VĂN BẢN PHÁP LUẬT KHÁC

VĂN BẢN HỢP NHẤT - BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Văn bản hợp nhất số 18/VBHN-BGTVT ngày 23 tháng 10 năm 2019 hợp nhất Thông tư Ban hành Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay

(Tiếp theo Công báo số 879 + 880)

BỘ QUY CHẾ AN TOÀN HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG LĨNH VỰC TÀU BAY VÀ KHAI THÁC TÀU BAY

(Ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

Phần 7

GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG

Mục VI: Người lái tàu bay vận tải hàng không

7.210 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Mục này quy định các yêu cầu để cấp giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không và các điều kiện cần thiết theo giấy phép và năng định.

7.211 QUYỀN HẠN CỦA NGƯỜI ĐƯỢC CẤP GIẤY PHÉP LÁI MÁY BAY VẬN TẢI HÀNG KHÔNG[70]

Quyền hạn của người được cấp giấy phép lái máy bay vận tải hàng không quy đinh tại Chương C Phần 10 Bộ QCATHK.

---

[70] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 41 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

7.213 ĐIỀU KIỆN LÀ NGƯỜI LÁI TÀU BAY VẬN TẢI HÀNG KHÔNG - QUY ĐỊNH CHUNG

(a) Để đáp ứng các điều kiện của giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không, người làm đơn phải:

(1) Tối thiểu 21 tuổi;

(2) Thể hiện khả năng thông thạo ngôn ngữ mức 4 đối với:

(i) Ngôn ngữ được sử dụng với trạm liên lạc hàng không và kiểm soát không lưu;

(ii) Tiếng Anh khi tham gia hoạt động hàng không quốc tế.

(3) Có Giấy chứng nhận sức khỏe loại 1 hoặc tương đương.

(4) Đáp ứng được ít nhất một trong các yêu cầu sau:

(i) Có giấy phép lái tàu bay thương mại và năng định bay bằng thiết bị còn hiệu lực;

(ii) Có kinh nghiệm bay quân sự đáp ứng được yêu cầu đối với việc cấp giấy phép lái tàu bay thương mại và năng định bay bằng thiết bị trong trường hợp người làm đơn đang là phi công quân sự hoặc đã từng là phi công quân sự của Việt Nam;

(iii) Có giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không hoặc giấy phép lái tàu bay thương mại do quốc gia thành viên ICAO cấp;

(5) Đáp ứng các kinh nghiệm hàng không áp dụng theo yêu cầu của Chương này;

(6) Đạt bài kiểm tra sát hạch lý thuyết về những nội dung theo quy định;

(7) Chứng tỏ được mức độ kỹ năng quy định tại Điều 7.218 đối với giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không để đạt bài kiểm tra sát hạch kỹ năng với các nội dung khai thác áp dụng cho năng định chủng loại và loại tàu bay đề nghị cấp[71].

---

[71] Điểm này được sửa đổi theo quy định tại khoản a Mục 42 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(b) [72]Khi trung tâm huấn luyện hàng không được phê chuẩn theo Phần 9 chứng tỏ với Cục Hàng không Việt Nam các học viên chuẩn bị kiểm tra lý thuyết và thực hành theo quy định của Chương này thì các học viên có thể thực hiện kiểm tra trước khi đáp ứng các quy định về kinh nghiệm. Phi công phải hoàn thành bài kiểm tra lý thuyết và thực hành để được cấp giấy phép lái máy bay vận tải hàng không trước khi đáp ứng các quy định về tuổi và kinh nghiệm quy định tại khoản a Điều này.

7.215 YÊU CẦU KIẾN THỨC HÀNG KHÔNG ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

(a) Quy định chung: Cục HKVN tổ chức thực hiện bài kiểm tra sát hạch kiến thức lý thuyết cấp giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không trên cơ sở phạm vi kiến thức theo quy định phù hợp với năng định chủng loại tàu bay và hạng tàu bay đề nghị cấp.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 7.215 về yêu cầu kiến thức lý thuyết cấp giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không.

[73]**Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không phải được huấn luyện các kiến thức hàng không và được giáo viên thể hiện trên hồ sơ huấn luyện theo quy định. Khóa kiến thức lý thuyết phải bao gồm ít nhất là 750 giờ huấn luyện, trong đó các môn học được phân phối tối thiểu là:**

1. Luật hàng không dân dụng Việt Nam 40 giờ;

2. Kiến thức chung về tàu bay 80 giờ;

3. Tính năng và kế hoạch bay 90 giờ;

---

[72] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản b Mục 42 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[73] Khoản này được sửa đổi theo quy định tại Mục 43 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

4. Khả năng và hạn chế của con người 50 giờ;

5. Khí tượng 60 giờ;

6. Dẫn đường 150 giờ;

7. Phương thức khai thác 20 giờ;

8. Nguyên lý bay 30 giờ;

9. Liên lạc 30 giờ;

[74]**Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép lái máy bay vận tải hàng không phải được giáo viên huấn luyện lý thuyết và lưu hồ sơ quá trình huấn luyện hoặc hoàn thành khóa huấn luyện tự học về các kiến thức hàng không theo quy định.**

7.217 YÊU CẦU VỀ KỸ NĂNG BAY ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

(a) Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không trên máy bay hoặc thiết bị dùng lực nâng phải được huấn luyện bay theo quy định đáp ứng yêu cầu đối với việc cấp giấy phép lái tàu bay thương mại và năng định bay bằng thiết bị đối với chủng loại tàu bay.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 7.217 về yêu cầu kỹ năng bay cấp giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không.

(b) Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không trên trực thăng phải được huấn luyện bay theo quy định đáp ứng yêu cầu đối với giấy phép lái tàu bay thương mại.

7.218 CÁC YÊU CẦU VỀ KIỂM TRA KỸ NĂNG ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY VẬN TẢI HÀNG KHÔNG[75]

a. Người đề nghị cấp giấy phép lái máy bay vận tải hàng không phải thể hiện khả năng làm việc ở vị trí lái chính trên loại tàu bay phù hợp, với năng định hạng

---

[74] Khoản này được bổ sung theo quy định tại Mục 43 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[75] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 44 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

và năng định loại, thực hiện các phương thức và thao tác theo quy định tại Phụ lục 1 của Điều 7.177 với mức độ tay nghề phù hợp theo quy định của Cục Hàng không Việt Nam đối với quyền hạn được cấp cho người lái tàu bay vận tải hàng không và:

1. Nhận biết và quản lý đe dọa và rủi ro;

2. Kiểm soát được các tính năng của máy bay như thực hiện tốt các phương thức bay hoặc đảm bảo được tính năng của máy bay;

3. Khai thác máy bay theo phương thức tự động hóa phù hợp với từng giai đoạn của chuyến bay và duy trì được sự nhận biết về phương thức hoạt động tích cực của tự động hóa;

4. Thực hiện các quy trình bình thường, bất thường và khẩn nguy trong tất cả các giai đoạn của chuyến bay bằng phương pháp chính xác;

5. Thực hiện tốt nhiệm vụ của tổ bay bao gồm năng lực đưa ra quyết định và duy trì việc nhận biết các tình huống;

6. Trao đổi hiệu quả giữa các thành viên tổ lái và chứng tỏ khả năng thực hiện hiệu quả các phương thức đối với việc mất khả năng làm việc của tổ lái, phối hợp tổ bay bao gồm sự phân công nhiệm vụ của của tổ lái, tuân thủ theo các phương thức khai thác tiêu chuẩn và sử dụng danh mục kiểm tra.

b. Khi tàu bay yêu cầu khai thác với lái phụ thì các quy trình và phương thức sau đây phải được thực hiện trong bài kiểm tra kỹ năng:

1. Phương thức chuẩn bị trước chuyến bay bao gồm việc chuẩn bị kế hoạch bay và lập kế hoạch sử dụng các dịch vụ không lưu;

2. Các phương thức và quy trình bình thường trong mọi giai đoạn của chuyến bay;

3. Các quy trình bất thường và khẩn nguy liên quan đến sai lệch và hỏng hóc của thiết bị như động cơ, hệ thống tàu bay, khung sườn;

4. Các phương thức điều phối tổ bay và tổ bay mất khả năng làm việc, bao gồm việc phân công nhiệm vụ tổ lái, phối hợp tổ bay và sử dụng danh mục kiểm tra;

5. Đối với máy bay và thiết bị bay bằng lực nâng, các phương thức và quy trình bay bằng thiết bị được quy định tại Điều này, bao gồm động cơ giả định bị hỏng.

c. Đối với máy bay, người đề nghị cấp giấy phép lái máy bay vận tải hàng không phải thể hiện khả năng thực hiện các phương thức và quy trình quy định tại Điều 7.113 (thiết bị) ở vị trí lái chính của máy bay nhiều động cơ.

7.220 YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM BAY ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY VẬN TẢI HÀNG KHÔNG: NĂNG ĐỊNH CHỦNG LOẠI MÁY BAY

(a) Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không với:

(1) Năng định chủng loại máy bay, phải đạt được 1500 giờ bay kinh nghiệm bao gồm cả các kinh nghiệm bổ sung tối thiểu theo quy định.

(2) Năng định chủng loại tàu bay cánh quay - trực thăng, phải đạt được 1000 giờ bay kinh nghiệm bao gồm cả các kinh nghiệm bổ sung tối thiểu theo quy định.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 7.220 quy định chi tiết về kinh nghiệm hàng không đối với giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không.

7.223 CÁC NĂNG ĐỊNH CHỦNG LOẠI, HẠNG, LOẠI TÀU BAY BỔ SUNG

(a) Người đã có giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không làm đơn đề nghị cấp giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không với chủng loại tàu bay khác phải:

(1) Đáp ứng đầy đủ điều kiện liên quan được quy định tại Phần này;

(2) Đạt bài kiểm tra sát hạch về các nội dung lý thuyết áp dụng;

(3) Đáp ứng các yêu cầu về kinh nghiệm hàng không;

(4) Đạt bài kiểm tra sát hạch thực hành về phạm vi khai thác liên quan.

(b) Người làm đơn đề nghị bổ sung năng định loại tàu bay vào giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không không phải kiểm tra kiến thức lý thuyết nếu giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không đã có năng định chủng loại hoặc hạng tàu bay phù hợp với năng định loại tàu bay đề nghị cấp.

7.225 HẠN CHẾ ĐỐI VỚI GIẤY PHÉP LÁI TÀU BAY VẬN TẢI HÀNG KHÔNG[76]

Khi người được cấp giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không với năng định máy bay, trực thăng hoặc thiết bị bay bằng lực nâng đạt 65 tuổi thì giấy phép phải xác nhận hạn chế "Không phù hợp để khai thác thương mại.

---

[76] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 45 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

Mục VII: Giáo viên bay

7.230 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Mục này quy định các yêu cầu để cấp giấy phép giáo viên bay và các điều kiện cần thiết theo giấy phép và năng định.

7.231 CÁC QUYỀN HẠN CỦA GIẤY PHÉP GIÁO VIÊN BAY[77]

Các quyền hạn cấp cho người có giấy phép giáo viên bay quy định tại Chương C Phần 10 Bộ QCATHK.

7.233 ĐIỀU KIỆN LÀ GIÁO VIÊN BAY - QUY ĐỊNH CHUNG

(a) Để đáp ứng các điều kiện của giấy phép giáo viên bay, người làm đơn phải:

(1) Tối thiểu 21 tuổi;

(2) Có Giấy chứng nhận sức khỏe loại 1 hoặc tương đương;

(3) Thể hiện khả năng thông thạo ngôn ngữ mức 4 đối với:

(i) Ngôn ngữ được sử dụng với trạm liên lạc hàng không và kiểm soát không lưu;

(ii) Tiếng Anh khi tham gia hoạt động hàng không quốc tế.

(4) Có giấy phép lái tàu bay thương mại hoặc vận tải hàng không:

(i) Có năng định chủng loại và hạng tàu bay phù hợp với năng định giáo viên bay đề nghị cấp;

(ii) Có năng định bay bằng thiết bị, đối với người có giấy phép lái tàu bay thương mại đang đề nghị cấp giấy phép giáo viên bay có:

(A) Năng định chủng loại tàu bay và hạng tàu bay loại một động cơ; hoặc

(B) Năng định bay thiết bị.

(5) Được giáo viên xác nhận trong sổ ghi giờ bay về các nội dung giảng dạy cơ bản theo quy định;

(6) Đạt bài kiểm tra sát hạch lý thuyết về những nội dung theo quy định;

(7) Được giáo viên xác nhận trong sổ ghi giờ bay về các nội dung khai thác theo quy định đối với năng định giáo viên bay đề nghị cấp;

---

[77] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 46 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(8) Đạt bài kiểm tra sát hạch thực hành phù hợp với năng định giáo viên bay đề nghị cấp trên:

(i) Tàu bay đại diện cho chủng loại tàu bay và hạng tàu bay cho năng định giáo viên bay đề nghị cấp;

(ii) Buồng lái mô phỏng hoặc thiết bị huấn luyện bay mô phỏng đại diện cho chủng loại tàu bay và hạng tàu bay cho năng định giáo viên bay đề nghị cấp được phê chuẩn cho ATO sử dụng trong khóa huấn luyện được phê chuẩn.

(9) Hoàn thiện các năng định sau với giấy phép giáo viên bay:

(i) Có xác nhận của giáo viên bay trong sổ ghi giờ bay cho thấy người làm đơn có năng lực và kỹ năng hướng dẫn về nhận biết trạng thái thất tốc, phương thức xử lý khi bắt đầu vào tình trạng xoáy, trong tình trạng xoáy và thoát khỏi tình trạng xoáy sau khi người đó được huấn luyện các nội dung đó trên máy bay hoặc tàu lượn được cấp chứng chỉ;

(ii) Thể hiện được kỹ năng hướng dẫn các quy trình về nhận biết trạng thái thất tốc, phương thức xử lý khi bắt đầu vào tình trạng xoáy, trong tình trạng xoáy và thoát khỏi tình trạng xoáy.

(10) Người tiến hành kiểm tra sát hạch có thể chấp nhận xác nhận quy định tại điểm (9i) của Điều này như là bằng chứng về khả năng hướng dẫn nhận biết trạng thái thất tốc, phương thức xử lý khi bắt đầu vào tình trạng xoáy, trong tình trạng xoáy và thoát khỏi tình trạng xoáy với điều kiện người làm đơn trước đó không bị trượt bài kiểm tra sát hạch về kiến thức và kỹ năng;

(11) Nếu phải thực hiện kiểm tra sát hạch lại vì lý do không đạt về kiến thức và kỹ năng trong bài kiểm tra sát hạch trước, người làm đơn phải chứng tỏ năng lực của mình trước người kiểm tra trên tàu bay hoặc tàu lượn phù hợp được cấp chứng chỉ;

(12) Có ít nhất 15 giờ ghi trong sổ như là PIC trên chủng loại và hạng tàu bay phù hợp với năng định giáo viên bay đề nghị cấp;

(13) Tuân thủ các quy định của mục này áp dụng đối với năng định giáo viên bay đề nghị cấp.

7.235 YÊU CẦU VỀ KIẾN THỨC HÀNG KHÔNG ĐỐI VỚI GIÁO VIÊN BAY

(a) Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép giáo viên bay phải thể hiện mức độ kiến thức theo quy định phù hợp với các quyền hạn được cấp.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 7.235 về kiến thức hàng không cho giáo viên bay.

7.237 QUY ĐỊNH VỀ HUẤN LUYỆN BAY ĐỐI VỚI GIÁO VIÊN HUẤN LUYỆN BAY[78]

a. Dưới sự giám sát của giáo viên huấn luyện bay được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận, người đề nghị phải:

1. Được huấn luyện các kỹ năng bao gồm thực hành, nhận biết và sửa chữa các lỗi chung của học viên.

2. Thực hành các kỹ năng huấn luyện trong điều khiển bay và phương thức bay đề nghị huấn luyện.

b. Người đề nghị cấp giấy phép huấn luyện bay phải:

1. Ghi thời gian bay theo quy định của Cục Hàng không Việt Nam;

2. Có chứng thực của giáo viên được ủy quyền là đã đạt bài kiểm tra cấp năng định giáo viên huấn luyện bay.

c. Người đề nghị có thể hoàn thành nội dung huấn luyện bay theo quy định của Chương này:

1. Trên tàu bay thuộc chủng loại hoặc hạng tàu bay đề nghị cấp năng định;

2. Trên buồng lái giả định hoặc thiết bị huấn luyện thuộc chủng loại hoặc hạng tàu bay đề nghị cấp và được sử dụng phù hợp với khóa huấn luyện được phê chuẩn tại trung tâm huấn luyện hàng không.

7.238 YÊU CẦU VỀ KỸ NĂNG ĐỐI VỚI GIÁO VIÊN BAY[79]

---

[78] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 47 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[79] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 48 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

Kỹ năng do người làm đơn thể hiện phải được thực hiện trên chủng loại tàu bay của năng định giáo viên bay đề nghị cấp, thể hiện được khả năng hướng dẫn về các nội dung được cho phép theo giấy phép giáo viên bay bao gồm cả nội dung trước và trong khi bay và hướng dẫn dưới mặt đất.

7.240 NĂNG ĐỊNH GIÁO VIÊN BỔ SUNG

(a) Người làm đơn đề nghị cấp bổ sung năng định giáo viên bay vào giấy phép giáo viên bay phải đáp ứng đủ các điều kiện áp dụng theo quy định đối với năng định giáo viên bay đề nghị cấp bổ sung.

(b) Người làm đơn đề nghị cấp bổ sung năng định giáo viên bay vào giấy phép giáo viên bay không cần phải kiểm tra sát hạch kiến thức lý thuyết đối với các nội dung theo quy định.

7.243 GIA HẠN GIẤY PHÉP GIÁO VIÊN BAY

(a) Giấy phép giáo viên bay có thể được gia hạn tiếp 36 tháng nếu người có giấy phép:

(1) Đạt bài kiểm tra sát hạch thực hành để:

(i) Gia hạn giấy phép giáo viên bay; hoặc

(ii) Cấp bổ sung năng định giáo viên bay.

(2) Xuất trình cho Cục HKVN:

(i) Hồ sơ huấn luyện của học viên liên quan cho thấy trong vòng 36 tháng giáo viên bay đã xác nhận cho ít nhất 5 học viên bay để kiểm tra sát hạch thực hành lấy giấy phép, năng định;

(ii) Hồ sơ thể hiện trong vòng 36 tháng trước làm việc như phi công kiểm tra, giáo viên huấn luyện bay chính, giáo viên kiểm tra năng định loại được chỉ định hoặc giáo viên bay theo Phần 12 hoặc những vị trí liên quan thường xuyên đến việc đánh giá người lái; hoặc

(iii) Chứng chỉ tốt nghiệp cho thấy người đó đã hoàn thành khóa huấn luyện giáo viên bay được phê chuẩn bao gồm huấn luyện mặt đất hoặc huấn luyện bay hoặc cả hai, trong vòng 90 ngày trước tháng hết hạn trên giấy phép.

(b) Nếu giáo viên bay hoàn thành các yêu cầu về gia hạn giấy phép giáo viên bay trong vòng 90 ngày trước tháng hết hạn trên giấy phép giáo viên bay:

(1) Cục HKVN sẽ coi việc hoàn thành các yêu cầu gia hạn giấy phép giáo viên bay vào tháng hết hạn; và

(2) Cục HKVN sẽ gia hạn giấy phép giáo viên bay 36 tháng tính từ tháng hết hạn.

(c) Giáo viên bay có thể hoàn thiện nội dung kiểm tra sát hạch thực hành theo quy định tại điểm (1), khoản (a) của Điều này tại ATO được phê chuẩn.

7.245 HẾT HIỆU LỰC GIẤY PHÉP VÀ NĂNG ĐỊNH GIÁO VIÊN BAY

(a) Người có giấy phép giáo viên bay hết hạn có thể được cấp đổi giấy phép mới sau khi đạt bài kiểm tra sát hạch thực hành theo quy định.

Mục VIII: Cơ giới trên không

7.250 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Mục này quy định các yêu cầu để cấp giấy phép cơ giới trên không.

7.251 QUYỀN HẠN CỦA CƠ GIỚI TRÊN KHÔNG[80]

Quyền hạn của người có giấy phép cơ giới trên không được quy định trong Chương C phần 10 Bộ QCATHK

7.253 ĐIỀU KIỆN LÀ CƠ GIỚI TRÊN KHÔNG - QUY ĐỊNH CHUNG[81]

a. Người có đủ điều kiện để cấp giấy phép cơ giới trên không phải:

1. Tối thiểu 18 tuổi;

2. Có Giấy chứng nhận sức khỏe loại 1 hoặc tương đương;

3. Đạt bài kiểm tra sát hạch lý thuyết về những nội dung theo quy định;

4. Đáp ứng các yêu cầu về kiến thức hàng không theo quy định của Phần này áp dụng đối với năng định loại tàu bay đề nghị cấp trước khi đề nghị kiểm tra sát hạch thực hành;

---

[80] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 49 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[81] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 1 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

5. Đạt bài kiểm tra sát hạch thực hành về những nội dung theo quy định đối với năng định loại tàu bay đề nghị cấp;

6. Tuân thủ các quy định của Phần này áp dụng cho chủng loại và hạng tàu bay đề nghị cấp.

7.255 YÊU CẦU VỀ KIẾN THỨC HÀNG KHÔNG ĐỐI VỚI CƠ GIỚI TRÊN KHÔNG

(a) Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép CGTK phải chứng tỏ trình độ kiến thức lý thuyết phù hợp với quyền hạn theo giấy phép cơ giới trên không được cấp.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 7.255 về yêu cầu kiến thức lý thuyết của cơ giới trên không.

(b) Trước khi tiến hành kiểm tra sát hạch lý thuyết theo quy định của khoản (a) và (b) của điều này, người làm đơn đề nghị cấp giấy phép cơ giới trên không xuất trình được bằng chứng về việc đã đáp ứng được các yêu cầu về kinh nghiệm hàng không.

(c) Người làm đơn có thể thực hiện kiểm tra sát hạch lý thuyết trước khi đáp ứng được các yêu cầu về huấn luyện bay theo quy định.

(d) Ngoại trừ quy định tại khoản (f) dưới đây, người làm đơn đề nghị cấp giấy phép cơ giới trên không hoặc năng định phải đạt bài kiểm tra sát hạch lý thuyết trong vòng 24 tháng trước khi tiến hành bài kiểm tra sát hạch thực hành.

(e) Người làm đơn sau khi đạt bài kiểm tra sát hạch lý thuyết trong vòng 24 tháng làm việc như là thành viên tổ lái hoặc kỹ sư bảo dưỡng tàu bay cho người có AOC của Việt Nam không cần phải tuân thủ giới hạn thời gian theo quy định tại khoản (d) nếu người đó:

(1) Đang làm việc cho người khái thác tàu bay Việt Nam có AOC tại thời điểm thực hiện kiểm tra sát hạch thực hành;

(2) Đang làm việc như thành viên tổ lái, phải hoàn thiện khóa huấn luyện ban đầu và khóa huấn luyện chuyển loại, nâng cấp, định kỳ nếu áp dụng;

(3) Đang làm việc như AMT.

(f) Người khai thác tàu bay có AOC có thể được Cục HKVN ủy quyền thực hiện và tổ chức bài kiểm tra sát hạch thực hành cho các năng định bổ sung như một phần khóa huấn luyện được phê chuẩn theo quy định của Mục này.

7.257 YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM BAY ĐỐI VỚI CƠ GIỚI TRÊN KHÔNG

(a) Người làm đơn phải xuất trình được bằng chứng về việc đã đáp ứng được các yêu cầu về kinh nghiệm hàng không theo quy định.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 7.257 về yêu cầu kinh nghiệm hàng không của cơ giới trên không.

(b) Để đáp ứng các quy định về kinh nghiệm hàng không theo quy định tại khoản (a) của điều này, ngoại trừ quy định khác, người làm đơn phải có và ghi trong sổ giờ bay được sử dụng trên máy bay mà người làm đơn được yêu cầu là thành viên tổ bay.

7.260 YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM KHAI THÁC ĐỐI VỚI CƠ GIỚI TRÊN KHÔNG

(a) Người làm đơn phải xuất trình được bằng chứng về việc đã đáp ứng được các yêu cầu về kinh nghiệm khai thác theo quy định.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 7.260 về yêu cầu kinh nghiệm khai thác của cơ giới trên không.

7.263 YÊU CẦU VỀ KIỂM TRA KỸ NĂNG ĐỂ CẤP GIẤY PHÉP CƠ GIỚI TRÊN KHÔNG[82]

a. Người đề nghị cấp giấy phép cơ giới trên không phải chứng tỏ được khả năng thực hiện các quy trình cơ giới trên không quy định tại Phụ lục 1 Điều 7.260 ở mức khả năng phù hợp với quyền hạn của giấy phép cơ giới trên không:

1. Nhận biết và quản lý đe dọa và rủi ro;

2. Sử dụng hệ thống tàu bay với các khả năng và hạn chế của máy bay;

3. Thực hiện tốt khả năng làm việc nhóm;

4. Áp dụng kiến thức hàng không;

5. Giao tiếp hiệu quả với các thành viên tổ lái khác;

---

[82] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 50 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

b. Người đề nghị cấp giấy phép cơ giới trên không với năng định hạng phải đạt bài kiểm tra kỹ năng về các nhiệm vụ cơ giới trên không theo quy định của Cục Hàng không Việt Nam:

1. Trên loại máy bay đề nghị cấp năng định;

2. Chỉ trên máy bay hoặc trên buồng lái mô phỏng của loại tàu bay đề nghị cấp năng định.

c. Việc sử dụng thiết bị huấn luyện mô phỏng để thực hiện bất kỳ một quy trình nào trong khi thực hiện kỹ năng quy định tại khoản a phải được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn và phải đảm bảo thiết bị huấn luyện giả định phù hợp với nhiệm vụ.

