Flight training	Unless the type rating training programme has been carried out in an FSTD usable for ZFTT, the training should include at least three take-offs and landings in the aircraft.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
85.	AMC1 ORO.FC.220	Operator conversion training – LIFUS	Following completion of flight training and checking as part of the operator’s conversion course, each flight crew member should operate a minimum number of sectors and/or flight hours under the supervision of a flight crew member nominated by the operator.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
86.	AMC1 ORO.FC.220	Operator conversion training – LIFUS	The minimum flight sectors/hours should be specified in the operations manual and should be determined by the following: (i) previous experience of the flight crew member; (ii) complexity of the aircraft; and (iii) the type and area of operation.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
87.	AMC1 ORO.FC.220	Operator conversion training – LIFUS	For performance class B aeroplanes, the amount of LIFUS required is dependent on the complexity of the operations to be performed.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
					<input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
88.	GM1 ORO.FC.220	Operator conversion training – LIFUS - Aeroplanes	<p>The following minimum figures for details to be flown under supervision are guidelines for operators to use when establishing their individual requirements:</p> <p>(1) turbo-jet aircraft</p> <p>(i) co-pilot undertaking first operator conversion course:</p> <p>(A) total accumulated 100 hours or minimum 40 flight sectors;</p> <p>(ii) co-pilot upgrading to commander:</p> <p>(A) minimum 20 flight sectors when converting to a new type;</p> <p>(B) minimum 10 flight sectors when already qualified on the aeroplane type.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
89.	AMC1 ORO.FC.220	Operator conversion training – Passenger handling for operations where no cabin crew is required	<p>Other than general training on dealing with people, emphasis should be placed on the following:</p> <p>(1) advice on the recognition and management of passengers who appear or are intoxicated with alcohol, under the influence of drugs or aggressive;</p> <p>(2) methods used to motivate passengers and the crowd control necessary to expedite an aircraft evacuation; and</p> <p>(3) the importance of correct seat allocation with reference to aircraft mass and balance. Particular</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			emphasis should also be given on the seating of special categories of passengers.			
90.	AMC1 ORO.FC.220	Operator conversion training – Discipline and responsibilities, for operations where no cabin crew is required	Emphasis should be placed on discipline and an individual's responsibilities in relation to: (1) his/her ongoing competence and fitness to operate as a crew member with special regard to flight and duty time limitation (FTL) requirements; and (2) security procedures.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
91.	AMC1 ORO.FC.220	Operator conversion training – Passenger briefing/safety demonstrations, for operations where no cabin crew is required	Training should be given in the preparation of passengers for normal and emergency situations.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
92.	ORO.FC.220	Operator conversion training – CRM training	CRM training shall be integrated into the operator conversion training course.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
93.	AMC1 ORO.FC.115	Operator conversion training – CRM training	When the flight crew member undertakes a conversion course with a change of aircraft type or change of operator, elements of CRM training should be integrated into all appropriate phases of the operator's conversion course, as specified in Table 1 of (g) AMC1 ORO.FC.115.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
94.	AMC1 ORO.FC.115&215	Operator conversion training – Use of automation	(1) The operator conversion course should include training in the use and knowledge of		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>automation and in the recognition of systems and human limitations associated with the use of automation. The operator should therefore ensure that the FCM receives training on:</p> <p>(i) the application of the operations policy concerning the use of automation as stated in the operations manual; and</p> <p>(ii) system and human limitations associated with the use of automation.</p> <p>(2) The objective of this training should be to provide appropriate knowledge, skills and behavioural patterns for managing and operating automated systems. Special attention should be given to how automation increases the need for crews to have a common understanding of the way in which the system performs, and any features of automation that make this understanding difficult.</p>		<input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
95.	AMC1 ORO.FC.220&230	Operator conversion training – Upset prevention & recovery training – Complex motor-powered aeroplanes with a MOPSC of more than 19	<p>Upset prevention training should:</p> <p>(1) consist of ground training and flight training in an FSTD or an aeroplane;</p> <p>(2) include upset prevention elements from Table 1 of AMC1 ORO.FC.220&230 for the conversion training course.</p> <p>The operator should ensure that personnel providing FSTD UPRT are competent and current to deliver the training, and understand the capabilities and limitations of the device used.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
96.	AMC2 ORO.FC.220&230	Operator conversion training – Upset prevention & recovery training – Complex	Upset prevention training should:		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
		motor-powered aeroplanes with a MOPSC of 19 or less	(1) consist of ground training and flight training in an FSTD or an aeroplane; (2) include upset prevention elements from Table 1 of AMC1 ORO.FC.220&230 for the conversion training course. The operator should ensure that personnel providing FSTD UPRT are competent and current to deliver the training, and understand the capabilities and limitations of the device used.		<input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
97.	ORO.FC.320 (applicable from 30 October 2022)	Operator conversion training and checking	The operator conversion course shall include an operator proficiency check.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
98.	ORO.FC.325 (applicable from 30 October 2022)	Equipment and procedure training and checking	If a flight crew member undergoes equipment and procedure training that requires training on a suitable FSTD or the aircraft, with regard to standard operating procedures related to a specialised operation, the flight crew member shall undergo an operator proficiency check.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
99.	ORO.FC.330	Recurrent training and checking — operator proficiency check	(a) Each flight crew member shall complete operator proficiency checks to demonstrate his/her competence in carrying out normal, abnormal and emergency procedures, covering the relevant aspects associated with the specialised tasks described in the operations manual.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>(b) Appropriate consideration shall be given when operations are undertaken under IFR or at night.</p> <p>(c) The validity period of the operator proficiency check shall be 12 calendar months. The validity period shall be counted from the end of the month when the check was taken. When the operator proficiency check is undertaken within the last three months (applicable until 29 October 2022)</p> <p>(a) Each flight crew member shall complete recurrent training and operator proficiency checks. In the case of specialised operations, the recurrent training and checking shall cover the relevant aspects associated with the specialised tasks described in the operations manual.</p> <p>(b) Appropriate consideration shall be given when operations are undertaken under IFR or at night.</p> <p>(c) The validity period of the operator proficiency check shall be 12 calendar months. (applicable from 30 October 2022)</p>			
Differences training & familiarisation training						
100.	ORO.FC.125	Differences training and familiarisation training	(a) Flight crew members shall complete differences or familiarisation training when required by Part-FCL and when changing equipment or procedures requiring additional knowledge on types or variants currently operated.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			(b) The OM shall specify when such differences or familiarisation training is required.			
101.	AMC1 ORO.FC.125	Differences training and familiarisation training	<p>(a) Differences training requires additional knowledge and training on the aircraft or an appropriate training device. It should be carried out:</p> <p>(1) when introducing a significant change of equipment and/or procedures on types or variants currently operated; and</p> <p>(2) in the case of aeroplanes, when operating another variant of an aeroplane of the same type or another type of the same class currently operated; or</p> <p>(3) in the case of helicopters, when operating a variant of a helicopter currently operated.</p> <p>(b) Familiarisation training requires only the acquisition of additional knowledge. It should be carried out when:</p> <p>(1) operating another helicopter or aeroplane of the same type; or</p> <p>(2) when introducing a significant change</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
Recurrent training & checking						
102.	ORO.FC.130	Recurrent training and checking	<p>(a) Each FCM shall complete annual recurrent flight and ground training relevant to the type or variant of aircraft on which he/she operates, including training on the location and use of all emergency and safety equipment carried.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			(b) Each FCM shall be periodically checked to demonstrate competence in carrying out normal, abnormal and emergency procedures.			
103.	ORO.FC.230	Recurrent training and checking	Each FCM shall complete recurrent training and checking relevant to the type or variant, and associated equipment (applicable from 30 October 2022) of aircraft on which they operate.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
104.	ORO.FC.230	Recurrent training and checking	Each FCM shall undergo ground training and flight training in an FSTD or an aircraft, or a combination of FSTD and aircraft training, at least every 12 calendar months.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
105.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking	For operations with other-than-complex motor-powered aeroplanes, all training and checking should be relevant to the type of operation and class of aeroplane on which the flight crew member operates with due account taken of any specialised equipment used.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
106.	ORO.FC.230	Recurrent training and checking - Validity	<p>The validity periods of OPC, LC and E&SE checking shall be counted from the end of the month when the check was taken. (applicable until 29 October 2022)</p> <p>When the training or checks are undertaken within the last 3 months of the validity period, the new validity period shall be counted from the original expiry date. (applicable until 29 October 2022)</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
107.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – Helicopters	In the case of single-pilot operations with helicopters, the OPC, LC and E&SE checking should be performed in the single-pilot role on a particular helicopter type in an environment representative of the operation.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
108.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – Use of FSTD	Training and checking provide an opportunity to practice abnormal/emergency procedures that rarely arise in normal operations and should be part of a structured programme of recurrent training. This should be carried out in an FSTD whenever possible.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
109.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – Use of FSTD	The line check should be performed in the aircraft. All other training and checking should be performed in an FSTD, or, if it is not reasonably practicable to gain access to such devices, in an aircraft of the same type or in the case of emergency and safety equipment training, in a representative training device. The type of equipment used for training and checking should be representative of the instrumentation, equipment and layout of the aircraft type operated by the FCM.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
110.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – Use of FSTD	Because of the unacceptable risk when simulating emergencies such as engine failure, icing problems, certain types of engine(s) (e.g. during continued take-off or go-around, total hydraulic failure), or because of environmental considerations associated with some emergencies (e.g. fuel dumping) these emergencies should preferably be covered in an FSTD. If no FSTD is		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			available, these emergencies may be covered in the aircraft using a safe airborne simulation, bearing in mind the effect of any subsequent failure, and the exercise must be preceded by a comprehensive briefing.			
111.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – Ground training	<p>(i) The ground training programme should include:</p> <p>(A) aircraft systems (which systems are covered and when);</p> <p>(B) operational procedures and requirements, including ground de-icing/anti-icing and pilot incapacitation; and</p> <p>(C) accident/incident and occurrence review.</p> <p>(ii) Knowledge of the ground training should be verified by a questionnaire or other suitable methods.</p> <p>(iii) When the ground training is conducted within 3 calendar months prior to the expiry of the 12 calendar months period, the next ground and refresher training should be completed within 12 calendar months of the original expiry date of the previous training.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
112.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – Ground training – Personnel	Ground training should be provided by suitably qualified personnel.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
113.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – Aircraft/FSTD training	The aircraft/FSTD training programme should be established in a way that all major failures of		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			aircraft systems and associated procedures will have been covered in the preceding 3 year period. (which failure and when, which failures are major for the A/C considered)		<input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
114.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – Aircraft/FSTD training	When engine-out manoeuvres are carried out in an aircraft, the engine failure should be simulated.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
115.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – Aircraft/FSTD training	Aircraft/FSTD training may be combined with the operator proficiency check.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
116.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – Aircraft/FSTD training	When the aircraft/FSTD training is conducted within 3 calendar months prior to the expiry of the 12 calendar months period, the next aircraft/FSTD training should be completed within 12 calendar months of the original expiry date of the previous training.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
117.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – Aircraft/FSTD training – Helicopters	(A) Where a suitable FSTD is available, it should be used for the aircraft/FSTD training programme. If the operator is able to demonstrate, on the basis of a compliance and risk assessment, that using an aircraft for this training provides equivalent standards of training with safety levels similar to those achieved using		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>an FSTD, the aircraft may be used for this training to the extent necessary.</p> <p>(B) The recurrent training should include the following additional items, which should be completed in an FSTD:</p> <ul style="list-style-type: none"> - settling with power and vortex ring; - loss of tail rotor effectiveness. 			
118.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – Aircraft/FSTD training – Personnel	Aircraft/FSTD training should be provided by a flight instructor (FI), type rating instructor (TRI) or class rating instructor (CRI) or, in the case of the FSTD content, a synthetic flight instructor (SFI), providing that the FI, TRI, CRI or SFI satisfies the operator's experience and knowledge requirements sufficient to instruct on the required items.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
119.	ORO.FC.230	Recurrent training and checking – OPC	Each FCM shall complete OPCs as part of the <u>normal crew complement</u> to demonstrate competence in carrying out normal, abnormal and emergency procedures.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
120.	ORO.FC.230	Recurrent training and checking – OPC – IFR	When the flight crew member will be required to operate under IFR, the operator proficiency check shall be conducted without external visual reference, as appropriate.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
121.	ORO.FC.230	Recurrent training and checking – OPC – Validity	The validity period of the operator proficiency check shall be six calendar months. The		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			proficiency check shall be undertaken before commencing CAT operations.		<input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
122.	ORO.FC.230	Recurrent training and checking – OPC – Validity VFR day	For operations under VFR by day of performance class B aeroplanes conducted during seasons not longer than 8 consecutive months, one OPC shall be sufficient.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
123.	ORO.FC.230	Recurrent training and checking – OPC – Helicopter	The FCM involved in operations by day and over routes navigated by reference to visual landmarks with an other-than-complex motor-powered helicopter may complete the OPC in only one of the relevant types held. The OPC shall be performed each time on the type least recently used for the proficiency check. The relevant helicopter types that may be grouped for the purpose of the OPC shall be contained in the OM. (applicable until 29 October 2022)		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
124.	ORO.FC.230	Recurrent training and checking – OPC – Helicopter + aeroplanes class b	For operations of other-than-complex motor-powered helicopters by day and over routes navigated by reference to visual landmarks and performance class B aeroplanes, the check may be conducted by a suitably qualified commander nominated by the operator, trained in CRM concepts and the assessment of CRM skills. The operator shall inform the competent authority about the persons nominated. (applicable until 29 October 2022)		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
125.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – OPC	Once every 12 months the OPC may be combined with the proficiency check for revalidation or renewal of the aircraft type rating.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
126.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – OPC	Operator proficiency checks should be conducted by a type rating examiner (TRE) or a synthetic flight examiner (SFE), as applicable.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
127.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – OPC – Aeroplanes	<p>Where applicable, operator proficiency checks should include the following manoeuvres as pilot flying:</p> <p>(A) rejected take-off when an FSTD is available to represent that specific aeroplane, otherwise touch drills only;</p> <p>(B) take-off with engine failure between V1 and V2 (take-off safety speed) or, if carried out in an aeroplane, at a safe speed above V2;</p> <p>(C) 3D approach operation to minima with, in the case of multi-engine aeroplanes, one-engine-inoperative;</p> <p>(D) 2D approach operation to minima;</p> <p>(E) at least one of the 3D or 2D approach operations should be an RNP APCH or RNP AR APCH operation;</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			(F) missed approach on instruments from minima with, in the case of multi-engined aeroplanes, one-engine-inoperative; (G) landing with one-engine-inoperative. For single-engine aeroplanes a practice forced landing is required.			
128.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – OPC – Helicopters	(A) Where applicable, operator proficiency checks should include the abnormal/emergency procedures listed in AMC1 ORO.FC.230. (B) For pilots required to engage in IFR operations, proficiency checks include the additional abnormal/emergency procedures listed in AMC1 ORO.FC.230.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
129.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – OPC – Helicopters	(C) Before a flight crew member without a valid instrument rating is allowed to operate in VMC at night, he/she should be required to undergo a proficiency check at night. Thereafter, each second proficiency check should be conducted at night.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
130.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – OPC – Personnel	OPC should be provided by a type rating examiner (TRE), class rating examiner (CRE) or, if the check is conducted in an FSTD, a TRE, CRE or a synthetic flight examiner (SFE), trained in CRM concepts and the assessment of CRM skills.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
131.	AMC1 ORO.FC.220&230	Operator recurrent training – Upset prevention & recovery training – Complex motor-powered aeroplanes with a MOPSC of more than 19	<u>Upset prevention training should:</u> (1) consist of ground training and flight training in an FSTD or an aeroplane; (2) include upset prevention elements in Table 1 of AMC1 ORO.FC.220&230 for the recurrent		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>training programme at least every 12 calendar months, such that all the elements are covered over a period not exceeding 3 years.</p> <p><u>Upset recovery training should:</u></p> <p>(1) consist of ground training and flight training in an FFS qualified for the training task;</p> <p>(2) be completed from each seat in which a pilot's duties require him/her to operate; and</p> <p>(3) include the recovery exercises in Table 2 AMC1 ORO.FC.220&230 for the recurrent training programme, such that all the exercises are covered over a period not exceeding 3 years.</p> <p>The operator should ensure that personnel providing FSTD UPRT are competent and current to deliver the training, and understand the capabilities and limitations of the device used.</p>		<input type="checkbox"/> N/R	
132.	AMC2 ORO.FC.220&230	Operator recurrent training – Upset prevention & recovery training – Complex motor-powered aeroplanes with a MOPSC of 19 or less	<p><u>Upset prevention training should:</u></p> <p>(1) consist of ground training and flight training in an FSTD or an aeroplane;</p> <p>(2) include upset prevention elements in Table 1 of AMC1 ORO.FC.220&230 for the recurrent training programme at least every 12 calendar months, such that all the elements are covered over a period not exceeding 3 years.</p> <p><u>Upset recovery training should:</u></p> <p>(1) consist of ground training and flight training in an FFS qualified for the training task; if available</p> <p>(2) be completed from each seat in which a pilot's duties require him/her to operate; and</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			(3) include the recovery exercises in Table 2 AMC1 ORO.FC.220&230 for the recurrent training programme, such that all the exercises are covered over a period not exceeding 3 years. The operator should ensure that personnel providing FSTD UPRT are competent and current to deliver the training, and understand the capabilities and limitations of the device used.			
133.	ORO.FC.230	Recurrent training and checking – Line check	Each flight crew member shall complete a line check on the aircraft to demonstrate competence in carrying out normal line operations described in the OM. The validity period of the line check shall be 12 calendar months. (applicable until 29 October 2022) Each flight crew member shall complete a line check on the aircraft. The validity period of the line check shall be 12 calendar months. (applicable from 30 October 2022)		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
134.	ORO.FC.230	Recurrent training and checking – Line check	Line checks may be conducted by a suitably qualified commander nominated by the operator, trained in CRM concepts and the assessment of CRM skills. (applicable until 29 October 2022)			
135.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – Line check	Line checks should establish the ability to perform satisfactorily a complete line operation, including pre-flight and post-flight procedures and use of the equipment provided, as specified in the operations manual. The route chosen should be such as to give adequate representation of the scope of a pilot's normal operations. When weather conditions preclude a manual landing, an automatic landing is acceptable. The commander,			

