

Euroopan unionin virallinen lehti

L 311



Suomenkielinen laitos

Lainsäädäntö

54. vuosikerta

25. marraskuuta 2011

Sisältö

II Muut kuin lainsäätämisyksessä hyväksyttävät säädökset

ASETUKSET

- ★ **Komission asetus (EU) N:o 1178/2011, annettu 3 päivänä marraskuuta 2011, siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla ⁽¹⁾ 1**

Hinta: 8 EUR

⁽¹⁾ ETA:n kannalta merkityksellinen teksti

FI

Säädökset, joiden otsikot on painettu laihalla kirjasintyypillä, ovat maatalouspolitiikan alaan kuuluvia juoksevien asioiden hoitoon liittyviä säädöksiä, joiden voimassaoloaika on yleensä rajoitettu.

Kaikkien muiden säädösten otsikot on painettu lihavalla kirjasintyypillä ja merkitty tähdellä.

II

(Muut kuin lainsäätämismenettelyssä hyväksyttävät säädökset)

ASETUKSET

KOMISSIO ASETUS (EU) N:o 1178/2011,

annettu 3 päivänä marraskuuta 2011,

**siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen
säättämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta 20 päivänä helmikuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008⁽¹⁾ ja erityisesti sen 7 artiklan 6 kohdan, 8 artiklan 5 kohdan ja 10 artiklan 5 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Asetuksen (EY) N:o 216/2008 tavoitteena on saavuttaa ja säilyttää Euroopassa korkea ja yhtenäinen siviili-ilmailun turvallisuustaso. Asetuksessa säädetään keinoista tämän tavoitteen ja muiden siviili-ilmailun turvallisuutta koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi.

(2) Tiettyjen ilma-alusten käyttöön osallistuvien lentäjien sekä lentoa simuloivien koulutuslaitteiden ja kyseisten lentäjien koulutukseen, kokeisiin ja tarkastuksiin osallistuvien henkilöiden ja organisaatioiden on täytettävä asetuksen (EY) N:o 216/2008 liitteessä III säädetyt asiaankuuluvat keskeiset vaatimukset. Kyseisen asetuksen mukaan lentäjät ja lentäjien koulutukseen osallistuvat henkilöt ja organisaatiot olisi hyväksyttävä, kun niiden on todettu täyttävän keskeiset vaatimukset.

(3) Lentäjille olisi myönnettävä lääketieteellinen kelpoisuustodistus ja lentäjien lääketieteellisen kelpoisuuden arvioinnista vastaavat ilmailulääkärit olisi hyväksyttävä, kun heidän on todettu täyttävän asiaankuuluvat keskeiset vaa-

timukset. Asetuksessa (EY) N:o 216/2008 säädetään kuitenkin yleislääkäreille annettavasta mahdollisuudesta toimia tietyin edellytyksin ilmailulääkäreinä, jos tämä sallitaan kansallisessa lainsäädännössä.

(4) Tiettyjen ilma-alusten käyttöön osallistuvan matkustamomiehistön on täytettävä asetuksen (EY) N:o 216/2008 liitteessä IV säädetyt asiaankuuluvat keskeiset vaatimukset. Mainitun asetuksen mukaan olisi arvioitava määräjain matkustamomiehistön lääketieteellistä kelpoisuutta suorittaa sille määrätty turvallisuustehtävät turvallisesti. Vaatimusten noudattaminen on osoitettava asianmukaisessa arvioinnissa, joka perustuu ilmailulääketieteen parhaisiin käytäntöihin.

(5) Asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaan komissio laatii tarvittavat täytäntöönpanosäännöt niiden edellytysten vahvistamiseksi, jotka koskevat lentäjien hyväksymistä sekä lentäjien koulutukseen, kokeisiin ja tarkastuksiin osallistuvien henkilöiden hyväksymistä sekä todistusten antamista matkustamomiehistön jäsenille ja heidän lääketieteellisen kelpoisuutensa arvioimista.

(6) Kansallisten lentolupakirjojen muuntamista ja kansallisten lentomekaanikon lupakirjojen muuntamista lentolupakirjoiksi koskevat vaatimukset ja menettelyt olisi vahvistettava sen varmistamiseksi, että lentäjät ja lentomekaanikot voivat hoitaa tehtävänsä yhdenmukaisin ehdoin. Myös koelentäjän kelpoisuus olisi muunnettava tämän asetuksen mukaisesti.

(7) Jäsenvaltioiden olisi voitava hyväksyä sellaisessa kolmannessa maassa myönnetty lupakirjat, jossa voidaan taata asetuksen (EY) N:o 216/2008 säännöksiä vastaava turvallisuustaso. Kolmansien maiden myöntämien lupakirjojen hyväksyntäedellytykset olisi vahvistettava.

⁽¹⁾ EUVL L 79, 19.3.2008, s. 1.