7.265 CÁC NĂNG ĐỊNH TÀU BAY BỔ SUNG VỚI CƠ GIỚI TRÊN KHÔNG

(a) Để bổ sung năng định hạng hoặc loại tàu bay vào giấy phép cơ giới trên không, người làm đơn phải:

(1) Đạt bài kiểm tra sát hạch lý thuyết và thực hành phù hợp với hạng tàu bay đề nghị cấp năng định;

(2) Hoàn thành chương trình huấn luyện cơ giới trên không được phê chuẩn phù hợp với năng định hạng tàu bay đề nghị cấp bổ sung.

Mục IX: Dẫn đường trên không

7.270 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Mục này quy định các yêu cầu để cấp giấy phép dẫn đường trên không

7.271 QUYỀN HẠN CỦA NGƯỜI DẪN ĐƯỜNG TRÊN KHÔNG[83]

Người có giấy phép dẫn đường trên không có thể hoạt động như Người dẫn đường trên không đối với tình huống yêu cầu dẫn đường trên không đặc biệt.

---

[83] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 51 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

7.273 ĐIỀU KIỆN LÀ DẪN ĐƯỜNG TRÊN KHÔNG

(a) Người có đủ điều kiện để cấp giấy phép dẫn đường trên không phải:

(1) Tối thiểu 18 tuổi;

(2) Có Giấy chứng nhận sức khỏe loại 2 hoặc tương đương;

(3) Thể hiện khả năng thông thạo ngôn ngữ tiếng Anh mức 4;

(4) Đạt bài kiểm tra sát hạch lý thuyết về những nội dung theo quy định;

(5) Đáp ứng các yêu cầu về kiến thức hàng không theo quy định của Phần này;

(6) Đạt bài kiểm tra sát hạch thực hành về những nội dung khai thác đối với dẫn đường trên không.

7.275 YÊU CẦU VỀ KIẾN THỨC HÀNG KHÔNG ĐỐI VỚI DẪN ĐƯỜNG TRÊN KHÔNG

(a) Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép DĐTK phải chứng tỏ trình độ kiến thức lý thuyết phù hợp với quyền theo giấy phép DĐTK được cấp.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 7.275 về yêu cầu kiến thức lý thuyết của DĐTK;

(b) Trước khi tiến hành kiểm tra sát hạch lý thuyết theo quy định của khoản (a) và (b) của Điều này, người làm đơn đề nghị cấp giấy phép DĐTK phải xuất trình được bằng chứng về việc đã đáp ứng được các yêu cầu về kinh nghiệm hàng không.

(c) Người làm đơn có thể thực hiện kiểm tra sát hạch lý thuyết trước khi đáp ứng được các yêu cầu về huấn luyện bay theo quy định.

(d) Ngoại trừ quy định tại khoản (e) dưới đây, người làm đơn đề nghị cấp giấy phép cơ giới trên không phải đạt bài kiểm tra sát hạch lý thuyết theo quy định của khoản (a) và (b) trong vòng 24 tháng trước khi tiến hành bài kiểm tra sát hạch thực hành.

(e) Người làm đơn sau khi đạt bài kiểm tra trong vòng 24 tháng làm việc như là thành viên tổ lái hoặc kỹ sư bảo dưỡng tàu bay cho người có AOC của Việt Nam không cần phải tuân thủ giới hạn thời gian theo quy định tại khoản (b).

7.277 YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM HÀNG KHÔNG ĐỐI VỚI DẪN ĐƯỜNG TRÊN KHÔNG

(a) Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép dẫn đường trên không phải xuất trình được bằng chứng về việc đã đáp ứng được các yêu cầu về kinh nghiệm khai thác, bao gồm cả năng lực của dẫn đường trên không không ít hơn 200 giờ bay trên tàu bay thực hiện bay đường dài và có không ít hơn 30 giờ bay đêm.

(b) Giờ bay là người lái được tính giảm cho giờ bay nêu tại khoản (a) của Điều này.

(c) Người làm đơn phải xuất trình bằng chứng đã thoả mãn việc xác định vị trí của tàu bay trong chuyến bay và sử dụng các thông tin để dẫn đường tàu bay như sau:

(1) Ban đêm - không ít hơn 25 lần bằng quan sát trên bầu trời;

(2) Ban ngày - không ít hơn 25 lần bằng quan sát trên bầu trời kết hợp với các hệ thống dẫn đường sẵn có hoặc hệ thống dẫn đường tham chiếu bên ngoài.

7.280 YÊU CẦU VỀ KỸ NĂNG ĐỐI VỚI DẪN ĐƯỜNG TRÊN KHÔNG

(a) Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép DĐTK phải đạt bài kiểm tra kỹ năng thực hành về nhiệm vụ và kỹ năng của DĐTK với mức độ năng lực phù hợp với quyền cấp cho người có giấy phép DĐTK để:

(1) Nhận biết và quản lý được mối đe dọa và lỗi vi phạm;

(2) Thực hiện tốt việc quyết đoán trong xử lý tình huống và quan hệ tổ bay;

(3) Sử dụng được các kiến thức hàng không;

(4) Thực hiện các nhiệm vụ của thành viên tổ lái; và

(5) Liên lạc hiệu quả với các thành viên tổ lái khác.

CHƯƠNG G: CẤP GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG KHÁC THÀNH VIÊN TỔ LÁI

7.290 PHẠM VI ÁP DỤNG

[84]Phần này quy định các yêu cầu để cấp các loại giấy phép, năng định, chứng chỉ và phép kiểm tra cấp cho:

---

[84] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 52 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

1. Tiếp viên hàng không;

2. Giáo viên mặt đất;

3. Nhân viên điều độ khai thác bay;

4. Nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay;

5. Nhân viên gấp dù;

6. Nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không;

7. Nhân viên điện đàm mặt đất.

(a) Đối với đề nghị cấp giấy phép, năng định nhân viên hàng không khác thành viên tổ lái nêu tại khoản (a) của Điều này:

(1) Người làm đơn đề nghị phải nộp hồ sơ 01 bộ hồ sơ trực tiếp hoặc qua bưu điện tới Cục HKVN; nội dung hồ sơ bao gồm các tài liệu quy định theo từng lĩnh vực giấy phép và năng định cụ thể của Chương này và phải được xác nhận bởi Người khai thác sử dụng;

(2) Trong vòng 5 ngày làm việc, kể từ khi nhận được hồ sơ, Cục HKVN có trách nhiệm thẩm định tính hợp lệ và đầy đủ của hồ sơ và thông báo với người làm đơn. Nếu hồ sơ không hợp lệ hoặc chưa đầy đủ theo quy định, thời gian đối với thủ tục cấp giấy phép, năng định sẽ được tính kể từ khi hồ sơ đã được bổ sung đầy đủ và đáp ứng yêu cầu;

(3) Trong vòng 10 ngày, kể từ khi thông báo về tính hợp lệ và đầy đủ của hồ sơ, Cục HKVN tổ chức sát hạch theo quy định đối với loại giấy phép và năng định tương ứng;

(4) Cục HKVN cấp giấy phép, năng định theo đề nghị trong vòng 5 ngày làm việc, kể từ khi người làm đơn đạt được kết quả sát hạch theo quy định.

Mục I: Tiếp viên hàng không

7.300 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Chương này quy định các tiêu chuẩn đối với tiếp viên hàng không.

7.301 QUYỀN HẠN CỦA NGƯỜI CÓ GIẤY PHÉP TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG[85]

Quyền hạn của người có Giấy phép tiếp viên hàng không được quy định trong Chương B Phần 13 Bộ QCATHK.

7.303 ĐIỀU KIỆN ĐỐI VỚI TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG

(a) Tiếp viên hàng không phải đáp ứng các tiêu chuẩn sau:

(1) Tối thiểu 18 tuổi;

(2) Có chứng chỉ tốt nghiệp khóa huấn luyện tiếp viên hàng không tại ATO được Cục HKVN phê chuẩn hoặc công nhận;

(3) Có Giấy chứng nhận sức khỏe còn hiệu lực do trung tâm y tế có thẩm quyền cấp;

(4) Được hãng hàng không tuyển dụng làm tiếp viên hàng không.

(5) Đáp ứng các yêu cầu tương ứng tại Mục này.

7.305 YÊU CẦU VỀ KIẾN THỨC HÀNG KHÔNG ĐỐI VỚI TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG

(a) Tiếp viên hàng không phải hoàn thành các yêu cầu về huấn luyện của Phần 14 với người có AOC.

7.307 YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG

(a) Tiếp viên hàng không phải hoàn thành các yêu cầu về kinh nghiệm của Phần 14 với người có AOC.

7.310 YÊU CẦU VỀ KỸ NĂNG ĐỐI VỚI TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG

(a) Tiếp viên hàng không phải hoàn thành các yêu cầu về kiểm tra sự thành thạo và năng lực nêu tại Phần 14 với người có AOC.

---

[85] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 53 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

Mục II: Giáo viên mặt đất

7.320 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Chương này quy định các điều kiện để cấp giấy phép giáo viên mặt đất và các điều kiện cần thiết và các hạn chế theo giấy phép và năng định.

7.321 QUYỀN HẠN CỦA GIÁO VIÊN MẶT ĐẤT[86]

a. Người có năng định giáo viên mặt đất cơ bản được phép:

1. Huấn luyện các kiến thức lý thuyết quy định để cấp giấy phép lái máy bay tư nhân hoặc các năng định kèm theo;

2. Huấn luyện kiến thức lý thuyết quy định để cấp giấy phép lái máy bay tư nhân;

3. Kiến nghị kiểm tra kiến thức để cấp giấy phép lái máy bay tư nhân.

b. Người có năng định giáo viên mặt đất nâng cao được phép:

1. Huấn luyện các kiến thức lý thuyết để cấp bất kỳ loại giấy phép hoặc năng định;

2. Huấn luyện mặt đất đối với thành viên tổ bay;

3. Kiến nghị kiểm tra kiến thức để cấp giấy phép.

c. Giáo viên lý thuyết năng định, người có năng định giáo viên lý thuyết năng định được phép:

1. Huấn luyện lý thuyết yêu cầu để cấp năng định thiết bị;

2. Huấn luyện lý thuyết đối với kiểm tra kỹ năng thiết bị;

3. Kiến nghị kiểm tra kiến thức để cấp năng định thiết bị.

d. Người có giấy phép giáo viên huấn luyện mặt đất, trong giới hạn năng định được cấp được phép chứng thực vào nhật ký bay hoặc hồ sơ huấn luyện khác cho người được huấn luyện hoặc kiến nghị.

---

[86] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 54 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

7.323 ĐIỀU KIỆN LÀ GIÁO VIÊN MẶT ĐẤT

(a) Người có đủ điều kiện để cấp giấy phép giáo viên mặt đất phải:

(1) Tối thiểu 18 tuổi;

(2) Thông thạo ngôn ngữ tiếng Anh mức 4 trở lên;

(3) Có kinh nghiệm 5 năm làm việc và 3 tháng thực tập như giáo viên mặt đất trong 12 tháng trước đó trong lĩnh vực chuyên môn tương ứng với lĩnh vực giảng dạy;

(4) Đạt bài kiểm tra sát hạch kiến thức về kiến thức chuyên môn phù hợp với lĩnh vực giảng dạy theo quy định của Cục HKVN.

(b) Đáp ứng một trong các điều kiện sau đây:

(1) Có chứng chỉ nghiệp vụ sư phạm;

(2) Có giấy phép giáo viên mặt đất hoặc giáo viên bay được cấp theo quy định của Phần này;

(3) Có chứng chỉ tốt nghiệp khóa huấn luyện giáo viên mặt đất hoặc giáo viên bay tại ATO được Cục HKVN công nhận;

(c) Bài kiểm tra sát hạch kiến thức theo quy định tại điểm (a), khoản (3) của Điều này không áp dụng đối với các ứng viên là giáo viên bay hoặc có chứng chỉ tốt nghiệp khóa huấn luyện giáo viên mặt đất hoặc giáo viên bay tương ứng với lĩnh vực giảng dạy tại ATO được Cục HKVN công nhận.

Mục III: Nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay

7.350 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Mục này thiết lập yêu cầu cho việc cấp giấy phép nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay (AMT) và điều kiện duy trì hiệu lực giấy phép sử dụng cho tàu bay và trực thăng với các mức như sau:

(1) Mức A;

(2) Mức B1;

(3) Mức B2;

(4) Mức C.

(b) Mức A và B1 được chia ra các tiểu mức liên quan đến cấu hình kết hợp giữa tàu bay, trực thăng, động cơ tuốc-bin hoặc động cơ pit-tông theo như sau:

(1) Tiểu mức A1 và B1.1: tàu bay động cơ tuốc-bin;

(2) Tiểu mức A2 và B1.2: tàu bay động cơ pit-tông;

(3) Tiểu mức A3 và B1.3: trực thăng động cơ tuốc-bin;

(4) Tiểu mức A4 và B1.4: trực thăng động cơ pit-tông.

Phụ lục 1 Điều 7.350 về thủ tục cấp/cấp lại giấy phép và năng định cho nhân viên bảo dưỡng tàu bay.

7.351 QUYỀN HẠN CỦA GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN KỸ THUẬT BẢO DƯỠNG TÀU BAY[87]

Quyền hạn của giấy phép nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay quy định trong Chương G Phần 4 Bộ QCATHK.

7.353 CÁC YÊU CẦU VÀ QUYỀN HẠN ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN KỸ THUẬT BẢO DƯỠNG TÀU BAY

(a) Người có đủ điều kiện để cấp giấy phép AMT phải:

(1) Tối thiểu 18 tuổi;

(2) Thể hiện khả năng đọc, nói, viết và hiểu tiếng Anh qua việc đọc và giải thích các tài liệu bảo dưỡng phù hợp và viết các câu về hỏng hóc và sửa chữa khắc phục;

(3) Tuân thủ được yêu cầu về kiến thức, kinh nghiệm và năng lực phù hợp với năng định đề nghị cấp;

(4) Đạt các bài kiểm tra sát hạch liên quan tới năng định đề nghị cấp.

---

[87] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 55 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(b) [88]Người có giấy phép AMT làm đơn đề nghị cấp năng định bổ sung phải đáp ứng các yêu cầu theo quy định và trong thời hạn 24 tháng, đạt bài kiểm tra sát hạch của năng định đề nghị cấp.

(c) Các quyền hạn sau đây sẽ được áp dụng đối với nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay nếu đảm bảo việc tuân thủ với các điều kiện của khoản (d) của Điều này:

(1) Giấy chứng nhận AMT mức A cho phép nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng cho các công việc bảo dưỡng ngoại trường dạng nhỏ theo kế hoạch hoặc sửa chữa các hỏng hóc đơn giản trong phạm vi công việc được ghi cụ thể trong giấy phép. Quyền hạn ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng bị hạn chế trong phạm vi các công việc mà người có Giấy chứng nhận đã trực tiếp thực hiện tại tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn phù hợp với Phần 5;

(2) Giấy chứng nhận AMT mức B1 cho phép nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng sau khi thực hiện công việc bảo dưỡng trên cấu trúc tàu bay, hệ thống tạo lực đẩy và các hệ thống cơ giới và điện. Năng định của nhân viên B1 còn bao gồm cả việc thay thế các khối máy điện tử yêu cầu thực hiện các công việc kiểm tra đơn giản để khẳng định trạng thái làm việc tốt của khối máy đó. Năng định B1 sẽ tự động bao gồm cả các tiểu mức A tương ứng;

(3) Giấy chứng nhận AMT mức B2 cho phép nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng sau khi thực hiện công việc bảo dưỡng trên các hệ thống điện và điện tử của tàu bay;

(4) Giấy chứng nhận AMT mức C cho phép nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng sau khi thực hiện công việc bảo dưỡng nội trường theo kế hoạch trên tàu bay. Năng định này áp dụng cho toàn bộ tàu bay trong tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn phù hợp với Phần 5.

---

[88] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 56 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(d) Người có giấy phép AMT sẽ không được thực hiện các năng định trong giấy phép, trừ khi:

(1) Tuân thủ với các yêu cầu được quy định đối với tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn phù hợp với Phần 5;

(2) Trong khoảng thời gian 2 năm trước đó phải có tối thiểu 6 tháng kinh nghiệm bảo dưỡng trực tiếp theo các năng định đã được cấp trong giấy phép AMT hoặc chứng minh đã đáp ứng các điều kiện để cấp giấy phép liên quan.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 7.353 về quyền hạn của việc huấn luyện trên loại/ công việc cụ thể và các năng định.

7.355 YÊU CẦU VỀ KIẾN THỨC HÀNG KHÔNG ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN KỸ THUẬT BẢO DƯỠNG TÀU BAY[89]

a. Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép AMT hoặc bổ sung năng định cho giấy phép AMT phải chứng minh mức kiến thức liên quan tới năng định xin cấp và kiến thức đó phù hợp với với trách nhiệm công việc của người có giấy phép. Yêu cầu về mức kiến thức cơ bản được quy định trong Phụ lục 1 Điều 7.355

b. Mỗi người làm đơn xin cấp giấy phép hoặc năng định AMT sau khi đáp ứng các quy định áp dụng về kinh nghiệm phải đạt bài kiểm tra sát hạch lý thuyết theo các nội dung do Cục Hàng không Việt Nam tổ chức phù hợp với năng định của giấy phép AMT và các điều khoản trong Phần 4 Bộ QCATHK;

c. Người làm đơn sẽ phải đạt bài kiểm tra lý thuyết trước khi tham gia bài kiểm tra thực hành.

7.357 YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM VÀ HUẤN LUYỆN ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN KỸ THUẬT BẢO DƯỠNG TÀU BAY

(a) Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép hoặc năng định AMT phải có đầy đủ:

---

[89] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 57 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(1) Chứng chỉ tốt nghiệp khóa huấn luyện phù hợp với năng định đề nghị cấp tại ATO được Cục HKVN công nhận; hoặc

(2) Tài liệu là bằng chứng về kinh nghiệm thực hành được Cục HKVN chấp nhận áp dụng cho khoảng thời gian và loại công việc phù hợp với năng định đề nghị cấp.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 7.357 về yêu cầu kinh nghiệm của nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay.

7.360 YÊU CẦU VỀ KỸ NĂNG ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN KỸ THUẬT BẢO DƯỠNG TÀU BAY

(a) Người làm đơn đề nghị cấp phép hoặc năng định AMT phải thể hiện khả năng để thực hiện nhiệm vụ của các chức năng được cấp sau khi thỏa mãn bài kiểm tra vấn đáp và thực hành đối với năng định đề nghị cấp.

(b) Bài kiểm tra phải bao gồm các kỹ năng cơ bản của người làm đơn trong quá trình thực hành và các nội dung trong bài kiểm tra viết cho năng định đề nghị cấp.

(c) Người làm đơn đề nghị cấp năng định đối với hệ thống tạo lực đẩy phải chứng tỏ được khả năng của mình để thực hiện sửa chữa nhỏ và thực hiện thay đổi nhỏ đối với cánh quạt.

(d) Bài kiểm tra vấn đáp và thực hành đối với năng định đề nghị cấp phải do Cục HKVN hoặc tổ chức huấn luyện được Cục HKVN ủy quyền thực hiện.

7.363 TỐT NGHIỆP TỔ CHỨC ĐÀO TẠO ĐƯỢC PHÊ CHUẨN[90]

Học viên có thể đề nghị Cục Hàng không Việt Nam tổ chức thi cấp Giấy phép trước khi đáp ứng các yêu cầu về kinh nghiệm theo quy định tài Phần này nếu đã tốt nghiệp và được cơ sở huấn luyện do Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn phù hợp với Phần 9 Bộ QCATHK xác nhận đầy đủ kiến thức và kỹ năng.

---

[90] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 58 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

Mục IV: Nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay được Cục HKVN cấp ủy quyền kiểm tra, rà soát bảo dưỡng (AMT-IA)

7.370 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Chương này quy định các điều kiện để cấp AMT-IA và các giới hạn của AMT-IA

7.371 QUYỀN HẠN CỦA NHÂN VIÊN KỸ THUẬT BẢO DƯỠNG TÀU BAY ĐƯỢC CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM CẤP ỦY QUYỀN GIÁM SÁT KIỂM TRA[91]

Quyền hạn của nhân viên AMT được Cục Hàng không Việt Nam cấp ủy quyền giám sát kiểm tra có trong chương G phần 4 Bộ QCATHK.

7.373 ĐIỀU KIỆN LÀ NHÂN VIÊN KỸ THUẬT BẢO DƯỠNG TÀU BAY ĐƯỢC CỤC HKVN CẤP ỦY QUYỀN GIÁM SÁT KIỂM TRA

(a) Người đề nghị cấp AMT-IA phải tuân thủ các yêu cầu về điều kiện sau đây:

(1) Có giấy phép AMT còn hiệu lực với năng định tối thiểu ở mức B1 hoặc B2 đối với loại tàu bay liên quan; hoặc

(2) Có tối thiểu 8 năm kinh nghiệm thực tế trong công tác bảo dưỡng tàu bay, trong đó phải có ít nhất 2 năm trước thời điểm được ủy quyền đã tham gia vào công việc ký xác nhận hoàn thành công việc bảo dưỡng loại tàu bay liên quan;

(3) Là người được Người khai thác hoặc cơ sở bảo dưỡng được phê chuẩn sử dụng và đề nghị Cục HKVN ủy quyền kiểm tra, rà soát bảo dưỡng, đối với loại tàu bay có tải trọng cất cánh tối đa lớn hơn 2730 kg, hoặc có cơ sở làm việc cố định để người đề nghị cấp có thể thực hiện quyền giám sát đối với tàu bay có tải trọng cất cánh tối đa nhỏ hơn 2730 kg;

(4) Có trang thiết bị, dữ liệu giám sát phù hợp để thực hiện việc kiểm tra giám sát tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt và các khối máy lẻ khác liên quan;

---

[91] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 59 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(5) Đã hoàn thành khóa huấn luyện chuyển loại đối với loại tàu bay liên quan và các quy trình bảo dưỡng nêu trong tài liệu giải trình điều hành bảo dưỡng của Người khai thác, tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng của tổ chức bảo dưỡng được Cục HKVN phê chuẩn, đối với tàu bay có tải trọng cất cánh tối đa lớn hơn 2730 kg;

(6) Đạt kỳ kiểm tra sát hạch lý thuyết thể hiện được khả năng của người làm đơn để kiểm tra giám sát theo các tiêu chuẩn về an toàn để cho phép tàu bay vào khai thác sau các dạng bảo dưỡng, sửa chữa nhỏ và lớn, cải tiến, kiểm tra định kỳ hàng năm, kiểm tra tăng dần theo quy định của Phần 4 đối với tàu bay có tải trọng cất cánh tối đa nhỏ hơn 2730 kg.

(b) Người làm đơn không đạt bài kiểm tra sát hạch lý thuyết theo quy định tại điểm (5) và (6) khoản (a) của Điều này có thể làm đơn đề nghị kiểm tra sát hạch lại sau tối thiểu 60 ngày kể từ ngày không đạt bài kiểm tra lần trước.

7.375 THỜI HẠN ỦY QUYỀN GIÁM SÁT KIỂM TRA CHO NHÂN VIÊN KỸ THUẬT BẢO DƯỠNG TÀU BAY

(a) Ủy quyền cho nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng thực hiện kiểm tra và rà soát bảo dưỡng (IA) có giá trị 24 tháng.

(b) Người có IA chỉ được thực hiện quyền khi có AMT và có chứng chỉ phù hợp do tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn cấp, đối với tàu bay có tải trọng cất cánh tối đa lớn hơn 2730 kg hoặc có cả 2 năng định tàu bay và hệ thống tạo lực đẩy còn hiệu lực đối với tàu bay có tải trọng cất cánh tối đa nhỏ hơn 2730 kg.

(c) IA sẽ hết hiệu lực trong những trường hợp sau:

(1) IA bị đình chỉ, thu hồi hoặc hủy bỏ;

(2) Người có IA không còn làm việc cho Người khai thác hoặc tổ chức bảo dưỡng hoặc không có cơ sở làm việc cố định;

(3) Người có IA không còn trang thiết bị và dữ liệu cần thiết cho việc thực hiện nhiệm vụ theo IA;

(4) Theo đề nghị của Người khai thác hoặc tổ chức bảo dưỡng.

(d) IA bị đình chỉ, thu hồi hoặc hủy bỏ trong trường hợp người được ủy quyền không còn đủ điều kiện để được cấp AMT hoặc IA, không thực hiện nhiệm vụ theo IA, thực hiện hành vi vi phạm khác uy hiếp an toàn, an ninh hàng không, vi phạm nghiêm trọng kỷ luật của đơn vị.