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			or any pilot who may be required to relieve the commander, should also demonstrate his/her ability to 'manage' the operation and take appropriate command decisions.			
136.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – Line check	CRM assessment alone should not be used as a reason for a failure of the line check.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
137.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – Line check	When pilots are assigned duties as pilot flying and pilot monitoring, they should be checked in both functions.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
138.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – Line check – Personnel	<p>Line checks should be conducted by a commander nominated by the operator. The operator should inform the competent authority about the persons nominated.</p> <p>The person conducting the line check should occupy an observer's seat where installed.</p> <p>His/her CRM assessments should solely be based on observations made during the initial briefing, cabin briefing, flight crew compartment briefing and those phases where he/she occupies the observer's seat.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
139.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – Line check – Aeroplanes	In the case of long haul operations where additional operating flight crew are carried, the person may fulfil the function of a cruise relief		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			pilot and should not occupy either pilot's seat during take-off, departure, initial cruise, descent, approach and landing.		<input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
140.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – Line check	<p>Where a pilot is required to operate as pilot flying and pilot monitoring, he/she should be checked on one flight sector as pilot flying and on another flight sector as pilot monitoring.</p> <p>However, where the operator's procedures require integrated flight preparation, integrated cockpit initialisation and that each pilot performs both flying and monitoring duties on the same sector, then the line check may be performed on a single flight sector.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
141.	ORO.FC.230	Recurrent training and checking – Emergency & safety equipment training & checking	Each FCM shall complete training and checking on the location and use of all emergency and safety equipment carried. The validity period of an emergency and safety equipment check shall be 12 calendar months.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
142.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – Emergency & safety equipment training	(i) Emergency and safety equipment training may be combined with emergency and safety equipment checking and should be conducted in an aircraft or a suitable alternative training device.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
143.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – Emergency & safety equipment training	<p>(ii) <u>Every year</u> the emergency and safety equipment training programme should include the following:</p> <p>(A) actual donning of a life-jacket, where fitted;</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>(B) actual donning of protective breathing equipment, where fitted;</p> <p>(C) actual handling of fire extinguishers of the type used;</p> <p>(D) instruction on the location and use of all emergency and safety equipment carried on the aircraft;</p> <p>(E) instruction on the location and use of all types of exits;</p> <p>(F) security procedures.</p>		<input type="checkbox"/> N/R	
144.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – Emergency & safety equipment training	<p>(iii) <u>Every 3 years</u> the programme of training should include the following:</p> <p>(A) actual operation of all types of exits;</p> <p>(B) demonstration of the method used to operate a slide where fitted;</p> <p>(C) actual fire-fighting using equipment representative of that carried in the aircraft on an actual or simulated fire except that, with Halon extinguishers, an alternative extinguisher may be used;</p> <p>(D) the effects of smoke in an enclosed area and actual use of all relevant equipment in a simulated smoke-filled environment;</p> <p>(E) actual handling of pyrotechnics, real or simulated, where applicable;</p> <p>(F) demonstration in the use of the life-rafts where fitted. In the case of helicopters involved in extended over water operations, demonstration and use of the life-rafts.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			(G) particularly in the case where no cabin crew is required, first-aid, appropriate to the aircraft type, the kind of operation and crew complement.			
145.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – Emergency & safety equipment training	(iv) The successful resolution of aircraft emergencies requires interaction between flight crew and cabin/technical crew and emphasis should be placed on the importance of effective coordination and two-way communication between all crew members in various emergency situations.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
146.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – Emergency & safety equipment training	(v) Emergency and safety equipment training should include joint practice in aircraft evacuations so that all who are involved are aware of the duties other crew members should perform. When such practice is not possible, combined flight crew and cabin/technical crew training should include joint discussion of emergency scenarios.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
147.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – Emergency & safety equipment training	(vi) Emergency and safety equipment training should, as far as practicable, take place in conjunction with cabin/technical crew undergoing similar training with emphasis on coordinated procedures and two-way communication between the flight crew compartment and the cabin.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
148.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – Emergency & safety equipment training – Personnel	Emergency & safety equipment training should be provided by suitably qualified personnel.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
					<input type="checkbox"/> N/R	
149.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – Emergency & safety equipment checking	The items to be checked should be those for which training has been carried out.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
150.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – Emergency & safety equipment checking – Personnel	Emergency & safety equipment checking should be provided by suitably qualified personnel.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
151.	AMC1 ORO.FC.230	Recurrent training and checking – Flight crew incapacitation training (except single pilot operations)	(1) Procedures should be established to train flight crew to recognise and handle flight crew incapacitation. This training should be conducted every year and can form part of other recurrent training. It should take the form of classroom instruction, discussion, audio-visual presentation or other similar means. (2) If an FSTD is available for the type of aircraft operated, practical training on flight crew incapacitation should be carried out at intervals not exceeding 3 years.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
152.	ORO.FC.230	Recurrent training and checking – CRM training	(1) Elements of CRM shall be integrated into all appropriate phases of the recurrent training. (2) Each FCM shall undergo specific modular CRM training. All major topics of CRM training shall be covered by distributing modular training		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			sessions as evenly as possible over each three-year period.			
153.	AMC1 ORO.FC.230 AMC1 ORO.FC.115	Recurrent training and checking – CRM training	Elements of CRM training, as specified in Table 1 of AMC1 ORO.FC.115, should be integrated into all appropriate phases of recurrent training.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
154.	AMC1 ORO.FC.115	Recurrent training and checking – CRM training	<p>(1) Annual recurrent CRM training should be provided in such a way that all CRM training elements specified for the annual recurrent training in Table 1 of (g) AMC1 ORO.FC.115 are covered over a period not exceeding 3 years.</p> <p>(2) Operators should update their CRM recurrent training programme over a period not exceeding 3 years. The revision of the programme should take into account information from the operator’s management system including the results of the CRM assessment.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
155.	AMC1 ORO.FC.115	CRM – Combined training	<p>(i) Operators should provide combined training for flight crew, cabin crew and technical crew during recurrent CRM training.</p> <p>(ii) The combined training should address at least:</p> <p>(A) effective communication, coordination of tasks and functions of flight crew, cabin crew and technical crew; and</p> <p>(B) mixed multinational and cross-cultural flight crew, cabin crew and technical crew, and their interaction, if applicable.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>(iii) The combined training should be expanded to include medical passengers, if applicable to the operation.</p> <p>(iv) Combined CRM training should be conducted by flight crew CRM trainer or cabin crew CRM trainer.</p> <p>(v) There should be an effective liaison between flight crew, cabin crew and technical crew training departments. Provision should be made for transfer of relevant knowledge and skills between flight crew, cabin crew and technical crew CRM trainers.</p>			
156.	GM3 ORO.FC.115	CRM – Combined training – Minimum times	Combined CRM training: 6 training hours over a period of 3 years;		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
157.	ORO.FC.231 (a) (1)	Evidence-based training Programme	<p>The operator may substitute the requirements of ORO.FC.230 by establishing, implementing, and maintaining a suitable EBT programme approved by the competent authority.</p> <p>The operator shall demonstrate its capability to support the implementation of the EBT programme (including an implementation plan) and perform a safety risk assessment demonstrating how an equivalent level of safety is achieved.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
158.	ORO.FC.231 (a) (2)	Evidence-based training Programme	The EBT programme shall:		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>(i) correspond to the size of the operator, and the nature and complexity of its activities, taking into account the hazards and associated risks inherent in those activities.</p> <p>(ii) ensure pilot competence by assessing and developing pilot competencies required for a safe, effective and efficient operation of aircraft.</p> <p>(iii) ensure that each pilot is exposed to the assessment and training topics derived in accordance with ORO.FC.232.</p> <p>(iv) include at least six EBT modules distributed across a 3-year programme; each EBT module shall consist of an evaluation phase and a training phase. The validity period of a EBT module shall be 12 months;</p>		<input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
159.	ORO.FC.231 (a) (2) (A)	Evidence-based training Programme – Evaluation Phase	The evaluation phase comprises a line-orientated flight scenario (or scenarios) to assess all competencies and identify individual training needs.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
160.	ORO.FC.231 (a) (2) (B)	Evidence-based training Programme – Training Phase	<p>The training phase comprises:</p> <p>(a) the manoeuvres training phase, comprising training to proficiency in certain defined manoeuvres.</p> <p>(b) the scenario-based training phase, comprising a line-orientated flight scenario (or scenarios) to develop competencies and address individual training needs.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			The training phase shall be conducted in a timely manner after the evaluation phase.			
161.	ORO.FC.231 (a) (3)	Evidence-based training Programme – Enrolment	The operator shall ensure that each pilot enrolled in the EBT programme completes: <ul style="list-style-type: none"> (i) a minimum of two EBT modules within the validity period of the type rating, separated by a period of not less than 3 months. The EBT module is completed when: (A) the content of the EBT programme is completed for that EBT module (exposure of the pilot to the assessment and training topics); and (B) an acceptable level of performance in all observed competencies has been demonstrated. (ii) line evaluation(s) of competence; and (iii) ground training. 		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
162.	ORO.FC.231 (a) (4)	Evidence-based training Programme – Instructor Standardisation and Concordance	The operator shall establish an EBT instructor standardisation and concordance assurance programme to ensure that the instructors involved in EBT are properly qualified to perform their tasks. <ul style="list-style-type: none"> (i) All instructors must be subject to this programme. (ii) The operator shall use appropriate methods and metrics to assess concordance. (iii) The operator shall demonstrate that the instructors have sufficient concordance. 		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
163.	ORO.FC.231 (a) (5)	Evidence-based training Programme – Contingency procedures	The EBT programme may include contingency procedures for unforeseen circumstances that could affect the delivery of the EBT modules.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>The operator shall demonstrate the need for those procedures. The procedures shall ensure that a pilot does not continue line operations if the performance observed was below the minimum acceptable level. They may include:</p> <p>(i) a different separation period between EBT modules; and</p> <p>(ii) different order of the phases of the EBT module.</p>		<input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
164.	AMC1.ORO.FC.23 1 (a)	Evidence-based training – Programme Suitability	<p>An operator's EBT programme is one in which:</p> <p>(a) training is focused on development of competencies, rather than repetition of tasks;</p> <p>(b) the development of the programme is based on data-driven EBT training topics with a link to the operator's competency framework;</p> <p>(c) training needs are addressed through training based on underlying competencies;</p> <p>(d) the programme includes:</p> <p>(1) an evaluation phase to identify training needs based on competencies and collect population-based data; to identify the training needs means, the root cause of the deficiency observed should be identified rather than the symptoms of the deficiency;</p> <p>(2) a manoeuvres training phase (skill retention): to train skill-based manoeuvres (body memory actions). These manoeuvres should place a significant demand on a proficient pilot; and</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>(3) a scenario-based training phase to focus on identified training needs based on competencies rather than repetition of tasks;</p> <p>(e) the programme includes the conduct of objective observations based on a competency framework, and documents evidence of the behaviour observed;</p> <p>(f) there is a customisation of syllabi:</p> <p>(1) The operator should describe in the operations manual the procedure to customise syllabi. It should include how to:</p> <p>(i) select the example scenario elements within a training topic that should be included in the EBT programme; and</p> <p>(ii) contextualise the example scenario elements based on the operator's operational data (e.g. input from SMS, FDM programme, etc.) and training data.</p> <p>(2) This customisation should be based on evidence both internal and external to the operator;</p> <p>(g) performance is evaluated using a competency-based grading system;</p> <p>(h) instructors grade competencies based on observable behaviours (OBs);</p> <p>(i) instructors grade the pilot using a defined methodology — observe, record, classify and assess/evaluate (ORCA) is recommended;</p> <p>(j) instructors have completed the EBT instructor standardisation;</p>			