- (8) Jotta varmistetaan, että ennen tämän asetuksen soveltamista aloitettu koulutus voidaan ottaa huomioon lentolupakirjojen myöntämisessä, jo loppuun suoritettun koulutuksen tunnustamista koskevat edellytykset olisi vahvistettava. Myös sotilasilmailun lupakirjojen tunnustamista koskevat edellytykset olisi vahvistettava.
- (9) On tarpeen antaa ilmailualalle ja jäsenvaltioiden hallinnoille riittävästi aikaa sopeutua uuteen sääntelykehykseen sekä varata jäsenvaltioille tarpeeksi aikaa myöntää tietyntyyppisiä JAR-vaatimusten soveltamisalaan kuulumattomia lentolupakirjoja ja lääketieteellisiä kelpoisuustodistuksia ja tunnustaa tietyin edellytyksin ennen tämän asetuksen soveltamisen alkamista myönnettyjen lupakirjojen ja todistusten sekä ilmailulääketieteellisen kelpoisuuden arvioinnin voimassaolo.
- (10) Siviili-ilmailun tehtävien suorittamiseksi annettujen henkilöstön lupakirjojen vastavuoroisesta hyväksymisestä 16 päivänä joulukuuta 1991 annettu neuvoston direktiivi 91/670/ETY⁽¹⁾ kumotaan asetuksen (EY) N:o 216/2008 69 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Tässä asetuksessa säädettyjä toimenpiteitä on pidettävä vastaavina toimenpiteinä.
- (11) Jotta varmistetaan joustava siirtyminen sekä korkea ja yhtenäinen siviili-ilmailun turvallisuustaso unionissa, täytäntöönpanotoimenpiteissä olisi seurattava lentäjien koulutuksen ja lentomiehien lääketieteellisen kelpoisuuden alan viimeisintä kehitystä, kuten parhaita käytäntöjä sekä tieteellistä ja teknistä kehitystä. Vastaavasti Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön, jäljempänä 'ICAO', ja Euroopan ilmailuviranomaisten yhteistyöelimen viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2009 sopimat tekniset vaatimukset ja hallinnolliset menettelyt sekä tiettyihin kansallisiin olosuhteisiin liittyvä voimassa oleva lainsäädäntö olisi otettava huomioon.
- (12) Virasto laati täytäntöönpanosääntöjen luonnoksen, jonka se toimitti lausuntona komissiolle asetuksen (EY) N:o 216/2008 19 artiklan 1 kohdan mukaisesti.
- (13) Tässä asetuksessa säädetty toimenpiteet ovat asetuksen (EY) N:o 216/2008 65 artiklalla perustetun komitean lausunnon mukaiset,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Kohde

Tässä asetuksessa vahvistetaan yksityiskohtaiset säännöt seuraaville:

1. lentolupakirjojen erilaiset kelpuutukset, lupakirjojen myöntämistä, voimassa pitämistä, muuttamista, rajoittamista, voimassaolon keskeyttämistä tai peruuttamista koskevat edellytykset, lupakirjojen haltijoiden oikeudet ja velvollisuudet, voimassa olevien kansallisten lentolupakirjojen ja kansallisten

lentomekaanikon lupakirjojen muuntamista lentolupakirjoiksi koskevat edellytykset sekä kolmansien maiden lupakirjojen hyväksymistä koskevat edellytykset;

2. lentokoulutuksesta tai lentosimulaattorikoulutuksesta ja lentäjän taitojen arvioinnista vastaavien henkilöiden hyväksyntä;
3. erilaiset lentäjien lääketieteelliset kelpoisuustodistukset, lääketieteellisten kelpoisuustodistusten myöntämistä, voimassa pitämistä, muuttamista, rajoittamista, voimassaolon keskeyttämistä tai peruuttamista koskevat edellytykset, lääketieteellisten kelpoisuustodistusten haltijoiden oikeudet ja velvollisuudet sekä kansallisten lääketieteellisten kelpoisuustodistusten muuntamista yhteisesti tunnustetuiksi lääketieteellisiksi kelpoisuustodistuksiksi koskevat edellytykset;
4. ilmailulääkärien hyväksyntä ja edellytykset, joilla yleislääkärit voivat toimia ilmailulääkäreinä;
5. matkustamomiehistön jäsenille määrääjain tehtävä ilmailulääketieteellisen kelpoisuuden arviointi ja tästä arvioinnista vastaavien henkilöiden kelpoisuus.