(e) Người được cấp IA có trách nhiệm nộp lại giấy ủy quyền cho Cục HKVN khi được yêu cầu, bị thu hồi, đình chỉ hoặc hủy bỏ.

7.377 GIA HẠN NHÂN VIÊN KỸ THUẬT BẢO DƯỠNG TÀU BAY CÓ QUYỀN GIÁM SÁT KIỂM TRA

(a) Để đủ điều kiện gia hạn IA cho thời hạn 2 năm, người làm đơn trong vòng 90 ngày trước ngày hết hạn phải xuất trình cho cơ quan được Cục HKVN chỉ định bằng chứng người đó vẫn đáp ứng được các yêu cầu cho thấy trong thời gian có hiệu lực của IA người đó:

(1) Thực hiện dạng kiểm tra năm ít nhất 1 lần/mỗi 3 tháng trong khoảng thời gian có hiệu lực của IA;

(2) Thực hiện kiểm tra sửa chữa hoặc cải tiến lớn ít nhất 1 lần/12 tháng trong khoảng thời gian có hiệu lực của IA;

(3) Thực hiện hoặc giám sát và phê chuẩn ít nhất 1 lần kiểm tra tiếp tục theo tiêu chuẩn hàng năm trong khoảng thời gian có hiệu lực của IA. Các yêu cầu từ điểm (1) đến điểm (3), khoản (a) áp dụng cho nhân viên được ủy quyền kiểm tra, rà soát bảo dưỡng tàu bay có tải trọng cất cánh tối đa nhỏ hơn 2730 kg;

(4) Nhân viên kỹ thuật được ủy quyền kiểm tra, rà soát bảo dưỡng tàu bay có tải trọng cất cánh tối đa lớn hơn 2730 kg phải thực hiện kiểm tra và ký xác nhận tối thiểu 3 Giấy chứng nhận rà soát bảo dưỡng theo quy định tại Phần 20 trong vòng 24 tháng;

(5) Hoàn thành khóa huấn luyện hồi phục IA có không ít hơn 16 giờ huấn luyện trong khoảng thời gian 12 tháng trước khi làm đơn gia hạn.

Mục V: Nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không (ARS)

7.380 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Chương này quy định các điều kiện để cấp giấy phép và năng định ARS và các điều kiện cần thiết theo giấy phép và năng định

7.381 QUYỀN HẠN CỦA NHÂN VIÊN SỬA CHỮA CHUYÊN NGÀNH HÀNG KHÔNG[92]

a. Quyền hạn của nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không quy định trong chương G của Phần 4 Bộ QCATHK.

7.383 ĐIỀU KIỆN LÀ NHÂN VIÊN SỬA CHỮA CHUYÊN NGÀNH HÀNG KHÔNG

(a) Người có đủ điều kiện để cấp giấy phép ARS phải:

(1) Tối thiểu 18 tuổi;

(2) Thể hiện khả năng đọc, nói viết và hiểu tiếng Anh qua việc đọc và giải thích các tài liệu bảo dưỡng phù hợp và viết các câu về hỏng hóc và sửa chữa khắc phục;

(3) Đạt trình độ chuyên môn để thực hiện bảo dưỡng tàu bay, khối máy lẻ tàu bay phù hợp với công việc của người đó;

(4) Làm một công việc cụ thể yêu cầu phải có trình độ chuyên môn tại một cơ sở sửa chữa tàu bay theo Phần 5 hoặc người có AOC theo Phần 12 mà theo yêu cầu trong tài liệu khai thác phải thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng phòng ngừa hoặc cải tiến tàu bay được phê chuẩn với chương trình bảo dưỡng theo MCM;

(5) Được tổ chức sử dụng đề nghị và được Cục HKVN chấp nhận có đủ khả năng bảo dưỡng tàu bay hoặc khối máy lẻ phù hợp với công việc;

(6) Có một trong hai điều kiện sau:

---

[92] Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 60 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

(i) 18 tháng kinh nghiệm thực hành quy trình, việc tiến hành, phương pháp kiểm tra, tài liệu, dụng cụ, dụng cụ máy móc, và các thiết bị khác được sử dụng phổ biến trong công việc bảo dưỡng hoặc công việc đặc thù mà người đó thực hiện;

(ii) Hoàn thành khóa huấn luyện chính thức được thiết kế đặc biệt cho trình độ của công việc của người làm đơn và được Cục HKVN chấp thuận.

(7) Đạt kỳ kiểm tra sát hạch kiến thức và kỹ năng do ATO được Cục HKVN công nhận thực hiện.

(b) Các quy định của Mục này không áp dụng đối với việc cấp giấy phép ARS - lắp ráp tàu bay thử nghiệm.

7.385 NĂNG ĐỊNH ARS TRONG TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG

(a) Năng định cấp cho người đề nghị cấp thuộc tổ chức bảo dưỡng phải phù hợp với năng định được cấp cho tổ chức bảo dưỡng tàu bay, được giới hạn tới công việc cụ thể mà người đó thực hiện, giám sát hoặc phê chuẩn đưa vào sử dụng.

(b) Năng định cấp cho người đề nghị cấp thuộc Người khai thác tàu bay có tổ chức bảo dưỡng tàu bay phải phù hợp với năng định được cấp cho Người khai thác tàu bay, được giới hạn tới công việc cụ thể mà người đó thực hiện, giám sát hoặc phê chuẩn đưa vào sử dụng.

7.387 GIẤY PHÉP ARS: LẮP RÁP TÀU BAY THỬ NGHIỆM - ĐỦ ĐIỀU KIỆN

(a) Người có đủ điều kiện để được cấp giấy phép ARS phải:

(1) Tối thiểu 18 tuổi;

(2) Là người lắp ráp tàu bay sơ cấp của loại tàu bay phù hợp với giấy phép đề nghị cấp;

(3) Thể hiện được với Cục HKVN khả năng xác định tàu bay trong điều kiện hoạt động an toàn; và

(4) Là công dân Việt Nam hoặc công dân nước ngoài có quyền cư trú hợp pháp lâu dài tại Việt Nam.

(b) Người có giấy phép ARS (lắp ráp tàu bay thử nghiệm) có thể thực hiện việc kiểm tra các điều kiện đối với tàu bay được tự lắp ráp theo các giới hạn khai thác của tàu bay đó.

7.390 GIẤY PHÉP ARS: LẮP RÁP TÀU BAY THỬ NGHIỆM

(a) Các thông tin sau đây phải được cung cấp để bổ sung cho năng định được cấp:

(1) Kiểu tàu bay;

(2) Loại tàu bay;

(3) Số xuất xưởng;

(4) Ngày phê chuẩn tàu bay.

Mục VI: NHÂN VIÊN ĐIỀU ĐỘ KHAI THÁC BAY[93]

7.393 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH VÀ ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG

Mục này quy định các yêu cầu để cấp giấy phép nhân viên điều độ khai thác bay. Thủ tục cấp, cấp lại giấy phép và năng định cho nhân viên điều độ khai thác bay được quy định tại Phụ lục 1 Điều 7.393 Bộ QCATHK.

7.395 QUYỀN HẠN CỦA NGƯỜI ĐƯỢC CẤP GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN ĐIỀU ĐỘ KHAI THÁC BAY

Quyền hạn của người được cấp giấy phép nhân viên điều độ khai thác bay quy định tại Chương B Phần 16 Bộ QCATHK.

7.397 QUY ĐỊNH CHUNG ĐIỀU KIỆN NHÂN VIÊN ĐIỀU ĐỘ KHAI THÁC BAY[94]

a. Người có đủ điều kiện để cấp giấy phép nhân viên điều độ khai thác bay phải:

1. Tối thiểu 21 tuổi;

2. Có tài liệu chứng minh kinh nghiệm hoặc huấn luyện theo quy định;

---

[93] Mục này được bổ sung theo quy định Mục 61 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

[94] Điều này được sửa đổi theo quy định tại Mục 2 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

3. Đạt bài kiểm tra sát hạch lý thuyết về những nội dung theo quy định;

4. Đạt bài kiểm tra sát hạch kỹ năng về những nội dung khai thác đối với năng định đề nghị cấp.

7.399 YÊU CẦU VỀ KIẾN THỨC HÀNG KHÔNG ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN ĐIỀU ĐỘ KHAI THÁC BAY

a. Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép nhân viên điều độ khai thác bay phải chứng tỏ trình độ kiến thức lý thuyết phù hợp với quyền hạn theo giấy phép điều độ khai thác bay được cấp. Yêu cầu kiến thức lý thuyết của nhân viên điều độ khai thác bay được quy định tại Phụ lục 1 Điều 7.399.

b. Cục Hàng không Việt Nam công nhận việc đã đạt bài kiểm tra sát hạch lý thuyết trong vòng 24 tháng sau khi bài kiểm tra sát hạch kỹ năng được thực hiện.

7.401 YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM HOẶC HUẤN LUYỆN ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN ĐIỀU ĐỘ KHAI THÁC BAY

a. Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép nhân viên điều độ khai thác bay phải xuất trình được bằng chứng về việc đã đáp ứng được các yêu cầu về kinh nghiệm hoặc huấn luyện hàng không theo quy định. Yêu cầu kinh nghiệm hàng không của nhân viên điều độ khai thác được quy định tại Phụ lục 1 Điều 7.401.

b. Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép nhân viên điều độ khai thác bay được phép sử dụng thời gian huấn luyện khi tham gia khóa học được phê chuẩn để làm cơ sở cho việc đáp ứng yêu cầu kinh nghiệm phải đạt bài kiểm tra kỹ năng trong vòng 90 ngày sau khi hoàn thành bài kiểm tra lý thuyết.

7.403 YÊU CẦU VỀ KỸ NĂNG ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN ĐIỀU ĐỘ KHAI THÁC BAY

Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép nhân viên điều độ khai thác bay phải đạt bài kiểm tra kỹ năng thực hành về nhiệm vụ của nhân viên điều độ khai thác bay. Yêu cầu kỹ năng của nhân viên điều độ khai thác bay được quy định tại Phụ lục 1 Điều 7.403.

7.405 CÁC HẠN CHẾ KHI CẤP GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN ĐIỀU ĐỘ KHAI THÁC BAY

Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép nhân viên điều độ khai thác bay sẽ bị cấp giấy phép hạn chế với nội dung "không có giá trị đối với điều độ tàu bay lớn không được giám sát trong vận chuyển hàng không thương mại" nếu không làm việc ít nhất 90 ngày làm việc trong thời gian 6 tháng trước khi nộp đơn dưới sự giám sát của một nhân viên điều độ khai thác đã được cấp giấy phép. Hạn chế này sẽ được loại bỏ khi người làm đơn trình Cục Hàng không Việt Nam bằng chứng đã đáp ứng quy định này.

Mục VII: NHÂN VIÊN ĐIỆN ĐÀM MẶT ĐẤT[95]

7.420 PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH VÀ ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG

Chương này quy định đối với việc cấp giấy phép nhân viên điện đàm mặt đất và các điều kiện cấp giấy phép và năng định nhân viên điện đàm mặt đất nếu cần thiết.

7.421 CÁC QUYỀN HẠN CỦA GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN ĐIỆN ĐÀM MẶT ĐẤT

Người được cấp Giấy phép nhân viên điện đàm mặt đất được phép làm việc trong các đài trạm mặt đất. Trước khi được thực hiện các quyền trong giấy phép, người làm đơn phải quen với các thông tin hiện tại và phù hợp liên quan đến các loại thiết bị và phương thức khai thác tại trạm hàng không đó.

7.423 CÁC YÊU CẦU CHUNG ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN KHAI THÁC THIẾT BỊ ĐÀI HÀNG KHÔNG

a. Để được cấp giấy phép nhân viên điện đàm mặt đất, người làm đơn phải:

1. Ít nhất là 18 tuổi;

---

[95] Mục này được bổ sung theo quy định Mục 62 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

2. Chứng tỏ được trình độ ngôn ngữ tiếng Anh sử dụng để liên lạc điện đài ở Việt Nam tối thiểu ở mức 4;

3. Đáp ứng các quy định về kiến thức lý thuyết, kinh nghiệm và kỹ năng theo quy định của Chương này.

b. Những người được cấp giấy phép nhân viên điện đàm trên không có thể khai thác các thiết bị đài trạm hàng không dưới mặt đất mà không cần đáp ứng các quy định của Điều này.

7.425 CÁC QUY ĐỊNH VỀ KIẾN THỨC ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN KHAI THÁC THIẾT BỊ ĐÀI HÀNG KHÔNG

Người đề nghị cấp giấy phép khai thác thiết bị đài hàng không phải chứng tỏ được mức kiến thức phù hợp với quyền hạn được cấp theo quy định.

7. 427 CÁC YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN KHAI THÁC THIẾT BỊ ĐÀI HÀNG KHÔNG

Người đề nghị cấp giấy phép nhân viên điện đàm mặt đất phải cung cấp hồ sơ chứng tỏ rằng họ đáp ứng được các quy định tối thiểu về kinh nghiệm khai thác thiết bị đài hàng không theo quy định.

7.430 CÁC YÊU CẦU VỀ KỸ NĂNG ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN KHAI THÁC THIẾT BỊ ĐÀI HÀNG KHÔNG

Người đề nghị cấp giấy phép nhân viên điện đàm mặt đất phải chứng tỏ được kỹ năng khai thác nhân viên điện đàm mặt đất theo quy định.

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.016: QUY ĐỊNH ĐỐI VỚI CÁC GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG[96]

[96] Phụ lục này được bổ sung theo quy định Mục 63 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

a. Các thông tin sau đây phải được thể hiện trên giấy phép nhân viên hàng không:

1. Tên quốc gia (chữ đậm);

2. Loại giấy phép (chữ rất đậm);

3. Số giấy phép do Cục Hàng không Việt Nam cấp;

4. Tên đầy đủ của người được cấp giấy phép (chữ in hoa);

5. Ngày sinh;

6. Địa chỉ của người được cấp giấy phép (chi tiết địa chỉ hiện tại sẽ ghi trên giấy chứng nhận);

7. Quốc tịch của người được cấp giấy phép;

8. Chữ ký của người được cấp giấy phép;

9. Cục Hàng không Việt Nam;

10. Chứng nhận liên quan đến hiệu lực và quyền hạn phù hợp với giấy phép của người được cấp;

11. Chữ ký của người có thẩm quyền và ngày cấp giấy phép;

12. Dấu của Cục Hàng không Việt Nam;

13. Năng định (chủng loại, hạng, loại tàu bay, khung sườn, kiểm soát tại sân…);

14. Ghi chú (chứng nhận đặc biệt liên quan đến các hạn chế và các chứng nhận quyền hạn bao gồm cả trình độ thông thạo ngôn ngữ.);

15. Bất kỳ thông tin nào khác mà Cục Hàng không Việt Nam muốn.

b. Chất liệu của giấy phép: giấy loại một hoặc chất liệu phù hợp khác bao gồm các loại thẻ nhựa phải được sử dụng và các nội dung ở khoản a Điều này phải được thể hiện rõ ràng.

c. Ngôn ngữ: khi các giấy phép được in bằng ngôn ngữ khác tiếng Anh thì giấy phép phải bao gồm cả phần dịch sang tiếng Anh ít nhất là các điểm 1, 2, 7, 10, 13,

14, 15 khoản a Điều này. Khi giấy phép được in bằng ngôn ngữ khác tiếng Anh thì các năng định được cấp phù hợp với Mục 1.2.2.1 Phụ ước 1 của ICAO phải dịch sang tiếng Anh tên quốc gia cấp giấy phép, giới hạn hiệu lực năng định và bất kỳ hạn chế hoặc giới hạn nào.

d. In giấy phép: các mục ghi trên giấy phép phải được đánh số đồng bộ bằng chữ số La Mã theo quy định tại khoản b Điều này. Các đầu mục có thể in theo thứ tự sao cho thuận lợi nhất đối với Cục Hàng không Việt Nam.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.095: CÁC ĐIỀU KIỆN ĐỂ KIỂM TRA THỰC HÀNH

(a) Ngoại trừ các quy định ở khoản (b), các năng định người lái tàu bay khác để được kiểm tra thực hành lấy giấy phép và năng định theo quy định ở Phần này, người đề nghị phải:

(1) Qua kiểm tra lý thuyết trong vòng 12 tháng trước tháng hoàn thành kiểm tra thực hành, nếu có yêu cầu;

(2) Có kết quả kiểm tra lý thuyết vào thời điểm nộp đơn đề nghị kiểm tra thực hành, nếu có yêu cầu kiểm tra lý thuyết

(3) Hoàn thành huấn luyện theo quy định và đạt được kinh nghiệm khai thác theo quy định của Phần này để cấp giấy phép và năng định;

(4) Đáp ứng được yêu cầu về tuổi được cấp giấy phép và năng định của Chương này; và

(5) Nhật ký bay, hồ sơ huấn luyện có chứng nhận của giáo viên hướng dẫn được ủy quyền xác nhận người đề nghị cấp:

(i) Được huấn luyện để cấp giấy phép trong thời hạn 60 ngày trước ngày làm đơn đề nghị kiểm tra thực hành;

(ii) Sẵn sàng để kiểm tra thực hành theo quy định;

(iii) Hoàn thiện được kiến thức còn thiếu về các lĩnh vực trong kỳ thi kiểm tra lý thuyết dành cho người lái.

(b) Người đề nghị cấp ATPL hoặc năng định bổ sung vào giấy phép ATPL có thể kiểm tra thực hành với chứng chỉ lý thuyết đã hết hạn miễn là người đó:

(1) Được sử dụng làm thành viên tổ lái do có chứng chỉ theo quy định của Phần 12 vào thời điểm kiểm tra thực hành và hoàn thành:

(i) Chương trình huấn luyện người chỉ huy tàu bay được phê chuẩn phù hợp với giấy phép và năng định được cấp; và

(ii) Các quy định về huấn luyện phù hợp với giấy phép và năng định.

(2) Được sử dụng làm thành viên tổ lái trong khai thác vận tải hàng không quân sự của Việt Nam vào thời gian kiểm tra thực hành, và hoàn thành chương trình huấn luyện người chỉ huy tàu bay phù hợp với giấy phép và năng định đề nghị cấp.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.100: KIỂM TRA THỰC HÀNH: TRANG THIẾT BỊ, BUỒNG LÁI MÔ PHỎNG, TÀU BAY THEO YÊU CẦU

(a) Tổng quát: Ngoại trừ quy định tại điểm (2) khoản (a), hoặc khi cho phép tiến hành kiểm tra thực hành trên buồng lái giả định hoặc thiết bị giả định huấn luyện bay được phê chuẩn, người đề nghị cấp giấy phép hoặc năng định theo quy định tại Phần này phải cung cấp:

(1) Tàu bay, mang đăng ký quốc tịch Việt Nam, đối với mỗi bài kiểm tra:

(i) Là loại, hạng tàu bay (nếu áp dụng) áp dụng với giấy phép hoặc năng định đề nghị cấp; và

(ii) Đạt tiêu chuẩn đang áp dụng, giới hạn hoặc Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay ban đầu.

(2) Đối với giáo viên thực hiện kiểm tra thực hành, người đề nghị cấp có thể cung cấp:

(i) Tàu bay có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay hiện hành ngoài tiêu chuẩn, hạn chế hoặc Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay ban đầu nhưng đáp ứng được các yêu cầu tại điểm (1) khoản (a);

(ii) Tàu bay cùng loại, hạng nếu áp dụng, đăng ký nước ngoài được quốc gia đăng ký cấp Giấy chứng nhận; hoặc

(iii) Tàu bay quân sự cùng loại, hạng, nếu áp dụng được người đề nghị xin cấp giấy phép hoặc năng định.

(b) Yêu cầu về thiết bị (không phải các thiết bị điều khiển): người đề nghị kiểm tra thực hành phải sử dụng tàu bay có:

(1) Thiết bị phù hợp đối với mỗi giai đoạn kiểm tra thực hành theo quy định

(2) Không có các hạn chế về khai thác gây cản trở việc sử dụng tàu bay trong bất kỳ giai đoạn kiểm tra nào của bài kiểm tra thực hành

(3) Ngoại trừ quy định ở khoản (e), tàu bay phải có ít nhất hai vị trí lái với tầm nhìn thích hợp để khai thác tàu bay an toàn; và

(4) Buồng lái và tầm nhìn bên ngoài thích hợp để đánh giá các thao tác của người được kiểm tra khi có ghế phụ bổ sung cho giáo viên.

(c) Kiểm soát theo quy định: mỗi người đề nghị kiểm tra thực hành phải sử dụng tàu bay (không phải tàu bay nhẹ hơn không khí) có kiểm soát công suất động cơ và cần lái dễ sử dụng và cả hai người lái có thể cùng sử dụng được, trừ khi giáo viên kiểm tra quyết định bài kiểm tra thực hành có thể được tiến hành một cách an toàn trên tàu bay mà không cần có hệ thống kiểm soát dễ sử dụng.

(d) Thiết bị bay mô phỏng: người đề nghị kiểm tra thực hành liên quan đến vận hành tàu bay chủ yếu bằng thiết bị phải cung cấp:

(1) Thiết bị trên tàu bay cho phép người được kiểm tra thực hiện các giai đoạn kiểm tra cấp năng định; và

(2) Thiết bị cản trở người được kiểm tra nhìn ra bên ngoài tàu bay nhưng không cản trở giáo viên kiểm tra nhìn ra ngoài tàu bay.

(e) Tàu bay với hệ thống điều khiển đơn: Người được kiểm tra có thể hoàn thành bài kiểm tra thực hành trên tàu bay với hệ thống điều khiển đơn, miễn là:

(1) Giáo viên đồng ý cho tiến hành kiểm tra;

(2) Bài kiểm tra không liên quan đến các kỹ năng điều khiển tàu bay bằng thiết bị; và

(3) Giáo viên ngồi ở vị trí quan sát có thể quan sát khả năng của người được kiểm tra.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.103: SỬ DỤNG BUỒNG LÁI GIẢ ĐỊNH ĐƯỢC PHÊ CHUẨN HOẶC THIẾT BỊ HUẤN LUYỆN BAY ĐƯỢC PHÊ CHUẨN

(a) Tổng quát: Nếu buồng lái mô phỏng được phê chuẩn hoặc thiết bị huấn luyện bay được phê chuẩn sử dụng cho việc thực hiện huấn luyện và kiểm tra thực hành lấy giấy phép hoặc năng định loại, hạng theo quy định (nếu áp dụng), thì buồng lái giả định hoặc thiết bị huấn luyện bay phải được sử dụng phù hợp với khóa huấn luyện được phê chuẩn của ATO;

(b) Kiểm tra trước khi bay: việc kiểm tra trước khi bay phải được tiến hành theo quy trình đã được phê chuẩn.

(c) Kiểm tra thực hành.

(1) Người đề nghị kiểm tra có thể được cấp năng định sau khi hoàn thành các bài kiểm tra thực hành theo quy định của Cục HKVN, nếu buồng lái giả định ở mức C hoặc D; hoặc

(2) Nếu buồng lái giả định không ở mức C hoặc D, thì trong chuyến bay phải thực hiện các nhiệm vụ sau đây theo quy định:

(i) Cất cánh bình thường;

(ii) Tiếp cận ILS bình thường;

(iii) Tiếp cận hụt; và

(iv) Hạ cánh bình thường.

Phụ lục 1 Điều 7.107: BẢNG PHÂN LOẠI MỨC ĐỘ THÔNG THẠO NGÔN NGỮ CỦA ICAO[97]

[97] Phụ lục Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

1.1 Mức độ chuyên gia, mở rộng và khai thác						
MỨC ĐỘ	**PHÁT ÂM** *Sử dụng ngôn ngữ của người bản địa và giọng phát âm dễ hiểu đối với cộng đồng Hàng không*	**CẤU TRÚC CÂU** *Cấu trúc ngữ pháp riêng liên quan và các mẫu câu được định dạng bởi các chức năng ngôn ngữ phù hợp với nhiệm vụ*	**TỪ VỰNG**	**TRÔI CHẢY**	**MỨC ĐỘ HIỂU**	**PHẢN ỨNG**
MỨC ĐỘ 6 (Chuyên gia)	Cách phát âm, nhấn mạnh, thanh điệu, ngữ điệu mặc dù có thể bị ảnh hưởng bởi ngôn ngữ thứ nhất hoặc tiếng địa phương nhưng hầu như không làm cho người nghe khó hiểu.	Các cấu trúc ngữ pháp cơ bản và phức hợp và các mẫu câu liên tục được kiểm soát chặt chẽ.	Vốn từ và độ chính xác của từ đủ để trao đổi thông tin một cách hiệu quả về các chủ đề đa dạng thông thường hoặc không thông thường. Từ vựng cần có tính thành ngữ, biểu cảm và dễ cảm nhận.	Có khả năng nói dài, trôi chảy một cách tự nhiên, không gượng ép. Diễn đạt có âm điệu khác nhau với phong cách riêng. Tạo và kết nối các từ ngữ hợp lý một cách tự nhiên.	Hiểu chính xác liên tục gần như tất cả các ngữ cảnh và bao gồm cả việc hiểu được những tinh tế của ngôn ngữ và văn hóa.	Giao tiếp dễ dàng tất các tình huống. Nhạy bén với những ám hiệu bằng ngôn ngữ và phi ngôn ngữ, trả lời một cách thích đáng.