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>(k) instructors have sufficient concordance based on defined criteria (instructor concordance assurance programme);</p> <p>(l) the analysis of the pilot's performance is used to determine competency-based training needs;</p> <p>(m) there is a range of teaching styles during simulator training to accommodate trainee learning needs; and</p> <p>(n) facilitation techniques in debriefing are incorporated.</p>			
165.	AMC2.ORO.FC.23 1 (a)	Evidence-based training – UPRT	<p>UPSET PREVENTION AND RECOVERY TRAINING (UPRT) FOR COMPLEX MOTOR-POWERED AEROPLANES WITH A MAXIMUM OPERATIONAL PASSENGER SEATING CONFIGURATION (MOPSC) OF MORE THAN 19</p> <p>Operators approved for EBT should follow the provisions for upset prevention and recovery training (UPRT) contained in AMC1 ORO.FC.220&230 ‘Operator conversion training and checking & recurrent training and checking’. These provisions should be included in the tables of assessment and training topics detailed in ORO.FC.232.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
166.	AMC3.ORO.FC.23 1 (a)	Evidence-based training – Personnel Conducting Assessment and Providing Training	<p>(a) Ground and refresher training should be provided by suitably qualified personnel.</p> <p>(b) For non-EBT assessment and training: flight training should be provided by a flight instructor</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>(FI), type rating instructor (TRI) or class rating instructor (CRI) or, in the case of the FSTD content, a synthetic flight instructor (SFI). The FI, TRI, CRI or SFI should satisfy the operator's standardisation, experience, and knowledge requirements.</p> <p>(c) Emergency and safety equipment training should be provided by suitably qualified personnel.</p> <p>(d) CRM training should be provided by an EBT instructor or, for the classroom CRM training, a CRM trainer.</p> <p>(e) Additional personnel requirements are described in ORO.FC.146 and ORO.FC.231 and in the associated AMC and GM.</p>		<input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
167.	AMC1.ORO.FC.231 (a) (1)	Evidence-based training – Experience in mixed EBT to substitute oro.FC.230	<p>(a) The operator should have a minimum experience of 3 years of a mixed EBT programme. Note: More information on a mixed EBT programme is provided in GM1 ORO.FC.230(a);(b);(f) and in GM2 ORO.FC.A.245.</p> <p>(b) The operator should demonstrate 2 years of an instructor concordance assurance programme.</p> <p>(c) The operator should demonstrate 1 year of a valid equivalency of malfunctions.</p> <p>(d) The operator should demonstrate 1 year of integration of the training data in the customisation</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>of the EBT programme and SMS data for the contextualisation of the example scenario elements.</p> <p>(e) The operator should demonstrate that there is a verification of the grading system and feedback is provided to the training system performance and to the instructor standardisation concordance assurance.</p> <p>SUBSTITUTION OF THE REQUIREMENTS OF ORO.FC.230</p> <p>(f) One complete EBT module substitutes one operator proficiency check (OPC).</p> <p>(g) The line evaluation of competence substitutes the line check.</p>			
168.	AMC1.ORO.FC.231 (a) (2)	Evidence-based training Programme and assessment and training topics. - Resilience	<p>(a) Compliance with the table of assessment and training topics ensures that crews are presented with an array of realistic changing events that allow for resilience development purposes.</p> <p>(b) The EBT programme should be designed observing the following principles for resilience development:</p> <p>(1) Resilience, surprise, and unexpected events The EBT programme should be designed in such a way that in every cycle the simulator session (or part of it) allows variations so that the pilots are not familiar with the scenarios presented in the simulator session. Variations should be the focus of EBT programme design and should not be left to the discretion of individual instructors,</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>in order to preserve programme integrity and fairness.</p> <p>(2) Resilience and decision-making (dilemma) The EBT programme should be designed in such a way that in every cycle the crews are exposed to a scenario where more than one possible and less than ideal solutions exist, with some unfavourable conditions attached to each solution.</p>			
169.	AMC2.ORO.FC.23 1 (a) (2)	Evidence-based training – Validity of EBT Module	<p>(a) The validity period should be counted from the end of the month when the module was completed. When the module is undertaken within the last 3 months of the validity period, the new validity period should be counted from the original expiry date.</p> <p>(b) In the context of ORO.FC.130 point (a), the pilot should have a valid module.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
170.	AMC1.ORO.FC.23 1 (a) (3)	Evidence-based training – Enrolment	<p>(a) Enrolment is when a flight crew member commences the first EBT module.</p> <p>(b) A flight crew member is considered to leave the operator's EBT programme (de-enrolled) when the operator is no longer responsible for the administrative action for the flight crew's licence revalidation under an EBT programme.</p> <p>(c) The operator should inform the flight crew members who fail to demonstrate an acceptable level of competence and leave the operator's EBT programme (de-enrolled) that they should not exercise the privileges of that type rating.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
171.	AMC1.ORO.FC.23 1 (a) (4)	Evidence-based training – Instructor Concordance Assurance Programme (ICAP)	<p>(a) The ICAP should be able to identify areas of weak concordance to drive improvement in the quality and validity of the grading system.</p> <p>(b) The ICAP should be adapted to the size and complexity of the instructors’ group and the complexity of the operator’s EBT programme.</p> <p>(c) Complex operators should include an ICAP-specific data analysis, demonstrating:</p> <p>(1) instructor-group assessment homogeneity (agreement);</p> <p>(2) instructor assessment accuracy (alignment).</p> <p>(d) The operator should verify the concordance of the instructors:</p> <p>(1) once every cycle;</p> <p>(2) for a sufficient number of competency-grade combinations.</p> <p>(e) The operator should establish procedures to address those instructors who do not meet the standards required.</p> <p>(f) The operator should maintain a list with the EBT instructors qualified to deliver the EBT programme.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
172.	AMC1.ORO.FC.23 1 (a) (5)	Evidence-based training Programme – Contingency procedures for unforeseen circumstances that may affect the delivery of the module.	The operator should detail in the EBT programme the contingency procedures in the event of unforeseen circumstances that may affect the delivery of the module (e.g. long-term sick pilot). As detailed in the AMC		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
173.	ORO.FC.231 (b)	Evidence-based training Programme – Competency Framework	The operator shall use a competency framework for all aspects of assessment and training within an EBT programme. The competency framework shall: (1) be comprehensive, accurate, and usable. (2) include observable behaviours required for safe, effective, and efficient operations. (3) include a defined set of competencies, their descriptions, and their associated observable behaviours.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
174.	AMC1.ORO.FC.231 (b)	Evidence-based training Programme – Competency Framework	The operator should include in its EBT programme at least the EASA competencies listed in this AMC with the Observable behaviours (OB) indicated.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
175.	AMC2.ORO.FC.231 (b)	Evidence-based training Programme – Adapted Competency Model	(a) An operator seeking to develop an adapted competency model under ORO.GEN.120 should: (1) identify positive behaviours and use language that avoids ambiguity; and (2) demonstrate equivalence to the recommended EBT competencies in AMC1 ORO.FC.231(b). (b) In order to demonstrate equivalence, the operator should map the competencies and observable behaviours to the recommended EBT competencies. (c) When the operator is translating AMC1 ORO.FC.231(b) into its common language, the application of ORO.GEN.120 may not be necessary. The translation may not be literal		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
176.	ORO.FC.231 (c)	Evidence-based training Programme – Training System Performance	<p>(1) The EBT system performance shall be measured and evaluated through a feedback process in order to:</p> <p>(i) validate and refine the operator’s EBT programme.</p> <p>(ii) ascertain that the operator’s EBT programme develops pilot competencies.</p> <p>(2) The feedback process shall be included in the operator’s management system.</p> <p>(3) The operator shall develop procedures governing the protection of EBT data.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
177.	AMC1 ORO.FC.231 (c)	Evidence-based training Programme – Training System Performance – Feedback Process	<p>(a) Feedback process is the continuous process of collecting and analysing assessment and training data from an EBT programme.</p> <p>(b) The feedback process should use defined metrics to collect data in order to:</p> <p>(1) identify trends and ensure corrective action where necessary;</p> <p>(2) identify collective training needs;</p> <p>(3) review, adjust and continuously improve the training programme;</p> <p>(4) further develop the training system; and</p> <p>(5) standardise the instructors (when the standardisation and concordance assurance programme is integrated into the training system performance).</p> <p>(c) The following defined metrics should be collected as a minimum:</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>(1) level 0 grading metrics (competent metrics): data metrics providing the information whether the pilot(s) is (are) competent or not;</p> <p>(2) level 1 grading metrics (competency metrics): quantifiable data from the grading system — numeric grade of the competencies (e.g. 1 to 5);</p> <p>(3) level 2 grading metrics (observable behaviour metrics): the instructors record predetermined OBs during the session;</p> <p>(4) level 3 grading metrics (other metrics): the instructors may record other predetermined data (e.g. specific tasks, actions, questions, etc.).</p> <p>(d) Alternatively, where a system for the measurement of training system performance already exists, the operator may use it and, if necessary, adapt it to meet the demands of EBT.</p>			
178.	AMC2 ORO.FC.231 (c)	Evidence-based training Programme – Data Protection – Grading system	<p>(a) The objective of protecting the EBT data is to avoid inappropriate use of it in order to ensure the continued availability of such data, to maintain and improve pilot competencies.</p> <p>(b) The data access and security policy should restrict information access to authorised persons.</p> <p>(c) The data access and security policy should include the measures to ensure the security of the data (e.g. information security standard).</p> <p>(d) The data access and security policy (including the procedure to prevent disclosure of crew identity) should be agreed by all parties involved (airline management and flight crew member</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>representatives nominated either by the union or the flight crew themselves).</p> <p>(e) The data access and security policy should be in line with the organisation safety policy in order</p> <p>to not make available or to not make use of the EBT data to attribute blame or liability.</p> <p>(f) The operator may integrate the security policy within other management systems already in place (e.g. information security management).</p>			
179.	ORO.FC.231 (d)	Evidence-based training Programme – Grading System	<p>(1) The operator shall use a grading system to assess the pilot competencies. The grading system shall ensure:</p> <p>(i) a sufficient level of detail to enable accurate and useful measurements of individual performance.</p> <p>(ii) a performance criterion and a scale for each competency, with a point on the scale which determines the minimum acceptable level to be achieved for the conduct of line operations. The operator shall develop procedures to address low performance of the pilot.</p> <p>(iii) data integrity.</p> <p>(iv) data security.</p> <p>(2) The operator shall verify at regular intervals the accuracy of the grading system against a criterionreferenced system.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
180.	AMC1.ORO.FC.23 1 (d) (1)	Evidence-based training Programme – Grading System	<p>(a) The grading system should provide quantifiable data for the measurement of the training system performance.</p> <p>(b) The grading scale should be 1 to 5, where:</p> <p>(1) Grade 1 — NOT COMPETENT — determines that the minimum acceptable level of performance was not achieved for the conduct of line operations. An outcome of ADDITIONAL TRAINING REQUIRED, and level 2 grading metrics should be recorded.</p> <p>(2) Grade 2 to 5 determine an outcome of COMPETENT for the conduct of line operations.</p> <p>(3) Grade 2 (below the average) determines that the minimum acceptable level was achieved for the conduct of line operations. Additionally, level 2 grading metrics should be recorded.</p> <p>Minimum performance indicates a need for training (e.g. tailored or additional) to elevate performance. It includes:</p> <p>(i) a competency graded continuously with 2 in multiple modules, or</p> <p>(ii) the majority of competencies graded with 2 in a module.</p> <p>(4) Grade 3 is the average.</p> <p>(5) Grade 4 determines that the pilot is above the average.</p> <p>(6) Grade 5 (exemplary) determines that the pilot is above the average and the outcome is enhanced safety, effectiveness and efficiency.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			(c) The operator should develop further grading guidance to the above points to help the instructors determine the grade of the pilots they assess.			
181.	AMC2.ORO.FC.23 1 (d) (1)	Evidence-based training Programme – Grading System Alternative System	<p>(a) An operator seeking to develop an alternative grading system under ORO.GEN.120 should:</p> <p>(1) provide quantifiable data for the measurement of the training system performance; and</p> <p>(2) demonstrate equivalence to the recommended grading system in AMC1 ORO.FC.231(d)(1).</p> <p>(b) The grading scale for each competency should:</p> <p>(1) determine the grade at which the performance is considered:</p> <p>(i) NOT COMPETENT for the conduct of line operations. An outcome of ADDITIONAL TRAINING REQUIRED and level 2 grading metrics should be recorded; and</p> <p>(ii) COMPETENT for the conduct of line operations; and</p> <p>(2) determine for the pilot whose performance is considered competent for the conduct of line operations:</p> <p>(i) if the pilot needs more training (e.g. tailored or additional training) to elevate their performance to the operator specified norm;</p> <p>(ii) if the pilot is at the operator specified norm;</p> <p>(iii) if the pilot is above the average (it can be one or more grades e.g. above the average and exemplary).</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
182.	AMC3.ORO.FC.23 1 (d) (1)	Evidence-based training Programme – Grading System -ORCA	Refer to AMC for details		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
183.	AMC4.ORO.FC.23 1 (d) (1)	Evidence-based training Programme – Grading System VENN Model	Refer to AMC for details		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
184.	AMC1.ORO.FC.23 1 (d) (2)	Evidence-based training Programme – Verification of the accuracy of the grading system	<p>(a) The purpose is to provide data to assess the accuracy of the grading system.</p> <p>(b) The items defined below are based on Part-FCL Appendix 9. They should be included in the EVAL and MT of the applicable module. The minimum items to be included are: rejected take-off, failure of critical engine between V1 & V2, adherence to departure and arrival, 3D approaches down to a decision height (DH) not less than 60 m (200 ft), engine-out approach & go-around, 2D approach down to the MDH/A, engine-out approach & go-around, engine-out landing.</p> <p>(c) Instructors should record if the exercises are flown to proficiency using Appendix 9 references (define criteria). Note: Individual pilots' grading and assessment remains according to the EBT grading system and Appendix 10.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			(d) This verification should be performed once every 3 years.			
185.	ORO.FC.231 (e)	Evidence-based training Programme – Suitable Training Devices and Volume of Hours to Complete the Operator’s EBT programme	<p>(1) Each EBT module shall be conducted in an FSTD with a qualification level adequate to ensure the correct delivery of the assessment and training topics.</p> <p>(2) The operator shall provide a sufficient volume of hours in the suitable training device for the pilot to complete the operator’s EBT programme. The criteria to determine the volume of the EBT programme are as follows:</p> <p>(i) The volume corresponds to the size and complexity of the EBT programme.</p> <p>(ii) The volume is sufficient to complete the EBT programme.</p> <p>(iii) The volume ensures an effective EBT programme taking into account the recommendations provided by ICAO, the Agency, and the competent authority.</p> <p>(iv) The volume corresponds to the technology of the training devices used.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
186.	AMC1 ORO.FC.231 (e)	Evidence-based training Programme – Volume and FSTD Qualification Level	<p>(a) The EBT programme has been developed to include a notional exemplar of 48 FSTD hours over a 3-year programme for each flight crew member.</p> <p>(b) Subject to ORO.GEN.120, the operator may reduce the number of FSTD hours provided that an equivalent level of safety is achieved. The programme should not be less than 36 FSTD hours.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			(c) Each EBT module should be conducted in an FSTD with a qualification level adequate to complete proficiency checks; therefore, it should be conducted in a full-flight simulator (FFS) level C or D.			
187.	ORO.FC.231 (f)	Evidence-based training Programme – Equivalency of malfunctions	<p>(1) Each pilot shall receive assessment and training in the management of aircraft system malfunctions.</p> <p>(2) Aircraft system malfunctions that place a significant demand on a proficient crew shall be organised by reference to the following characteristics:</p> <p>(i) immediacy.</p> <p>(ii) complexity.</p> <p>(iii) degradation of aircraft control.</p> <p>(iv) loss of instrumentation.</p> <p>(v) management of consequences.</p> <p>(3) Each pilot shall be exposed to at least one malfunction for each characteristic at the frequency determined by the table of assessment and training topics.</p> <p>(4) Demonstrated proficiency in the management of one malfunction is considered equivalent to demonstrated proficiency in the management of other malfunctions with the same characteristics.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