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

1. 'osan FCL lupakirjalla' ohjaamomiehistön lupakirjaa, joka täyttää liitteessä I vahvistetut vaatimukset;
2. 'JAR-vaatimuksilla' Euroopan ilmailuviranomaisten yhteistyöelimen hyväksymiä yhteiseurooppalaisia ilmailuvaatimuksia, sellaisina kuin niitä sovelletaan 30 päivänä kesäkuuta 2009;
3. 'kevyiden ilma-alusten lupakirjalla (LAPL)' asetuksen (EY) N:o 216/2008 7 artiklassa tarkoitettua harrasteilmailun lupakirjaa;
4. 'JAR-vaatimusten mukaisella lupakirjalla' lentolupakirjaa ja siihen liittyviä kelpuutuksia, todistuksia, valtuutuksia ja/tai kelpoisuuksia, jotka on myöntänyt tai tunnustanut JAR-vaatimukseen ja -menettelyihin perustuvan kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti sellainen jäsenvaltio, joka on pannut asiaankuuluvan JAR-vaatimuksen täytäntöön ja jota on Euroopan ilmailuviranomaisten yhteistyöelimen järjestelmässä suositeltu keskinäiseen tunnustamiseen kyseisen JAR-vaatimuksen osalta;
5. 'muulla kuin JAR-vaatimusten mukaisella lupakirjalla' lentolupakirjaa, jonka on myöntänyt tai tunnustanut kansallisen lainsäädännön mukaisesti jäsenvaltio, jota ei ole suositeltu keskinäiseen tunnustamiseen kyseisen JAR-vaatimuksen osalta;

⁽¹⁾ EYVL L 373, 31.12.1991, s. 21.

6. 'hyvityksellä' aiemmin hankitun kokemuksen tai kelpoisuuden tunnustamista;
 7. 'hyvitysraportilla' raporttia, jonka perusteella aiemmin hankittu kokemus tai kelpoisuus voidaan tunnustaa;
 8. 'muuntoraportilla' raporttia, jonka perusteella lupakirja voidaan muuntaa osan FCL lupakirjaksi;
 9. 'JAR-vaatimusten mukaisella lentäjän lääketieteellisellä kelpoisuustodistuksella ja ilmailulääkärin kelpoisuustodistuksella' kelpoisuustodistusta, jonka on myöntänyt tai tunnustanut JAR-vaatimuksiin ja -menettelyihin perustuvan kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti sellainen jäsenvaltio, joka on pannut asiaankuuluvan JAR-vaatimuksen täytäntöön ja jota on Euroopan ilmailuviranomaisten yhteistyöelimen järjestelmässä suositeltu keskinäiseen tunnustamiseen kyseisen JAR-vaatimuksen osalta;
 10. 'muulla kuin JAR-vaatimusten mukaisella lentäjän lääketieteellisellä kelpoisuustodistuksella ja ilmailulääkärin kelpoisuustodistuksella' kelpoisuustodistusta, jonka on myöntänyt tai tunnustanut kansallisen lainsäädännön mukaisesti jäsenvaltio, jota ei ole suositeltu keskinäiseen tunnustamiseen kyseisen JAR-vaatimuksen osalta.
4. Muuntoraportin on
 - a) oltava sen jäsenvaltion laatima, joka myönsi lentolupakirjan kuuluttuaan Euroopan lentoturvallisuusvirastoa, jäljempänä 'virasto';
 - b) sisällettävä kuvaus siitä, minkä kansallisten vaatimusten perusteella lentolupakirjat on myönnetty;
 - c) kuvattava lentäjille myönnettyjen oikeuksien laajuus;
 - d) sisällettävä tiedot siitä, mistä liitteen I vaatimuksista hyvitys on määrä antaa;
 - e) sisällettävä tiedot mahdollisista rajoituksista, jotka on sisällytettävä osan FCL lupakirjoihin, ja mahdollisista vaatimuksista, joita lentäjän on noudatettava näiden rajoitusten poistamiseksi.
 5. Muuntoraporttiin on sisällyttävä jäljennökset kaikista 4 kohdan a–e alakohdassa mainittujen tietojen osoittamiseksi tarvittavista asiakirjoista, mukaan lukien jäljennökset asiaankuuluvista kansallisista vaatimuksista ja menettelyistä. Muuntoraporttia laatiessa jäsenvaltioiden on pyrittävä siihen, että lentäjien nykyisen toiminnan laajuus pysyisi mahdollisimman pitkälle muuttumattomana.

3 artikla

Lentolupakirjat ja lääketieteelliset kelpoisuustodistukset

Rajoittamatta 7 artiklan soveltamista asetuksen (EY) N:o 216/2008 4 artiklan 1 kohdan b ja c alakohdassa sekä 4 artiklan 5 kohdassa tarkoitettujen ilma-alusten lentäjien on noudatettava tämän asetuksen liitteissä I ja IV säädettyjä teknisiä vaatimuksia ja hallinnollisia menettelyjä.