MỨC ĐỘ 5 (Mở rộng)	Cách phát âm, nhấn mạnh, thanh điệu, ngữ điệu mặc dù có thể bị ảnh hưởng bởi ngôn ngữ thứ nhất hoặc tiếng địa phương nhưng hiếm khi làm cho người nghe khó hiểu.	Các cấu trúc ngữ pháp cơ bản và phức hợp và các mẫu câu liên tục được kiểm soát chặt chẽ. Các cấu trúc phức hợp được sử dụng nhưng bị lỗi đôi khi ảnh hưởng tới nghĩa của câu.	Vốn từ và độ chính xác của từ đủ để trao đổi thông tin một cách hiệu quả về các chủ đề chung, cụ thể liên quan tới công việc. Cách diễn đạt nhất quán và thành công. Từ vựng đôi khi có tính thành ngữ.	Có khả năng nói dài về những chủ đề thông thường nhưng có thể và không sử dụng âm điệu khác nhau theo phong cách riêng. Có thể tận dụng việc tạo và kết nối các từ hợp lý.	Hiểu chính xác các chủ đề chung, cụ thể và liên quan tới công việc. Hiểu chính xác hầu hết khi người nói gặp phải sự rắc rối về ngôn ngữ và tình huống hoặc các sự kiện thay đổi bất ngờ. Có thể hiểu nhiều dạng phát biểu (bằng tiếng thổ ngữ, giọng phát âm riêng).	Trả lời ngay lập tức thích đáng về có thông tin. Kiểm soát mối quan hệ giữa người nói và người nghe một cách hiệu quả.
MỨC ĐỘ 4 (Khai thác)	Cách phát âm, nhấn mạnh, thanh điệu và	Các cấu trúc ngữ pháp cơ bản và các mẫu câu liên tục	Vốn từ và độ chính xác của từ thường đủ	Tạo ra những chuỗi từ với một thông tin	Hiểu chính xác hầu hết các chủ đề	Thường trả lời ngay lập tức, hợp lý và

	ngữ điệu dù có thể bị ảnh hưởng bởi ngôn ngữ thứ nhất hoặc tiếng địa phương nhưng đôi khi ảnh hưởng tới việc dễ hiểu.	được sử dụng một cách sáng tạo và thường được kiểm soát chặt chẽ, có thể mắc lỗi, đặc biệt là trong những tình huống không thông thường hay bất ngờ nhưng hiếm khi ảnh hưởng tới nghĩa của câu.	để trao đổi một cách hiệu quả về các chủ đề chung, cụ thể và liên quan tới công việc. Có khả năng diễn đạt thành công khi thiếu từ trong những tình huống không thông thường hoặc bất ngờ.	âm vực thích hợp khi có thể mất đi tính trôi chảy trong việc chuyển từ giọng văn tường thuật hay văn phong phát biểu sang giao tiếp tự nhiên, nhưng điều này không làm cản trở việc trao đổi thông tin hiệu quả.	chung, cụ thể và liên quan tới công việc khi trọng âm và các giọng điệu trao đổi khác nhau được sử dụng dễ hiểu cho cộng đồng người sử dụng quốc tế. Khi người nói gặp phải sự phức tạp về ngôn ngữ và tình huống hoặc những sự kiện thay đổi bất ngờ, việc hiểu có thể chậm hơn hoặc đòi hỏi phải có chiến lược rõ ràng.	có thông tin. Tạo và duy trì sự trao đổi, thậm chí khi gặp phải sự thay đổi bất ngờ. Giải quyết hợp lý những hiểu nhầm hiển nhiên bằng cách kiểm tra, xác nhận và làm rõ.

1.2 Mức độ tiền khai thác, sơ cấp và tiền sơ cấp						
MỨC ĐỘ 3 (Tiền khai thác)	Cách phát âm, nhấn mạnh thanh điệu và ngữ điệu bị ảnh hưởng bởi ngôn ngữ thứ nhất hoặc tiếng địa phương và thường ảnh hưởng tới việc dễ hiểu.	Các cấu trúc ngữ pháp cơ bản và các mẫu câu đi kèm với tình huống có thể đoán trước thường xuyên không được kiểm soát chặt chẽ. Lỗi xuất hiện thường ảnh hưởng tới nghĩa của câu.	Vốn từ và độ chính xác của những từ thường đủ để trao đổi thông tin về các chủ đề cụ thể và liên quan đến công việc, nhưng vốn từ hạn chế và việc chọn từ thường không chính xác và thường không thể diễn đạt thành công khi thiếu từ.	Tạo ra được hàng chuỗi từ, cụm từ và ngắt câu không hợp lý, chậm chạp hoặc do dự trong diễn đạt có thể ngăn cản hiệu quả của việc trao đổi thông tin. Đôi khi quên mất việc nói đủ câu	Hiểu chính xác các chủ đề chung, cụ thể và liên quan tới công việc khi trọng âm và các giọng điệu khác nhau được sử dụng dễ hiểu cho cộng đồng người sử dụng Quốc tế. Có thể hiểu sai khi gặp phải sự phức tạp về ngôn ngữ và tình huống hoặc những sự kiện thay đổi bất ngờ.	Đôi khi trả lời ngay lập tức chính xác và có thông tin. Có khả năng tạo và duy trì sự trao đổi dễ dàng các chủ đề quen thuộc và những tình huống có thể đoán trước. Thường trả lời không hợp lý khi gặp phải một sự kiện thay đổi bất ngờ.

MỨC ĐỘ 2 (Sơ cấp)	Cách phát âm, nhấn mạnh thanh điệu và ngữ điệu bị ảnh hưởng nặng nề bởi ngôn ngữ thứ nhất hoặc tiếng địa phương và thường ảnh hưởng tới việc dễ hiểu.	Chỉ thể hiện ở sự kiểm soát hạn chế trong một vài cấu trúc ngữ pháp và mẫu câu đơn giản, dễ nhớ.	Vốn từ hạn chế, kể cả những từ đơn lẻ và cụm từ dễ nhớ.	Chỉ có thể diễn đạt ngắn bằng những từ đơn lẻ, dễ nhớ bằng cách ngắt quãng và không đủ câu để tìm ra cách diễn đạt và phát âm rõ ràng những từ không quen thuộc.	Hiểu hạn chế các cụm từ dễ nhớ, đơn lẻ khi chúng được phát âm một cách chậm chạp và cẩn thận.	Thời gian trả lời chậm và thường không hợp lý. Phản ứng hạn chế với các thói quen trao đổi đơn giản.
MỨC ĐỘ 1 (Tiền sơ cấp)	Thể hiện ở mức thấp hơn mức sơ cấp	Thể hiện ở mức thấp hơn mức sơ cấp	Thể hiện ở mức thấp hơn mức sơ cấp	Thể hiện ở mức thấp hơn mức sơ cấp	Thể hiện ở mức thấp hơn mức sơ cấp	Thể hiện ở mức thấp hơn mức sơ cấp

Chú ý: *Mức khai thác (Mức 4) là mức độ thành thạo yêu cầu tối thiểu để trao đổi thông tin liên lạc vô tuyến. Mức từ 1 đến 3 thể hiện các mức độ Tiền sơ cấp. Sơ cấp và Tiền khai thác của việc sử dụng thành thạo ngôn ngữ, tất cả các mức này thể hiện mức độ thông thạo dưới mức yêu cầu về sử dụng thông thạo ngôn ngữ của ICAO. Mức 5 và 6 là các mức mở rộng và chuyên gia, đây là mức độ thông thạo trên tiêu chuẩn tối thiểu. Nói chung, bảng phân loại này sẽ được xem như là tiêu chí để đào tạo, kiểm tra và hỗ trợ cho các học viên đạt được mức khai thác của ICAO (Mức 4).”*

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.110: VỀ THỦ TỤC CẤP, CÔNG NHẬN, CẤP LẠI GIẤY PHÉP, NĂNG ĐỊNH NGƯỜI LÁI TÀU BAY

(a) Người đề nghị cấp, công nhận giấy phép và năng định người lái tàu bay phải gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN. Hồ sơ đề nghị cấp giấy phép bao gồm các tài liệu sau đây:

(1) Đơn đề nghị cấp giấy phép người lái tàu bay theo mẫu quy định tại Phụ lục 3 Điều 7.110 của Bộ quy chế này;

(2) Sơ yếu lý lịch có dán ảnh và xác nhận của thủ trưởng đơn vị hoặc chính quyền địa phương;

(3) Giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp với quy định của Bộ Y tế và Phần 8 Bộ quy chế an toàn hàng không;

(4) Sổ ghi giờ bay huấn luyện và xác nhận của giáo viên xác nhận người đó đã sẵn sàng cho kiểm tra sát hạch thực hành;

(5) Kết quả bài kiểm tra sát hạch trên chủng loại, hạng, loại tàu bay phù hợp với năng định đề nghị cấp;

(6) Bản sao chứng chỉ đủ trình độ ngôn ngữ tiếng Anh tối thiểu mức 4 theo quy định tại Phụ ước 1 của Công ước về hàng không dân dụng quốc tế của cơ sở đánh giá trình độ tiếng Anh cho nhân viên hàng không được Cục HKVN cấp hoặc công nhận.

(b) [98]Trong thời hạn 25 ngày, kể từ thời điểm nhận đủ hồ sơ, Cục HKVN có trách nhiệm thẩm định hồ sơ, tổ chức kiểm tra và thực hiện việc cấp giấy phép người lái tàu bay cho những người đề nghị đáp ứng được các yêu cầu của Bộ QCATHK này.

(c) Giấy phép và năng định người lái tàu bay được cấp lại trong trường hợp giấy phép được cấp hết thời hạn hiệu lực, bị mất, hư hỏng. Người đề nghị phải hoàn thành 01 bộ hồ sơ nộp trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN và phải chịu trách nhiệm về các thông tin trong hồ sơ.

(d) [99]Người làm đơn đề nghị cấp lại giấy phép người lái tàu bay phải nộp hồ sơ tối thiểu 20 ngày trước ngày hết hạn của giấy phép đã được cấp. Hồ sơ bao gồm:

---

[98] Mục này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Khoản a Mục 2 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2018

[99] Mục này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Khoản b Mục 2 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2018

1. Đơn đề nghị cấp lại nêu rõ lý do;

2. Giấy chứng nhận sức khoẻ phù hợp với quy định của Bộ Y tế và Phần 8 Bộ quy chế an toàn hàng không còn hiệu lực;

3. Kết quả kiểm tra sát hạch trình độ, kinh nghiệm trên chủng loại, hạng, loại tàu bay phù hợp với năng định đề nghị cấp;

4. Bản sao chứng chỉ đủ trình độ ngôn ngữ tiếng Anh tối thiểu mức 4 theo quy định tại Phụ ước 1 của Công ước về hàng không dân dụng quốc tế của cơ sở đánh giá trình độ tiếng Anh cho nhân viên hàng không được Cục HKVN cấp hoặc công nhận còn hiệu lực. Kết quả kiểm tra sát hạch trình độ, kinh nghiệm trên chủng loại, hạng, loại tàu bay phù hợp với năng định đề nghị cấp;

(e) Hồ sơ đề nghị cấp lại giấy phép người lái tàu bay trong trường hợp giấy phép bị mất, bị rách, người đề nghị phải nộp hồ sơ đến Cục HKVN tối thiểu 7 ngày làm việc. Hồ sơ bao gồm:

(1) Đơn đề nghị cấp lại nêu rõ lý do;

(2) Bản gốc hoặc bản sao giấy phép và năng định đã được cấp (nếu có).

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 7.110: THỦ TỤC GIA HẠN CÁC LOẠI NĂNG ĐỊNH - THÀNH VIÊN TỔ BAY

(a) Người đề nghị gia hạn năng định - thành viên tổ lái phải gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến Cục HKVN và phải chịu trách nhiệm về các thông tin trong hồ sơ. Hồ sơ gồm:

(1) Đơn đề nghị gia hạn năng định - thành viên tổ lái (theo Phụ lục 3 Điều 7.110);

(2) Giấy chứng nhận sức khỏe còn hiệu lực kèm theo bản chính để đối chiếu;

(3) Bản sao giấy phép lái tàu bay còn hiệu lực kèm theo bản chính để đối chiếu;

(4) Kết quả kiểm tra sát hạch lý thuyết về những nội dung theo quy định;

(5) Kết quả kiểm tra sát hạch thực hành với các nội dung khai thác áp dụng cho năng định chủng loại tàu bay và năng định hạng tàu bay phù hợp của người đề nghị.

(b) [100]Trong thời hạn 20 ngày, kể từ thời điểm nhận đủ hồ sơ, Cục HKVN có trách nhiệm thẩm định hồ sơ, tổ chức kiểm tra và thực hiện việc gia hạn năng định phù hợp.

---

[100] Mục này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 3 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018, có hiệu lực kể từ ngày 30 tháng 01 năm 2018

PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 7.110: MẪU ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP, CÔNG NHẬN, GIA HẠN/PHỤC HỒI GIẤY PHÉP VÀ NĂNG ĐỊNH NGƯỜI LÁI TÀU BAY[101]

[101] Phụ lục Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại Mục 4 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 7

ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP
(APPLICATION FOR)
GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG
(ORIGINAL AIRMAN LICENSE)
THÀNH VIÊN TỔ BAY
[FLIGHT CREW MEMBER]

HƯỚNG DẪN (INSTRUCTIONS)
In hoặc đánh máy. Không viết vào phần bôi đen, phần này chỉ dành cho Cục HKVN. Chỉ nộp đơn bản gốc cho phòng Tiêu chuẩn An toàn bay hoặc người được Cục Hàng không ủy quyền, nếu thiếu chỗ thì dùng tờ đính kèm (Print or type. Do not write in shaded areas, these are for CAAV use only. Submit original only to the Flight Safety Standards Department or a CAAV Authorized Person. If additional space is required, use an attachment)

A. TÔI LÀM ĐƠN NÀY ĐỀ NGHỊ (APPLICATION IS HEREBY MADE FOR) ☐ **CẤP MỚI (ISSUANCE)** ☐ **CẤP LẠI CÁC GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG VIỆT NAM SAU (REISSUANCE OF THE FOLLOWING VIETNAM AIRMAN LICENSE):**

1. ☐ HỌC VIÊN BAY (STUDENT PILOT)
2. ☐ NGƯỜI LÁI TÀU BAY TƯ NHÂN (PRIVATE PILOT)
3. ☐ NGƯỜI LÁI TÀU BAY THƯƠNG MẠI (COMMERCIAL PILOT)
4. ☐ NGƯỜI LÁI TÀU BAY VẬN TẢI HÀNG KHÔNG (AIRLINE TRANSPORT PILOT)
5. ☐ CƠ GIỚI TRÊN KHÔNG (FLIGHT ENGINEER)
6. ☐ GIÁO VIÊN BAY (FLIGHT INSTRUCTOR)
7. ☐ NHÂN VIÊN ĐIỀU ĐỘ KHAI THÁC BAY (FLIGHT DISPATCHER)
8. ☐ LOẠI KHÁC (OTHER):

B. GIẤY PHÉP HOẶC NĂNG ĐỊNH ĐỀ NGHỊ (LICENSE OR RATING APPLIED FOR ON BASIS OF):

☐ 1.HOÀN THIỆN YÊU CẦU KIỂM TRA KIẾN THỨC VÀ KỸ NĂNG (COMPLETION OF REQUIRED KNOWLEDGE AND SKILL TEST)	2. LOẠI TÀU BAY ĐƯỢC SỬ DỤNG (AIRCRAFT TO BE USED) (Nếu có yêu cầu kiểm tra bay -*if flight test required*)	3. TỔNG GIỜ BAY TRÊN LOẠI TÀU BAY / SIM /FTD (TOTAL TIME IN THIS AIRCRAFT/SIM/FTD Hours)	4. GIỜ BAY LÁI CHÍNH (PILOT-IN-COMMAND Hours)

C.CHỦNG LOẠI VÀ/ HOẶC HẠNG TÀU BAY CÓ LIÊN QUAN (THE FOLLOWING CATEGORY AND/OR CLASS IS INVOLVED):

1. ☐ TÀU BAY MỘT ĐỘNG CƠ (AEROPLANE – SINGLE ENGINE LAND)
2. ☐ TÀU BAY NHIỀU ĐỘNG CƠ (AEROPLANE – MULTIENGINE LAND)
3. ☐ TÀU BAY MỘT ĐỘNG CƠ (AEROPLANE – SINGLE ENGINE SEA)
4. ☐ TÀU BAY NHIỀU ĐỘNG CƠ (AEROPLANE – MULTIENGINE SEA)
5. ☐ TÀU LƯỢN (GLIDER……(*SPECIFY TOW*)➔ _____
6. ☐ MÁY BAY LÊN THẲNG (ROTORCRAFT……(*SPECIFY CLASS*)➔ _____
7. ☐ NHẸ HƠN KHÔNG KHÍ (LIGHTER THAN AIR. ……(*SPECIFY CLASS*))➔ _____
8. ☐ POWERED LIFT

D. NĂNG ĐỊNH CÓ LIÊN QUAN (THE FOLLOWING RATING IS INVOLVED):

1. ☐ THIẾT BỊ (INSTRUMENT)
2. ☐ CHỦNG LOẠI II HOẶC III (CATEGORY II OR III APPROACHES)
3. ☐ NĂNG ĐỊNH LOẠI BỔ SUNG (ADDED TYPE RATING……(*SPECIFY*)➔ _____
4. ☐ NĂNG ĐỊNH KHÁC (OTHER RATING……(*SPECIFY*)➔

E. THÔNG TIN CÁ NHÂN (AIRMAN PERSONAL INFORMATION):

1. TÊN (Họ, tên, tên lót) - NAME (*Last, First, Middle*)	2. ĐỊA CHỈ THƯỜNG TRÚ (Đường phố hoặc Hòm thư)-PERMANENT ADDRESS (*Street or PO Box Number*)
3. ĐIỆN THOẠI VÀ FAX (TELEPHONE AND FAX)	4. CITY THÀNH PHỐ/STATE/PROVINCE TỈNH MAIL CODE COUNTRY QUỐC GIA

5. *NGÀY THÁNG NĂM SINH (THÁNG, NGÀY, NĂM)* DATE OF BIRTH *(MONTH, DAY, YEAR)*	6. NƠI SINH (PLACE OF BIRTH)	7. QUỐC TỊCH NATIONALITY (*CITIZENSHIP*)	8. TRÌNH ĐỘ NGÔN NGỮ Language Proficiency Level 4/+? ☐ Có (Yes) ☐ Không (No)

9. CHIỀU CAO (HEIGHT)	10. CÂN NẶNG (WEIGHT)	11. TÓC (HAIR)	12.MẮT (EYES)	13.GIỚI TÍNH (SEX)	14. ĐỊA CHỈ HÒM THƯ ĐIỆN TỬ (E-MAIL ADDRESS)	15. *For FSI Use*

F. GHI CHÉP GIỜ BAY (RECORD OF PILOT TIME) (Không viết vào phần tô bóng -*Do Not Write In The Shaded Areas*):

	Tổng (Total)	Bay dưới sự hướng dẫn (Instruction Received	Bay đơn (Solo)	Lái chính - Pilot In Command (PIC)	Bay đường dài dưới sự hướng dẫn (Cross Country Instruction Received)	Bay đơn đường dài (Cross Country Solo)	Bay lái chính đường dài (Cross Country PIC)	Bay bằng thiết bị (Instrument)	Bay đêm dưới sự hướng dẫn (Night Instruction Received)	Cất/hạ cánh đêm (Night Take-Off/ Landing)	Lái chính đêm (Night PIC)	Lái chính cất/ hạ cánh đêm (Night Take-Off/ Landing PIC)	Số chuyến bay (Number Of Flights)	Number Of Aero-Tows	Number Of Ground Launches	Number Of Power Launches
Tàu lượn (Gliders)																
(Free Balloon)														DÁN ẢNH TẠI ĐÂY (ATTACH APPLICANT PHOTO HERE) (Kích thước hộ chiếu-Passport Size)		
Khí cầu (Airship)																
Tàu bay (Aeroplane)				Lái chính (PIC) / Lái phụ (SIC)			Lái chính (PIC) / Lái phụ (SIC)				Lái chính (PIC) / Lái phụ (SIC)	Lái chính (PIC) / Lái phụ (SIC)				

CAAV-FSSD Form 541 [2]2015

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 7

Máy bay lên thẳng (Rotorcraft)				Lái chính (PIC)			Lái chính (PIC)				Lái chính (PIC)	Lái chính (PIC)
				Lái phụ (SIC)			Lái phụ (SIC)				Lái phụ (SIC)	Lái phụ (SIC)
Nâng bằng lực (Powered Lift)				Lái chính (PIC			Lái chính (PIC				Lái chính (PIC	Lái chính (PIC
				Lái phụ (SIC)			Lái phụ (SIC)				Lái phụ (SIC)	Lái phụ (SIC)
Buồng lái mô phỏng (Simulator)												
Thiết bị huấn luyện (Training Device)												
PCATD												

G. THÔNG TIN ĐÁNH GIÁ SỨC KHỎE (MEDICAL EVALUATION INFORMATION):

1. HẠNG CHỨNG CHỈ (CLASS OF CERTIFICATE)	2. QUỐC GIA CẤP (STATE OF ISSUE)	3. NGÀY CẤP (DATE OF ISSUE)	4. GIÁM ĐỊNH VIÊN (MEDICAL EXAMINER)

H. BẠN ĐÃ BỊ KIỂM TRA KHÔNG ĐẠT CHO GIẤY PHÉP HOẶC NĂNG ĐỊNH NÀY CHƯA (HAVE YOU FAILED A TEST FOR THIS LICENSE OR RATING? 1. ☐ Có (Yes) 2. ☐ Không (No)

I. CHỨNG THỰC (APPLICANT'S CERTIFICATION)— Tôi Cam đoan rằng tất cả những thông tin cung cấp ở trên là chính xác và đúng sự thật, và tôi đồng ý rằng đó là cơ sở để cấp giấy phép cho tôi (I certify that all statements and answers provided by me on this application form are complete and true to the best of my knowledge and I agree that they are to be considered as part of the basis for issuance of any CAAV license to me).

A person shall not with intent to deceive: (c) make any false representation for the purpose of procuring for himself or any other person the grant, issue, renewal or variation of any such license...	1. NGÀY (DATE)	2. CHỮ KÝ CỦA ỨNG VIÊN (APPLICANT SIGNATURE):

J. Ý KIẾN CỦA GIÁO VIÊN HƯỚNG DẪN (INSTRUCTOR'S RECOMMENDATION)
Tôi đã hướng dẫn cho ứng viên và xem xét cho cá nhân này thực hiện bài kiểm tra (I have personally instructed the applicant and consider this person ready to take the test).