188.	AMC1 ORO.FC.231 (f)	Evidence-based training Programme – Equivalency of malfunctions	(a) The equivalency of malfunctions process should be undertaken by subject matter experts (SMEs) who hold or have held a type rating on the aeroplane type.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>(b) Steps of the equivalency of malfunctions</p> <p>Step 1: Look at (review) all aircraft system malfunctions provided by the OEM. For example, FCOM for Airbus, or AFM for other manufacturers, does not normally provide an exhaustive list of malfunctions.</p> <p>Step 2: Determine and retain in a list only malfunctions that place a significant demand on a proficient crew, in isolation from an environmental or operational context.</p> <p>Step 3: For each retained malfunction, determine the applicable characteristic or characteristics.</p> <p>Step 4: Develop the EBT FSTD programme to incorporate malfunctions at the frequency specified in the table of assessment and training topics.</p> <p>(c) Malfunctions included in the equivalency of malfunctions but not included in the EBT FSTD programme require review and appropriate procedural knowledge training, conducted in a less qualified but suitable alternative environment (classroom, flight procedure training device, advance computer-based training, aviation blended learning environment (ABLE), etc.). Further guidance can be found in the EASA EBT manual.</p> <p>(d) The operator should establish procedures to determine what malfunctions should be included in the FSTD. This may include a different malfunction difficulty between the EVAL and the SBT.</p>		<input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
189.	AMC1 ORO.FC.231 (f) (3)	Evidence-based training Programme – Crew exposure to at least one malfunction for each characteristic	(a) Unless specified in the OSD, each crew member should be exposed to the characteristics of degraded control and loss of instrumentation in the role of pilot flying. (b) Notwithstanding point (a), for aircraft types with a limited number of malfunctions in the characteristic of degraded control or loss of instrumentation, the operator may use an alternative means of compliance in accordance with ORO.GEN.120		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
190.	ORO.FC.231 (g)	Evidence-based training Programme – Equivalency of approaches relevant to operations	1) The operator shall ensure that each pilot receives regular training in the conduct of approach types and approach methods relevant to operations. (2) This training shall include approaches that place an additional demand on a proficient crew. (3) This training shall include the approaches that require specific approval in accordance with Annex V (PartSPA) to this Regulation		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
191.	AMC1 ORO.FC.231 (g)	Evidence-based training Programme – Approaches that place additional demand on a proficient crew	(a) In order to identify approaches that place an additional demand on a proficient crew, an operator should: (1) review its operational network; (2) select approaches with one or more of the following characteristics: (i) unusual design; (ii) low frequency of exposure; and (iii) degraded approach guidance;		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>(3) select at least one approach of each type and method and include them in the EBT programme at the frequency given in the table of assessment and training topics; and</p> <p>(4) ensure the approaches selected in (3) cover all the characteristics at the frequency given in the table of assessment and training topics.</p> <p>Note: The approaches listed within Section 2 of the table of assessment and training topics should be selected in this process.</p> <p>(b) Any approach that is required to be flown in the PF role specifically should be classified as 'skills retention' and may be trained in the MT.</p>			
192.	AMC2 ORO.FC.231 (g)	Evidence-based training Programme – Equivalency of approaches relevant to operations – Specific Approval	The operator may extend the interval for recurrent training and checking of approaches that require specific approval as defined in the AMC to Part-SPA (e.g. SPA.LVO) to the frequency given in the EBT programme.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
193.	ORO.FC.231 (h)	Evidence-based training Programme – Line Evaluation of competence.	<p>1) Each pilot shall periodically undertake a line evaluation of competence in an aircraft to demonstrate the safe, effective and efficient conduct of normal line operations described in the operations manual.</p> <p>(2) The validity period of a line evaluation of competence shall be 12 months.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>(3) The operator approved for EBT may, with the approval of the competent authority, extend the validity of the line evaluation of competence to:</p> <p>(i) either 2 years, subject to a risk assessment.</p> <p>(ii) or 3 years, subject to a feedback process for the monitoring of line operations which identifies threats to the operations, minimises the risks of such threats, and implements measures to manage human error in the operations.</p> <p>(4) For successful completion of the line evaluation of competence, the pilot shall demonstrate an acceptable level of performance in all observed competencies.</p>			
194.	AMC1 ORO.FC.231 (h)	Evidence-based training Programme – Line Evaluation of competence.	<p>(a) The purpose of the line evaluation of competence is to verify the capability of the flight crew member(s) to undertake line operations, including pre-flight and post-flight activities as specified in the operations manual. Therefore, the line evaluation of competence should be performed in the aircraft. The route should be representative of typical sectors undertaken in normal operations. The commander, or any pilot who may be required to relieve the commander, should also demonstrate their competency in the role.</p> <p>(b) Each flight crew member should be assessed according to the competency framework and grading system approved for their operator's EBT Programme.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>(c) Flight crew members should be assessed in duties as pilot flying and pilot monitoring; they should be evaluated in each role. Therefore, they should be checked on one flight sector as pilot flying and on another flight sector as pilot monitoring.</p> <p>(d) The operator should maintain a list and inform the competent authority about the line evaluators suitably qualified to undertake line evaluations of competence.</p> <p>(e) The person that conducts the line evaluation of competence should occupy an observer's seat. For aeroplanes, in the case of long-haul operations where additional operating flight crew members are carried, the person that conducts the line evaluation of competence may fulfil the function of a cruise relief pilot and should not occupy either pilot's seat during take-off, departure, initial cruise, descent, approach and landing.</p> <p>(f) The validity period should be counted from the end of the month when the line evaluation of competence was undertaken. When the line evaluation of competence is undertaken within the last 3 months of the validity period, the new validity period should be counted from the original expiry date.</p>			
195.	AMC2 ORO.FC.231 (h)	Evidence-based training Programme – Line Evaluation of competence – Line Evaluator	<p>(a) The line evaluator should have a valid line evaluation of competence.</p> <p>(b) The line evaluator should receive an acceptable training based on the EBT instructor</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			training. The EBT assessment of competence is not required.		<input type="checkbox"/> N/R	
196.	AMC1 ORO.FC.231 (h) (3)	Evidence-based training Programme – Line Evaluation of competence – Extension of the validity	In order to extend the validity of the line evaluation of competence to: (a) 2 years, in every cycle, one EVAL for each pilot should be conducted by an EBT instructor (EBT instructors) who has (have) a valid line evaluation of competence in the same operator; (b) 3 years, in addition to point (a) above, the operator should have a feedback process for the monitoring of line operations which: (1) identifies threats in the airline’s operating environment; (2) identifies threats within the airline’s operations; (3) assesses the degree of transference of training to the line operations; (4) checks the quality and usability of procedures; (5) identifies design problems in the human-machine interface; (6) understands pilots’ shortcuts and workarounds; and (7) assesses safety margins.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
197.	ORO.FC.231 (i)	Evidence-based training Programme – Ground Training	(1) Every 12 calendar months, each pilot shall undergo: (i) technical ground training.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			(ii) assessment and training on the location and use of all emergency and safety equipment carried on the aircraft. (2) The operator may, with the approval of the competent authority and subject to a risk assessment, extend the period of assessment and training on the location and use of all emergency and safety equipment carried on the aircraft to 24 months.”		<input type="checkbox"/> N/R	
198.	AMC1 ORO.FC.231 (i)	Evidence-based training Programme – Performance-Based continuous technical ground training	(a) Technical ground training programme (b) Emergency and safety equipment training (c) Emergency and safety equipment training — extension of period of training Refer to details in this AMC		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
199.	ORO.FC.232	EBT programme assessment and training topics	(a) The operator shall ensure that each pilot is exposed to the assessment and training topics. (b) The assessment and training topics shall be: (1) derived from safety and operational data that are used to identify the areas for improvement and prioritisation of pilot training to guide in the construction of suitable EBT programmes. (2) distributed across a 3-year period at a defined frequency. (3) relevant to the type or variant of aircraft on which the pilot operates.”		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
200.	AMC1 ORO.FC.232	EBT programme assessment and training topics	Refer to details in AMC		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
					<input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
201.	AMC2/3/4/5/6/7 ORO.FC.232	EBT programme assessment and training topics- Tables of Assessment and Training Topics	Refer to details in AMC and to specific aircraft generation		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
202.	AMC8 ORO.FC.232	EBT programme assessment and training topics – Scenario elements and competency mapping	<p>(a) The operator may develop scenario elements and a competency map that are more relevant to its operation.</p> <p>(b) When developing scenario elements, the operator should ensure that there can be no negative training when asking pilots to induce their own errors.</p> <p>(c) Competencies mapped are those considered critical in managing the scenario. They are determined according to the following principles:</p> <p>(1) those competencies considered most critical to the successful management of the defined threat or error; or</p> <p>(2) those competencies most likely to be linked to the root cause of poor performance in the case of unsuccessful management of a defined threat or error.</p> <p>(d) The competency map may indicate scenarios or combinations of scenarios for development of particular competencies.</p> <p>(e) The competency map indicates the most critical competencies suggested by design, but</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			the instructor should always assess all observed competencies.			
203.	AMC1 ORO.FC.232 (b) (1)	EBT programme assessment and training topics – EBT Data Report	Refer to details in AMC		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
204.	AMC1 ORO.FC.232 (b) (3)	EBT programme assessment and training topics – Aircraft Types by Generations	Refer to details in AMC		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
Either seat qualification						
205.	ORO.FC.135	Pilot qualification to operate in either pilot's seat	FCM who may be assigned to operate in either pilot's seat shall complete appropriate training and checking as specified in the OM.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
206.	ORO.FC.235	Pilot qualification to operate in either pilot's seat – Commander	Commanders whose duties require them to operate in either pilot seat and carry out the duties of a co-pilot, or commanders required to conduct training or checking duties, shall complete additional training and checking as specified in the operations manual. The check may be conducted together with the operator proficiency check prescribed in point ORO.FC.230(b) or in the EBT programme		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			prescribed in point ORO.FC.231 (applicable until 29 October 2022) Commanders of aeroplanes whose duties require them to operate in either pilot's seat and carry out the duties of a co-pilot, or commanders required to conduct training or checking duties shall complete additional training and checking to ensure that they are proficient in conducting the relevant normal, abnormal and emergency procedures from either seat. Such training and checking shall be specified in the operations manual. The checking may be conducted together with the operator proficiency check prescribed in ORO. FC.230(b) or in the EBT programme prescribed in ORO.FC.231. (applicable from 30 October 2022)			
207.	ORO.FC.235	Pilot qualification to operate in either pilot's seat – Commander	The additional training and checking shall include at least the following: (1) an engine failure during take-off; (2) a one-engine-inoperative approach and go-around; and (3) a one-engine-inoperative landing.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
208.	ORO.FC.235	Pilot qualification to operate in either pilot's seat – Commander	When operating in the co-pilot's seat, the checks required by ORO.FC.230 for operating in the commander's seat shall, in addition, be valid and current. (applicable until 29 October 2022) When operating in the co-pilot's seat, the checks required by ORO.FC.230 or the assessment and training required by ORO.FC.231 for operating in the commander's seat shall, in addition, be		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			valid and current. (applicable from 30 October 2022)			
209.	ORO.FC.235 (applicable until 29 October 2022)	Pilot qualification to operate in either pilot's seat – Commander – Helicopters	Commanders shall also complete their proficiency checks from left- and right-hand seats, on alternate proficiency checks, provided that when the type rating proficiency check is combined with the OPC the commander completes his/her training or checking from the normally occupied seat. (applicable until 29 October 2022)		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
210.	AMC1 ORO.FC.235(d)	Pilot qualification to operate in either pilot's seat – Commander – Helicopters	In the case of single-engined helicopters, the autorotative landing should be carried out from left- and right-hand seats on alternate proficiency checks.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
211.	ORO.FC.235	Pilot qualification to operate in either pilot's seat	When engine-out manoeuvres are carried out in an aircraft, the engine failure shall be simulated. (applicable until 29 October 2022)		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
212.	ORO.FC.235	Pilot qualification to operate in either pilot's seat – Co-pilot	<p>The pilot relieving the commander shall have demonstrated, concurrent with the OPC, practice of drills and procedures that would not, normally, be his/her responsibility.</p> <p>Where the differences between left- and right-hand seats are not significant, practice may be conducted in either seat. (applicable until 29 October 2022)</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			The pilot relieving the commander shall have demonstrated, concurrent with the operator proficiency checks prescribed in ORO.FC.230(b) or the assessment and training required by ORO.FC.231, practice of drills and procedures that would not normally be his or her responsibility. Where the differences between left- and right-hand seats are not significant, practice may be conducted in either seat. (applicable from 30 October 2022)			
213.	ORO.FC.235	Pilot qualification to operate in either pilot's seat – Co-pilot	<p>The pilot other than the commander occupying the commander's seat shall demonstrate practice of drills and procedures, concurrent with the OPC, which are the commander's responsibility acting as pilot monitoring.</p> <p>Where the differences between left- and right-hand seats are not significant, practice may be conducted in either seat. (applicable until 29 October 2022)</p> <p>The pilot, other than the commander, occupying the commander's seat shall demonstrate practice of drills and procedures, concurrent with the operator proficiency checks prescribed in ORO.FC.230(b) or the assessment and training required by ORO.FC.231, which are the commander's responsibility acting as pilot monitoring. Where the differences between left- and right-hand seats are not significant, practice may be conducted in either seat. (applicable from 30 October 2022)</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
214.	ORO.FC.236 (applicable from 30 October 2022)	Pilot qualification to operate in either pilot's seat — helicopters	Helicopter pilots whose duties require them to operate in either pilot's seat shall complete additional training and checking to ensure that they are proficient in conducting the relevant normal, abnormal and emergency procedures from either seat. The validity period of this qualification shall be 12 calendar months. Current FIs or TRIs on the relevant type are considered to fulfil the requirement above if they have had a FI or TRI activity in the last 6 months on that type and on the helicopter.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
Operation on more than one type or variant						
215.	ORO.FC.140	Operation on more than one type or variant	<p>(a) FCM operating more than one type or variant of aircraft shall comply with the requirements prescribed in ORO.FC for each type or variant, unless credits related to the training, checking, and recent experience requirements are defined in the data established in accordance with Regulation (EC) No 748/2012 for the relevant types or variants.</p> <p>(b) Appropriate procedures and/or operational restrictions shall be specified in the OM for any operation on more than one type or variant. (applicable until 29 October 2022)</p> <p>(a) Flight crew members that operate more than one type or variant of aircraft shall comply with the requirements prescribed in this Subpart for each type or variant, unless credits related to the training, checking, and recent experience requirements are defined in the mandatory part of</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>the operational suitability data established in accordance with Regulation (EU) No 748/2012 for the relevant types or variants.</p> <p>(b) The operator may define groups of single-engined helicopter types. An operator proficiency check on one type shall be valid for all the other types within the group if both of the following conditions are met:</p> <p>(1) the group either includes only single-engined turbine helicopters operated under VFR or it includes only single-engined piston helicopters operated under VFR;</p> <p>(2) for CAT operations, at least two operator proficiency checks per type shall be conducted within a 3-year cycle.</p> <p>(c) For specialised operations, elements of the aircraft/FSTD training and operator proficiency check that cover the relevant aspects associated with the specialised task and are not related to the type or group of types may be credited towards the other groups or types, based on a risk assessment performed by the operator.</p> <p>(d) For operations on more than one helicopter type or variant that are used for conducting sufficiently similar operations, if line checks rotate between types or variants, each line check shall revalidate the line check for the other helicopter types or variants.</p> <p>(e) Appropriate procedures and any operational restrictions shall be specified in the operations</p>			