4 artikla

Voimassa olevat kansalliset lentolupakirjat

1. Jäsenvaltioiden ennen 8 päivää huhtikuuta 2012 myöntämät tai tunnustamat JAR-vaatimusten mukaiset lupakirjat on katsottava tämän asetuksen mukaisesti myönnettyiksi. Jäsenvaltioiden on korvattava nämä lupakirjat osassa ARA vahvistetun mallin mukaisilla lupakirjoilla viimeistään 8 päivänä huhtikuuta 2017.
2. Jäsenvaltioiden ennen tämän asetuksen soveltamisen alkamista myöntämät tai tunnustamat muut kuin JAR-vaatimusten mukaiset lupakirjat, mukaan lukien niihin liittyvät kelpuutukset, todistukset, valtuutukset ja/tai kelpoisuudet, on muunnettava osan FCL lupakirjoiksi, ja tämän suorittaa lupakirjan myöntänyt jäsenvaltio.
3. Muut kuin JAR-vaatimusten mukaiset lupakirjat on muunnettava osan FCL lupakirjoiksi ja niihin liittyviksi kelpoisuuksiksi tai todistuksiksi
 - a) liitteen II säännösten mukaisesti, tai
 - b) muuntoraportissa olevien tietojen mukaisesti.
4. Muuntoraportin on
 - a) oltava sen jäsenvaltion laatima, joka myönsi lentolupakirjan kuuluttuaan Euroopan lentoturvallisuusvirastoa, jäljempänä 'virasto';
 - b) sisällettävä kuvaus siitä, minkä kansallisten vaatimusten perusteella lentolupakirjat on myönnetty;
 - c) kuvattava lentäjille myönnettyjen oikeuksien laajuus;
 - d) sisällettävä tiedot siitä, mistä liitteen I vaatimuksista hyvitys on määrä antaa;
 - e) sisällettävä tiedot mahdollisista rajoituksista, jotka on sisällytettävä osan FCL lupakirjoihin, ja mahdollisista vaatimuksista, joita lentäjän on noudatettava näiden rajoitusten poistamiseksi.
5. Muuntoraporttiin on sisällyttävä jäljennökset kaikista 4 kohdan a–e alakohdassa mainittujen tietojen osoittamiseksi tarvittavista asiakirjoista, mukaan lukien jäljennökset asiaankuuluvista kansallisista vaatimuksista ja menettelyistä. Muuntoraporttia laatiessa jäsenvaltioiden on pyrittävä siihen, että lentäjien nykyisen toiminnan laajuus pysyisi mahdollisimman pitkälle muuttumattomana.
6. Sen estämättä, mitä 1 ja 3 kohdassa säädetään, luokkakelpuutuskouluttajan kelpuutuksen tai tarkastuslentäjän valtuutuksen haltijoiden oikeudet, jotka koskevat vaativia suorituskykyisiä yhden ohjaajan ilma-aluksia, on muunnettava tyyppikouluttajan kelpuutukseksi tai tarkastuslentäjän valtuutukseksi, joka koskee yhden ohjaajan lentokoneita.
7. Ennen kuin lento-oppilas täyttää kaikki kevyiden ilma-alusten lupakirjan (LAPL) myöntämiseksi tarvittavat vaatimukset, jäsenvaltio voi antaa hänelle luvan käyttää rajoitettuja oikeuksia ilman valvontaa seuraavin edellytyksin:
 - a) oikeudet koskevat vain kyseisen jäsenvaltion kansallista aluetta tai sen osaa;
 - b) oikeudet koskevat vain rajoitettua maantieteellistä aluetta ja yksimoottorisia mätämoottorilentokoneita, joiden suurin sallittu lentoonlähömassa on enintään 2 000 kg, ja oikeuksiin ei kuulu matkustajien kuljettaminen;
 - c) kyseiset luvat on myönnettävä yksilökohtaisen turvallisuusriskiarvioinnin perusteella, jonka kouluttaja on tehnyt jäsenvaltion suorittaman yleisen turvallisuusriskien arvioinnin pohjalta;
 - d) jäsenvaltion on toimitettava määräaikaikatsauksia komissiolle ja virastolle kolmen vuoden välein.

5 artikla

Voimassa olevat kansalliset lentäjien lääketieteelliset kelpoisuustodistukset ja ilmailulääkärien kelpoisuustodistukset

1. Jäsenvaltioiden ennen tämän asetuksen soveltamisen alkamista myöntämät tai tunnustamat JAR-vaatimusten mukaiset lentäjien lääketieteelliset kelpoisuustodistukset ja ilmailulääkärien kelpoisuustodistukset on katsottava tämän asetuksen mukaisesti myönnettyiksi.
2. Jäsenvaltioiden on korvattava lentäjien lääketieteelliset kelpoisuustodistukset ja ilmailulääkärien kelpoisuustodistukset osassa ARA vahvistetun mallin mukaisilla kelpoisuustodistuksilla viimeistään 8 päivänä huhtikuuta 2017.
3. Jäsenvaltioiden ennen tämän asetuksen soveltamisen alkamista myöntämien muiden kuin JAR-vaatimusten mukaisten lentäjien lääketieteellisten kelpoisuustodistusten ja ilmailulääkärien kelpoisuustodistusten on oltava voimassa niiden seuraavaan voimassaolon jatkamispäivään tai 8 päivään heinäkuuta 2017 sen mukaan, kumpi ajankohdista on aikaisempi.
4. Edellä 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen kelpoisuustodistusten voimassaoloa on jatkettava liitteen IV säännösten mukaisesti.