1. Ngày (Date)	2. Chữ ký của người hướng dẫn (Instructor's Signature) (Tên và chữ ký -*Print Name and Sign*)	3. Số giấy phép (License Number)	4.Thời hạn giấy phép (License Expires)

K. DESIGNATED EXAMINER'S OR AIRMAN CERTIFICATION REPRESENTATIVE REPORT

1. ☐ Giấy phép học viên bay (Student Pilot License Issued) (Bản chụp -*Copy Attached*)
2. ☐ Tôi đã kiểm tra sổ ghi giờ bay và/ hoặc hồ sơ huấn luyện, và xác nhận cá nhân phù hợp với yêu cầu của Bộ quy chế An toàn Hàng không Phần 7 cho việc cấp giấy phép hoặc năng định (I have personally reviewed this applicant's pilot logbook and/or training record, and certify that the individual meets the pertinent requirements of VAR Part 7 for the license or rating sought).
3. ☐ Tôi đã kiểm tra kiến thức (I have personally tested this applicant's knowledge).
4. ☐ Tôi đã kiểm tra và / hoặc I have personally tested and/or verified this applicant in accordance with pertinent procedures and standards with the results indicated below.
5. ☐ Đồng ý (Approved) – Giấy phép được cấp (License Issued) (Bản gốc -*Original Attached*)
6. ☐ Không đồng ý (Disapproved) – Báo cáo không đồng ý (Disapproval Notice Issued) (Bản gốc- *Original Attached*)

7. Địa điểm kiểm tra (Location of Test) (Thiết bị, Thành phố, đảo/bang/tỉnh - *Facility, City, Island/State/Province*)	8. Thời gian kiểm tra (Duration of Test)		
	(a) Mặt đất (Ground)	(b) Buồng lái giả định / Thiết bị huấn luyện (Simulator/FTD)	(c) Bay (Flight)

9. Giấy phép hoặc năng định kiểm tra (License or Rating for Which Tested)	10. Loại tàu bay (Type of Aircraft Used)	11. Số đăng ký (Registration No)

12. Ngày (Date)	13. Chữ ký của giáo viên kiểm tra (Examiner's Signature) (Tên & chữ ký - *Print Name & Sign*)	14. Số giấy phép (License No).	15.Số ủy quyền (Designation No).	16. Thời hạn ủy quyền (Designation Expires)

L. ĐÁNH GIÁ (EVALUATOR'S RECORD) (Dùng cho giấy phép lái máy bay vận tải hàng không và / hoặc năng định loại -*Use For ATP License And/Or Type Ratings*):

	GIÁO VIÊN HƯỚNG DẪN (INSPECTOR)	GIÁO VIÊN KIỂM TRA (EXAMINER)	Ký tên và số giấy phép (Signature and License Number)	Ngày (Date)
1. Phỏng vấn (Oral)	☐	☐		
2. Buồng lái mô phỏng được phê chuẩn / Thiết bị huấn luyện (Approved Simulator/Training Device Check)	☐	☐		
3. Kiểm tra bay (Aircraft Flight Check)	☐	☐		

M. BÁO CÁO CẦU GIÁM SÁT VIÊN AN TOÀN HOẶC CHUYÊN VIÊN CẤP PHÉP NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG (AVIATION SAFETY INSPECTOR OR PEL LICENSING OFFICER REPORT)
I have personally tested this applicant in accordance with or have otherwise verified that this applicant complies with pertinent procedures, standards, policies, and/or necessary requirements with the result indicated below

CAAV-FSSD Form 541 [2]2015

1. ☐ **Đồng ý (Approved)** — Cấp giấy phép tạm thời (Temporary License Issued (Bản gốc -*Original Attached*)

2. ☐ **Không đồng ý -Disapproved** – Báo cáo không đồng ý (Disapproved Notice Issued) (Bản gốc -*Original Attached*)

3. Địa điểm kiểm tra (Location of Test) (Thiết bị, Thành phố, đảo/bang/tỉnh -*Facility, City, Island/State/Province*)

4. Thời gian kiểm tra (Duration of Test)

(a) Mặt đất (Ground)	(b) Buồng lái mô phỏng/thiết bị huấn luyện (Simulator/FTD)	(c) Bay (Flight)

5. Giấy phép hoặc năng định kiểm tra (License or Rating for Which Tested)

6. Loại tàu bay (Type(s) of Aircraft Used)

7. Số đăng ký (Registration No.(s))

8. ☐ Giấy phép học viên bay (Student Pilot License Issued)

9. ☐ Ý kiến của giáo viên kiểm tra (Examiner's Recommendation)
(a) ☐ Đồng ý (Accepted) (b) ☐ Không đồng ý (Rejected)

10. ☐ Cấp lại hoặc đổi giấy phép người lái tàu bay (Reissue or Exchange of Pilot License)

11. ☐ Hướng dẫn kiểm tra sức khỏe đặc biệt (Special Medical test conducted)

12. ☐ Hướng dẫn kiểm tra trình độ ngoại ngữ (Language Proficiency test conducted)

13. ☐ Giấy phép hoặc năng định cơ bản (License or Rating Based)
(a) ☐ Trình độ khóa học được phê chuẩn (Approved Course Graduate)
(b) ☐ Tiêu chuẩn khác được Cục HKVN phê chuẩn (Other Approved CAAV Qualification Criteria)

14. ☐ Giáo viên hướng dẫn bay (Flight Instructor)
(a) ☐ Cấp lại (Renewal)
(b) ☐ Hồi phục (Reinstatement)

16. ☐ Giáo viên mặt đất (Ground Instructor)

15. **Instructor Renewal Based On**
(a) ☐ Hoạt động (Activity) (c) ☐ Khóa huấn luyện (Training Course)
(b) ☐ Kiểm tra (Test) (d) ☐ Nhiệm vụ và trách nhiệm (Duties and Responsibilities)

17. Tên khóa huấn luyện (Training Course (FIRC) Name)

18. Số chứng chỉ trung tâm huấn luyện được phê chuẩn (ATO Certificate No).

19. Ngày kết thúc (Graduation Date)

20. Ngày (Date)	21. Chữ ký của giáo viên kiểm tra (Inspector's Signature) (Tên & chữ ký - *Print Name & Sign*)	22. Số kiểm soát (Control Number)	23. CASORT-PEL Entry

N. HỒ SƠ ĐÍNH KÈM (ATTACHMENTS):

1. ☐ Giấy phép học viên bay (Student Pilot License) (bản chụp -*copy*)
2. ☐ Báo cáo kiểm tra (Knowledge Test Report)
3. ☐ Giấy phép tạm thời (Temporary Airman License)
4. ☐ Báo cáo không đồng ý (Notice of Disapproval)
5. ☐ Giấy phép thay thế (Superseded Airman License)

6. ☐ Thông tin cá nhân được kiểm tra (Airman's Identification (ID) checked----------

ID:-

7. Mẫu của ID (Form of ID)	11. Tên (Name)
8. Số (Number)	12. Ngày sinh (Date of Birth)
9. Thời hạn hiệu lực (Expiration Date)	13. Số giấy phép (License Number)
10. Số điện thoại (Telephone Number)	14. Địa chỉ hòm thư điện tử (E-Mail Address)

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.113: CÁC YÊU CẦU VỀ KIẾN THỨC NĂNG ĐỊNH THIẾT BỊ

(a) Ngoài các quy định tại Điều 7.113, người đề nghị cấp năng định bay bằng thiết bị phải được huấn luyện mặt đất do giáo viên được Cục HKVN bổ nhiệm hướng dẫn về các lĩnh vực kiến thức hàng không áp dụng với năng định bay bằng thiết bị, sau đây:

(1) Các quy tắc và quy định liên quan đến IFR; liên quan đến thực hành và các quy tắc dịch vụ không lưu;

(2) Việc sử dụng, các hạn chế và trạng thái hoạt động tốt của thiết bị điện tử và các thiết bị cần thiết để kiểm soát và dẫn đường máy bay và trực thăng theo IFR và trong điều kiện khí tượng bay bằng thiết bị; cách sử dụng và các hạn chế của lái tự động;

(3) Các sai số của la bàn, lượn vòng và gia tốc; các hạn chế trong khai thác và thiết bị con quay hồi chuyển và các hiệu ứng tiến động; thực hành và các quy trình trong trường hợp sai khi bay bằng thiết bị;

(4) Chuẩn bị và kiểm tra trước khi bay phù hợp với bay theo IFR;

(5) Kế hoạch bay; chuẩn bị và thực hiện các kế hoạch bay dịch vụ không lưu theo IFR; quy trình đặt lại đồng hồ đo;

(6) Tính năng con người liên quan đến bay bằng thiết bị trên máy bay hoặc trực thăng;

(7) Sự suy xét và đưa ra quyết định;

(8) Chương trình phối hợp tổ bay, bao gồm liên lạc và hợp tác của tổ bay;

(9) Việc áp dụng thông tin khí tượng hàng không; đọc, hiểu và sử dụng các báo cáo, bảng biểu và các bản dự báo khí tượng; mã cài đặt và chữ viết tắt; quy trình thu nhận thông tin khí tượng; đồng hồ đo;

(10) Nhận và sử dụng các báo cáo, dự báo khí tượng và các xu hướng thời tiết dựa trên các thông tin đó;

(11) Quan sát các điều kiện thời tiết.

(12) Nguyên nhân, nhận biết và ảnh hưởng của động cơ, cánh quạt hoặc rotor và khung bị đóng băng; quy trình thẩm thấu bề mặt tiết diện; tránh thời tiết xấu;

(13) Nhận biết tình huống thời tiết xấu và tránh gió cạnh;

(14) Thực hành dẫn đường sử dụng hỗ trợ của đài dẫn đường;

(15) Sử dụng hệ thống dẫn đường trong các giai đoạn của chuyến bay: khởi hành, trong khi bay, tiếp cận và hạ cánh; nhận biết hỗ trợ của đài dẫn đường;

(16) Dịch và sử dụng các tài liệu như AIP, NOTAM, các mã cài đặt và chữ viết tắt hàng không; các bảng biểu quy trình bay bằng thiết bị khi khởi hành, trong khi bay, hạ độ cao và tiếp cận;

(17) Các quy trình khẩn nguy và đề phòng, thực hành an toàn với sự hỗ trợ bay theo IFR;

(18) Các quy trình điện đài và sắp xếp từ ngữ áp dụng khi khai thác tàu bay theo IFR; xử lý trong trường hợp liên lạc nhầm;

(19) Các thông tin phù hợp trong tài liệu hướng dẫn do Cục HKVN công bố áp dụng đối với khai thác bay theo IFR;

(20) Hệ thống và quy trình KSKL đối với khai thác bay bằng thiết bị;

(21) Dẫn đường IFR và tiếp cận sử dụng hệ thống dẫn đường;

(22) Sử dụng IFR trong khi bay và quy trình tiếp cận bằng thiết bị;

(23) Khai thác an toàn và hiệu quả tàu bay theo quy tắc và điều kiện bay bằng thiết bị.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 7.113: CÁC YÊU CẦU HƯỚNG DẪN BAY CẤP NĂNG ĐỊNH THIẾT BỊ

(a) Ngoài các quy định của Điều 7.113, người đề nghị cấp năng định thiết bị phải được giáo viên hướng dẫn do Cục HKVN bổ nhiệm huấn luyện trên tàu bay có ghi giờ bay, hoặc trên buồng lái mô phỏng hoặc các thiết bị huấn luyện bay được Cục HKVN phê chuẩn bao gồm các giai đoạn huấn luyện sau:

(1) Các thủ tục trước khi bay gồm có sử dụng tài liệu hướng dẫn bay hoặc các tài liệu tương đương, và tài liệu về dịch vụ không lưu phù hợp khi chuẩn bị kế hoạch bay IFR;

(2) Kiểm tra trước khi bay, sử dụng danh mục kiểm tra, lăn và kiểm tra trước khi cất cánh;

(3) Các phương thức và thao tác khai thác IFR trong điều kiện bình thường, bất thường và khẩn nguy gồm có ít nhất là:

(i) Chuyển sang bay bằng thiết bị khi cất cánh;

(ii) Khởi hành và hạ cánh bằng thiết bị tiêu chuẩn;

(iii) Các phương thức IFR trong khi bay;

(iv) Giữ nguyên các phương thức bay;

(v) Tiếp cận bằng thiết bị tới tiêu chuẩn tối thiểu theo quy định;

(vi) Các phương thức tiếp cận hụt;

(vii) Hạ cánh sau khi tiếp cận bằng thiết bị

(viii) Các thao tác trong khi bay và các tính năng bay đặc biệt.

(4) Các phương thức và kiểm soát tĩnh không;

(5) Bay bằng thiết bị;

(6) Hệ thống dẫn đường;

(7) Các phương thức tiếp cận bằng thiết bị;

(8) Khai thác khẩn nguy; và

(9) Các phương thức sau chuyến bay.

(b) Ngoài ra, đối với máy bay nhiều động cơ:

(1) Áp dụng tất cả các quy định trong điểm (3) khoản (a) của Phụ lục này; và

(2) Khai thác máy bay hoặc trực thăng chủ yếu bằng thiết bị với một động cơ không hoạt động hoặc giả định không hoạt động.

PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 7.113: CÁC YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM CẤP NĂNG ĐỊNH THIẾT BỊ

(a) Ngoài các quy định trong Điều 7.113, người đề nghị cấp năng định thiết bị phải có số giờ bay sau đây ghi trong nhật ký bay:

(1) Ít nhất là 50 giờ bay đường dài ở vị trí Người chỉ huy tàu bay, trong đó ít nhất là 10 giờ bay trên loại tàu bay đề nghị cấp năng định;

(2) Có tổng giờ bay là 40 giờ bay thiết bị thật hoặc thiết bị mô phỏng các giai đoạn khai thác theo các quy định tại Mục I của Chương F, bao gồm:

(i) Ít nhất là 10 giờ huấn luyện bay bằng thiết bị dưới sự hướng dẫn của giáo viên hướng dẫn bay do Cục HKVN bổ nhiệm trên loại tàu bay đề nghị cấp năng định;

(ii) Ít nhất là 3 giờ huấn luyện thiết bị phù hợp với năng định đề nghị cấp dưới sự hướng dẫn của giáo viên hướng dẫn bay do Cục HKVN bổ nhiệm khi chuẩn bị kiểm tra thực hành trong thời hạn 60 ngày trước ngày kiểm tra;

(b) Huấn luyện thiết bị theo quy tắc bay đường dài trên loại tàu bay ít nhất là một chuyến bay đường dài theo IFR bao gồm:

(1) Khoảng cách theo đường hàng không hoặc hành trình theo chỉ dẫn của ATC ít nhất:

(i) Đối với năng định thiết bị - máy bay: 250 dặm; hoặc

(ii) Đối với năng định thiết bị - trực thăng: 100 dặm; và

(2) Tiếp cận thiết bị tại mỗi sân bay; và

(3) Ba loại tiếp cận khác nhau sử dụng hệ thống dẫn đường.

Phụ lục 1 Điều 7.120: Nội dung huấn luyện cho tổ lái nhiều thành viên[102]

a. Mục tiêu của khóa huấn luyện là để người lái thành thạo trong công tác phối hợp tổ lái nhiều thành viên (MCC) để khai thác an toàn trên các máy bay nhiều động cơ nhiều người lái theo quy tắc bay bằng thiết bị và đảm bảo rằng:

1. Lái chính thực hiện các chức năng quản lý và đưa ra quyết định cho dù anh ta là phi công bay hay là phi công không bay.

2. Các nhiệm vụ của phi công bay và phi công không bay được quy định rõ ràng và phân công theo cách phi công bay có thể hướng sự chú ý của anh ta vào việc vận hành và kiểm soát tàu bay.

3. Có sự phối hợp hiệu quả một cách có trật tự phù hợp khi gặp phải các tình huống bình thường, bất thường và khẩn nguy.

4. Sự giám sát, thông tin và hỗ trợ qua lại lẫn nhau luôn luôn được đảm bảo.

b. Các giáo viên huấn luyện Phối hợp tổ lái nhiều thành viên phải rất thành thạo với vấn đề nhân tố con người và quản lý nguồn nhân lực tổ bay. Họ phải được cập nhật với sự phát triển mới nhất của việc huấn luyện nhân tố con người và các kỹ năng CRM.

c. Giáo trình huấn luyện kiến thức lý thuyết được xây dựng theo quy định của Cục HKVN.

d. Giáo trình huấn luyện bay được quy định tại Hướng dẫn 07-016 (AC 07-016) của Cục HKVN.

đ. Khi kết thúc khóa học, người đề nghị có thể được cấp Giấy chứng nhận đã hoàn thành khóa học.

e. Người có Giấy chứng nhận đã hoàn thành huấn luyện MCC về trực thăng sẽ được miễn trừ quy định hoàn thành chương trình kiến thức lý thuyết quy định tại Hướng dẫn 07-016 (AC 07-016) của Cục HKVN.

---

[102] Phụ lục này được bổ sung theo quy định tại Mục 5 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.123: CÁC YÊU CẦU CHUNG VỀ CHO PHÉP KHAI THÁC CATII HOẶC CATIII

(a) Người đề nghị cho phép khai thác CATII hoặc CATIII phải qua kiểm tra thực hành để:

(1) Cấp hoặc gia hạn cho phép khai thác CATII hoặc CATIII;

(2) Bổ sung tàu bay loại khác vào cho phép khai thác CATII hoặc CATIII.

(b) Để được kiểm tra thực hành cấp phép theo quy định của mục này, người đề nghị phải:

(1) Đáp ứng các yêu cầu đã nêu; và

(2) Nếu người đề nghị cấp không qua được bài kiểm tra thực hành trong vòng 12 tháng trước tháng kiểm tra:

(i) Đáp ứng được các yêu cầu đã nêu; và

(ii) Thực hiện ít nhất 6 lần tiếp cận ILS trong vòng 6 tháng trước tháng kiểm tra trong số đó ít nhất 3 lần phải được thực hiện không sử dụng coupler tiếp cận.

(c) Người đề nghị phải hoàn thành tiếp cận theo quy định:

(1) Dưới điều kiện bay bằng thiết bị thật hoặc mô phỏng;

(2) Tại độ cao quyết định tối thiểu để tiếp cận ILS trên loại tàu bay sử dụng để kiểm tra thực hành trừ khi việc tiếp cận không được thực hiện tại độ cao quyết định cho phép khai thác CATII;

(3) Khai thác CATII chỉ được cho phép tại độ cao quyết định nếu được tiến hành trong buồng lái mô phỏng hoặc thiết bị huấn luyện bay mô phỏng được phê chuẩn; và

(4) Trên tàu bay cùng loại và hạng, áp dụng, như tàu bay hoặc buồng lái mô phỏng được phê chuẩn dùng để thực hiện kiểm tra thực hành:

(i) Đại diện tàu bay cùng loại và hạng áp dụng như tàu bay đề nghị cho phép phê chuẩn; và

(ii) Được cấp phê chuẩn phù hợp với khóa huấn luyện được phê chuẩn do Trung tâm huấn luyện bay tiến hành.

(d) Thời gian bay đạt được đáp ứng các quy định có thể được sử dụng.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 7.123: KIỂM TRA VẤN ĐÁP TRONG KHI THỰC HÀNH CATII HOẶC CATIII

(a) Trong khi kiểm tra thực hành, người đề nghị phải chứng tỏ các yêu cầu về kiến thức tại Bảng 1 -7.123 qua các câu hỏi vấn đáp.

(b) Thanh tra bay và giáo viên kiểm tra bay có thể hỏi vấn đáp bất kỳ lúc nào trong khi kiểm tra thực hành.

BẢNG 1 - 7.123 **CHỨNG TỎ CÁC KIẾN THỨC HÀNG KHÔNG**	**CAT II**	**CAT III**
1. Độ dài theo yêu cầu để hạ cánh	**X**	**X**
2. Sử dụng và hạn chế của tầm nhìn trên đường CHC, bao gồm xác định việc kiểm soát RVR và thiết bị đo theo quy định	**X**	**X**
3. Các đặc tính và hạn chế của ILS và hệ thống chiếu sáng đường băng	**X**	**X**
4. Các đặc tính và hạn chế của hệ thống chỉ dẫn bay, cài tiếp cận tự động (bao gồm chia loại trục nếu được trang bị), hệ thống tay ga tự động (nếu trang bị), và thiết bị khác yêu cầu đối với CATII, CATIII	**X**	**X**
5. Hệ thống cảnh báo hỏng thiết bị và trang thiết bị	**X**	**X**
6. Sử dụng các điểm mốc thực tế nếu có hoặc các giới hạn và độ cao mà ở đó thông thường có thể cảm nhận được với số liệu tầm nhìn đường cất hạ cánh (RVR) bị giảm	**X**	**X**
7. Thứ tự các điểm mốc quan sát thực tế trong quá trình tiếp cận trong điều kiện tầm nhìn bằng hoặc cao hơn điều kiện hạ cánh tối thiểu.	**X**	**X**
8. Địa tiêu trong điều kiện thời tiết tối thiểu	**X**	**X**
9. Nhận dạng độ cao quyết định hoặc độ cao được cảnh báo nếu áp dụng, sử dụng đồng hồ đo độ cao vô tuyến	**X**	**X**

10. Các phương thức tiếp cận hụt và các kỹ thuật sử dụng thiết bị hiển thị trạng thái tàu bay theo chế độ tính toán hoặc cố định.	**X**	**X**
11. Các phương thức và kỹ thuật liên quan đến chuyển từ bay thiết bị sang bay bằng mắt trong tiếp cận cuối cùng khi giảm RVR	**X**	**X**
12. Nhận biết và có hành động chính xác đối với những hỏng hóc lớn trước và sau khi đạt độ cao quyết định hoặc độ cao cảnh bảo giới hạn, nếu áp dụng	**X**	**X**
13. Nhận biết các giới hạn của vị trí chấp nhận được đối với tàu bay và đường bay khi tiếp cận, bay bằng, và nếu áp dụng, xả đà		**X**
14. Nhận biết và có phản ứng đối với hỏng hóc hệ thống trên không và dưới mặt đất hoặc tình trạng bất thường, đặc biệt sau khi qua độ cao quyết định hoặc độ cao cảnh báo, nếu áp dụng		**X**
15. Sự hỏng hóc không mong muốn đối với các điều kiện ít hơn RVR tối thiểu trong tiếp cận, bay bằng và xả đà		**X**
16. Thực hiện nhiệm vụ của F/O trong khai thác CATII, CATIII, trừ khi tàu bay đề nghị cấp năng định không yêu cầu F/O	**X**	**X**
17. Các ảnh hưởng của gió cắt theo phương thẳng đứng và nằm ngang	**X**	**X**

PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 7.123: KIỂM TRA BAY THỰC HÀNH CAT II VÀ CAT III

(a) Bài kiểm tra bay thực hành phải được tiến hành trên tàu bay cùng loại và hạng áp dụng như tàu bay đề nghị cho phép hoặc trên buồng lái giả định được phê chuẩn:

(1) Đại diện tàu bay cùng loại và hạng áp dụng như tàu bay đề nghị cho phép phê chuẩn; và

(2) Được cấp phê chuẩn phù hợp với khóa huấn luyện được phê chuẩn do ATO tiến hành.

(b) Tất cả các lần tiếp cận được thực hiện trong khi bay phải sử dụng hệ thống hướng dẫn kiểm soát được phê chuẩn, ngoại trừ các quy định như đã nói trong bảng của mục này.

(c) Đối với việc cấp phép cho tàu bay yêu cầu năng định loại, người đề nghị phải qua kiểm tra thực hành với F/O có năng định loại tàu bay cho phép thực hiện

(d) Thanh tra bay và giáo viên kiểm tra bay có thể hỏi vấn đáp bất kỳ lúc nào trong khi kiểm tra thực hành.

(e) Các bài kiểm tra thực hành phải gồm có các thao tác và phương thức theo quy định:

(1) Trong điều kiện bay bằng thiết bị thật hoặc mô phỏng thể hiện các điều kiện thời tiết tối thiểu cho tiếp cận, hạ cánh và xả đà trong suốt bài kiểm tra thực hành;

(2) Tại độ cao tối thiểu đối với loại hoặc tiếp cận ILS của loại tàu bay kiểm tra thực hành.

Ghi chú: Nếu bài kiểm tra thực hành được tiến hành trên tàu bay, giáo viên kiểm tra có thể giới hạn độ cao tối thiểu cao hơn phù hợp với điều kiện kiểm tra.

BẢNG 2 - 7.123 CÁC YÊU CẦU VỀ KỸ NĂNG	**CAT II**	**CAT III**
1. Tiếp cận có cài ILS (chuyển sang hạ cánh)	**X**	**X**
2. Tiếp cận có cài ILS (chuyển sang tiếp cận hụt)	**X**	**X**
3. Tiếp cận ILS bằng tay, sử dụng chỉ huy hướng bay	**X**	
4. Hạ cánh và xả đà tự động bình thường		**X**
5. Hạ cánh tự động bình thường với xả đà bằng tay (IIIb) sau khi hỏng mode xả đà tại điểm tiếp cận		**X**
6. Hạ cánh bình thường bằng tay	**X**	
7. Tiếp cận hụt	**X**	**X**
8. Tiếp cận hụt với một động cơ không hoạt động (nếu tàu bay vẫn có khả năng hoạt động)	**X**	**X**

PHỤ LỤC 4 ĐIỀU 7.123: CÁC YÊU CẦU CHUNG ĐỐI VỚI PHÊ CHUẨN NGƯỜI LÁI KHAI THÁC CATII VÀ CATIII

(a) Cục HKVN phê chuẩn khai thác CATII và CATIII cho người lái như một phần của năng định thiết bị hoặc giấy phép lái máy bay vận tải hàng không. Phê chuẩn CAT II và III sẽ bao gồm các hạn chế sau đây:

(1) Đối với khai thác CATII, 1,600 bộ (ft) RVR và 150 bộ (ft) độ cao quyết định; và

(2) Đối với khai thác CATIII, theo quy định trong tài liệu cho phép.

(b) Để xóa bỏ các hạn chế đối với việc cho phép khai thác CATII III:

(1) Người được Cục HKVN cho phép khai thác CATII có thể xóa bỏ hạn chế bằng cách chứng minh được là bắt đầu từ 6 tháng trước đến khi hạ cánh trong các điều kiện khai thác bằng thiết bị mô phỏng hoặc thiết bị thật, Người khai thác loại hình này thực hiện 3 lần tiếp cận ILS CATII với độ cao quyết định là 150 ft; hoặc

(2) Người được Cục HKVN cho phép khai thác CATIII có thể xóa bỏ hạn chế bằng cách chứng tỏ đáp ứng yêu cầu về kinh nghiệm theo quy định.

(c) Người được phép hoặc người đề nghị cho phép khai thác CATII, CATIII có thể sử dụng buồng lái giả định hoặc thiết bị huấn luyện mô phỏng nếu được Cục HKVN phê chuẩn đáp ứng được các yêu cầu về kinh nghiệm theo quy định hoặc về kiểm tra thực hành theo quy định của Phần này về cho phép khai thác CATII, CATIII như áp dụng.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.133 QUY ĐỊNH CHI TIẾT VỀ NỘI DUNG MÔN HỌC[103]

a. Lịch sử ngành hàng không Việt Nam và thế giới;

b. Kỷ luật làm việc đặc thù trong môi trường hàng không;

a.c. Yếu tố tâm lý con người trong hoạt đông khai thác hàng không.

---

[103] Phụ lục này được bổ sung theo quy định Mục 64 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016.

Phụ lục 1 Điều 7.135: Mẫu đơn đề nghị cấp Giấy phép học viên bay[104]

[104] Phụ lục Điều này được bổ sung theo quy định tại Mục 6 Phụ lục VI sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2017, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 9 năm 2017.