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			manual for any operation on more than one type or variant. (applicable from 30 October 2022)			
216.	ORO.FC.240	Operation on more than one type or variant	The procedures or operational restrictions for operation on more than one type or variant established in the OM and approved by the competent authority shall cover: (1) the flight crew members' minimum experience level; (2) the minimum experience level on one type or variant before beginning training for and operation of another type or variant; (3) the process whereby flight crew qualified on one type or variant will be trained and qualified on another type or variant; and (4) all applicable recent experience requirements for each type or variant.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
217.	ORO.FC.240	Operation on more than one type or variant	Such limitations shall not apply to operations of performance class B aeroplane if they are limited to single-pilot classes of reciprocating engine aeroplanes under VFR by day.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
218.	AMC1 ORO.FC.240	Operation on more than one type or variant – Aeroplanes	Check that requirements of AMC1 ORO.FC.240 (a) and AMC2 ORO.FC.240 are fulfilled.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
219.	AMC1 ORO.FC.240	Operation on more than one type or variant – Helicopters	Check that requirements of AMC1 ORO.FC.240 (b) and AMC2 ORO.FC.240 are fulfilled. Where applicable each AMC requirement for the EBT programme shall be complied with.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
220.	ORO.FC.240 (applicable until 29 October 2022)	Operation on more than one type or variant	When a FCM operates both helicopters and aeroplanes, that flight crew member shall be limited to operations on only one type of aeroplane and one type of helicopter. (applicable until 29 October 2022)		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
221.	ORO.FC.240	Operation on more than one type or variant	Such limitations with helicopters shall not apply to operations of performance class B aeroplane if they are limited to single-pilot classes of reciprocating engine aeroplanes under VFR by day.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
222.	AMC1 ORO.FC.240	Operation on more than one type or variant – Aeroplane + Helicopter	Check that requirements of AMC1 ORO.FC.240 (c) are fulfilled.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
Commanders holding a CPL						
223.	ORO.FC.A.250	Commanders holding a CPL - Aeroplane	The holder of a CPL(A) shall only act as commander in CAT on a single-pilot aeroplane if: (1) when carrying passengers under VFR outside a radius of 50 NM (90 km) from an aerodrome of		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>departure, he/she has a minimum of 500 hours of flight time on aeroplanes or holds a valid instrument rating (not for operations under VFR by day); or</p> <p>(2) when operating on a multi-engine type under IFR, he/she has a minimum of 700 hours of flight time on aeroplanes, including 400 hours as pilot-in-command. These hours shall include 100 hours under IFR and 40 hours in multi-engine operations. The 400 hours as pilot-in-command may be substituted by hours operating as co-pilot within an established multi-pilot crew system prescribed in the operations manual, on the basis of two hours of flight time as co-pilot for one hour of flight time as pilot-in command.</p>		<input type="checkbox"/> N/R	
224.	ORO.FC.H.250	Commanders holding a CPL - Helicopters	<p>(a) The holder of a CPL(H) (helicopter) shall only act as commander in CAT on a single-pilot helicopter if:</p> <p>(1) when operating under IFR, he/she has a minimum of 700 hours total flight time on helicopters, including 300 hours as pilot-in-command. These hours shall include 100 hours under IFR. The 300 hours as pilot-in-command may be substituted by hours operating as co-pilot within an established multi-pilot crew system prescribed in the OM on the basis of two hours of flight time as co-pilot for one hour flight time as pilot-in command; (applicable until 29 October 2022)</p> <p>(1) when operating under IFR, they have a minimum of 700 hours total flight time on</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>helicopters, including 300 hours as pilot-in-command. The total flight time on helicopters shall include 100 hours under IFR. Up to 50 hours instrument time performed on an FFS(H) level B or FTD level 3 qualification or higher qualified for instrument training, may be credited towards the 100 hours. The 300 hours as pilot-in-command may be substituted by hours operating as co-pilot within an established multi-pilot crew system prescribed in the operations manual on the basis of 2 hours of flight time as co-pilot for 1 hour flight time as pilot-in command; (applicable from 30 October 2022)</p> <p>(2) when operating under visual meteorological conditions (VMC) at night, he/she has:</p> <p>(i) a valid instrument rating; or</p> <p>(ii) 300 hours of flight time on helicopters, including 100 hours as pilot-in-command and 10 hours as pilot flying at night.</p>			
Single-pilot operations under IFR or at night						
225.	ORO.FC.202	Single-pilot operations under IFR or at night	<p>The operator shall include in the OM a pilot's conversion and recurrent training programme that includes the additional requirements for a single-pilot operation. The pilot shall have undertaken training on the operator's procedures, in particular regarding:</p> <p>(1) engine management and emergency handling;</p> <p>(2) use of normal, abnormal and emergency checklist;</p> <p>(3) air traffic control (ATC) communication;</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			(4) departure and approach procedures; (5) autopilot management, if applicable; (6) use of simplified in-flight documentation; (7) single-pilot crew resource management.			
226.	ORO.FC.202	Single-pilot operations under IFR or at night	The recurrent checks required by ORO.FC.230 shall be performed in the single-pilot role on the relevant type or class of aircraft in an environment representative of the operation. (applicable until 29 October 2022)		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
227.	ORO.FC.202	Single-pilot operations under IFR or at night – Aeroplane under IFR	For aeroplane operations under IFR the pilot shall have: (1) a minimum of 50 hours flight time under IFR on the relevant type or class of aeroplane, of which 10 hours are as commander; and (2) completed during the preceding 90 days on the relevant type or class of aeroplane: (i) five IFR flights, including three instrument approaches, in a single-pilot role; or (ii) an IFR instrument approach check.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
228.	ORO.FC.202	Single-pilot operations under IFR or at night – Aeroplane at night	For aeroplane operations at night the pilot shall have: (1) a minimum of 15 hours flight time at night which may be included in the 50 hours flight time under IFR; and (2) completed during the preceding 90 days on the relevant type or class of aeroplane: (i) three take-offs and landings at night in the single pilot role; or		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			(ii) a night take-off and landing check.			
229.	ORO.FC.202	Single-pilot operations under IFR or at night – Helicopter under IFR	For helicopter operations under IFR the pilot shall have: (1) 25 hours total IFR flight experience in the relevant operating environment; and (2) 25 hours flight experience as a single pilot on the specific type of helicopter, approved for single-pilot IFR, of which 10 hours may be flown under supervision, including five sectors of IFR line flying under supervision using the single-pilot procedures; and (3) completed during the preceding 90 days: (i) five IFR flights as a single pilot, including three instrument approaches, carried out on a helicopter approved for this purpose; or (ii) an IFR instrument approach check as a single pilot on the relevant type of helicopter, flight training device (FTD) or full flight simulator (FFS).		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
MEL Training						
230.	ORO.GEN.110(e) AMC1 ORO.GEN.110(e)	MEL Training programme	The operator should develop a training programme for crew members and detail such training in the Operations Manual. Such training programme should include: (1) the scope, extent and use of the MEL; (2) the operator's MEL procedures; (3) elementary maintenance procedures in accordance with Commission Regulation (EU) No 1321/2014; and		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			(4) pilot-in-command/commander responsibilities			
ACAS/TCAS training						
231.	AUR.ACAS.2010 ICAO Doc 9863	ACAS – Training	Operators shall establish ACAS II operational procedures and training programmes so that the flight crew is appropriately trained in the avoidance of collisions and competent in the use of ACAS II equipment.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
232.	AUR.ACAS.2010 ICAO Doc 9863	ACAS – Training programme	-Theory of operation -ACAS limitations -Operating procedures Including: crew coordination and communications with ATC -ACAS manoeuvre training including: TA responses RA responses -ACAS initial evaluation -Recurrent training		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
PBN training						
233.	CAT.OP.MPA.126	PBN Training – General	For operations where a navigation specification for performance-based navigation (PBN) has been prescribed and no specific approval is required in accordance with SPA.PBN.100, the operator should specify the flight crew qualification and proficiency constraints and ensure that the training programme for relevant personnel is consistent with the intended operation.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
234.	JAA TGL10	Training programme – P-RNAV	P-RNAV training should cover:		<input type="checkbox"/> N/A	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<ul style="list-style-type: none"> - Normal procedures - Contingency procedures <p>Simulator training & checks should include departures and arrivals using P-RNAV procedures.</p> <p>Subject to be covered:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Theory of RNAV including differences between B-RNAV, P-RNAV, RNP-RNAV - Limitations of RNAV - Charting, database and avionics issues including waypoint naming concepts - RNAV path terminator concepts and especially the use of the CF & TF path terminator - Fly-by and fly-over waypoints - Use of RNAV equipment including: <ul style="list-style-type: none"> o Retrieving a procedure from the database o Verification and sensor management o Tactically modifying the flight plan o Addressing discontinuities o Entering data such as wind, altitude, speed constraints, vertical profile, vertical speed o Flying the procedure o Use LNAV mode and lateral control techniques 		<input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<ul style="list-style-type: none"> ○ Use VNAV mode and vertical control techniques ○ Use of AP, FD and AT at different stages of the procedure <ul style="list-style-type: none"> - RT phraseology for RNAV - Implications for RNAV operations of system malfunctions which are not RNAV related 			
235.	CAT.OP.MPA.126 FAA Order 8400.33 ICAO Doc 9997	Training programme – RNP 4	<p>The following items should be included in flight crew training programmes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - equipment requirements, - normal and non-normal operations and flight procedures, - limits of their navigation capability for operations in RNP-4 oceanic and remote area operations 		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
236.	CAT.OP.MPA.126 AMC 20-12 ICAO Doc 9997	Training programme – RNP 10	<p>The following items should be included in flight crew training programmes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - equipment requirements, - normal and non-normal operations and flight procedures, - limits of their navigation capability for operations in RNP-10 oceanic and remote area operations - GNSS principles related to en-route navigation 		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
237.	CAT.OP.MPA.126 AMC 20-27/28	Training programme – RNP APCH – Initial theoretical	The theoretical RNP APCH training shall be given by adequately qualified personnel (GI, TRI,...) and shall be tailored to the operator's		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>approved operations. Therefore, a generic theoretical training is not sufficient and shall be completed by a specific operator module (including aircraft type specificities).</p> <p>This training shall include at least:</p> <p>RNAV Approach concept:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Theory of RNAV including different types of RNAV operations - Limitations of RNAV and BARO-VNAV - Charting and database (waypoint naming, vertical path angle, fly-by and fly-over waypoint) - Use of RNAV equipment (verification & sensor management, entering data,...) - Use of lateral nav mode (and lateral control techniques) - Use of vertical nav mode (and vertical control techniques) - R/T phraseology for RNAV operations - Implications for RNAV ops of system malfunction which are not RNAV related <p>RNP Approach concept (including LPV):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Definition of RNP APCH operations - Regulatory requirements for RNP APCH (including LPV) - Required navigation equipment for RNP APCH (GNSS, SBAS, RAIM, BARO-VNAV, MEL,...) 		<input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<ul style="list-style-type: none"> - Procedures characteristics (minima, chart depiction,...) - Retrieving adequate procedure from database - Procedure changes (destination, arrival, alternate,...) - Flying the procedure (use of A/P, FD, auto throttle, lateral and vertical path management,...) - Specificities for BARO-VNAV and LPV - Effect of temperature deviation and its compensation - ATC procedures - Abnormal and contingency procedures 			
238.	CAT.OP.MPA.126 AMC 20-27/28	Training programme – RNP APCH – Initial Practical	<p>The practical RNP APCH training shall be given by adequately qualified personnel (SFI, TRI,...) and shall be tailored to the operator's approved operations. The practical training shall be performed in a flight simulator when technically available.</p> <p>This training shall include at least:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Programming RNAV approaches including database and sensor checking - Cockpit display management - Use of nav charts - Application of SOPs and abnormal procedures as described in OM A and B - Flying the RNP APCH procedure with full and partial flight guidance systems 		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<ul style="list-style-type: none"> - Lateral & vertical approach path management (fly direct to a waypoint, interception of a of initial or intermediate segment,...) - Use of other a/c equipment to support track monitoring, weather and obstacle avoidance - Interception of the extended final approach segment (if applicable) - Determining lateral & vertical track deviation/error - Contingency procedures (LNAV/VNAV failure, sensor failure...) - Check RNP/ANP and RAIM - Missed approach procedures (conventional and RNAV) - Adherence to speed and/or altitude constraints - Abnormal procedures 			
239.	SPA.PBN.105	Training programme – RNP AR APCH	RNP AR APCH is addressed in a separate checklist.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
MNPS training						
240.	SPA.MNPS.105 NAT Doc 007	Training programme – MNPS	The training programme should include: <ul style="list-style-type: none"> - instructions on the efficient use of equipment with emphasis on how to avoid mistakes 		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<ul style="list-style-type: none"> - develop a meticulous method of using Control Display Units (CDUs), with careful cross-checking at all operational stages - the need for maintaining accuracy along and across track (i.e. the careful application of Mach Number Technique, accurate reporting of positions and the use of accurate time in reporting positions) - knowledge and understanding of standard ATC phraseology used in each area of operations - importance of crew members cross-checking each other to ensure that ATC clearances are promptly and correctly complied with - use and limitations, in terms of accuracy, of standby altimeters during contingency situations. Where applicable, the pilot should review the application of Static Source Error Correction/Position Error Correction (SSEC/PEC) through the use of correction cards - characteristics of aircraft altitude capture systems which may lead to the occurrence of overshoots - relationships between the altimetry, automatic altitude control and transponder systems in normal and abnormal situations 		<input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<ul style="list-style-type: none"> - aircraft operating restrictions related to airworthiness approval - familiarity with the recommendations to reduce oceanic errors as contained in the current version of the “Oceanic Errors Safety Bulletin (OESB)” published by ICAO EUR/NAT Office as a NAT Operations Bulletin - instruction on what action should be considered in the event of systems failures - Lessons to be learned (ICAO Nat Doc 007 §15.4) 			
RVSM training						
241.	SPA.RVSM.105 AMC2 SPA.RVSM.105	Training programme – RVSM	<p>The training programme should include:</p> <ul style="list-style-type: none"> - knowledge and understanding of standard ATC phraseology used in each area of operations; - importance of crew members cross-checking to ensure that ATC clearances are promptly and correctly complied with; - use and limitations in terms of accuracy of standby altimeters in contingencies. Where applicable, the pilot should review the application of static source error correction/position error correction through the use of correction cards; such correction data should be available on the flight deck; - problems of visual perception of other aircraft at 300 m (1 000 ft) planned 		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>separation during darkness, when encountering local phenomena such as northern lights, for opposite and same direction traffic, and during turns;</p> <ul style="list-style-type: none"> - characteristics of aircraft altitude capture systems that may lead to overshoots; - relationship between the aircraft's altimetry, automatic altitude control and transponder systems in normal and abnormal conditions; and - any airframe operating restrictions, if required for the specific aircraft group, related to RVSM airworthiness approval. 			
LVO training						
242.	SPA.LVO.120	LVO training and qualifications	<p>The operator shall ensure that, prior to conducting an LVO:</p> <p>(a) each flight crew member:</p> <p>(1) complies with the training and checking requirements prescribed in the operations manual, including flight simulation training device (FSTD) training, in operating to the limiting values of RVR/VIS (visibility) and DH specific to the operation and the aircraft type;</p> <p>(2) is qualified in accordance with the standards prescribed in the operations manual;</p> <p>(b) the training and checking is conducted in accordance with a detailed syllabus. (applicable until 29 October 2022)</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>(a) The operator shall ensure that the flight crew is competent to conduct the intended operations.</p> <p>(b) The operator shall ensure that each flight crew member successfully completes training and checking for all types of LVOs and operations with operational credits for which an approval has been granted. Such training and checking shall:</p> <p>(1) include initial and recurrent training and checking;</p> <p>(2) include normal, abnormal and emergency procedures;</p> <p>(3) be tailored to the type of technologies used in the intended operations; and</p> <p>(4) take into account the human factor risks associated with the intended operations.</p> <p>(c) The operator shall keep records of the training and qualifications of the flight crew members.</p> <p>(d) The training and checking shall be conducted by appropriately qualified personnel. In the case of flight and flight simulation training and checking, the personnel providing the training and conducting the checks shall be qualified in accordance with Annex I (Part-FCL) to Regulation (EU) No 1178/2011. (applicable from 30 October 2022)</p>			
243.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO training and qualifications – Experience – CAT II	Before commencing CAT II operations, the following additional provisions should be applicable to commanders, or pilots to whom		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>conduct of the flight may be delegated, <u>who are new to the aircraft type or class</u>:</p> <p>(i) 50 hours or 20 sectors on the type, including LIFUS; and</p> <p>(ii) 100 m should be added to the applicable CAT II RVR minima when the operation requires a CAT II manual landing or use of HUDLS to touchdown until:</p> <p>(A) a total of 100 hours or 40 sectors, including LIFUS, has been achieved on the type; or</p> <p>(B) a total of 50 hours or 20 sectors, including LIFUS, has been achieved on the type where the flight crew member has been previously qualified for CAT II manual landing operations with an EU operator;</p> <p>(C) for HUDLS operations the sector provisions should always be applicable; the hours on type or class do not fulfil the provisions.</p>		<input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
244.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO training and qualifications – Experience – CAT III	<p>Before commencing CAT III operations, the following additional provisions should be applicable to commanders, or pilots to whom conduct of the flight may be delegated, <u>who are new to the aircraft type</u>:</p> <p>(i) 50 hours or 20 sectors on the type, including LIFUS; and</p> <p>(ii) 100 m should be added to the applicable CAT II or CAT III RVR minima unless he/she has previously qualified for CAT II or III operations with an EU operator, until a total of 100 hours or</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			40 sectors, including LIFUS, has been achieved on the type. For HUDLS operations the sector provisions should always be applicable; the hours on type or class do not fulfil the provisions.			
Ground Training						
245.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO training and qualifications – FCM <u>with</u> <u>no</u> CAT II/III experience – Ground training	The initial ground training course for LVO should include at least the following: (1) characteristics and limitations of the ILS and/or MLS; (2) characteristics of the visual aids; (3) characteristics of fog; (4) operational capabilities and limitations of the particular airborne system to include HUD symbology and EVS characteristics, if appropriate; (5) effects of precipitation, ice accretion, low level wind shear and turbulence; (6) effect of specific aircraft/system malfunctions; (7) use and limitations of RVR assessment systems; (8) principles of obstacle clearance requirements; (9) recognition of and action to be taken in the event of failure of ground equipment; (10) procedures and precautions to be followed with regard to surface movement during operations when the RVR is 400 m or less and any additional procedures required for take-off in		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>conditions below 150 m (200 m for category D aeroplanes);</p> <p>(11) significance of DHs based upon radio altimeters and the effect of terrain profile in the approach area on radio altimeter readings and on the automatic approach/landing systems;</p> <p>(12) importance and significance of alert height, if applicable, and the action in the event of any failure above and below the alert height;</p> <p>(13) qualification requirements for pilots to obtain and retain approval to conduct LVOs; and</p> <p>(14) importance of correct seating and eye position.</p>			
246.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO training and qualifications – FCM <u>with</u> CAT II/III experience with Community operator – Ground training	Abbreviated ground training course if operating a different type or class from that on which the previous CAT II or CAT III experience was gained.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
247.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO training and qualifications – FCM <u>with</u> CAT II/III experience <u>with the operator</u> – Ground training	Abbreviated ground training course if operating a different type or class from that on which the previous CAT II or CAT III experience was gained.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
Simulator Training						
248.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO training and qualifications – FCM <u>with no</u> CAT II/III experience – Simulator training	FSTD and/or flight training for LVO should include at least:		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>(i) checks of satisfactory functioning of equipment, both on the ground and in flight;</p> <p>(ii) effect on minima caused by changes in the status of ground installations;</p> <p>(iii) monitoring of:</p> <p>(A) automatic flight control systems and auto-land status annunciators with emphasis on the action to be taken in the event of failures of such systems; and</p> <p>(B) HUD/HUDLS/EVS guidance status and annunciators as appropriate, to include head-down displays;</p> <p>(iv) actions to be taken in the event of failures such as engines, electrical systems, hydraulics or flight control systems;</p> <p>(v) the effect of known unserviceabilities and use of MELs;</p> <p>(vi) operating limitations resulting from airworthiness certification;</p> <p>(vii) guidance on the visual cues required at DH together with information on maximum deviation allowed from glide path or localiser; and</p> <p>(viii) the importance and significance of alert height if applicable and the action in the event of any failure above and below the alert height.</p>		<input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
249.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO training and qualifications – FCM <u>with</u> <u>no</u> CAT II/III experience – Simulator training	FCM should be trained to carry out their duties and instructed on the coordination required with other crew members. Maximum use should be made of suitably equipped FSTDs for this purpose.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
					<input type="checkbox"/> N/R	
250.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO training and qualifications – FCM <u>with</u> <u>no</u> CAT II/III experience – Simulator training	Training should be divided into phases covering normal operation with no aircraft or equipment failures but including all weather conditions that may be encountered and detailed scenarios of aircraft and equipment failure that could affect CAT II or III operations. If the aircraft system involves the use of hybrid or other special systems, such as HUD/HUDLS or enhanced vision equipment, then FCM should practise the use of these systems in normal and abnormal modes during the FSTD phase of training.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
251.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO training and qualifications – FCM <u>with</u> <u>no</u> CAT II/III experience – Simulator training	Incapacitation procedures appropriate to LVTO, CAT II and CAT III operations should be practised.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
252.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO training and qualifications – FCM <u>with</u> <u>no</u> CAT II/III experience – Simulator training	For aircraft with no FSTD available to represent that specific aircraft, operators should ensure that the flight training phase specific to the visual scenarios of CAT II operations is conducted in a specifically approved FSTD. Such training should include a minimum of 4 approaches. Thereafter, the training and procedures that are type specific should be practised in the aircraft.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
253.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO training and qualifications – FCM <u>with</u> <u>no</u> CAT II/III experience – Simulator training	Initial CAT II and III training should include at least the following exercises:		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>(i) approach using the appropriate flight guidance, autopilots and control systems installed in the aircraft, to the appropriate DH and to include transition to visual flight and landing;</p> <p>(ii) approach with all engines operating using the appropriate flight guidance systems, autopilots, HUDLS and/or EVS and control systems installed in the aircraft down to the appropriate DH followed by missed approach - all without external visual reference;</p> <p>(iii) where appropriate, approaches utilising automatic flight systems to provide automatic flare, hover, landing and rollout; and</p> <p>(iv) normal operation of the applicable system both with and without acquisition of visual cues at DH.</p>		<input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
254.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO training and qualifications – FCM <u>with</u> <u>no</u> CAT II/III experience – Simulator training	<p>Subsequent phases of training should include at least:</p> <p>(i) approaches with engine failure at various stages on the approach;</p> <p>(ii) approaches with critical equipment failures, such as electrical systems, auto flight systems, ground and/or airborne ILS, MLS systems and status monitors;</p> <p>(iii) approaches where failures of auto flight equipment and/or HUD/HUDLS/EVS at low level require either:</p> <p>(A) reversion to manual flight to control flare, hover, landing and rollout or missed approach; or</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			(B) reversion to manual flight or a downgraded automatic mode to control missed approaches from, at or below DH including those which may result in a touchdown on the runway; (iv) failures of the systems that will result in excessive localiser and/or glideslope deviation, both above and below DH, in the minimum visual conditions specified for the operation. In addition, a continuation to a manual landing should be practised if a head-up display forms a downgraded mode of the automatic system or the head-up display forms the only flare mode; and (v) failures and procedures specific to aircraft type or variant.			
255.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO training and qualifications – FCM <u>with</u> <u>no</u> CAT II/III experience – Simulator training	The training programme should provide practice in handling faults which require a reversion to higher minima.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
256.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO training and qualifications – FCM <u>with</u> <u>no</u> CAT II/III experience – Simulator training	The training programme should include the handling of the aircraft when, during a <u>fail-passive CAT III approach</u> , the fault causes the autopilot to disconnect at or below DH when the last reported RVR is 300 m or less.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
257.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO training and qualifications – FCM <u>with</u> <u>no</u> CAT II/III experience – Simulator training	Where take-offs are conducted in RVRs of 400 m and below, training should be established to cover systems failures and engine failure		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			resulting in continued as well as rejected take-offs.		<input type="checkbox"/> N/R	
258.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO training and qualifications – FCM <u>with</u> <u>no</u> CAT II/III experience – Simulator training	The training programme should include, where appropriate, approaches where failures of the HUDLS and/or EVS equipment at low level require either: (i) reversion to head down displays to control missed approach; or (ii) reversion to flight with no, or downgraded, HUDLS guidance to control missed approaches from DH or below, including those which may result in a touchdown on the runway.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
259.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO training and qualifications – FCM <u>with</u> <u>no</u> CAT II/III experience – Simulator training	When undertaking LVTO, LTS CAT I, OTS CAT II, CAT II and CAT III operations utilising a HUD/HUDLS, hybrid HUD/HUDLS or an EVS, the training and checking programme should include, where appropriate, the use of the HUD/HUDLS in normal operations during all phases of flight.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
260.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO training and qualifications – FCM <u>with</u> <u>no</u> CAT II/III experience – Simulator training	A minimum of 6, respectively 8 for HUDLS with or without EVS, approaches and/or landings in an FSTD. The provisions for 8 HUDLS approaches may be reduced to 6 when conducting hybrid HUDLS operations.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
261.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO training and qualifications – FCM <u>with</u> <u>no</u> CAT II/III experience – Simulator training	Where no FSTD is available to represent that specific aircraft, a minimum of 3, respectively 5 for HUDLS and/or EVS, approaches including at least 1 missed approach procedure is required on the aircraft.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			For hybrid HUDLS operations a minimum of 3 approaches is required, including at least 1 missed approach procedure.		<input type="checkbox"/> N/R	
262.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO training and qualifications – FCM <u>with</u> <u>no</u> CAT II/III experience – Simulator training	Appropriate additional training if any special equipment is required such as HUD or enhanced vision equipment. When approach operations utilising EVS are conducted with an RVR of less than 800 m, a minimum of 5 approaches, including at least 1 missed approach procedure are required on the aircraft.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
263.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO training and qualifications – FCM <u>with</u> CAT II/III experience with Community operator – Simulator training	Abbreviated ground, FSTD and/or flight training course if operating the same type or class and variant of the same type or class on which the previous CAT II or CAT III experience was gained. The abbreviated course should include at least a minimum of 6, respectively 8 for HUDLS with or without EVS, approaches and/or landings in an FSTD. The provisions for 8 HUDLS approaches may be reduced to 6 when conducting hybrid HUDLS operations. The operator may reduce the number of approaches/landings required if the type/class or the variant of the type or class has the same or similar: (A) level of technology - flight control/guidance system (FGS); (B) operating procedures; (C) handling characteristics;		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			(D) use of HUDLS/hybrid HUDLS; and (E) use of EVS, as the previously operated type or class, otherwise the provisions above should be met.			
264.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO training and qualifications – FCM <u>with</u> CAT II/III experience <u>with the operator</u> – Simulator training	When changing aircraft type or class, the abbreviated course should include at least a minimum of 6, respectively 8 for HUDLS with or without EVS, approaches and/or landings in an FSTD. The provisions for 8 HUDLS approaches may be reduced to 6 when conducting hybrid HUDLS operations. When changing to a different variant of aircraft within the same type or class rating that has the same or similar: (A) level of technology - FGS; (B) operating procedures - integrity; (C) handling characteristics; (D) use of HUDLS/Hybrid HUDLS; and (E) use of EVS, as the previously operated type or class, a difference course or familiarisation appropriate to		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			the change of variant should fulfil the abbreviated course provisions.			
265.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO training and qualifications – LTS CAT I – Simulator training	During conversion training the total number of approaches should not be additional to the requirements in ORO.FC provided the training is conducted utilising the lowest applicable RVR.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
266.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO training and qualifications – OTS CAT II – Simulator training	During conversion training the total number of approaches should not be less than those to complete CAT II training utilising a HUD/HUDLS.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
267.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO training and qualifications – EVS operations – Simulator training	During conversion training the total number of approaches required should not be less than that required to complete CAT II training utilising a HUD.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
Simulator Checking						
268.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO training and qualifications – FCM <u>with</u> <u>no</u> CAT II/III experience – Simulator checking	<p>The operator should ensure that each flight crew member completes a check before conducting CAT II or III operations.</p> <p>This check may be replaced by successful completion of the FSTD and/or flight training specified above.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
269.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO training and qualifications – FCM <u>with</u> CAT II/III experience with Community operator – Simulator checking	The operator should ensure that each flight crew member completes a check before conducting CAT II or III operations.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
270.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO training and qualifications – FCM <u>with</u> CAT II/III experience <u>with the operator</u> – Simulator checking	The operator should ensure that each flight crew member completes a check before conducting CAT II or III operations.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
LIFUS						
271.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO training and qualifications – LIFUS – CAT II	For CAT II when a manual landing or a HUDLS approach to touchdown is required, a minimum of: (A) three landings from autopilot disconnect; and (B) four landings with HUDLS used to touchdown, except that only one manual landing, respectively two using HUDLS, to touchdown is required when the simulator training has been carried out in an FSTD qualified for zero flight time conversion.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
272.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO training and qualifications – LIFUS – CAT III	For CAT III, a minimum of 2 auto-lands, except that: (A) only one auto-land is required when the simulator training has been carried out in an FSTD qualified for zero flight time conversion;		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>(B) no auto-land is required during LIFUS when the simulator training has been carried out in an FSTD qualified for zero flight time (ZFT) conversion and the flight crew member successfully completed the ZFT type rating conversion course; and</p> <p>(C) the flight crew member, trained and qualified in accordance with (B), is qualified to operate during the conduct of LIFUS to the lowest approved DA/H and RVR as stipulated in the operations manual.</p> <p>For CAT III approaches using HUDLS to touchdown, a minimum of four approaches.</p>		<input type="checkbox"/> N/R	
Recurrent training & checking						
273.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO recurrent training and checking	<p>The required number of approaches to be undertaken in the FSTD within the validity period of the OPC should be a minimum of 2 (4 when HUDLS and/or EVS is utilised to touchdown), 1 of which should be a landing at the lowest approved RVR.</p> <p>In addition 1 (2 for HUDLS and/or operations utilising EVS) of these approaches may be substituted by an approach and landing in the aircraft using approved CAT II and CAT III procedures.</p> <p>One missed approach should be flown during the conduct of an OPC.</p> <p>If the operator is approved to conduct take-off with RVR less than 150 m, at least one LVTO to</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			the lowest applicable minima should be flown during the conduct of the OPC.			
274.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO recurrent training and checking – CAT III	For CAT III operations on aircraft with a fail-passive flight control system, including HUDLS, a missed approach should be completed by each FCM at least once over the period of three consecutive OPCs as the result of an autopilot failure at or below DH when the last reported RVR was 300 m or less.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
275.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO recurrent training and checking – LTS CAT I	During recurrent training and checking the operator may also combine the separate requirements provided the above operational procedure provision is met and at least one approach using LTS CAT I minima is conducted at least once every 18 months.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
276.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO recurrent training and checking – OTS CAT II	During recurrent training and checking the operator may also combine the separate provisions provided the above operational procedure provision is met and at least one approach using OTS CAT II minima is conducted at least once every 18 months.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
277.	AMC1 SPA.LVO.120	LVO recurrent training and checking – EVS operations	During recurrent training and checking the operator may also combine the separate provisions provided the above operational procedure provision is met and at least one approach utilising EVS is conducted at least once every 12 months.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
LVTO						