6 artikla

Koelentäjän kelpoisuuden muuntaminen

1. Koelentäjän kelpoisuuden myöntäneen jäsenvaltion on muunnettava sellaisten lentäjien, jotka suorittivat ennen tämän asetuksen soveltamisen alkamista komission asetuksen (EY) N:o 1702/2003 ⁽¹⁾ liitteessä määritellyjä luokan 1 ja 2 koelentoja tai jotka antoivat koulutusta koelentäjille, koelentäjän kelpoisuus asetuksen liitteen I mukaiseksi koelentokelpuutukseksi ja, soveltuvin osin, koelentokouluttajan kelpoisuustodistukseksi.
2. Tämä muuntaminen on tehtävä 4 artiklan 4 ja 5 kohdassa säädettyjä vaatimuksia noudattaen laaditussa muuntoraportissa olevien tietojen mukaisesti.

7 artikla

Voimassa olevat kansalliset lentomekaanikon lupakirjat

1. Chicagon yleissopimuksen liitteen 1 mukaisesti myönnetyn lentomekaanikon lupakirjan muuntaminen osan FCL lupakirjaksi edellyttää, että lupakirjan haltija esittää hakemuksen lupakirjan myöntäneelle jäsenvaltiolle.
2. Lentomekaanikon lupakirja on muunnettava osan FCL lupakirjaksi 4 artiklan 4 ja 5 kohdassa säädettyjä vaatimuksia noudattaen laaditun muuntoraportin mukaisesti.

⁽¹⁾ EUVL L 243, 27.9.2003, s. 6.

3. Haettaessa liikennelentäjän lupakirjaa (ATPL) lentokoneita varten on noudatettava liitteessä I olevan FCL.510.A kohdan c kohdan 2 alakohdan hyvitystä koskevia säännöksiä.

8 artikla

Kolmansien maiden lupakirjojen hyväksyntäedellytykset

1. Sen estämättä, mitä asetuksen (EY) N:o 216/2008 12 artiklassa säädetään, ja silloin, kun unionin ja kolmannen maan välillä ei ole tehty sopimusta lentolupakirjojen myöntämisestä, jäsenvaltiot voivat hyväksyä kolmansien maiden lupakirjat ja niihin liittyvät kolmansien maiden myöntämät tai niiden puolesta myönnetyt lääketieteelliset kelpoisuustodistukset tämän asetuksen liitteen III säännösten mukaisesti.
2. Osan FCL lupakirjojen hakijoiden, joilla on jo vähintään vastaava kolmannen maan Chicagon yleissopimuksen liitteen 1 mukaisesti myöntämä lupakirja, kelpuutus tai todistus, on täytettävä kaikki tämän asetuksen liitteen I vaatimukset, mutta kurssin kesto, oppituntien määrää ja erityiskoulutustuntien määrää koskevia vaatimuksia voidaan lieventää.
3. Hakijalle annettavasta hyvityksestä päättää se jäsenvaltio, jolle lentäjä esittää hakemuksensa, hyväksytyn koulutusorganisaation suosituksen perusteella.
4. Kolmannen valtion Chicagon yleissopimuksen liitteen 1 mukaisesti myöntämän tai kolmannen valtion puolesta mainitun liitteen mukaisesti myönnetyn liikennelentäjän lupakirjan (ATPL) haltijoille, jotka täyttävät kokemusvaatimukset liikennelentäjän lupakirjan myöntämiseksi osassa FCL olevassa F luvussa mainitussa ilma-alusryhmässä, voidaan antaa täysimääräinen hyvitys vaatimuksista osallistua kurssille ennen teoriakokeen suorittamista ja lentokoetta, jos kolmannen maan lupakirja sisältää ATPL-lentokokeessa käytettävän ilma-aluksen voimassa olevan tyyppikelpuutuksen.
5. Lentokone- tai helikopterityyppikelpuutukset voidaan myöntää sellaisten osan FCL lupakirjojen haltijoille, jotka täyttävät kolmansien maiden kyseisten kelpuutusten myöntämiselle asettamat vaatimukset. Tällaiset kelpuutukset koskevat vain kyseisessä kolmannessa maassa rekisteröityjä ilma-aluksia. Tämä rajoitus voidaan poistaa, kun lentäjä täyttää tämän asetuksen liitteessä III olevan C.1 kohdan vaatimukset.