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 7

ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP
(APPLICATION FOR)
GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG
(ORIGINAL AIRMAN LICENSE)
THÀNH VIÊN TỔ BAY
[FLIGHT CREW MEMBER]

HƯỚNG DẪN (INSTRUCTIONS)
In hoặc đánh máy. Không viết vào phần bôi đen, phần này chỉ dành cho Cục HKVN. Chỉ nộp đơn bản gốc cho phòng Tiêu chuẩn An toàn bay hoặc người được Cục Hàng không ủy quyền, nếu thiếu chỗ thì dùng tờ đính kèm (Print or type. Do not write in shaded areas, these are for CAAV use only. Submit original only to the Flight Safety Standards Department or a CAAV Authorized Person. If additional space is required, use an attachment)

A. TÔI LÀM ĐƠN NÀY ĐỀ NGHỊ (APPLICATION IS HEREBY MADE FOR) ☐ **CẤP MỚI (ISSUANCE)** ☐ **CẤP LẠI CÁC GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG VIỆT NAM SAU (REISSUANCE OF THE FOLLOWING VIETNAM AIRMAN LICENSE):**

1. ☐ HỌC VIÊN BAY (STUDENT PILOT)
2. ☐ NGƯỜI LÁI TÀU BAY TƯ NHÂN (PRIVATE PILOT)
3. ☐ NGƯỜI LÁI TÀU BAY THƯƠNG MẠI (COMMERCIAL PILOT)
4. ☐ NGƯỜI LÁI TÀU BAY VẬN TẢI HÀNG KHÔNG (AIRLINE TRANSPORT PILOT)
5. ☐ CƠ GIỚI TRÊN KHÔNG (FLIGHT ENGINEER)
6. ☐ GIÁO VIÊN BAY (FLIGHT INSTRUCTOR)
7. ☐ NHÂN VIÊN ĐIỀU ĐỘ KHAI THÁC BAY (FLIGHT DISPATCHER)
8. ☐ LOẠI KHÁC (OTHER):

B. GIẤY PHÉP HOẶC NĂNG ĐỊNH ĐỀ NGHỊ (LICENSE OR RATING APPLIED FOR ON BASIS OF):

☐ 1.HOÀN THIỆN YÊU CẦU KIỂM TRA KIẾN THỨC VÀ KỸ NĂNG (COMPLETION OF REQUIRED KNOWLEDGE AND SKILL TEST)	2. LOẠI TÀU BAY ĐƯỢC SỬ DỤNG (AIRCRAFT TO BE USED) (Nếu có yêu cầu kiểm tra bay -*if flight test required*)	3. TỔNG GIỜ BAY TRÊN LOẠI TÀU BAY / SIM /FTD (TOTAL TIME IN THIS AIRCRAFT/SIM/FTD Hours)	4. GIỜ BAY LÁI CHÍNH (PILOT-IN-COMMAND Hours)

C.CHỦNG LOẠI VÀ/ HOẶC HẠNG TÀU BAY CÓ LIÊN QUAN (THE FOLLOWING CATEGORY AND/OR CLASS IS INVOLVED):

1. ☐ TÀU BAY MỘT ĐỘNG CƠ (AEROPLANE – SINGLE ENGINE LAND)
2. ☐ TÀU BAY NHIỀU ĐỘNG CƠ (AEROPLANE – MULTIENGINE LAND)
3. ☐ TÀU BAY MỘT ĐỘNG CƠ (AEROPLANE – SINGLE ENGINE SEA)
4. ☐ TÀU BAY NHIỀU ĐỘNG CƠ (AEROPLANE – MULTIENGINE SEA)
5. ☐ TÀU LƯỢN (GLIDER.....(*SPECIFY TOW*)➔ _____
6. ☐ MÁY BAY LÊN THẲNG (ROTORCRAFT.....(*SPECIFY CLASS*)➔ _____
7. ☐ NHẸ HƠN KHÔNG KHÍ (LIGHTER THAN AIR. ..... .(*SPECIFY CLASS*))➔ _____
8. ☐ POWERED LIFT

D. NĂNG ĐỊNH CÓ LIÊN QUAN (THE FOLLOWING RATING IS INVOLVED):

1. ☐ THIẾT BỊ (INSTRUMENT)
2. ☐ CHỦNG LOẠI II HOẶC III (CATEGORY II OR III APPROACHES)
3. ☐ NĂNG ĐỊNH LOẠI BỔ SUNG (ADDED TYPE RATING.....(*SPECIFY*)➔ _____
4. ☐ NĂNG ĐỊNH KHÁC (OTHER RATING.....(*SPECIFY*)➔

E. THÔNG TIN CÁ NHÂN (AIRMAN PERSONAL INFORMATION):

1. TÊN (Họ, tên, tên lót) - NAME (*Last, First, Middle*)	2. ĐỊA CHỈ THƯỜNG TRÚ (Đường phố hoặc Hòm thư)-PERMANENT ADDRESS (*Street or PO Box Number*)
3. ĐIỆN THOẠI VÀ FAX (TELEPHONE AND FAX)	4. CITY THÀNH PHỐ/STATE/PROVINCE TỈNH MAIL CODE COUNTRY QUỐC GIA

5. *NGÀY THÁNG NĂM SINH (THÁNG, NGÀY, NĂM)* DATE OF BIRTH *(MONTH, DAY, YEAR)*	6. NƠI SINH (PLACE OF BIRTH)	7. QUỐC TỊCH NATIONALITY (*CITIZENSHIP*)	8. TRÌNH ĐỘ NGÔN NGỮ Language Proficiency Level 4/+? ☐ Có (Yes) ☐ Không (No)

9. CHIỀU CAO (HEIGHT)	10. CÂN NẶNG (WEIGHT)	11. TÓC (HAIR)	12.MẮT (EYES)	13.GIỚI TÍNH (SEX)	14. ĐỊA CHỈ HÒM THƯ ĐIỆN TỬ (E-MAIL ADDRESS)	15. *For FSI Use*

F. GHI CHÉP GIỜ BAY (RECORD OF PILOT TIME) (Không viết vào phần tô bóng -*Do Not Write In The Shaded Areas*):

	Tổng (Total)	Bay dưới sự hướng dẫn (Instruction Received)	Bay đơn (Solo)	Lái chính - Pilot In Command (PIC)	Bay đường dài dưới sự hướng dẫn (Cross Country Instruction Received)	Bay đơn đường dài (Cross Country Solo)	Bay lái chính đường dài (Cross Country PIC)	Bay bằng thiết bị (Instrument)	Bay đêm dưới sự hướng dẫn (Night Instruction Received)	Cất/hạ cánh đêm (Night Take-Off/ Landing)	Lái chính đêm (Night PIC)	Lái chính cất/ hạ cánh đêm (Night Take-Off/ Landing PIC)	Số chuyến bay (Number Of Flights)	Number Of Aero-Tows	Number Of Ground Launches	Number Of Power Launches
Tàu lượn (Gliders)																
(Free Balloon)														DÁN ẢNH TẠI ĐÂY (ATTACH APPLICANT PHOTO HERE) (Kích thước hộ chiếu-Passport Size)		
Khí cầu (Airship)																
Tàu bay (Aeroplane)				Lái chính (PIC) / Lái phụ (SIC)			Lái chính (PIC) / Lái phụ (SIC)				Lái chính (PIC) / Lái phụ (SIC)	Lái chính (PIC) / Lái phụ (SIC)				

CAAV-FSSD Form 541 [2]2015

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 7

Máy bay lên thẳng (Rotorcraft)				Lái chính (PIC) / Lái phụ (SIC)			Lái chính (PIC) / Lái phụ (SIC)				Lái chính (PIC) / Lái phụ (SIC)	Lái chính (PIC) / Lái phụ (SIC)	
Nâng bằng lực (Powered Lift)				Lái chính (PIC / Lái phụ (SIC)			Lái chính (PIC / Lái phụ (SIC)				Lái chính (PIC / Lái phụ (SIC)	Lái chính (PIC / Lái phụ (SIC)	
Buồng lái mô phỏng (Simulator)													
Thiết bị huấn luyện (Training Device)													
PCATD													

G. THÔNG TIN ĐÁNH GIÁ SỨC KHỎE (MEDICAL EVALUATION INFORMATION):

1. HẠNG CHỨNG CHỈ (CLASS OF CERTIFICATE)	2. QUỐC GIA CẤP (STATE OF ISSUE)	3. NGÀY CẤP (DATE OF ISSUE)	4. GIÁM ĐỊNH VIÊN (MEDICAL EXAMINER)

H. BẠN ĐÃ BỊ KIỂM TRA KHÔNG ĐẠT CHO GIẤY PHÉP HOẶC NĂNG ĐỊNH NÀY CHƯA (HAVE YOU FAILED A TEST FOR THIS LICENSE OR RATING? 1. ☐ Có (Yes) 2. ☐ Không (No)

I. CHỨNG THỰC (APPLICANT'S CERTIFICATION)— Tôi Cam đoan rằng tất cả những thông tin cung cấp ở trên là chính xác và đúng sự thật, và tôi đồng ý rằng đó là cơ sở để cấp giấy phép cho tôi (I certify that all statements and answers provided by me on this application form are complete and true to the best of my knowledge and I agree that they are to be considered as part of the basis for issuance of any CAAV license to me).

A person shall not with intent to deceive: (c) make any false representation for the purpose of procuring for himself or any other person the grant, issue, renewal or variation of any such license...	1. NGÀY (DATE)	2. CHỮ KÝ CỦA ỨNG VIÊN (APPLICANT SIGNATURE):

J. Ý KIẾN CỦA GIÁO VIÊN HƯỚNG DẪN (INSTRUCTOR'S RECOMMENDATION)
Tôi đã hướng dẫn cho ứng viên và xem xét cho cá nhân này thực hiện bài kiểm tra (I have personally instructed the applicant and consider this person ready to take the test).

1. Ngày (Date)	2. Chữ ký của người hướng dẫn (Instructor's Signature) (Tên và chữ ký -*Print Name and Sign*)	3. Số giấy phép (License Number)	4.Thời hạn giấy phép (License Expires)

K. DESIGNATED EXAMINER'S OR AIRMAN CERTIFICATION REPRESENTATIVE REPORT

1. ☐ Giấy phép học viên bay (Student Pilot License Issued) (Bản chụp -*Copy Attached*)
2. ☐ Tôi đã kiểm tra sổ ghi giờ bay và/ hoặc hồ sơ huấn luyện, và xác nhận cá nhân phù hợp với yêu cầu của Bộ quy chế An toàn Hàng không Phần 7 cho việc cấp giấy phép hoặc năng định (I have personally reviewed this applicant's pilot logbook and/or training record, and certify that the individual meets the pertinent requirements of VAR Part 7 for the license or rating sought).
3. ☐ Tôi đã kiểm tra kiến thức (I have personally tested this applicant's knowledge).
4. ☐ Tôi đã kiểm tra và / hoặc I have personally tested and/or verified this applicant in accordance with pertinent procedures and standards with the results indicated below.
5. ☐ Đồng ý (Approved) – Giấy phép được cấp (License Issued) (Bản gốc -*Original Attached*)
6. ☐ Không đồng ý (Disapproved) – Báo cáo không đồng ý (Disapproval Notice Issued) (Bản gốc- *Original Attached*)

7. Địa điểm kiểm tra (Location of Test) (Thiết bị, Thành phố, đảo/bang/tỉnh - *Facility, City, Island/State/Province*)	8. Thời gian kiểm tra (Duration of Test)		
	(a) Mặt đất (Ground)	(b) Buồng lái giả định / Thiết bị huấn luyện (Simulator/FTD)	(c) Bay (Flight)

9. Giấy phép hoặc năng định kiểm tra (License or Rating for Which Tested)	10. Loại tàu bay (Type of Aircraft Used)	11. Số đăng ký (Registration No)

12. Ngày (Date)	13. Chữ ký của giáo viên kiểm tra (Examiner's Signature) (Tên & chữ ký - *Print Name & Sign*)	14. Số giấy phép (License No).	15.Số ủy quyền (Designation No).	16. Thời hạn ủy quyền (Designation Expires)

L. ĐÁNH GIÁ (EVALUATOR'S RECORD) (Dùng cho giấy phép lái máy bay vận tải hàng không và / hoặc năng định loại -*Use For ATP License And/Or Type Ratings*):

	GIÁO VIÊN HƯỚNG DẪN (INSPECTOR)	GIÁO VIÊN KIỂM TRA (EXAMINER)	Ký tên và số giấy phép (Signature and License Number)	Ngày (Date)
1. Phỏng vấn (Oral)	☐	☐		
2. Buồng lái mô phỏng được phê chuẩn / Thiết bị huấn luyện (Approved Simulator/Training Device Check)	☐	☐		
3. Kiểm tra bay (Aircraft Flight Check)	☐	☐		

M. BÁO CÁO CẦU GIÁM SÁT VIÊN AN TOÀN HOẶC CHUYÊN VIÊN CẤP PHÉP NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG (AVIATION SAFETY INSPECTOR OR PEL LICENSING OFFICER REPORT)
I have personally tested this applicant in accordance with or have otherwise verified that this applicant complies with pertinent procedures, standards, policies, and/or necessary requirements with the result indicated below

CAAV-FSSD Form 541 [2]2015

1. ☐ **Đồng ý (Approved)** — Cấp giấy phép tạm thời (Temporary License Issued (Bản gốc -*Original Attached*)

2. ☐ **Không đồng ý -Disapproved** – Báo cáo không đồng ý (Disapproved Notice Issued) (Bản gốc -*Original Attached*)

3. Địa điểm kiểm tra (Location of Test) (Thiết bị, Thành phố, đảo/bang/tỉnh -*Facility, City, Island/State/Province*)

4. Thời gian kiểm tra (Duration of Test)
(a) Mặt đất (Ground) | (b) Buồng lái mô phỏng/thiết bị huấn luyện (Simulator/FTD) | (c) Bay (Flight)

5. Giấy phép hoặc năng định kiểm tra (License or Rating for Which Tested)

6. Loại tàu bay (Type(s) of Aircraft Used)

7. Số đăng ký (Registration No.(s))

8. ☐ Giấy phép học viên bay (Student Pilot License Issued)

9. ☐ Ý kiến của giáo viên kiểm tra (Examiner's Recommendation)
(a) ☐ Đồng ý (Accepted) (b) ☐ Không đồng ý (Rejected)

10. ☐ Cấp lại hoặc đổi giấy phép người lái tàu bay (Reissue or Exchange of Pilot License)

11. ☐ Hướng dẫn kiểm tra sức khỏe đặc biệt (Special Medical test conducted)

12. ☐ Hướng dẫn kiểm tra trình độ ngoại ngữ (Language Proficiency test conducted)

13. ☐ Giấy phép hoặc năng định cơ bản (License or Rating Based)
(a) ☐ Trình độ khóa học được phê chuẩn (Approved Course Graduate)
(b) ☐ Tiêu chuẩn khác được Cục HKVN phê chuẩn (Other Approved CAAV Qualification Criteria)

14. ☐ Giáo viên hướng dẫn bay (Flight Instructor)
(a) ☐ Cấp lại (Renewal)
(b) ☐ Hồi phục (Reinstatement)

15. **Instructor Renewal Based On**
(a) ☐ Hoạt động (Activity) (c) ☐ Khóa huấn luyện (Training Course)
(b) ☐ Kiểm tra (Test) (d) ☐ Nhiệm vụ và trách nhiệm (Duties and Responsibilities)

16. ☐ Giáo viên mặt đất (Ground Instructor)

17. Tên khóa huấn luyện (Training Course (FIRC) Name)

18. Số chứng chỉ trung tâm huấn luyện được phê chuẩn (ATO Certificate No).

19. Ngày kết thúc (Graduation Date)

20. Ngày (Date)

21. Chữ ký của giáo viên kiểm tra (Inspector's Signature) (Tên & chữ ký - *Print Name & Sign*)

22. Số kiểm soát (Control Number)

23. CASORT-PEL Entry

N. HỒ SƠ ĐÍNH KÈM (ATTACHMENTS):

1. ☐ Giấy phép học viên bay (Student Pilot License) (bản chụp -*copy*)
2. ☐ Báo cáo kiểm tra (Knowledge Test Report)
3. ☐ Giấy phép tạm thời (Temporary Airman License)
4. ☐ Báo cáo không đồng ý (Notice of Disapproval)
5. ☐ Giấy phép thay thế (Superseded Airman License)

6. ☐ Thông tin cá nhân được kiểm tra (Airman's Identification (ID) checked----------

ID:-

7. Mẫu của ID (Form of ID)
8. Số (Number)
9. Thời hạn hiệu lực (Expiration Date)
10. Số điện thoại (Telephone Number)
11. Tên (Name)
12. Ngày sinh (Date of Birth)
13. Số giấy phép (License Number)
14. Địa chỉ hòm thư điện tử (E-Mail Address)

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.137: CÁC THAO TÁC VÀ CÁC PHƯƠNG THỨC ĐỐI VỚI HUẤN LUYỆN HỌC VIÊN TRƯỚC KHI BAY ĐƠN

(a) Ngoài các yêu cầu ở mục 7.137, người lái học viên được huấn luyện bay đơn phải được huấn luyện bay có ghi nhật ký theo quy định tại Bảng 1-7.137 về các thao tác và các phương thức, như áp dụng, đối với mỗi năng định hạng và loại:

Ghi chú: Trong bảng dưới đây, các chữ viết tắt chỉ loại hoặc/và hạng tàu bay như sau:

A = Máy bay; RH = Tàu bay động cơ Rotor - Trực thăng; RG = Tàu bay động cơ Rotor - Gyroplane; G = Tầu lượn; LA = Airship; FB = Kinh khí cầu (Free Balloon)

BẢNG 1 - 7.137 **CÁC THAO TÁC VÀ PHƯƠNG THỨC CỤ THỂ**	**A**	**RH**	**RG**	**G**	**LA**	**FB**
(1) Các quy trình chuẩn bị bay cụ thể, bao gồm chuẩn bị và kế hoạch trước khi bay, khởi động hệ thống tạo lực và các hệ thống của tàu bay	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 7

(2) Bố trí và các phương thức lắp đặt						X
(3) Các quy trình lắp đặt và tháo rời tầu lượn				X		
(4) Lăn hoặc khai thác trên bề mặt, gồm cả runups	X	X	X	X	X	X
(5) Kiểm tra việc chỉnh hướng kéo và xem lại hệ thống tín hiệu và các phương thức đưa vào khai thác				X		
(6) Kéo đẩy trên không, kéo đẩy dưới mặt đất, hoặc các phương thức tự vận hành				X		
(7) Bay chờ và các vòng lượn bay chờ		X				
(8) Cất cánh và hạ cánh, bao gồm CHC bình thường và có gió cạnh	X	X	X	X	X	X
(9) Khởi hành: bình thường và có gió cạnh				X		
(10) Phương thức bay tại sân bay bao gồm cả đi và đến.	X	X	X	X	X	
(11) Chống va chạm, tránh gió cắt và tránh nhiễu động không khí	X	X	X	X	X	X
(12) Lấy độ cao và hạ độ cao						X
(13) Lấy độ cao và vòng lượn lấy độ cao	X	X	X	X	X	X
(14) Bay thẳng và theo mức độ, vòng lượn theo cả hai hướng	X	X	X	X	X	X
(15) Các phương thức và kỹ thuật bay cao				X		
(16) Căn chỉnh, cân bằng và và kiểm soát áp suất trong ballonets và superheating					X	
(17) Vận hành nguồn khí nóng hoặc gas, cân bằng, van, thông gió và kênh rip như áp dụng						X
(18) Hạ độ cao với vòng lượn và không vòng lượn sử dụng cấu hình lực cản cao và thấp	X	X	X	X	X	X
(19) Bay với các vận tốc khác nhau từ bay đường dài đến bay chậm	X	X	X	X	X	
(20) Vào thất tốc từ các trạng thái bay khác nhau và tổng hợp của công suất với khả năng phục hồi được bắt đầu ngay khi có dấu hiệu chỉ báo thất tốc đầu tiên, và sự phục hồi từ thất tốc toàn phần	X	X		X		

(21) Các phương thức khẩn nguy và sai chức năng thiết bị	X	X	X	X	X	X
(22) Cơ động trên mặt đất	X	X	X			
(23) Tiếp cận khu vực hạ cánh	X	X	X	X	X	X
(24) Ảnh hưởng của gió khi lấy độ cao và đối với các góc tiếp cận						X
(25) Phát hiện các trở ngại và các kỹ thuật tránh trở ngại						X
(26) Tiếp cận khu vực hạ cánh với động cơ giả định thực hiện sai chức năng	X	X	X		X	
(27) Tiếp cận với một động cơ giả định không hoạt động và hạ cánh đối với tàu bay nhiều động cơ		X				
(28) Trượt đến điểm hạ cánh	X			X		
(29) Hạ cánh với tinh chỉnh tĩnh tích cực và bất lợi					X	
(30) Hạ cánh với các phương thức khôi phục						X
(31) Giảm tốc độ nhanh		X				
(32) Bay vòng lượn	X	X	X		X	
(33) Các phương thức khẩn nguy giả định, bao gồm giảm độ cao với cánh quay trực thăng ở chế độ làm việc tự xoay và khôi phục lại công suất để bay treo.		X				
(34) Các phương thức khẩn nguy giả định, bao gồm cả việc hạ cánh với tất cả động cơ bị mất công suất và cất cánh giả định với việc hỏng hệ thống tạo lực đẩy			X			
(35) Giảm độ cao nhanh với động cơ hoạt động và với động cơ giả định không hoạt động và khôi phục từ các tình trạng này			X			
(36) Khai thác khẩn nguy, bao gồm các phương thức khai thác khi break towline				X		
(37) Sử dụng van xả áp hoặc cửa xả áp bảo vệ đối với giả định tình huống khẩn nguy						X

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.140: CÁC THAO TÁC VÀ CÁC PHƯƠNG THỨC ĐỐI VỚI HUẤN LUYỆN HỌC VIÊN BAY ĐƯỜNG DÀI

(a)Học viên người lái được huấn luyện bay đường dài phải được huấn luyện có ghi nhật ký với các thao tác và phương thức theo quy định tại Bảng 1-7.140.