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
278.	AMC1 SPA.LVO.120	LVTO training	<p>Prior to conducting take-offs in RVRs below 400 m, the flight crew should undergo the following training:</p> <p>(i) normal take-off in minimum approved RVR conditions;</p> <p>(ii) take-off in minimum approved RVR conditions with an engine failure:</p> <p>(A) for aeroplanes between V1 and V2 (take-off safety speed), or as soon as safety considerations permit;</p> <p>(B) for helicopters at or after take-off decision point (TDP); and</p> <p>(iii) take-off in minimum approved RVR conditions with an engine failure:</p> <p>(A) for aeroplanes before V1 resulting in a rejected take-off; and</p> <p>(B) for helicopters before the TDP.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
279.	AMC1 SPA.LVO.120	LVTO training – RVR below 150m	<p>The operator approved for LVTOs with an RVR below 150 m should ensure that the training above is carried out in an FSTD. This training should include the use of any special procedures and equipment.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
280.	AMC1 SPA.LVO.120	LVTO checking – RVR below 150m	<p>The operator should ensure that a FCM has completed a check before conducting LVTO in RVRs of less than 150 m. The check may be replaced by successful completion of the FSTD training above on conversion to an aircraft type.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
ETOPS training						
281.	SPA.ETOPS.105 AMC 20-6	ETOPS training programme – Introduction to ETOPS	a. Brief overview of the history of ETOPS; b. ETOPS regulations; c. Definitions; d. Approved One-Engine-Inoperative Cruise Speed; e. ETOPS Type Design Approval – a brief synopsis; f. Maximum approved diversion times and time-limited systems capability; g. Operator’s Approved Diversion Time; h. Routes and aerodromes intended to be used in the ETOPS area of operations; i. ETOPS Operations Approval; j. ETOPS Area and Routes; k. ETOPS en-route alternates aerodromes including all available let-down aids; l. Navigation systems accuracy, limitations and operating procedures; m. Meteorological facilities and availability of information; n. In-flight monitoring procedures; o. Computerised Flight Plan; p. Orientation charts, including low level planning charts and flight progress charts usage (including position plotting); q. Equal Time Point; r. Critical fuel.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
282.	SPA.ETOPS.105 AMC 20-6	ETOPS training programme – Normal operations	<p>a. Flight planning and Dispatch</p> <p>(1) ETOPS Fuel requirements</p> <p>(2) Route Alternate selection - weather minima</p> <p>(3) Minimum Equipment List – ETOPS specific</p> <p>(4) ETOPS service check and Tech log</p> <p>(5) Pre-flight FMS Set up</p> <p>b. Flight performance progress monitoring</p> <p>(1) Flight management, navigation and communication systems</p> <p>(2) Aeroplane system monitoring</p> <p>(3) Weather monitoring</p> <p>(4) In-flight fuel management – to include independent cross checking of fuel quantity</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
283.	SPA.ETOPS.105 AMC 20-6	ETOPS training programme – abnormal & contingency procedures	<p>a. Diversion Procedures and Diversion ‘decision making’.</p> <p>Initial and recurrent training to prepare flight crews to evaluate potential significant system failures. The goal of this training should be to establish crew competency in dealing with the most probable contingencies. The discussion should include the factors that may require medical, passenger related or non-technical diversions.</p> <p>b. Navigation and communication systems, including appropriate flight management devices in degraded modes.</p> <p>c. Fuel Management with degraded systems.</p> <p>d. Initial and recurrent training which emphasises abnormal and emergency procedures to be</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>followed in the event of foreseeable failures for each area of operation, including:</p> <p>(1) Procedures for single and multiple failures in flight affecting ETOPS sector entry and diversion decisions. If standby sources of electrical power significantly degrade the cockpit instrumentation to the pilots, then training for approaches with the standby generator as the sole power source should be conducted during initial and recurrent training.</p> <p>(2) Operational restrictions associated with these system failures including any applicable MEL considerations.</p>			
284.	SPA.ETOPS.105 AMC 20-6	ETOPS training programme – abnormal & contingency procedures	<p>During the introduction into service of a new ETOPS type, or conversion of pilots not previously ETOPS qualified where ETOPS approval is sought, a minimum of 2 ETOPS sectors should be completed including an ETOPS line check.</p> <p>ETOPS subjects should also be included in annual refresher training as part of the normal process.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
SET-IMC training						
285.	SPA.SET-IMC.105 AMC1 SPA.SET-IMC.105(c)	SET-IMC training programme – Use of FFS/FSTD	<p>Where a suitable full flight simulator (FFS) or a suitable flight simulation training device (FSTD) is available, it should be used to carry out training and checking for SET-IMC operations conversion training and checking.</p> <p>Following conversion training and checking, the next recurrent training session and the next OPCs</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			including SET-IMC operations items should be conducted in a suitable FFS or FSTD, where available.			
286.	SPA.SET-IMC.105 AMC1 SPA.SET- IMC.105(c)	SET-IMC training programme – Conversion Training	<p>Conversion training should be conducted in accordance with a syllabus devised for SET-IMC operations and include at least the following:</p> <p>(1) normal procedures:</p> <p>(i) anti-icing and de-icing systems operation;</p> <p>(ii) navigation system procedures;</p> <p>(iii) radar positioning and vectoring, when available;</p> <p>(iv) use of radio altimeter; and</p> <p>(v) use of fuel control, displays interpretation;</p> <p>(2) abnormal procedures:</p> <p>(i) anti-icing and de-icing systems failures;</p> <p>(ii) navigation system failures;</p> <p>(iii) pressurisation system failures;</p> <p>(iv) electrical system failures; and</p> <p>(v) engine-out descent in simulated IMC; and</p> <p>(3) emergency procedures:</p> <p>(i) engine failure shortly after take-off;</p> <p>(ii) fuel system failures (e.g. fuel starvation);</p> <p>(iii) engine failure other than the above: recognition of failure, symptoms, type of failure, measures to be taken, and consequences;</p> <p>(iv) depressurisation; and</p> <p>(v) engine restart procedures:</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			(A) choice of an aerodrome or landing site; and (B) use of an area navigation system; (vi) air traffic controller (ATCO) communications; (vii) use of radar positioning and vectoring (when available); (viii) use of radio altimeter; and (ix) practice of the forced landing procedure until touchdown in simulated IMC, with zero thrust set, and operating with simulated emergency electrical power.			
287.	SPA.SET-IMC.105 AMC1 SPA.SET- IMC.105(c)	SET-IMC training programme – Conversion Checking	The following items should be checked following completion of the SET-IMC operations conversion training as part of the operator's proficiency check (OPC): (1) conduct of the forced landing procedure until touchdown in simulated IMC, with zero thrust set, and operating with simulated emergency electrical power; (2) engine restart procedures; (3) depressurisation following engine failure; and (4) engine-out descent in simulated IMC.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
288.	SPA.SET-IMC.105 AMC1 SPA.SET- IMC.105(c)	SET-IMC training programme – Recurrent Training	Recurrent training for SET-IMC operations should be included in the recurrent training required by ORO.FC for pilots carrying out SET-IMC operations. This training should include all items of the conversion training.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
289.	SPA.SET-IMC.105 AMC1 SPA.SET- IMC.105(c)	SET-IMC training programme – Recurrent Checking	The following items should be included into the list of required items to be checked following completion of SET-IMC operations recurrent training as part of the OPC: (1) conduct of the forced landing procedure until touchdown in simulated IMC, with zero thrust set, and operating with simulated emergency electrical power; (2) engine restart procedures; (3) depressurisation following engine failure; and (4) emergency descent in simulated IMC.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
NVIS training						
290.	SPA.NVIS.130	NVIS Operations - Experience	The minimum experience for the commander shall not be less than 20 hours VFR at night as commander of a helicopter before commencing training.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
291.	SPA.NVIS.130	NVIS Operations – Operational training	All pilots shall have completed the operational training in accordance with the NVIS procedures contained in the operations manual.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
292.	SPA.NVIS.130	NVIS Operations – Recency	All pilots and NVIS technical crew members conducting NVIS operations shall have completed three NVIS flights in the last 90 days. Recency may be re-established on a training		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			flight in the helicopter or an approved full flight simulator (FFS)		<input type="checkbox"/> N/R	
293.	SPA.NVIS.130	NVIS Operations – Training & checking	Crew training programmes shall: improve knowledge of the NVIS working environment and equipment; improve crew coordination; and include measures to minimise the risks associated with entry into low visibility conditions and NVIS normal and emergency procedures. It shall be assessed during: (A) night proficiency checks; and (B) line checks.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
294.	SPA.NVIS.130 AMC1 SPA.NVIS.130(f)(1)	NVIS Training & checking programme - Training	The flight crew training syllabus should include the following items: (1) NVIS working principles, eye physiology, vision at night, limitations and techniques to overcome these limitations; (2) preparation and testing of NVIS equipment; (3) preparation of the helicopter for NVIS operations; (4) normal and emergency procedures including all NVIS failure modes; (5) maintenance of unaided night flying; (6) crew coordination concept specific to NVIS operations; (7) practice of the transition to and from NVG procedures; (8) awareness of specific dangers relating to the operating environment; and (9) risk analysis, mitigation and management.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			See GMs SPA.NVIS.130(f) for more details.			
295.	SPA.NVIS.130 AMC1 SPA.NVIS.130(f)(1)	NVIS Training & checking programme - Checking	The flight crew checking syllabus should include: (1) night proficiency checks, including emergency procedures to be used on NVIS operations; and (2) line checks with special emphasis on the following: (i) local area meteorology; (ii) NVIS flight planning; (iii) NVIS in-flight procedures; (iv) transitions to and from night vision goggles (NVG); (v) normal NVIS procedures; and (vi) crew coordination specific to NVIS operations. See GMs SPA.NVIS.130(f) for more details.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
296.	SPA.HHO.130	HHO Operations - Experience	The minimum experience level for the commander conducting HHO flights shall not be less than: (1) Offshore: (i) 1 000 hours as pilot-in-command/commander of helicopters, or 1 000 hours as co-pilot in HHO of which 200 hours is as pilot-in-command under supervision; and (ii) 50 hoist cycles conducted offshore, of which 20 cycles shall be at night if night operations are		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<p>being conducted, where a hoist cycle means one down-and-up cycle of the hoist hook.</p> <p>(2) Onshore:</p> <p>(i) 500 hours as pilot-in-command/commander of helicopters, or 500 hours as co-pilot in HHO of which 100 hours is as pilot-in-command under supervision;</p> <p>(ii) 200 hours operating experience in helicopters gained in an operational environment similar to the intended operation; and</p> <p>(iii) 50 hoist cycles, of which 20 cycles shall be at night if night operations are being conducted.</p>			
297.	SPA.HHO.130	HHO Operations – Operational training & experience	Successful completion of training in accordance with the HHO procedures contained in the operations manual and relevant experience in the role and environment under which HHO are conducted.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
298.	SPA.HHO.130	HHO Operations – Recency	<p>All pilots and HHO crew members conducting HHO shall have completed in the last 90 days:</p> <p>(1) when operating by day: any combination of three day or night hoist cycles, each of which shall include a transition to and from the hover;</p> <p>(2) when operating by night: three night hoist cycles, each of which shall include a transition to and from the hover.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
299.	SPA.ННО.130	ННО Operations – Training & checking	Crew training programmes shall: improve knowledge of the ННО working environment and equipment; improve crew coordination; and include measures to minimise the risks associated with ННО normal and emergency procedures and static discharge. It shall be assessed during visual meteorological conditions (VMC) day proficiency checks, or VMC night proficiency checks when night ННО are undertaken by the operator.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
300.	AMC1 SPA.ННО.130(f)(1))	ННО Operations – Training & checking programme – Training	The flight crew training syllabus should include the following items: (1) fitting and use of the hoist; (2) preparing the helicopter and hoist equipment for ННО; (3) normal and emergency hoist procedures by day and, when required, by night; (4) crew coordination concepts specific to ННО; (5) practice of ННО procedures; and (6) the dangers of static electricity discharge.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
301.	AMC1 SPA.ННО.130(f)(1))	ННО Operations – Training & checking programme – Checking	The flight crew checking syllabus should include: (1) proficiency checks, which should include procedures likely to be used at ННО sites with special emphasis on: (i) local area meteorology; (ii) ННО flight planning; (iii) ННО departures;		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			(iv) a transition to and from the hover at the ННО site; (v) normal and simulated emergency ННО procedures; and (vi) crew coordination.			
302.	SPA.HEMS.130	HEMS Operations - Experience	The minimum experience level for the commander conducting HEMS flights shall not be less than: (1) either: (i) 1 000 hours as pilot-in-command/commander of aircraft of which 500 hours are as pilot-in-command/commander on helicopters; or (ii) 1 000 hours as co-pilot in HEMS operations of which 500 hours are as pilot-in-command under supervision and 100 hours pilot-in-command/commander of helicopters; (2) 500 hours' operating experience in helicopters, gained in an operational environment similar to the intended operation; and (3) for pilots engaged in night operations, 20 hours of VMC at night as pilot-in-command/commander.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
303.	SPA.HEMS.130	HEMS Operations – Operational training & experience	Successful completion of operational training in accordance with the HEMS procedures contained in the operations manual.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
					<input type="checkbox"/> N/R	
304.	SPA.HEMS.130	HEMS Operations – Recency	All pilots conducting HEMS operations shall have completed a minimum of 30 minutes’ flight by sole reference to instruments in a helicopter or in an FSTD within the last 6 months.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
305.	SPA.HEMS.130	HEMS Operations – Training & checking	Crew training programmes shall: improve knowledge of the HEMS working environment and equipment; improve crew coordination; and include measures to minimise the risks associated with en-route transit in low visibility conditions, selection of HEMS operating sites and approach and departure profiles. It shall be assessed during: (A) VMC day proficiency checks, or VMC night proficiency checks when night HEMS operations are undertaken by the operator; and (B) line checks.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
306.	AMC1 SPA.HEMS.130(f)(1)	ННО Operations – Training & checking programme – Training	The flight crew training syllabus should include the following items: (1) meteorological training concentrating on the understanding and interpretation of available weather information; (2) preparing the helicopter and specialist medical equipment for subsequent HEMS departure; (3) practice of HEMS departures;		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			(4) the assessment from the air of the suitability of HEMS operating sites; and (5) the medical effects air transport may have on the patient.			
307.	AMC1 SPA.HEMS.130(f)(1)	ННО Operations – Training & checking programme – Checking	(1) proficiency checks, which should include landing and take-off profiles likely to be used at HEMS operating sites; and (2) line checks, with special emphasis on the following: (i) local area meteorology; (ii) HEMS flight planning; (iii) HEMS departures; (iv) the selection from the air of HEMS operating sites; (v) low level flight in poor weather; and (vi) familiarity with established HEMS operating sites in the operator’s local area register.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
308.	ORO.GEN.110(e) AMC1 ORO.GEN.110(e)	MEL Training programme	The operator should develop a training programme for crew members and detail such training in the Operations Manual. Such training programme should include: (1) the scope, extent and use of the MEL; (2) the operator’s MEL procedures; (3) elementary maintenance procedures in accordance with Commission Regulation (EU) No 1321/2014; and (4) pilot-in-command/commander responsibilities		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Проверочный лист по проверке программы подготовки кабинного экипажа
(Согласно приложению 2; Часть Д Подготовка; Главы 2)