9 artikla

Ennen tämän asetuksen soveltamisen alkamista aloitetun koulutuksen hyvitys

1. Myönnettäessä osan FCL lupakirjoja liitteen I mukaisesti koulutus, joka on aloitettu ennen tämän asetuksen soveltamisen alkamista Euroopan ilmailuviranomaisten yhteistyöelimen vaatimuksia ja menettelyjä noudattaen ja joka suoritetaan sellaisen jäsenvaltion viranomaisvalvonnassa, jota on Euroopan ilmailuviranomaisten yhteistyöelimen järjestelmässä suositeltu keskinäiseen tunnustamiseen kyseisen JAR-vaatimuksen osalta, on hyväksyttävä täysimääräisesti, jos koulutus ja kokeet suoritetaan loppuun viimeistään 8 päivänä huhtikuuta 2016.

2. Ennen tämän asetuksen soveltamisen alkamista Chicagon yleissopimuksen liitteen 1 mukaisesti aloitettu koulutus on hyvitettävä, kun osan FCL lupakirjan myöntäminen perustuu hyvitysraporttiin, jonka jäsenvaltio on laatinut virastoa kuullen.

3. Hyvitysraportissa on kuvattava koulutuksen laajuus sekä ilmoitettava, mistä osan FCL vaatimuksista hyvitys annetaan, ja soveltuvien osien se, mitä vaatimuksia hakijoiden on täytettävä saadakseen osan FCL lupakirjan. Siihen on liitettävä jäljennökset kaikista koulutuksen laajuuden osoittamiseen tarvittavista asiakirjoista sekä kansallisista säännöksistä ja menettelyistä, joita noudattaen koulutus oli aloitettu.

10 artikla

Sotilaspalveluksen aikana hankittujen lentolupakirjojen hyvitys

1. Sotilaslentäjän lupakirjan haltijoiden on osan FCL lupakirjan saadakseen esitettävä hakemus sille jäsenvaltiolle, jossa sotilaspalvelus suoritettiin.

2. Sotilaspalveluksessa hankitut tiedot, kokemukset ja taidot on hyvitettävä liitteen I asiaankuuluvista vaatimuksista niiden tietojen mukaisesti, jotka esitetään jäsenvaltion virastoa kuullen laatimassa hyvitysraportissa.

3. Hyvitysraportissa on

- a) esitettävä kansalliset vaatimukset, joiden perusteella sotilas-ilmailun lupakirjat, kelpuutukset, todistukset, valtuutukset ja/tai kelpoisuudet on myönnetty;
- b) kuvattava lentäjille myönnettyjen oikeuksien laajuus;
- c) ilmoitettava, mistä liitteen I vaatimuksista hyvitys on määrä antaa;
- d) ilmoitettava mahdollisista rajoituksista, jotka on sisällytettävä osan FCL lupakirjoihin, ja mahdollisista vaatimuksista, joita lentäjien on noudatettava näiden rajoitusten poistamiseksi;
- e) oltava mukana jäljennökset kaikista asiakirjoista, joita tarvitaan edellä mainittujen seikkojen osoittamiseen, sekä jäljennökset asiaankuuluvista kansallisista vaatimuksista ja menettelyistä.

11 artikla

Matkustamomiehistön lääketieteellinen kelpoisuus

1. Asetuksen (EY) N:o 216/2008 4 artiklan 1 kohdan b ja c alakohdassa tarkoitettujen ilma-alusten käyttöön osallistuvien matkustamomiehistön jäsenten on noudatettava liitteissä I ja IV säädettyjä teknisiä vaatimuksia ja hallinnollisia menettelyjä.

2. Neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91⁽¹⁾ mukaisesti tehtyjen matkustamomiehistön jäsenten lääkärintarkastusten tai lääketieteellisen kelpoisuuden arviointien, jotka ovat edelleen voimassa tämän asetuksen soveltamisen alkamispäivänä, on katsottava olevan voimassa tämän asetuksen mukaisesti, kunnes jompikumpi seuraavista toteutuu:

- a) toimivaltaisen viranomaisen asetuksen (ETY) N:o 3922/91 mukaisesti määrittämä voimassaoloaika päättyy; tai
- b) liitteessä IV olevassa MED.C.005 kohdassa säädetty voimassaoloaika päättyy.

Voimassaoloaika lasketaan viimeksi tehdyn lääkärintarkastuksen tai lääketieteellisen kelpoisuuden arvioinnin suorittamispäivästä.

Ennen voimassaoloajan päättymistä mahdollisesti tehtävä ilmaislääketieteellisen kelpoisuuden uudelleenarviointi on suoritettava liitteen IV mukaisesti.