Ghi chú: Trong bảng dưới đây, các chữ viết tắt chỉ hạng hoặc/và loại tàu bay như sau: A = Máy bay; RH = Tàu bay động cơ Rotor - Trực thăng; PL = Nâng bằng công suất (Powered Lift*; G = Tầu lượn; LA = Airship; FB = Kinh khí cầu (Free Balloon)*

BẢNG 1 - 7.140 **CÁC THAO TÁC VÀ PHƯƠNG THỨC CỤ THỂ**	**A**	**RH**	**PL**	**G**	**LA**	**FB**
(1) Sử dụng các sơ đồ hàng không đối với dẫn đường VFR sử dụng với sự hỗ trợ của la bàn từ	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	
(2) Sử dụng sơ đồ về tính năng của tàu bay liên quan đến bay đường dài	**X**	**X**	**X**		**X**	
(3) Lấy và phân tích các báo cáo và dự báo thời tiết hàng không bao gồm nhận biết các tình huống khí hậu đặc biệt và dự đoán tầm nhìn trong khi bay	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	
(4) Nhận biết thời tiết và các điều kiện khí quyển cao hơn thuận lợi cho việc bay cao lên, hạ độ cao và kiểm soát độ cao trong bay đường dài				**X**		
(5) Nhận biết thời tiết và các điều kiện khí quyển cao hơn khi tiến hành hướng bay đường dài					**X**	
(6) Nhận biết, tránh và các hạn chế trong khai thác khi vào khu vực địa hình hiểm trở nơi học viên tiến hành chuyến bay huấn luyện đường dài	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	
(7) Sử dụng đài dẫn đường VFR và liên lạc hai chiều	**X**	**X**	**X**		**X**	
(8) Lấy độ cao tại góc tốt nhất và tỉ lệ tốt nhất	**X**	**X**	**X**			
(9) Kiểm soát áp suất không khí liên quan đến lấy độ cao và hạ độ cao chuyến bay và kiểm soát độ cao					**X**	

(10) Kiểm soát và hành động chủ yếu theo phương thức bay bằng thiết bị, bao gồm bay thẳng và bay level, vòng lượn, hạ độ cao, lấy độ cao, sử dụng hỗ trợ của đài dẫn đường, và các chỉ lệnh của ATC	**X**	**X**	**X**		**X**	
(11) Hạ cánh không sử dụng đồng hồ đo độ cao từ ít nhất 2000 bộ (ft) so với mặt đất				**X**		

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.155: CÁC YÊU CẦU VỀ KIẾN THỨC ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TƯ NHÂN

(a) Ngoài các yêu cầu ở mục 7.155, các yêu cầu về kiến thức hàng không đối với người lái tư nhân phù hợp với năng định loại và hạng đề nghị cấp quy định trong bảng sau:

Ghi chú: Trong bảng dưới đây, các chữ viết tắt chỉ loại hoặc/và hạng tàu bay như sau:

A = Máy bay; RH = Tàu bay động cơ Rotor - Trực thăng; RG = Tàu bay động cơ Rotor - Gyroplane; G = Tầu lượn; LA = Airship; FB = Kinh khí cầu (Free Balloon)

BẢNG 1 - 7.153 **CÁC MÔN HỌC CỤ THỂ**	**A**	**RH**	**RG**	**PL**	**G**	**LA**	**FB**
(a) Áp dụng luật và các quy định về hàng không, quy trình lấy dụng cụ đo; các phương thức và thực hành dịch vụ không lưu phù hợp	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(b) Các quy tắc khai thác (và lập chức năng của hệ thống tạo lực, nếu áp dụng), hệ thống và thiết bị bao gồm các giới hạn liên quan đến năng định loại tàu bay đề nghị cấp	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(c) Các hạn chế trong khai thác của loại tàu bay có liên quan (và hệ thống tạo lực nếu áp dụng), thông tin về khai thác có liên quan từ tài liệu hướng dẫn khai thác bay và tài liệu phù hợp khác	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 7

(d) Các phương thức chuyển đổi (truyền dẫn động);		X		X			
(e) Các đặc tính vật lý và áp dụng thực hành gas						X	X
(f) Các ảnh hưởng của việc chất tải và phân phối trọng tải dựa trên các đặc tính bay, trọng tải và tính toán cân bằng.	X	X	X	X	X	X	X
(g)Sử dụng và thực hành áp dụng cất cánh, hạ cánh và các dữ liệu khác, bao gồm ảnh hưởng của nhiệt độ;	X	X	X	X	X	X	X
(h) Lập kế hoạch trước khi bay và trong chuyến bay phù hợp với khai thác tư nhân bằng VFR bao gồm:	X	X	X	X		X	
(1) Lập kế hoạch truớc khi bay và trong chuyến bay phù hợp với khai thác tư nhân bằng VFR; chuẩn bị và thực hiện lập kế hoạch bay dịch vụ không lưu;	X	X	X	X		X	
(2) Các phương thức bay dịch vụ không lưu phù hợp	X	X	X	X	X	X	X
(3) Các phương thức báo cáo vị trí	X	X	X	X		X	
(4) Các phương thức chỉnh thiết bị đo độ cao	X	X	X	X	X	X	X
(5) Khai thác trong khu vực bay với mật độ cao, tránh va chạm	X	X	X	X	X	X	X
(6) Thu lượm thông tin trên độ dài đường CHC tại sân bay có ý định sử dụng, dữ liệu về khoảng cách cất cánh và hạ cánh	X	X	X	X	X		
(7) Xác định các yêu cầu tối thiểu về nhiên liệu	X	X	X	X		X	X
(8) Lập kế hoạch chuyển đổi nếu chuyến bay theo kế hoạch không thể thực hiện hoặc trì hoãn;	X	X	X	X	X	X	X

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 7

(9) Khai thác trong khu vực bay với mật độ cao	X	X	X	X	X	X	X
(i) Đặc điểm của con người liên quan đến loại tàu bay bao gồm các quy tắc quản lý rủi ro và đe dọa	X	X	X	X	X	X	X
(j) Áp dụng khí tượng hàng không	X	X	X	X	X	X	X
(1) Các phương thức tiếp nhận thông tin thời tiết; thiết bị đo	X	X	X	X	X	X	X
(2) Lấy và sử dụng các báo cáo và dự báo thời tiết	X	X	X	X	X	X	X
(k) Các phương diện thực hành về dẫn đường trên không và kỹ thuật dead-reckoning; sử dụng sơ đồ hàng không đối với dẫn đường VFR;	X	X	X	X	X	X	X
(l) Áp dụng quản lý đe dọa và rủi ro trong khai thác	X	X	X	X		X	X
(m) Các phương thức chỉnh thiết bị đo độ cao	X	X	X	X	X	X	X
(n) Sử dụng các tài liệu hàng không như AIP, NOTAM, các code và chữ viết tắt	X	X	X	X	X	X	X
(o) Các phương thức khẩn nguy và đề phòng và các hành động liên quan đến loại tàu bay; bao gồm:						X	X
(1) Tránh khu vực thời tiết xấu, nhiễu động và các đe dọa khác đối với khai thác;						X	X
(p) Các hành động tránh đe dọa đối với khai thác như ổn định động cơ, sự cộng hưởng trên mặt đất, mất điều khiển lá quét lùi, quay động lực học và các đe dọa khác đối với khai thác; các phương thức khai thác an toàn gắn với bay trong VMC;		X	X				

(q) Các quy tắc bay liên quan đến loại tàu bay	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(r) Các phương thức liên lạc vô tuyến điện và thoại như áp dụng với khai thác VFR; hành động khi hỏng thiết bị liên lạc	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(u) Các phương thức khởi hành khác nhau và các phương thức kết hợp					**X**	**X**	**X**
(v) quy trình báo cáo sự cố	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.157: CÁC YÊU CẦU VỀ HƯỚNG DẪN BAY PHI CÔNG TƯ NHÂN

(a) Ngoài các yêu cầu ở mục 7.157, người đề nghị cấp giấy phép lái máy bay tư nhân phải được huấn luyện trên mặt đất và huấn luyện bay có ghi nhật ký do giáo viên được Cục HKVN bổ nhiệm phù hợp với năng định loại và hạng tàu bay hướng dẫn theo quy định tại bảng sau:

Ghi chú: Trong bảng dưới đây, các chữ viết tắt chỉ loại hoặc/và hạng tàu bay như sau: A = Máy bay; RH = Tàu bay động cơ Rotor - Trực thăng; G = Tầu lượn; LA =Airship; FB = Kinh khí cầu (Free Balloon)

BẢNG 1 - 7.157 **HUẤN LUYỆN CỤ THỂ**	**AS**	**RH**	**PL**	**G**	**LA**	**FB**
(a) Nhận biết và quản lý đe dọa và rủi ro;	**X**	**X**	**X**		**X**	
(b) Khai thác trước khi bay bao gồm	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(1) Xác định trọng tải và cân bằng	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(2) Kiểm tra và chuẩn bị đưa tàu bay vào khai thác	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(3) Lắp đặt, căn chỉnh và kiểm tra tàu bay				**X**		**X**
(4) Bơm và chằng tàu bay					**X**	**X**
(c) Khai thác sân bay và không lưu, bao gồm:	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(1) Các phương thức và đề phòng tránh nhiễu động.	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	

(2) Khai thác đến và đi và chuyển sân bay kiểm soát, tuân thủ các phương thức dịch vụ không lưu;	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	
(3) Khai thác không lưu,	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	
(4) Khai thác đi và đến các sân bay;	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	
(5) Khai thác đi và đến điểm đỗ của thủy phi cơ;	**X**					
(6) Khai thác đi và đến sân bay trực thăng		**X**				
(7) Khai thác đi và đến điểm đỗ của tầu lượn				**X**		
(d) Kiểm soát tàu bay bằng mắt thường;	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(e) Các thao tác trên mặt đất	**X**	**X**	**X**			
(f) Kiểm soát tàu bay trong mọi trạng thái bay và các chế độ đặc biệt của chuyến bay, bao gồm:						
(1) Bay với tốc độ rất chậm; nhận biết và hồi phục từ các giai đoạn đầu của thất tốc và thất tốc toàn phần.	**X**		**X**	**X**		
(2) Bay với tốc độ tối đa cho phép	**X**		**X**	**X**		
(3) Phục hồi thất tốc trong giai đoạn đầu bằng việc điều chỉnh công suất, kỹ thuật phục hồi thất tốc do chế độ vòng quay thấp trong dải vòng quay bình thường của động cơ;		**X**	**X**			
(4) Nhận biết và phục hồi ở chế độ giảm độ cao quá nhanh.						**X**
(g) Cất cánh và hạ cánh bao gồm:						
(1) CHC bình thường	**X**			**X**	**X**	
(2) CHC có gió cắt	**X**			**X**	**X**	
(3) Cất cánh với các đặc tính tối đa (có chướng ngại vật hoặc đường cất hạ cánh ngắn)	**X**				**X**	
(4) Hạ cánh ngắn	**X**			**X**		

(5) Bay vòng lượn	**X**				**X**	
(6) Vận chuyển trên mặt đất và nổ máy động cơ, cất và hạ cánh treo, có gió mạnh bất thường hoặc mặt đất có độ dốc.		**X**	**X**			
(7) CHC với lực cần thiết tối thiểu; trong lượng cất cánh tối đa và các kỹ thuật hạ cánh; khai thác tại khu vực cấm; dừng nhanh;		**X**	**X**			
(8) Các kỹ thuật và phương thức sử dụng phương pháp cất cánh (khởi hành và lấy độ cao) bao gồm giới hạn tốc độ phù hợp, các phương thức khẩn nguy và các tín hiệu được sử dụng;				**X**	**X**	**X**
(9) Các phương thức tiếp cận và hạ cánh, bao gồm:					**X**	**X**
(h) Bay đường dài sử dụng	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(1) Mắt thường;	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(2) Dead reckoning;	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	
(3) Hỗ trợ của đài dẫn đường, nơi có đài dẫn đường,	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	
(4) Bao gồm bay ít nhất là 1h.		**X**	**X**	**X**	**X**	
(i) Bay chủ yếu bằng thiết bị, bao gồm thực hiện vòng lượn 180°	**X**	**X**	**X**		**X**	
(j) Khai thác khẩn nguy bao gồm:						
(1) Thiết bị giả định thực hiện sai chức năng đối với loại tàu bay cụ thể	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	
(2) Tiếp cận tự động		**X**	**X**			
(3) Công suất liên quan đến xoay tự động và tiếp cận xoay tự động, nếu áp dụng; truyền động và driveshaft bị hỏng, nếu áp dụng			**X**			

(5) Nhận biết rò rỉ	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(k) Các phương thức liên lạc và thoại	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	
(l) Kỹ thuật bay trồi lên và ở các tốc độ thuộc đặc tính của tàu bay				**X**		
(1) Bay đường dài hơn 250 dặm biển, với CHC tại ba điểm riêng biệt	**X**	**X**	**X**			
(2) Bay đường dài hơn 1h hoặc 100 dặm biển, với CHC tại ba điểm riêng biệt		**X**	**X**			
(3) Bay đêm, bao gồm CHC và dẫn đường	**X**	**X**	**X**		**X**	
(4) Bay đêm, bao gồm CHC và dẫn đường, nếu có năng định bay đêm				**X**		**X**
(5) Các phương thức khai thác sau khi bay	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.160: CÁC QUY ĐỊNH VỀ KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI PHI CÔNG TƯ NHÂN

(a) Các yêu cầu nêu trong bảng này bổ sung vào các yêu cầu của mục 7.160

Ghi chú 1: *Trong bảng dưới đây, các chữ viết tắt chỉ loại hoặc/và hạng tàu bay như sau:*

A = Máy bay; RH = Tàu bay động cơ Rotor - Trực thăng; RG = Tàu bay động cơ Roto r - Gyroplane; G = Tầu lượn; LA = Airship; FB = Kinh khí cầu (Free Balloon)

Ghi chú 2: TR = Chuyển từ A sang Rotocraft; TG = Chuyển từ A sang G; TA = Chuyển từ A hoặc R sang Airship; TP = Chuyển từ A sang PL.

BẢNG 1 - 7.160 **KINH NGHIỆM CỤ THỂ**	**AS**	**T R**	**TG**	**RH**	**RG**	**G**	**TA**	**LA**	**FB**
SỐ GIỜ BAY TỐI THIỂU									
(1) Tổng giờ bay	**40**			**40**	**40**			**40**	

(2) Tổng giờ bay - Khóa học được phê chuẩn	**35**			**35**	**40**			**40**	
(3) Hướng dẫn bay - Hạng tàu bay	20	20	2	20	20	10	20	20	16
(4) Hướng dẫn bay - Bay đường dài	3			3	3			3	
(5) Hướng dẫn bay - Thiết bị	3	1		2	3		1	3	
(6) Hướng dẫn bay - Chuẩn bị kiểm tra thực hành (trước 60 ngày)	3	3		3	3		3	3	
(7) Thời gian bay đơn dưới sự giám sát của giáo viên huớng dẫn bay	10	5	2	10	10	2	5	10	
(8) Thời gian bay đơn - Bay đường dài	5			5	5			5	
CÁC QUY ĐỊNH CỤ THỂ									
(9) Số lần cất hạ cánh đơn đến điểm dừng hoàn toàn {với mỗi lần hạ cánh liên quan đến chuyến bay theo phương thức vòng lượn} tại sân bay với đài kiểm soát đang hoạt động	5			5	5			5	
(10) Bay đơn đường dài (theo quy định tối thiểu là 300 dặm), trong hành trình được thực hiện với hai điểm hạ cánh khác nhau.									
(11) Kinh khí cầu tự do lấy độ cao, nếu dùng gas, đến 2000ft AGL									1
(12) Kinh khí cầu tự do lấy độ cao, nếu dùng bộ làm nóng, đến 3000 ft AGL									2
SỐ CHUYẾN BAY									
(13) Các chuyến bay huấn luyện (Khởi hành và hạ cánh)			**10**			**20**			**8**

(14) Các chuyến bay đơn			**5**			**10**			**3**
(15) Các chuyến bay huấn luyện - Chuẩn bị kiểm tra thực hành (trong vòng 60 ngày)			**3**			**3**			**1**

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.163: CÁC HẠN CHẾ TRONG GIẤY PHÉP ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TƯ NHÂN CÓ NĂNG ĐỊNH KINH KHÍ CẦU

(a) Các yêu cầu trong Phụ lục này bổ sung cho Điều 7.163.

(b) Nếu người đề nghị cấp giấy phép người lái tư nhân với năng định kinh khí cầu kiểm tra thực hành trên kinh khí cầu dùng hơi nóng thì:

(1) Cục HKVN phải giới hạn trong giấy phép là năng định kinh khí cầu dùng hơi nóng; và

(2) Người lái có thể xóa bỏ hạn chế bằng cách đạt được kinh nghiệm lái kinh khí cầu gas và được giáo viên hướng dẫn do Cục HKVN bổ nhiệm xác nhận trong nhật ký bay là anh ta có đầy đủ kinh nghiệm theo quy định và có khả năng khai thác kinh khí cầu gas.

(c) Nếu người đề nghị cấp giấy phép tư nhân với năng định kinh khí cầu kiểm tra thực hành trên khí cầu gas thì:

(1) Cục HKVN phải giới hạn trong giấy phép là năng định kinh khí cầu gas; và

(2) Người lái có thể xóa bỏ hạn chế bằng cách đạt được kinh nghiệm lái khinh khí cầu có bộ đốt trong khi bay (airborne heater) và được giáo viên hướng dẫn do Cục HKVN bổ nhiệm chứng thực vào nhật ký bay là anh ta có đầy đủ kinh nghiệm theo quy định và có khả năng khai thác kinh khí cầu arborne heater.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.175: CÁC YÊU CẦU VỀ KIẾN THỨC LÝ THUYẾT ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI ĐỀ NGHỊ CẤP GIẤY PHÉP THƯƠNG MẠI

(a) Ngoài các quy định tại mục 7.175, người đề nghị cấp giấy phép thương mại phải được huấn luyện trên mặt đất có ghi nhật ký do giáo viên được Cục HKVN bổ nhiệm hướng dẫn về các lĩnh vực kiến thức tại khoản (b) của mục này áp dụng đối với năng định loại và hạng tàu bay đề nghị cấp.

Ghi chú 1; *Trong bảng dưới đây, các chữ viết tắt chỉ loại hoặc/và hạng tàu bay như sau: A = Máy bay; RH = Tàu bay động cơ Rotor - Trực thăng; RG = Tàu bay động cơ Rotor - Gyroplane; G = Tầu lượn; LA = Airship; FB = Kinh khí cầu (Free Balloon)*

BẢNG 1 - 7.175 **CÁC MÔN CỤ THỂ**	**A**	**RH**	**PL**	**G**	**LA**	**FB**
(a) Áp dụng luật và các quy định liên quan đến người có CPL, các quy tắc không lưu và các phương thức và thực hành dịch vụ không lưu phù hợp	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(b) Các quy tắc khai thác và hoạt động của hệ thống tạo lực, các hệ thống và thiết bị bao gồm các giới hạn liên quan đến năng định tàu bay đề nghị cấp	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(c) Các hạn chế trong khai thác của loại tàu bay và hệ thống tạo lực có liên quan; các thông tin về khai thác có liên quan từ tài liệu hướng dẫn bay hoặc tài liệu phù hợp khác;	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(d) Sử dụng và kiểm tra khả năng hoạt động của thiết bị và hệ thống tàu bay phù hợp;	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(e) Các quy trình bảo dưỡng khung sườn, hệ thống và hệ thống tạo lực của tàu bay phù hợp;	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(f) Truyền động;		**X**	**X**			
(g) Các đặc tính vật lý và áp dụng đối với gas;					**X**	**X**
(h) Các ảnh hưởng của chất tải và phân phối trọng lượng đối với các đặc tính và tính năng; tính tải và cân bằng	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(i) Sử dụng và áp dụng thực tế CHC và các dữ liệu về tính năng khác,	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**

(j) Lập kế hoạch bay trước khi bay và trong chuyến bay phù hợp với khai thác thương mại theo VFR; bao gồm:	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(1) Lập kế hoạch bay trước khi bay và trong chuyến bay phù hợp với khai thác tư nhân theo VFR; chuẩn bị và thực hiện các kế hoạch bay dịch vụ không lưu;	**X**	**X**	**X**		**X**	
(2) Các phương thức dịch vụ không lưu phù hợp;	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(3) Các phương thức báo cáo vị trí của tàu bay;	**X**	**X**	**X**		**X**	
(4) Các quy trình đặt đồng hồ đo độ cao;	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(5) Khai thác trong khu vực có mật độ không lưu cao; tránh va chạm	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(6) Thu thập thông tin về độ dài đường CHC tại sân bay dự kiến sử dụng, dữ liệu về khoảng cách CHC;	**X**	**X**	**X**	**X**		
(7) Xác định các yêu cầu tối thiểu về nhiên liệu;	**X**	**X**	**X**		**X**	**X**
(8) Lập kế hoạch thay thế nếu chuyến bay theo kế hoạch không thể thực hiện hoặc bị trì hoãn	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(k) Các ảnh hưởng của việc chất tải bên ngoài đối với việc điều khiển;		**X**	**X**			
(l) Đặc điểm của con người bao gồm các quy tắc quản lý đe dọa và rủi ro;	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(m) Dịch và áp dụng các báo cáo, sơ đồ và dự báo khí tượng; sử dụng và các phương thức thu thập thông tin khí tượng trước và trong chuyến bay; đồng hồ đo độ cao;	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(n) Khí tượng hàng không; khí hậu tại các khu vực liên quan đối với các yếu tố có ảnh hưởng đến hàng không; sự chuyển động của hệ thống áp suất, cấu trúc phía trước; và đặc điểm và các	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**

đặc tính của hiện tượng thời tiết điển hình có ảnh hưởng đến các điều kiện cất cánh, trong khi bay và hạ cánh;						
(o) Các nguyên nhân, nhận biết và ảnh hưởng của sự đóng băng; các phương thức đưa vào ở phía trước; tránh khu vực thời tiết xấu;	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(p) Không lưu, bao gồm việc sử dụng các sơ đồ, thiết bị và hỗ trợ dẫn đường, sự am hiểu các quy tắc và các đặc tính của hệ thống dẫn đường phù hợp;	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(q)(i)Sử dụng, hạn chế và khả năng hoạt động của hệ thống điện điện tử và các thiết bị cần thiết đối với kiểm soát và dẫn đường					**X**	
(q)(ii) Sử dụng, độ chính xác và độ tin cậy của hệ thống dẫn đường được sử dụng trong các giai đoạn cất cánh, bay hành trình và hạ cánh của chuyến bay. identification of radio navigation aids;					**X**	
(q)(iii) Các nguyên lý và đặc tính của hệ thống dẫn đường của tàu bay và hệ thống dẫn đường và tham chiếu bên ngoài, sự hoạt động của các thiết bị trên tàu bay.					**X**	
(r) Áp dụng quản lý rủi ro và đe dọa đối với tính năng khai thác;	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(s) Sử dụng các tài liệu hàng không như AIP, NOTAM, các mã cài đặt và chữ viết tắt	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(t) Quy trình đặt đồng hồ	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(u) Quy trình đề phòng và khẩn nguy phù hợp,	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(v) Các phương thức khai thác vận chuyển thẳng (bao gồm chất tải bên ngoài), các nguy cơ nguy hiểm liên quan đến hàng nguy hiểm;	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**

(w) Các yêu cầu và thực hành giảng bình an toàn cho hành khách, bao gồm đề phòng khi đưa hành khách lên tàu bay và rời khỏi tàu bay;	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(x) Các hành động khẩn nguy và đề phòng để tránh rủi ro trong khai thác, như ổn định động cơ;		**X**	**X**			
(y) Các quy tắc bay;	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(z) Các phương thức liên lạc điện đài và thoại như áp dụng khai thác VFR; hoạt động trong trường hợp liên lạc hỏng.	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.177: CÁC YÊU CẦU VỀ HƯỚNG DẪN BAY ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI ĐỀ NGHỊ CẤP CPL

(a) Tổng quát: Ngoài các quy định tại mục 7.177, người đề nghị cấp CPL phải được huấn luyện trên mặt đất và huấn luyện bay có ghi nhật ký do giáo viên được Cục HKVN bổ nhiệm hướng dẫn về các giai đoạn bay khai thác áp dụng đối với năng định hạng và loại đề nghị cấp theo quy định tại bảng dưới đây.

Ghi chú 1; *Trong bảng dưới đây, các chữ viết tắt chỉ loại hoặc/và hạng tàu bay như sau: A = Máy bay; G = Tầu lượn; LA =Airship; FB = Kinh khí cầu (Free Balloon)*

BẢNG 1 - 7.177 **CÁC YÊU CẦU HUẤN LUYỆN CỤ THỂ**	**A**	**RH**	**PL**	**G**	**LA**	**FB**
(1) Nhận biết và quản lý rủi ro và đe dọa	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(2) Cân bằng khai thác trước khi bay, xác định trọng tải, kiểm tra và phục vụ tàu bay.	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(3) Sân bay và khai thác bay vòng lượn bao gồm:	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(a) Các phương thức cảnh báo tránh va chạm.	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	
(b) Khai thác đi, đến và bay qua sân bay có kiểm soát phù hợp với các phương thức dịch vụ không lưu	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	

(c) Khai thác bay vòng lượn,	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	
(d) Khai thác đi và đến các sân bay	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	
(4) Kiểm soát tàu bay bằng địa tiêu	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**
(5) Kiểm soát tàu bay trong các giai đoạn bay xung yếu, bao gồm:						
(a) Bay với tốc độ chậm đặc biệt; nhận dạng và hồi phục từ giai đoạn chòng chành ban đầu.	**X**		**X**	**X**		
(b) Bay với công suất lệch đối với năng định hạng hoặc loại tàu bay nhiều động cơ type ratings;	**X**		**X**	**X**		
(c) Bay ở độ cao tối đa cho phép	**X**		**X**	**X**		
(d) Hồi phục ở giai đoạn đầu bằng cách ổn định công suất; kỹ thuật		**X**	**X**			
(e) Bay treo ngoài tác động của các ảnh hưởng từ mặt đất, khai thác với tải treo ngoài nếu áp dụng; bay ở độ cao cao.		**X**	**X**			
(6) CHC, bao gồm:						
(a) CHC bình thường	**X**			**X**	**X**	
(b) CHC có gió cắt	**X**			**X**	**X**	
(c) Tính năng tối đa	**X**				**X**	
(d) Hạ cánh ngắn	**X**			**X**		
(e) Bay vòng lượn	**X**				**X**	
(f) Vận hành trên mặt đất và nổ máy động cơ, cất và hạ cánh treo, trong trường hợp bình thường, gió mạnh hoặc mặt đất bị dốc, hoặc tiếp cận thẳng đứng hoặc độ dốc lớn.		**X**	**X**			
(g) Cất cánh, lấy độ cao và tiếp cận theo phương thức Rolling.		**X**	**X**			

(h) CHC với công suất động cơ tối thiểu cần thiết; các kỹ thuật CHC sử dụng tính năng tối đa; khai thác tại khu vực cấm, dừng nhanh;		X	X			
(i) Các kỹ thuật và phương thức cất cánh (phương pháp rời đất và lấy độ cao được sử dụng, bao gồm cả các giới hạn tốc độ phù hợp và phương thức cũng như tín hiệu sử dụng.				X	X	X
(j) Tiếp cận và hạ cánh bao gồm kiểm soát trên mặt đất					X	X
(7) Bay theo phương thức bay bằng thiết bị (IFR)	X	X	X		X	
(8) Các thao tác bay cơ bản và khả năng phục hồi từ các tình huống bất thường.	X	X	X		X	
(9) Bay đường dài sử dụng địa tiêu, có điều khiển dead reckoning và các phương tiện hỗ trợ dẫn đường; các phương thức bay đến sân bay dự phòng.	X	X	X	X	X	X
(10) Các phương thức và thao tác bay bất thường và khẩn cấp.	X	X	X		X	
(a) Hạ cánh xoay tự động;		X	X			
(b) Công suất được chuyển đổi sang chế độ quay tự động và tiếp cận với chế độ tự quay khi cần thiết; hỏng hóc của bộ truyền động hoặc trục ngắt bị hỏng trong trường hợp cần thiết.	X	X	X		X	
(c) Nhận biết rò rỉ;	X	X	X		X	
(11) Các phương thức liên lạc và liên lạc thoại					X	X
(12) Bơm lốp và chằng néo máy bay					X	X
(13) Cơ động trên mặt đất, cất cánh và đứng yên		X				
(14) Khai thác từ sân bay	X	X	X	X	X	

Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay - Phần 7

(a) Khai thác đi và đến nơi đỗ thủy phi cơ	X					
(b) Khai thác đi và đến sân bay trực thăng		X				
(c) Khai thác bay vòng lượn,	X	X	X	X	X	
(d) Khai thác đi, đến và quá cảnh qua sân bay kiểm soát, tuân thủ các phương thức dịch vụ không lưu, liên lạc thoại	X	X	X		X	
(15) Lập kế hoạch trước khi bay bao gồm tính tải và cân bằng	X	X	X	X	X	X
(16) Các kỹ thuật và phương thức cất cánh và lấy độ cao bao gồm hạn chế tốc độ phù hợp, các phương thức và tín hiệu khẩn nguy				X		X
(17) Cất cánh bình thường và có gió cắt	X	X	X	X	X	
(18) Tính năng cất cánh tối đa (đường băng ngắn và không có vật cản)	X	X	X			
(19) Cất cánh với công suất cất cánh tối thiểu cần thiết, không có gió và có độ dốc;		X				
(20) Cất cánh ở sân bay có độ cao cao	X	X	X			
(21) Hạ cánh bình thường và có gió cắt	X	X	X	X	X	
(22) Tính năng hạ cánh tối	X	X	X			
(23) Hạ cánh với công suất cần thiết; không có gió, đất dốc;		X				
(24) Hạ cánh ở độ cao cao	X	X	X			
(25) Vòng lượn khi tiếp cận hạ cánh	X	X	X		X	
(26) Lắp đặt, căn chỉnh và kiểm tra tàu bay				X		X
(27) Khai thác trong khu vực hạn chế, dừng nhanh		X				
(28) Tiếp cận dốc		X				

(29) Tiếp cận và hạ cánh xoay tự động		X	X			
(30) Tiếp cận và hạ cánh, bao gồm giữ tàu bay trên mặt đất					X	X
(31) Bay với tốc độ chậm tối đa cho phép	X	X	X	X		
(32) Bay ở độ cao cao	X	X	X			
(33) Bay chờ		X				
(34) Tránh xoay; hồi phục từ giai đoạn chòng chành ban đầu và đầy đủ.	X			X		
(35) Bay với các tính năng của máy bay bao gồm cả tốc độ tối đa cho phép	X	X	X	X		
(36) Cơ động trên mặt đất	X	X	X			
(37) Khai thác tời cầu, nếu áp dụng		X			X	
(38) Các tính năng cơ động bao gồm lượn vòng cơ động, bay vụt lên và cua gấp.	X					
(39) Kỹ thuật tăng tốc và tốc độ				X		
(40) Hồi phục tại giai đoạn ban đầu từ việc ổn định công suất; kỹ thuật hồi phục từ rotor.rpm thấp trong tầm động cơ rpm bình thường.		X				
(41) Bay đường dài với hơn 250 dặm, CHC tại 3 điểm riêng biệt	X	X	X			
(42) Bay đường dài hơn 1h hoặc 100 dặm CHC tại 3 điểm riêng biệt		X	X			
(43) Bay đêm, bao gồm CHC và dẫn đường	X	X	X			
(44) Bay đêm, bao gồm CHC và dẫn đường, nếu trong giấy phép có năng định bay đêm				X	X	X
(45) Các phương thức sau khi bay						

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.180: CÁC YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI ĐỀ NGHỊ CẤP CPL

Ngoài các yêu cầu tại Điều 7.180 người đề nghị cấp CPL phải ghi nhật ký thời gian bay với tư cách người lái trên mỗi loại hoặc hạng đề nghị cấp ít nhất như sau:

BẢNG 1 - 7. 180
KINH NGHIỆM CỤ THỂ

(1) Người lái - Tất cả các loại tàu bay	200			150	150			150	
(2) Người lái - Tàu bay	100			100	100			100	
(3) Người lái - Chủng loại tàu bay	50					25			
(4) Người lái - Hạng tàu bay	50	25	20	50	25		25	25	
(5) Người lái - Bay đêm	10			10	10		5	5	
(6) Người chỉ huy tàu bay - Tất cả các loại tàu bay	100			100	100			100	
(7) Người chỉ huy tàu bay - Hạng tàu bay	35	5		35	35	30	5	30	2
(8) Người chỉ huy tàu bay - Bay đường dài - Chủng loại tàu bay	50			20	20			20	
(9) Người chỉ huy tàu bay - Bay đường dài - Hạng tàu bay	10			10	10	10		10	
(10) GVHDB - Hạng tàu bay	20	20	2	20	20	10	20	20	16
(11) GVHDB - Bay đường dài	3			3	3			3	
(12) GVHDB	10			10					
(13) CHC ban đêm đến khi dừng lại hẳn (với mỗi lần hạ cánh liên quan đến bay vòng kín) tại sân bay	10		5	5			5	5	
(14) Bay đơn đường dài (quy định tối thiểu), trong khóa huấn luyện	5		3	3			3	3	

có hai lần hạ cánh tại 2 điểm riêng biệt									
(15) GVHDB - Chuẩn bị kiểm tra thực hành (trước 60 ngày)	3	3		3	3		3	3	
(16) Lấy độ cao kinh khí cầu (nếu dùng gas) đến 5000 ft									
(17) Lấy độ cao kinh khí cầu (nếu dùng khí đốt) đến độ cao trên mực nước biển đến 3000 ft.									
SỐ CHUYẾN BAY									
(18) Các chuyến bay đường dài						10			05
(19) Huấn luyện bay (Khởi hành và hạ cánh)			10			10			10
(20) Các chuyến bay đơn - Chuẩn bị cấp năng định			5			10			2
(21) Các chuyến bay huấn luyện - Thực hành (Trong vòng 60 ngày trước)			3			3			2

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.200: CÁC YÊU CẦU ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI CỦA TỔ LÁI NHIỀU THÀNH VIÊN

1. Huấn luyện:

(a) Để đáp ứng các yêu cầu về giấy phép người lái của tổ lái nhiều thành viên, người đề nghị cấp giấy phép phải hoàn thành khóa huấn luyện được phê chuẩn.

(b) Việc huấn luyện phải được dựa trên năng lực của người lái và tiến hành trong môi trường khai thác tổ lái nhiều thành viên

(c) Trong quá trình huấn luyện, người đề nghị cấp phải có được đầy đủ kiến thức, kỹ năng và kỷ luật cơ bản theo quy định đối với lái phụ trên loại máy bay vận tải động cơ tua-bin có Giấy chứng nhận loại quy định việc khai thác với tổ lái tối thiểu ít nhất là hai thành viên.

2. Mức đánh giá:

(a) Người đề nghị cấp giấy phép người lái của tổ lái nhiều thành viên phải chứng tỏ được kỹ năng thực hiện đạt yêu cầu theo 9 đơn vị năng lực được quy định tại điểm (3) dưới đây.

(b) Kế hoạch huấn luyện cấp giấy phép người lái của tổ lái nhiều thành viên bao gồm một số mức quy định về năng lực người lái sẽ được Cục HKVN quy định.

3. Các giai đoạn huấn luyện

(a) Chín giai đoạn huấn luyện mà người đề nghị phải thực hiện như sau:

(1) Áp dụng các quy tắc quản lý đe dọa và rủi ro (TEM);

(2) Thực hiện khai thác máy bay trên mặt đất;

(3) Thực hiện cất cánh;

(4) Thực hiện lấy độ cao;

(5) Thực hiện bay bằng;

(6) Thực hiện hạ độ cao;

(7) Thực hiện tiếp cận;

(8) Thực hiện hạ cánh; và

(9) Thực hiện sau khi hạ cánh và khai thác máy bay sau chuyến bay;

(10) Các giai đoạn huấn luyện được phân chia nhỏ tới các chi tiết cấu thành mà các yêu cầu về tính năng đã được xác định cụ thể. Các giai đoạn huấn luyện và các yêu cầu về tính năng cụ thể do Cục HKVN quy định.

(b) Đơn đề nghị cấp phê chuẩn các quy tắc quản lý đe dọa và rủi ro là một giai đoạn huấn luyện đặc thù được hợp nhất với mỗi giai đoạn huấn luyện khác cho các mục đích huấn luyện và kiểm tra.

4. Thiết bị huấn luyện mô phỏng

(a) Các thiết bị huấn luyện bay mô phỏng được sử dụng để tích lũy kinh nghiệm cho người lái đề nghị cấp giấy phép tổ lái nhiều thành viên phải được Cục HKVN phê chuẩn.

(b) Các thiết bị huấn luyện mô phỏng được phân loại như sau:

(1) **Loại 1**: Huấn luyện từ xa (E-training) và các thiết bị mô phỏng công việc (part tasking devices) do Cục HKVN phê chuẩn có các đặc tính sau:

(i) Liên quan đến các phụ kiện khác với các phụ kiện thường liên quan tới máy tính bàn như bộ điều khiển đúp của cần tay ga, cần điều khiển máy bay hoặc bàn phím của FMS;

(ii) Liên quan đến hoạt động tâm lý lượng học khi áp dụng lực và thời gian phản hồi thích hợp.

(2) **Loại 2**: Thiết bị mô phỏng bay đại diện cho loại tàu bay lắp động cơ tuốc-bin được phê chuẩn cho tổ bay hai thành viên và có hệ thống bay ban ngày bằng mắt tăng cường và có trang bị hệ thống tự động lái.

(i) Yêu cầu này có thể được đáp ứng bằng thiết bị huấn luyện mô phỏng bay được trang bị bay ban ngày bằng mắt;

(ii) Phải đáp ứng, ở mức tối thiểu, các tính năng tương đương với quy định của FAA đối với FTD mức 5 hoặc JAA FNPT II MCC.

(3) **Loại 3**: Thiết bị mô phỏng bay đại diện cho loại tàu bay lắp nhiều động cơ tuốc-bin được phê chuẩn cho tổ bay hai thành viên và có hệ thống bay ban ngày bằng mắt tăng cường và có trang bị hệ thống tự động lái.

(i) Yêu cầu này có thể được đáp ứng bằng thiết bị huấn luyện mô phỏng bay được trang bị bay ban ngày bằng mắt;

(ii) Phải đáp ứng, ở mức tối thiểu, các tính năng tương đương như thiết bị mô phỏng bay mức B được quy định tại JAR-STD 1A hiện hành; và tại FAA AC120-40B hiện hành, bao gồm cả phương pháp áp dụng thay thế (alternative mean of compliance) cho phép tại AC120-40B;

(iii) Một số buồng tập mô phỏng bay đầy đủ (full flight simulator) mức A đã được đánh giá trước đây mà đã được phê chuẩn để sử dụng cho việc huấn luyện và kiểm tra thao tác bay vẫn có thể được sử dụng.

(4) **Loại 4**: Thiết bị mô phỏng bay hoàn toàn tương đương với thiết bị mô phỏng mức D và C có trang bị hệ thống bay ban ngày bằng mắt tăng cường.

Ghi chú: Yêu cầu này có thể được đáp ứng bởi thiết bị mô phỏng bay đáp ứng, tối thiểu, các tính năng tương đương quy định cho buồng tập mô phỏng bay mức C và D được quy định tại JAR-STD 1A hiện hành và tại FAA AC120-40B hiện hành, bao gồm cả phương pháp áp dụng thay thế cho phép tại AC120-40B.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.215: CÁC YÊU CẦU VỀ KIẾN THỨC ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI ĐỀ NGHỊ CẤP ATPL

(a) Đối với cả trực thăng và máy bay: Ngoài các quy định tại Điều 7.215, người đề nghị cấp ATPL phải chứng tỏ mức kiến thức phù hợp với quyền được cấp của người có ATPL (máy bay hoặc trực thăng), ít nhất là trong các môn học sau đây:

(1) Các quy định và quy tắc liên quan đến ATPL: các quy tắc về không phận; thực hành và các phương thức dịch vụ không lưu phù hợp;

(2) Các thiết bị bay: các hỏng hóc của la bàn, nút và gia tốc; thiết bị con quay, các giới hạn trong khai thác và hiệu ứng chuyển động chậm của một vật thể quay xung quanh một trục; thực hành và các phương thức khi các thiết bị bay thực hiện sai chức năng;

(3) Kế hoạch bay khai thác trước chuyến bay và trong chuyến bay; chuẩn bị và ghi đủ vào kế hoạch bay không lưu; các phương thức cung cấp dịch vụ không lưu phù hợp; quy trình đặt đồng hồ đo độ cao;

(4) Năng lực con người liên quan đến vận tải hàng không;

(5) Dịch và áp dụng các báo cáo khí tượng hàng không, các biểu đồ và dự báo khí tượng; mã và các chữ viết tắt; sử dụng và các quy trình nắm bắt các thông tin khí tượng, trước và trong chuyến bay; đo độ cao;

(6) Khí tượng hàng không; khí hậu các vùng liên quan trên phương diện các yếu tố có ảnh hưởng đến hàng không; sự thay đổi của hệ thống áp suất; cấu trúc dải không khí, nguồn gốc và các đặc điểm của hiện tượng thời tiết đặc biệt ảnh hưởng đến các điều kiện cất cánh, trong khi bay và hạ cánh;

(7) Các nguyên nhân, nhận biết và ảnh hưởng của việc đóng băng trên động cơ và thân tàu bay; quy trình xuyên qua vùng/dải không khí; tránh khu vực thời tiết xấu;

(8) Không lưu, bao gồm sử dụng các biểu đồ hàng không, hỗ trợ dẫn đường bằng đài dẫn đường và hệ thống dẫn đường khu vực, các yêu cầu về dẫn đường đặc thù đối với các chuyến bay tầm xa.

(9) Sử dụng, chính xác và tin cậy hệ thống dẫn đường sử dụng trong các giai đoạn khởi hành, trong khi bay, tiếp cận và hạ cánh; nhận biết hỗ trợ dẫn đường của đài dẫn đường;

(10) Các quy tắc và đặc tính của hệ thống dẫn đường địa tiêu lắp trên tàu bay và khai thác thiết bị cất cánh; mã và viết tắt, và các sơ đồ phương thức khai thác bằng thiết bị trong khởi hành, trong khi bay, hạ độ cao và tiếp cận;

(11) Các phương thức khẩn nguy và đề phòng khẩn nguy; thực hành an toàn gắn liền với bay theo IFR;

(12) Các phương thức khai thác vận chuyển hàng hoá và hàng nguy hiểm;

(13) Các yêu cầu và thực hành đối với giảng bình an toàn cho hành khách, bao gồm việc đề phòng khi lấy hành khách lên tàu bay và cho hành khách xuống tàu bay;

(14) Các phương thức liên lạc vô tuyến điện và khẩu lệnh hành động trong trường hợp hỏng hệ thống liên lạc;

(15) Dịch và sử dụng tài liệu hàng không như AIP, NOTAM, các code hàng không và từ viết tắt, sơ đồ phương thức bay bằng thiết bị để khởi hành, trong chuyến bay, giảm độ cao và tiếp cận;

(b) Các lĩnh vực kiến thức bổ sung về hàng không: Người đề nghị phải chứng tỏ được mức kiến thức phù hợp với năng định được cấp trong ATPL (máy bay hoặc trực thăng), ít nhất là các môn sau đây:

(1) Các đặc tính chung và giới hạn của hệ thống điện, thủy lực, áp suất và các hệ thống khác của tàu bay; các hệ thống điều khiển, bao gồm lái tự động và tăng sự ổn định của tàu bay;

(2) Các quy tắc khai thác, làm chủ các phương thức và các hạn chế trong khai thác động cơ tàu bay; các ảnh hưởng của điều kiện khí quyển lên tính năng động cơ; các thông tin về khai thác có liên quan từ tài liệu hướng dẫn bay và tài liệu thích hợp khác;

(3) Các phương thức khai thác và các hạn chế của máy bay; các ảnh hưởng của điều kiện khí quyển lên tính năng động cơ;

(4) Sử dụng và kiểm tra khả năng hoạt động của thiết bị và các hệ thống của máy bay phù hợp;

(5) Các quy trình bảo dưỡng khung, hệ thống và động cơ của máy bay phù hợp;

(6) Các ảnh hưởng của việc chất tải và phân phối trọng tải trên tàu bay, các đặc tính và tính năng bay; cách tính trọng tải và cân bằng;

(7) Sử dụng và thực hành cất cánh, hạ cánh và các dữ liệu về tính năng khác, bao gồm các phương thức kiểm soát đường dài;

(8) Thực hành khí tượng, bao gồm dịch và sử dụng báo cáo thời tiết, sơ đồ và dự báo thời tiết; luồng khí phản lực;

(9) Sử dụng, hạn chế và khả năng hoạt động của hệ thống điện điện tử và thiết bị cần thiết để điều khiển và dẫn đường máy bay;

(10) Các quy tắc bay liên quan đến máy bay; khí động học cận âm; các giới hạn cơ động cho phép; đặc tính thiết kế của cánh; hiệu ứng bổ trợ lực nâng và lực cản của các thiết bị; mối liên hệ giữa lực nâng, lực cản và lực đẩy tại các vận tốc và cấu hình của tàu bay khác nhau.

(c) Các lĩnh vực kiến thức bổ sung về trực thăng: Người đề nghị phải chứng tỏ được mức kiến thức phù hợp với năng định được cấp trong ATPL, ít nhất là các môn sau đây:

(1) Các đặc tính chung và giới hạn của hệ thống điện, thủy lực, áp suất và các hệ thống khác của tàu bay; các hệ thống điều khiển, bao gồm lái tự động và tăng sự ổn định của trực thăng;

(2) Các quy tắc khai thác, làm chủ các phương thức và các hạn chế trong khai thác động cơ tàu bay; các ảnh hưởng của điều kiện khí quyển lên tính năng động cơ; các thông tin về khai thác có liên quan từ tài liệu hướng dẫn bay và tài liệu thích hợp khác;

(3) Các phương thức khai thác và các hạn chế của trực thăng; các ảnh hưởng của điều kiện khí quyển lên tính năng động cơ;

(4) Sử dụng và kiểm tra khả năng hoạt động của thiết bị và các hệ thống của máy bay phù hợp;

(5) Các quy trình bảo dưỡng khung, hệ thống và động cơ của trực thăng phù hợp;

(6) Các ảnh hưởng của việc chất tải và phân phối trọng tải trên trực thăng, các đặc tính và tính năng bay; cách tính trọng tải và cân bằng;

(7) Sử dụng và thực hành cất cánh, hạ cánh và các dữ liệu về tính năng khác bao gồm các phương thức kiểm soát bay đường dài;

(8) Các nguyên nhân, nhận biết và ảnh hưởng của động cơ, khung và đóng băng cánh quay; tránh khu vực thời tiết xấu;

(9) Sử dụng, hạn chế và khả năng hoạt động của avionics và các thiết bị cần thiết đối với việc kiểm soát và dẫn đường trực thăng;

(10) Các phương thức khẩn nguy và đề phòng;

(11) Các phương thức khai thác vận chuyển hàng hóa, bao gồm cả hàng treo ngoài và hàng nguy hiểm;

(12) Các yêu cầu và thực hành đối với giảng bình an toàn cho hành khách, bao gồm việc đề phòng khi lên tàu bay và rời khỏi trực thăng;

(13) Các quy tắc bay liên quan đến trực thăng;

(14) Các phương thức liên lạc điện đài và sắp xếp từ ngữ áp dụng cho khai thác VFR; hành động trong trường hợp hỏng hệ thống liên lạc.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.217: CÁC YÊU CẦU VỀ KỸ NĂNG BAY ĐỐI VỚI ATPL

(a) Ngoài các quy định tại Điều 7.217, người đề nghị phải chứng tỏ được khả năng thực hiện các phương thức và các thao tác do Cục HKVN quy định, với tư cách là người chỉ huy tàu bay trên máy bay nhiều động cơ yêu cầu khai thác cùng lái phụ, ít nhất bao gồm:

(1) Các thủ tục trước khi bay, gồm có chuẩn bị kế hoạch khai thác bay và thực hiện đầy đủ kế hoạch bay không lưu;

(2) Các phương thức bay và các thao tác bình thường trong các giai đoạn của chuyến bay;

(3) Các phương thức và các thao tác đối với khai thác IFR trong điều kiện bình thường, bất thường và khẩn nguy gồm có hỏng động cơ mô phỏng và bao gồm ít nhất các yếu tố sau:

(i) Chuyển sang bay bằng thiết bị khi cất cánh;

(ii) Khởi hành và đến bằng thiết bị tiêu chuẩn;

(iii) Các phương thức IFR và không lưu trong chuyến bay;

(iv) Các phương thức chờ;

(v) Tiếp cận bằng thiết bị đến mức tối thiểu theo quy định;

(vi) Các phương thức tiếp cận hụt;

(vii) Hạ cánh sau khi tiếp cận bằng thiết bị;

(4) Các phương thức khai thác bất thường và khẩn nguy và các thao tác liên quan đến hỏng hóc và sai chức năng thiết bị ví dụ như động cơ, hệ thống và khung sườn; và

(5) Các cách xử lý đối với sự mất khả năng làm việc và hợp tác của tổ bay, bao gồm chỉ định nhiệm vụ cho người lái, hợp tác của tổ bay và sử dụng danh mục kiểm tra.

(b) Đối với loại và hạng tàu bay khác, người đề nghị phải chứng tỏ khả năng thực hiện các phương thức và các thao tác của khoản (a) với tư cách là người chỉ huy tàu bay, ngoại trừ điểm (5), khoản (a) theo quy định trong các tiêu chuẩn về kiểm tra thực hành.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.220: KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI ĐỀ NGHỊ CẤP ATPL

(a) Ngoài các yêu cầu tại Điều 7.220 và, người đề nghị cấp ATPL phải có ít nhất kinh nghiệm đối với loại tàu bay đó được liệt kê trong bảng dưới đây:

Ghi chú 1: Trong bảng dưới đây, các chữ viết tắt chỉ loại hoặc/và hạng tàu bay như sau: A = Máy bay; RH = Tàu bay động cơ Rotor - Trực thăng; RG = Tàu bay động cơ Rotor - Gyroplane; G = Tầu lượn; LA = Airship; FB = Kinh khí cầu (Free Balloon)

Ghi chú 2: TR = Chuyển từ A sang Rotocraft; TG = Chuyển từ A sang G; TA = Chuyển từ A hoặc R sang Airship; TP = Chuyển từ A sang PL.

BẢNG 1 - 7.200 KINH NGHIỆM CỤ THỂ	**A**	**TR**	**TG**	**RH**	**PL**	**G**	**TLA**	**LA**	**FB**
GIỜ BAY TỐI THIỂU									
(1) Người lái - Trên hạng tàu bay	1500			1000					
(2) Người lái - Bay đường dài	200			200					
(3) Người lái - Đêm	100			100					
(4) Người lái - Đêm trên tàu bay				15					
(5) Người lái - Thiết bị (Trên tàu bay hoặc trên SIM)	75			75					
(6) Người lái - Thiết bị (Trên tàu bay hoặc trên SIM)				25					
(7) Người lái - Thiết bị (Thời gian bay Tối đa trên SIM)	25			25					
(8) Người lái - Thiết bị (Thời gian bay tối đa trên SIM) trên hạng tàu bay trong khóa học	50			50					
(9) Người chỉ huy tàu bay - Loại tàu bay (hoặc Người chỉ huy tàu bay) dưới sự giám sát của giáo viên kiểm tra loại tàu bay (TRE).	250			35					
(10) Chuẩn bị cho kiểm tra thực hành bay (trước 60 ngày)	3			3					

(b) Người lái đã thực hiện ít nhất 20 lần cất hạ cánh đêm đến khi dừng lại hẳn, được phép tính một lần cất hạ cánh đêm đến khi dừng lại hẳn bằng 1 giờ bay đêm để đáp ứng yêu cầu về thời gian bay đêm quy định trong bảng này nhưng không được tính quá 25h.

(c) Người đề nghị CPL có thể tính thời gian F/O sau đây hoặc thời gian làm cơ giới trên không đạt 1500h trong tổng số giờ bay với tư cách là người lái theo quy định của khoản (a) của Điều này:

(1) Thời gian F/O đạt được trên tàu bay:

(i) Yêu cầu có hơn một người lái theo quy định của tài liệu hướng dẫn bay hoặc Giấy chứng nhận loại tàu bay; hoặc

(ii) Tham gia vào khai thác theo quy định của Phần 12 yêu cầu đối với F/O;

(2) Thời gian làm cơ giới trên không đạt được:

(i) Trên máy bay yêu cầu có cơ giới trên không theo quy định của tài liệu hướng dẫn bay hoặc Giấy chứng nhận loại tàu bay;

(ii) Khi tham gia vào khai thác theo quy định của Phần 12 yêu cầu đối với cơ giới trên không;

(iii) Khi người lái đang tham dự chương trình huấn luyện được phê chuẩn theo Phần 12; và

(iv) Không quá 1h đối với mỗi 3h làm cơ giới trên không trong tổng số thời gian được tính không quá 500h.

(Xem tiếp Công báo số 883 + 884)

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ XUẤT BẢN

Địa chỉ:	Số 1, Hoàng Hoa Thám, Ba Đình, Hà Nội
Điện thoại liên hệ:	
- Nội dung:	080.44417; Fax: 080.44517
- Phát hành:	080.48543
Email:	congbao@chinhphu.vn
Website:	http://congbao.chinhphu.vn
In tại:	Xí nghiệp Bản đồ 1- Bộ Quốc phòng