Эксплуатант	Дата проверки	Инспектор (Ф.И.О.)	Подпись
Цель проверки:			

Изменение в Часть Д РПП			
№ Ревизии		Дата	

Перечень выявленных несоответствий			
№	Пункт несоответствия	Пункт РПП- в Части Д	Несоответствия

Перечень замечаний	
Пункт РПП- в Части Д	Замечания

Дополнительные заметки/комментарии:

КО – критерии оценки: НП = Не применимо; С = Соответствует; НС = Не соответствует; З = Замечание; Н/Р = Не рассмотрено

Р/р №.	Ссылка	Требование	Требования к проверке	Проверяемый эксплуатант	КО	Описание
2. Содержание: Учебные планы и программы подготовки членов кабинного экипажа						
2.2: все соответствующие пункты подготовки указаны в соответствии с Главой 28 Приказа Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 сентября 2013 года № 764, а также Annex IV (Part-CAT), Annex V (Part- CC) of Commission Regulation (EU) 1178/2011 и ORO.CC.						
1.	ORO.CC.115(a) Параграфы 1;2;3 Главы 28 Приказ №764 от 28 сентября 2013г.	<u>Обязанности и ответственность:</u>	- Убедитесь, что учебные курсы по подготовке (эксплуатанта, старшего члена кабинного экипажа) включают в себя обязанности членов кабинного экипажа		<input type="checkbox"/> НП <input type="checkbox"/> С <input type="checkbox"/> НС <input type="checkbox"/> З <input type="checkbox"/> Н/Р	
2.	ORO.CC.115 AMC1 ORO.CC.115(d) Параграфы 1;2 Главы 28 Приказ №764 от 28 сентября 2013г.	<u>Проведение учебных курсов и соответствующих проверок:</u> - обучение и проверка, проводимые надлежащим образом квалифицированным персоналом - все тренинги (кроме CRM) должны сопровождаться проверками после завершения.	- Проверьте указанную квалификацию персонала, проводящего обучение и проверку. - Убедитесь, что методы, используемые для проведения проверок, описаны и отвечают требованиям.		<input type="checkbox"/> НП <input type="checkbox"/> С <input type="checkbox"/> НС <input type="checkbox"/> З <input type="checkbox"/> Н/Р	
3.	ORO.CC.115 AMC1 ORO.CC.115(c) Параграф 2 Главы 28 Приказ №764 от 28 сентября 2013г.	<u>Методы и средства подготовки</u>	- Убедитесь, что надлежащим образом используются соответствующие средства для обучения в кабине, аудиовизуальные презентации, компьютерное обучение и другие виды подготовки. - Оцените, в частности, соответствие используемых обучающих устройств, которые должны точно отражать соответствующее воздушное судно или оборудование: ○ Расположение кабины (двери/выходы, кухня, оборудование для обеспечения безопасности)		<input type="checkbox"/> НП <input type="checkbox"/> С <input type="checkbox"/> НС <input type="checkbox"/> З <input type="checkbox"/> Н/Р	

Р / р No.	Ссылка	Требование	Требования к проверке	Проверяемый эксплуатант	КО	Описание
			<ul style="list-style-type: none"> ○ Пассажирские сиденья и станции бортпроводников ○ Режимы эксплуатации дверей и выходов (различия между дверями и выходами необходимо детально оценить) ○ Тип защитного и аварийного оборудования 			
Подготовка по оптимизации работы экипажа (CRM)						
4.	ORO.CC.115 AMC1 ORO.CC.115(e) Параграфы 1;2;5;6;7 Главы 28 Приказа №764 от 28 сентября 2013г	<u>Обучение CRM для выполнения полетов в многочленном экипаже: общее</u> - Учебные помещения - Метод обучения - Совместное обучение CRM летного и кабинного экипажей - Сокращенное обучение CRM - Опасности и риски, выявленные системой управления, подлежащие устранению.	- Убедитесь, что СВТ не используется как самостоятельный метод (обучение в виртуальном классе может использоваться для самолетов с MOPSC/Макс. пассажироместимостью 19 или менее)		<input type="checkbox"/> НП <input type="checkbox"/> С <input type="checkbox"/> HC <input type="checkbox"/> З <input type="checkbox"/> Н/Р	
5.	ORO.CC.115 AMC1 ORO.CC.115(e) Параграф 5;7, Главы 28; Приложение 100 Приказа №764 от 28 сентября 2013г	<u>Обучение CRM для выполнения полетов в многочленном кабинном экипаже:</u> -Содержание обучения	- Ознакомьтесь с содержанием учебного плана программы подготовки CRM эксплуатанта. - Убедитесь, что продолжительность обучения указана и отвечает требованиям.		<input type="checkbox"/> НП <input type="checkbox"/> С <input type="checkbox"/> HC <input type="checkbox"/> З <input type="checkbox"/> Н/Р	
6.	ORO.CC.115 AMC1 ORO.CC.115(e)	<u>Обучение CRM для выполнения полетов в многочленном кабинном экипаже:</u> Обучение на тип ВС	- Проверьте содержание учебного плана программы подготовки CRM на тип ВС. - Убедитесь, что продолжительность обучения указана и отвечает требованиям.		<input type="checkbox"/> НП <input type="checkbox"/> С <input type="checkbox"/> HC <input type="checkbox"/> З	

Р / р No.	Ссылка	Требование	Требования к проверке	Проверяемый эксплуатант	КО	Описание
	Параграф 8, Главы 28 Приложения 100;101;102 Приказа №764 от 28 сентября 2013г				<input type="checkbox"/> Н/Р	
7.	ORO.CC.115 AMC1 ORO.CC.115(e) Параграф 15, Главы 28; Приложение 103 Приказа №764 от 28 сентября 2013г	<u>Обучение CRM для выполнения полетов в многочленном кабинном экипаже:</u> Поддержание профессионального уровня (ежегодная подготовка)	- Проверьте содержание учебного плана программы подготовки CRM при поддержании проф.уровня. - Убедитесь, что продолжительность обучения указана и отвечает требованиям.		<input type="checkbox"/> НП <input type="checkbox"/> С <input type="checkbox"/> HC <input type="checkbox"/> З <input type="checkbox"/> Н/Р	
8.	ORO.CC.115 AMC1 ORO.CC.115(e) Параграф 19, Главы 28; Приложение 104 Приказа №764 от 28 сентября 2013г	<u>Обучение CRM для выполнения полетов в многочленном кабинном экипаже:</u> Программа подготовки старшего члена кабинного экипажа	- Проверьте содержание учебного плана программы подготовки CRM старшего члена кабинного экипажа. - Убедитесь, что продолжительность обучения указана и отвечает требованиям.		<input type="checkbox"/> НП <input type="checkbox"/> С <input type="checkbox"/> HC <input type="checkbox"/> З <input type="checkbox"/> Н/Р	
9.	AMC2 ORO.CC.115(e) Параграфы 19;20 Главы 28; Приложение 100;104 Приказа №764 от 28 сентября 2013г	<u>Обучение CRM для выполнения полетов в единичном числе:</u>	- Проверьте содержание учебного плана программы подготовки CRM для выполнения полетов в единичном числе: <ul style="list-style-type: none"> ○ Осведомленность о ситуации; ○ Распределение рабочей нагрузки; ○ принятие решений; ○ Развитие устойчивости; ○ Эффект неожиданности и испуга; и 		<input type="checkbox"/> НП <input type="checkbox"/> С <input type="checkbox"/> HC <input type="checkbox"/> З <input type="checkbox"/> Н/Р	

Р / р №.	Ссылка	Требование	Требования к проверке	Проверяемый эксплуатант	КО	Описание
			<ul style="list-style-type: none"> ○ Эффективная коммуникация и координация с летным экипажем и другим производственным персоналом и наземными службами. <p>- Убедитесь, что продолжительность обучения указана и отвечает требованиям.</p>			
10.	ORO.CC.115(e) AMC3 ORO.CC.115(e) Параграф 6 Главы 28; Приказа №764 от 28 сентября 2013г	<u>Тренер CRM кабинного экипажа:</u> - Квалификация тренера CRM кабинного экипажа - Обучение тренера CRM кабинного экипажа - Оценка тренера CRM кабинного экипажа - Срок действия допуска и продление квалификации.			<input type="checkbox"/> НП <input type="checkbox"/> С <input type="checkbox"/> HC <input type="checkbox"/> З <input type="checkbox"/> Н/Р	
Программа первоначальной подготовки кабинного экипажа						
11.	ORO.CC.120 AMC1 ORO.CC.120(a)(1) CC.TRA.220 Appendix 1 to Part-CC Параграф 4 Главы 28; Приложение 99 Приказа №764 от 28 сентября 2013г	<u>Учебный план первоначальной программы подготовки</u>	- Проверьте содержание учебного плана первоначальной программы подготовки согласно приложению 1 к Part-CC: <ul style="list-style-type: none"> ○ Общие теоретические знания об авиации и авиационных правилах Общение/взаимодействие; ○ Вводный курс по ЧФ в авиации и CRM; ○ Обслуживание пассажиров и безопасность салона; ○ Авиамедицинские аспекты и оказание первой помощи ○ ОГ в соответствии с применимыми ТИ ИКАО ○ Общие аспекты авиационной безопасности ○ Противопожарная подготовка ○ Подготовка по выживанию 		<input type="checkbox"/> НП <input type="checkbox"/> С <input type="checkbox"/> HC <input type="checkbox"/> З <input type="checkbox"/> Н/Р	

Р / р No.	Ссылка	Требование	Требования к проверке	Проверяемый эксплуатант	КО	Описание
			- Убедитесь, что продолжительность обучения указана и отвечает требованиям.			
Подготовка с учетом типа, модификаций воздушного судна и подготовка эксплуатанта						
12.	<p>ORO.CC.125 AMC1 ORO.CC.125(c) AMC1 ORO.CC.125 & ORO.CC.130 AMC1 ORO.CC.125(b) & ORO.CC.130(c)</p> <p>Параграф 8 Главы 28; Приложение 101 Приказа №764 от 28 сентября 2013г</p>	<p>Учебный план программы подготовки на тип ВС</p>	<p>- Проверьте, что в программу подготовки включены обязательные элементы OSD, а также необязательные элементы были учтены.</p> <p>- Проверьте, что в программу включены обучение и практика на репрезентативном устройстве или на реальном воздушном судне</p> <p>- Проверьте учебный план:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ описание ВС имеющее отношение к обязанностям каabinного экипажа; ○ аварийно-спасательное оборудование и установленные на борту системы ВС имеющие отношение к обязанностям каabinного экипажа; ○ эксплуатация и фактическое открытие каждым членом каabinного экипажа основных и аварийных выходов каждого типа или модификации ВС в штатном и аварийном режимах; ○ демонстрация умения использовать другие выходы, включая аварийные выходы ○ из окон кабины пилотов; ○ противопожарное и дымозащитное оборудование где установлено; ○ обучение методам эвакуации, где необходимо; ○ эксплуатация кресел, привязных ремней и кислородной системы в кабине пилотов в случае потери ими дееспособности. 		<p><input type="checkbox"/> НП <input type="checkbox"/> С <input type="checkbox"/> HC <input type="checkbox"/> З <input type="checkbox"/> Н/Р</p>	

Р / р No.	Ссылка	Требование	Требования к проверке	Проверяемый эксплуатант	КО	Описание
			- Убедитесь, что продолжительность обучения указана и отвечает требованиям.			
13.	ORO.CC.125 AMC1 ORO.CC.125(d) AMC1 ORO.CC.125 & ORO.CC.130 AMC1 ORO.GEN.110(a) Параграф 11 Главы 28; Приложение 102 Приказа №764 от 28 сентября 2013г	<u>Учебный план программы подготовки эксплуатанта</u>	- Проверьте, что в программу подготовки включены обязательные элементы OSD - Проверьте, что в программу включены обучение и практика на репрезентативном устройстве или на реальном воздушном судне - Проверьте, что в программу включено обучение SOP эксплуатанта для членов кабинного экипажа - Проверьте учебный план: <ul style="list-style-type: none"> ○ описание конфигурации кабины; ○ местоположение, извлечение и использование всего переносного аварийно-спасательного оборудования на борту; ○ все стандартные, не стандартные и аварийные процедуры; ○ перевозка и управление пассажирами; ○ противопожарная подготовка, включающая использование образцов всего противопожарного и дымозащитного оборудования перевозимого на борту; ○ процедуры эвакуации; ○ процедуры, связанные с потерей дееспособности пилотов; ○ применимые процедуры и требования авиационной безопасности; ○ оптимизация работы экипажа (CRM); ○ подготовка по Авиационной безопасности; - Убедитесь, что продолжительность обучения указана и отвечает требованиям.		<input type="checkbox"/> НП <input type="checkbox"/> С <input type="checkbox"/> НС <input type="checkbox"/> З <input type="checkbox"/> Н/Р	

Р / р No.	Ссылка	Требование	Требования к проверке	Проверяемый эксплуатант	КО	Описание
Подготовка по изучению различий (с учетом модификаций)						
14.	ORO.CC.130 AMC1 ORO.CC.125 & ORO.CC.130 AMC1 ORO.CC.125(b) & ORO.CC.130(c) Параграф 12 Главы 28; Приложение 101 Приказа №764 от 28 сентября 2013г	<u>Учебный план программы подготовки с учетом модификаций ВС</u>	- Проверьте, что в программу подготовки включены обязательные элементы OSD, а также необязательные элементы были учтены. - Проверьте, что в программу включены обучение и практика на репрезентативном устройстве или на реальном воздушном судне. - Проверьте учебный план - Убедитесь, что продолжительность обучения указана и отвечает требованиям.		<input type="checkbox"/> НП <input type="checkbox"/> С <input type="checkbox"/> HC <input type="checkbox"/> З <input type="checkbox"/> Н/Р	
Ознакомительные полеты/осмотр						
15.	ORO.CC.135 AMC1 ORO.CC.135 Параграф 13 Главы 28; Приказа №764 от 28 сентября 2013г	<u>Ознакомление с ВС: условия</u>	- Проверьте условия, в соответствии с которыми должно проводиться ознакомление.		<input type="checkbox"/> НП <input type="checkbox"/> С <input type="checkbox"/> HC <input type="checkbox"/> З <input type="checkbox"/> Н/Р	
16.	ORO.CC.135 AMC1 ORO.CC.135	<u>Ознакомительные осмотры</u>	- Проверьте программу Ознакомительных осмотров.		<input type="checkbox"/> НП <input type="checkbox"/> С <input type="checkbox"/> HC	

Р / р No.	Ссылка	Требование	Требования к проверке	Проверяемый эксплуатант	КО	Описание
	Параграф 13 Главы 28; Приказа №764 от 28 сентября 2013г				<input type="checkbox"/> З <input type="checkbox"/> Н/Р	
17.	ORO.CC.135 AMC1 ORO.CC.135 Параграф 14 Главы 28; Приказа №764 от 28 сентября 2013г	<u>Ознакомительные полеты</u>	- Проверьте, как организованы ознакомительные полеты: <ul style="list-style-type: none"> ○ Стажер участвует вне минимального состава ○ Структурированы (расписаны предполетные, полетные, после полетные обязанности) ○ Проводятся (линейным) Инструктором кабинного экипажа ○ Письменно регистрируются. 		<input type="checkbox"/> НП <input type="checkbox"/> С <input type="checkbox"/> НС <input type="checkbox"/> З <input type="checkbox"/> Н/Р	
Подготовка по поддержанию профессионального уровня						
18.	ORO.CC.140 AMC1 ORO.CC.140 AMC1 ORO.GEN.110(a) Параграфы 15;16;17 Главы 28; Приложение 103 Приказа №764 от 28 сентября 2013г	<u>Учебный план программы подготовки по поддержанию проф. уровня</u>	- Убедитесь, что продолжительность обучения указана и отвечает требованиям. - Проверьте учебный план подготовки по поддержанию проф. уровня: <u>12 мес:</u> <ul style="list-style-type: none"> ○ Демонстрация эксплуатации основных и аварийных выходов каждого эксплуатируемого типа и модификации ВС без фактического использования. ○ Расположение и использование всего аварийно-спасательного оборудования, установленного или перевозимого на борту. ○ Использование спасательного жилета, переносного кислородного баллона и дымозащитного устройства (PBE). 		<input type="checkbox"/> НП <input type="checkbox"/> С <input type="checkbox"/> НС <input type="checkbox"/> З <input type="checkbox"/> Н/Р	

P / p No.	Ссылка	Требование	Требования к проверке	Проверяемый эксплуатант	КО	Описание
			<ul style="list-style-type: none"> ○ Размещение предметов в пассажирском салоне. ○ Процедуры, применяемые при отложениях ○ на поверхности ВС. ○ Аварийные процедуры. ○ Процедуры эвакуации. ○ Обзор инцидентов и происшествий ○ CRM ○ Аспекты авиационной медицины и оказание первой помощи с использованием соответствующего оборудования ○ Процедуры по авиационной безопасности. <p><u>36 мес:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Эксплуатация и фактическое открытие каждым членом кабинного экипажа, на учебном тренажере или действующем ВС, основных и аварийных выходов каждого типа или модификации ВС в штатном и аварийном режиме; ○ Фактическое использование каждым членом кабинного экипажа на учебном тренажере или действующем ВС, бронированной двери кабины летного экипажа как в штатном, так и в аварийном режиме, механизма регулировки пилотского кресла, а также использование привязных ремней безопасности и кислородного оборудования, в случае потери работоспособности пилота; ○ Демонстрация эксплуатации всех других выходов, включая форточки в 			