12 artikla

Voimaantulo ja soveltaminen

1. Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan 8 päivästä huhtikuuta 2012.

2. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, jäsenvaltio voi päättää olla soveltamatta seuraavia liitteen I säännöksiä 8 päivään huhtikuuta 2015 asti:

- a) pystysuoraan nousevien lentokoneiden, ilmalaivojen, ilmapallojen ja purjelentokoneiden lentolupakirjoja koskevat säännökset;
- b) B luvun säännökset;
- c) FCL.800, FCL.805, FCL.815 ja FCL.820 kohdan säännökset;
- d) helikopterien osalta J luvun 8 jakson säännökset;
- e) J luvun 10 ja 11 jakson säännökset.

3. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, jäsenvaltiot voivat päättää olla muuntamatta myöntämiään muita kuin JAR-vaatimusten mukaisia lentokoneiden ja helikopterien lupakirjoja 8 päivään huhtikuuta 2014 asti.

⁽¹⁾ EYVL L 373, 31.12.1991, s. 4.

4. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, jäsenvaltiot voivat päättää olla soveltamatta 8 päivään huhtikuuta 2014 asti tämän asetuksen säännöksiä lentäjiin, joille kolmas maa on myöntänyt lupakirjan ja siihen liittyvän lääketieteellisen kelpoissuustodistuksen ja jotka osallistuvat asetuksen (EY) N:o 216/2008 4 artiklan 1 kohdan b tai c alakohdassa eritellyn ilma-aluksen ei-kaupalliseen lentotoimintaan.

5. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, jäsenvaltiot voivat päättää olla soveltamatta liitteessä IV olevan B luvun 3 jakson säännöksiä 8 päivään huhtikuuta 2015 asti.

6. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, jäsenvaltiot voivat päättää olla soveltamatta liitteessä IV olevan C luvun säännöksiä 8 päivään huhtikuuta 2014 asti.

7. Kun jäsenvaltio soveltaa 2–6 kohdan säännöksiä, sen on ilmoitettava siitä komissiolle ja virastolle. Ilmoituksessa on esitettävä poikkeuksen syyt sekä suunniteltujen toimien täytäntöönpano-ohjelma ja asiaankuuluva aikataulu.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 3 päivänä marraskuuta 2011.

Komission puolesta
José Manuel BARROSO
Puheenjohtaja

LIITE I

[OSA FCL]

A LUKU

YLEISET VAATIMUKSET

FCL.001 Toimivaltainen viranomainen

Tässä osassa (FCL) toimivaltaisella viranomaisella tarkoitetaan jäsenvaltion nimeämää viranomaista, jolta haetaan lentolupakirjoja tai niihin liittyviä kelpuutuksia tai valtuutuksia.

FCL.005 Soveltamisala

Tässä osassa (FCL) esitetään lentolupakirjojen sekä niihin liittyvien kelpuutusten ja valtuutusten myöntämistä koskevat vaatimukset sekä niiden voimassaolo- ja käyttöehdot.

FCL.010 Määritelmät

Tässä osassa (FCL) tarkoitetaan

‘taitolennolla’ tarkoituksellista lentoliikettä, johon liittyy nopeita muutoksia ilma-aluksen lentoasennossa, poikkeuksellisia lentoasentoja tai poikkeuksellista kiihdytystä, joita ei tarvita normaalissa lennossa tai muihin lupakirjoihin tai kelpuutuksiin kuin taitolentokelpuutukseen tähtäävässä koulutuksessa;

‘lentokoneella’ moottorin voimalla kulkevaa kiinteäsiipistä ilmaa raskaampaa ilma-alusta, joka saa nostovoimansa lennon aikana siipiinsä vaikuttavista aerodynaamisista reaktioista;

‘lentokoneella, johon vaaditaan perämies’ lentokonetyyppiä, jonka lentämiseen lentokäsikirjan tai lentotoimintaluvan mukaan vaaditaan perämies;

‘ilma-aluksella’ mitä tahansa laitetta, joka saa nostovoimansa muista ilman reaktioista kuin ilman reaktioista maan tai veden pintaa vastaan;

‘hyvällä ilmailutavalla’ harkintakyvyn ja pitkälle kehitetyn tiedon, taidon ja asenteiden johdonmukaista käyttöä lennon tavoitteiden saavuttamiseksi;

‘ilmalaivalla’ moottorikäyttöistä ilmaa kevyempää ilma-alusta lukuun ottamatta kuumailmalaivoja, jotka tässä osassa (FCL) on sisällytetty ilmapallon määritelmään;

‘ilmapallolla’ ilmaa kevyempää ilma-alusta, joka ei ole moottorikäyttöinen ja joka lentää kaasun tai ilmassa toimivan polttimeen avulla; tässä osassa (FCL) myös kuumailmalaiva katsotaan ilmapalloksi, vaikka se on moottorikäyttöinen;