Р / р No.	Ссылка	Требование	Требования к проверке	Проверяемый эксплуатант	КО	Описание
			<p>кабине пилота в случае аварийного покидания;</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Демонстрация использования спасательного плота или надувного трапа, где приспособлено; ○ Использование пиротехники (наглядных устройств); ○ Практическая демонстрация использования контрольно-проверочных листов летного экипажа; ○ Реалистичное и практическое обучение использованию всего противопожарного и защитного оборудования, имеющегося на борту; ○ Тушение пожара, характерного для возгорания в салоне воздушного судна; ○ Использование дымозащитного оборудования (РВЕ) в закрытой создающей дымовую завесу среде <p>- Проверьте установленные сроки действия различных учебных модулей</p>			
Восстановительная подготовка						
19.	<p>ORO.CC.145 AMC1 ORO.CC.145</p> <p>Параграф 18 Главы 28; Приказа №764 от 28 сентября 2013г</p>	<u>Восстановительная подготовка</u>	<p>- Проверьте условия для проведения восстановительной подготовки</p> <p>- Проверьте содержание программы восстановительной подготовки:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ аварийные процедуры (вкл. процедуры при потере дееспособности пилотов и техники управления толпой); ○ процедуры эвакуации; ○ эксплуатация и фактическое открытие, каждым членом кабинного экипажа, каждого типа или модификации основных и аварийных выходов и бронированной двери кабины летного 		<input type="checkbox"/> НП <input type="checkbox"/> С <input type="checkbox"/> НС <input type="checkbox"/> З <input type="checkbox"/> Н/Р	

Р / р No.	Ссылка	Требование	Требования к проверке	Проверяемый эксплуатант	КО	Описание
			<p>экипажа в штатном и аварийном режимах (вкл. отказ системы автоматического открытия дверей, где установлена такая система, и принятия необходимых действий и применения силы для раскрытия аварийных трапов самостоятельно);</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ демонстрация использования всех других выходов, включая окна кабины летного экипажа; ○ местоположение и использование всего соответствующего аварийно - спасательного оборудования, перевозимого или установленного на борту. 			
Подготовка старшего члена кабинного экипажа						
20.	<p>ORO.CC.200 AMC1 ORO.CC.200(c)</p> <p>Параграф 19 Главы 28; Приложение 104 Приказа №764 от 28 сентября 2013г</p>	<p><u>Учебный план программы подготовки старшего члена кабинного экипажа</u></p>	<p>- Убедитесь, что продолжительность обучения указана и отвечает требованиям</p> <p>- Проверьте учебный план программы подготовки старшего члена кабинного экипажа:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ брифинг перед полетом; ○ взаимодействие с экипажем; ○ ознакомление с требованиями эксплуатанта и юридическими требованиями; ○ обзор инцидентов и происшествий; ○ человеческий фактор и оптимизация работы экипажа (CRM); ○ ограничения полетного и рабочего времени и требования к отдыху экипажа. <p>- Ознакомительные полеты, квалификационные проверки</p>		<p><input type="checkbox"/> НП</p> <p><input type="checkbox"/> С</p> <p><input type="checkbox"/> НС</p> <p><input type="checkbox"/> З</p> <p><input type="checkbox"/> Н/Р</p>	
Подготовка кабинного экипажа, выполняющего полеты в единичном числе						

Р / р No.	Ссылка	Требование	Требования к проверке	Проверяемый эксплуатант	КО	Описание
21.	ORO.CC.255 Параграф 20 Главы 28, Приказа №764 от 28 сентября 2013г	<u>Учебный план программы подготовки кабинного экипажа, выполняющего полеты в единичном числе</u>	- Убедитесь, что продолжительность обучения указана и отвечает требованиям - Проверьте учебный план программы подготовки кабинного экипажа, выполняющего полеты в единичном числе: <ul style="list-style-type: none"> ○ Подготовка <ul style="list-style-type: none"> ▪ ответственность перед командиром ВС за проведение стандартных и аварийных процедур; ▪ важность координации и взаимодействия общения с летным экипажем, в случае нахождения на борту неуправляемых или деструктивных пассажиров; ▪ обзор требований эксплуатанта и юридических требований; ▪ порядок ведения полетной документации; ▪ отчетность по инцидентам и происшествиям; ▪ ограничения полетного и рабочего времени и требования к отдыху экипажа. ○ Квалификационные проверки ○ Ознакомительные полеты (мин. 15 полетов) 		<input type="checkbox"/> НП <input type="checkbox"/> С <input type="checkbox"/> НС <input type="checkbox"/> З <input type="checkbox"/> Н/Р	

Cabin Crew training programme checklist

(According to Appendix 2; Part D. Training; CHAPTER 2. Training syllabi and checking programmes)

Operator	Date of check	Inspector (Name)	Signature
Purpose of check:			

OM-D amendment information			
Rev. No		Date	

List of non-compliances identified			
No	Ref Non-compliance	Ref OM-D	Non-compliances

List of remarks	
Ref OM-D	Remarks

Additional notes/comments:

CA –Criteria Assessment: NA = Not Applicable; C = Compliant; NC = Not Compliant; R = Remark; N/R = Not Reviewed

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
2. Content: Cabin crew training syllabi and checking programmes						
2.2: all relevant items prescribed in Chapter 28 of the Order of the Minister of Transport and Communications of the Republic of Kazakhstan dated by September 28, 2013, No. 764, and Annex IV (Part-CAT), Annex V (Part- CC) of Commission Regulation (EU) 1178/2011 and ORO.CC.						
1.	ORO.CC.115(a) Paragraphs 1;2;3, Chapter 28 of Order No. 764 dated by September 28, 2013.	<u>Duties and responsibilities:</u>	- Check that training courses (conversion, Senior) include the duties and responsibilities of CC		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
2.	ORO.CC.115 AMC1 ORO.CC.115(d) Paragraphs 1;2 Chapter 28 of Order No. 764 dated by September 28, 2013.	<u>Conduct of training courses and associated checking:</u> - training and checking conducted by appropriately qualified personnel - all trainings (except CRM) to be followed by checks after completion.	- Check the defined qualification of personnel conducting training and checking activities. - Check that the methods used to conduct checks is defined and adequate.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
3.	ORO.CC.115 AMC1 ORO.CC.115(c) Paragraph 2, Chapter 28 of Order No. 764 dated by September 28, 2013.	<u>Trainings methods and training devices</u>	- Check that adequate cabin training devices, audio-visual presentations, computer-based training and other types of training, are appropriately used. - Assess in particular the adequacy of training devices used, which should accurately represent the related aircraft or equipment: o Cabin layout (door/exits, galley, safety equipment) o Passenger seats and CC stations		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<ul style="list-style-type: none"> ○ Doors and exits modes of operation (doors/exits differences to be assessed in detail) ○ Type of safety and emergency equipment 			
CRM training						
4.	ORO.CC.115 AMC1 ORO.CC.115(e) Paragraphs 1;2;5;6;7 Chapter 28 of Order No. 764 dated by September 28, 2013	<u>CRM training multi-cabin crew operations:</u> general - Training facilities - Training method - Combination FC and CC CRM training - Contracted CRM training - Hazards and risks identified by the management system to be addressed.	- Check that CBT is not used as a stand-alone method (virtual classroom training may be used for aircraft with an MOPSC of 19 or less)		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
5.	ORO.CC.115 AMC1 ORO.CC.115(e) Paragraphs 5;7, Chapter 28; Appendix 100 of Order No. 764 dated by September 28, 2013.	<u>CRM training multi-cabin crew operations:</u> Training content	- Check the content of the operator's CRM training syllabus. - Check that the duration of the training is defined and adequate.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
6.	ORO.CC.115 AMC1 ORO.CC.115(e) Paragraph 8, Chapter 28; Appendices 100;101;102 of Order No. 764	<u>CRM training multi-cabin crew operations:</u> Type conversion training	- Check the content of the type conversion CRM training syllabus. - Check that the duration of the training is defined and adequate.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
	dated by September 28, 2013					
7.	ORO.CC.115 AMC1 ORO.CC.115(e) Paragraph 15, Chapter 28; Appendix 103 of Order No. 764 dated by September 28, 2013	<u>CRM training multi-cabin crew operations:</u> Annual recurrent training	- Check the content of the annual recurrent CRM training syllabus. - Check that the duration of the training is defined and adequate.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
8.	ORO.CC.115 AMC1 ORO.CC.115(e) Paragraph 19, Chapter 28; Appendix 104 of Order No. 764 dated by September 28, 2013	<u>CRM training multi-cabin crew operations:</u> Senior cabin crew member course	- Check the content of the senior cabin crew CRM training syllabus. - Check that the duration of the training is defined and adequate.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
9.	AMC2 ORO.CC.115(e) Paragraphs 19;20 of Chapter 28; Appendices 100;104 of Order No. 764 dated by September 28, 2013	<u>CRM training single cabin crew operations:</u>	- Check the content of the single cabin crew CRM training syllabus: <ul style="list-style-type: none"> o situation awareness; o workload management; o decision-making; o resilience development; o surprise and startle effect; and o effective communication and coordination with FC and other operational personnel and ground services. 		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			- Check that the duration of the training is defined and adequate.			
10.	ORO.CC.115(e) AMC3 ORO.CC.115(e) Paragraf 6 Chapter 28; Order No. 764 dated by September 28, 2013	<u>Cabin crew CRM trainer:</u> - Qualification of CC CRM trainer - Training of CC CRM trainer - Assessment of CC CRM trainer - Recency and renewal of qualification.			<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
Initial cabin crew training course						
11.	ORO.CC.120 AMC1 ORO.CC.120(a)(1) CC.TRA.220 Appendix 1 to Part-CC Paragraph 4 of Chapter 28; Appendix 99 of the Order No. 764 dated by September 28, 2013	<u>Initial training course syllabus</u>	- Check the content of the initial training course syllabus against appendix 1 to Part-CC.: <ul style="list-style-type: none"> o General theoretical knowledge of aviation and aviation regulations o Communication; o Introductory course on HF in aviation and CRM; o Passenger handling and cabin surveillance; o Aero-medical aspects and first-aid o DG in accordance with the applicable ICAO TI o General security aspects in aviation o Fire and smoke training o Survival training - Check that the duration of the training is defined and adequate.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
Aircraft type specific training and operator conversion training						
12.	ORO.CC.125 AMC1 ORO.CC.125(c)	<u>Aircraft type specific training syllabus</u>	- Check that any mandatory element of the OSD has been included in the training programme and that non-mandatory elements have been considered.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
	AMC1 ORO.CC.125 & ORO.CC.130 AMC1 ORO.CC.125(b) & ORO.CC.130(c) Paragraph 8 Chapter 28; Appendix 101 of the Order No. 764 dated by September 28, 2013		<ul style="list-style-type: none"> - Check that it includes training and practice on a representative device or the actual aircraft - Check the training syllabus: <ul style="list-style-type: none"> o aircraft description as relevant to cabin crew duties; o all safety equipment and systems installed relevant to cabin crew duties; o operation and actual opening, by each cabin crew member, of each type or variant of normal and emergency doors and exits in the normal and emergency modes; o demonstration of the operation of the other exits including flight crew compartment windows; o fire and smoke protection equipment where installed; o evacuation slide training, where fitted; o operation of the seat, restraint system and oxygen system equipment relevant to pilot incapacitation. - Check that the duration of the training is defined and adequate. 		<input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
13.	ORO.CC.125 AMC1 ORO.CC.125(d) AMC1 ORO.CC.125 & ORO.CC.130 AMC1 ORO.GEN.110(a) Paragraph 11 Chapter 28;	<u>Operator conversion training syllabus</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Check that any mandatory element of the OSD has been included in the training programme - Check that it includes training and practice on a representative device or the actual aircraft - Check that it includes training on the operator's SOPs for CC - Check the training syllabus: <ul style="list-style-type: none"> o description of the cabin configuration; o location, removal and use of all portable safety and emergency equipment carried on-board; 		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
	Appendix 102 of the Order No. 764 dated by September 28, 2013		<ul style="list-style-type: none"> ○ all normal and emergency procedures; ○ passenger handling and crowd control; ○ fire and smoke training including the use of all related fire-fighting and protective equipment representative of that carried on-board; ○ evacuation procedures; ○ pilot incapacitation procedures; ○ applicable security requirements and procedures; ○ crew resource management; ○ Security training; <p>- Check that the duration of the training is defined and adequate.</p>			
Differences training						
14.	ORO.CC.130 AMC1 ORO.CC.125 & ORO.CC.130 AMC1 ORO.CC.125(b) & ORO.CC.130(c) Paragraph 12 Chapter 28; Appendix 101 of the Order No. 764 dated by September 28, 2013	<u>Differences training syllabus</u>	<p>- Check that any mandatory element of the OSD has been included in the training programme and that non-mandatory elements have been considered.</p> <p>- Check that it includes training and practice on a representative device or the actual aircraft</p> <p>- Check the training syllabus</p> <p>- Check that the duration of the training is defined and adequate.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
Familiarisation visit/flights						
15.	ORO.CC.135 AMC1 ORO.CC.135	<u>Familiarisation: conditions</u>	<p>- Check the conditions for which familiarisation is to be conducted.</p>		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
	Paragraph 13 Chapter 28; Order No. 764 dated by September 28, 2013				<input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
16.	ORO.CC.135 AMC1 ORO.CC.135 Paragraph 13 Chapter 28; Order No. 764 dated by September 28, 2013	<u>Familiarisation visits</u>	- Check the programme of familiarisation visits.		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
17.	ORO.CC.135 AMC1 ORO.CC.135 Paragraph 14 Chapter 28; Order No. 764 dated by September 28, 2013	<u>Familiarisation flights</u>	- Check how familiarisation flights are organised: <ul style="list-style-type: none"> o Trainee as additional CC o Structured (pre-flight, in-flight, post flight duties) o Conducted by SCCM o Recorded. 		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
Recurrent training						
18.	ORO.CC.140 AMC1 ORO.CC.140 AMC1 ORO.GEN.110(a) Paragraphs 15;16;17 Chapter 28; Appendix 103 of Order No. 764	<u>Recurrent training syllabus</u>	- Check that the duration of the training is defined and adequate - Check the recurrent training syllabus: <u>Every 12 months</u> <ul style="list-style-type: none"> o touch-drills by each CCM for simulating the operation of each type or variant of normal and emergency doors and exits for passenger evacuation o location and handling of all safety and emergency equipment installed or carried on board 		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
	dated by September 28, 2013		<ul style="list-style-type: none"> ○ donning of life-jackets, portable oxygen and PBE ○ stowage of articles in the passenger compartment ○ procedures related to aircraft surface contamination. ○ emergency procedures ○ evacuation procedures ○ incident and accident review ○ CRM ○ aero-medical aspects and first aid including related equipment ○ security procedures <u>Every 36 months</u> <ul style="list-style-type: none"> ○ operation and actual opening by each CCM, in a representative training device or in the actual aircraft, of each type or variant of normal and emergency exits in the normal and emergency modes ○ actual operation by each CCM, in a representative training device or in the actual aircraft, of the FC compartment security door, in both normal and emergency modes, and of the seat and restraint system, and a practical demonstration of the oxygen system equipment relevant to pilot incapacitation ○ demonstration of the operation of all other exits including the FC compartment windows ○ demonstration of the use of the life-raft, or slide raft, where fitted ○ use of pyrotechnics (actual or representative devices) 			

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
			<ul style="list-style-type: none"> ○ practical demonstration of the use of flight crew checklists ○ realistic and practical training in the use of all fire-fighting equipment, including protective clothing, representative of that carried in the aircraft ○ extinguishing a fire characteristic of an aircraft interior fire ○ donning and use of PBE in an enclosed simulated smoke-filled environment <p>- Check the defined validity of the different training activities.</p>			
Refresher training						
19.	ORO.CC.145 AMC1 ORO.CC.145 Paragraph 18 Chapter 28; Order No. 764 dated by September 28, 2013	<u>Refresher training</u>	<p>- Check the conditions for the conduct of refresher training</p> <p>- Check the content of the refresher training syllabus:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ emergency procedures (incl. pilot incapacitation procedures and crowd control techniques); ○ evacuation procedures; ○ operation and actual opening, by each CCM, of each type or variant of normal and emergency exits and of the FC compartment security door in the normal and emergency modes (incl. failure of power assist systems where fitted as well as the action and forces required to operate and deploy evacuation slides); ○ demonstration of the operation of all other exits including the flight crew compartment windows; ○ location and handling of all relevant safety and emergency equipment installed or carried on-board. 		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	

Item No.	Reference	Requirement	Guidance for review	Eval. operator	Eval. CA	Description
Senior cabin crew member training						
20.	ORO.CC.200 AMC1 ORO.CC.200(c) Paragraph 19 Chapter 28; Appendix 104 Order No. 764 dated by September 28, 2013	<u>SCCM training syllabus</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Check that the duration of the training is defined and adequate - Check the SCCM training syllabus: <ul style="list-style-type: none"> o pre-flight briefing; o cooperation with the crew; o review of operator requirements and legal requirements; o accident and incident reporting; o human factors and CRM; and o flight and duty time limitations and rest requirements. - Familiarization flights, qualification check 		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	
Single cabin crew member operations training						
21.	ORO.CC.255 Paragraph 20 Chapter 28; Order No. 764 dated by September 28, 2013	<u>Single cabin crew training syllabus</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Check that the duration of the training is defined and adequate - Check the single cabin crew training syllabus: <ul style="list-style-type: none"> o Training <ul style="list-style-type: none"> ▪ responsibility to the commander for the conduct of normal and emergency procedures; ▪ importance of coordination and communication with the FC, in particular when managing unruly or disruptive passengers; ▪ review of operator requirements and legal requirements; ▪ documentation; ▪ accident and incident reporting; and ▪ flight and duty time limitations and rest requirements. o Proficiency checks o Familiarisation flights (min 15 sectors) 		<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC <input type="checkbox"/> R <input type="checkbox"/> N/R	



ҚАЗАҚСТАННЫҢ
АВИАЦИЯЛЫҚ
ӘКІМШІЛІГІ

ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ ПО ПРОВЕРКЕ
РУКОВОДСТВА ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ
ЭКСПЛУАТАНТА КОММЕРЧЕСКОЙ АВИАЦИИ /
GUIDANCE MATERIAL ON EVALUATION OF
OPERATIONS MANUAL OF THE COMMERCIAL AIR
OPERATOR

ААК-OPS-F.0409А