‘perusmittarilennon harjoituslaitteella’ (BITD) maassa käytettävää koulutuslaitetta, joka jäljittelee lento-oppilaan paikkaa tietyssä lentokoneluokassa; siinä voidaan käyttää näytöllisiä mittaritauluja ja jousitettuja ohjaimia, jotka tarjoavat koulutusympäristön ainakin mittarilentomenetelmien harjoittelua varten;

‘ilma-alusryhmällä’ ilma-alusten ryhmittelyä niiden perusominaisuuksien mukaan, esimerkiksi lentokone, pystysuoraan nouseva lentokone, helikopteri, ilmalaiva, purjelentokone ja vapaa ilmapallo;

‘lentokoneluokalla’ sellaisten yhden ohjaajan lentokoneiden ryhmittelyä, joihin ei vaadita tyyppikelpuutusta;

‘ilmapalloluokalla’ ilmapallojen ryhmittelyä, jossa otetaan huomioon lennossa pysymiseen tarvittavan nostovoiman lähde;

‘kaupallisella ilmakuljetuksella’ matkustajien, rahdin tai postin kuljettamista korvausta tai vuokraa vastaan;

‘pätevyydellä’ tiedon, taidon ja asenteiden yhdistelmää, jota tarvitaan tehtävän suorittamiseen vaaditun tason mukaan;

‘pätevyystekijällä’ tehtävän muodostavaa toimintaa, johon kuuluu tehtävän rajat selvästi määrittävä käynnistävä tapahtuma ja päättävä tapahtuma ja jolla on havaittava lopputulos;

‘pätevyysyksiköllä’ erillistä toimintoa, joka koostuu useista pätevyystekijöistä;

'perämiehellä' ohjaajaa, joka toimii muuna kuin ilma-aluksen päällikkönä sellaisessa ilma-aluksessa, johon vaaditaan useampi kuin yksi ohjaaja, mutta ei sellaista ohjaajaa, joka on ilma-aluksessa yksinomaan saadakseen lentokoulutusta lupakirjaa tai kelpuutusta varten;

'matkalennolla' lähtöpaikan ja saapumispaikan välistä lentoa, joka suoritetaan ennalta suunniteltua reittiä pitkin käyttäen normaaleja suunnistusmenetelmiä;

'perämiehen matkalentosijaisella' ohjaajaa, joka vapauttaa perämiehen tehtävistään ohjaimissa lennon matkalentovaiheessa usean ohjaajan lentotoiminnassa lentopinnan 200 yläpuolella;

'koululentoajalla' lentoaikaa tai mittariaikaa maassa, jonka aikana henkilö saa lentokoulutusta asianmukaisesti hyväksyttyä kouluttajalta;

'virheellä' sellaista ohjaamomiehistön toimintaa tai tehtävän suorittamatta jättämistä, joka johtaa poikkeamiin organisaation tai lennon aikomuksista tai odotuksista;

'virheiden hallinnalla' menetelmää, jolla virheet havaitaan ja niihin reagoidaan vastatoimenpitein, jotka lieventävät virheen seurauksia tai poistavat ne sekä vähentävät virheiden ja ei-toivottuihin lentotilanteisiin joutumisen todennäköisyyttä;

'lentosimulaattorilla' (FFS) laitetta, johon kuuluu täysikokoinen jäljitelmä tietyn ilma-alustyyppin tai -sarjan ohjaamosta, kaikki laitteet ja tietokoneohjelmat, jotka tarvitaan ilma-aluksen toiminnan jäljittelyyn maassa ja lennon aikana, näyttöjärjestelmä, joka antaa näkymän ulos ohjaamosta, sekä ohjaajan tuntemia voimia jäljittelevä liikejärjestelmä;

'lentoajalla'

lentokoneiden, TMG-moottoripurjelentokoneiden ja pystysuoraan nousevien lentokoneiden osalta kokonaisaikaa, joka alkaa siitä hetkestä, kun lentokone ensimmäisen kerran lähtee lentoonlentoa varten liikkeelle, ja päättyy, kun se lennon päätyttyä lopullisesti pysähtyy;

helikopterien osalta kokonaisaikaa, joka alkaa siitä hetkestä, kun helikopterin roottorin lavat alkavat pyöriä, ja päättyy, kun se lennon päätyttyä pysähtyy ja sen roottorin lavat pysähtyvät;

ilmalaivojen osalta kokonaisaikaa, joka alkaa siitä hetkestä, kun ilmalaiva irrotetaan mastosta lentoonlentoa varten, ja päättyy, kun se lennon päätyttyä pysähtyy ja kiinnitetään mastoon;

purjelentokoneiden osalta kokonaisaikaa, joka alkaa siitä, kun purjelentokone aloittaa maakiidon lentoonlentoa varten, ja päättyy, kun se lennon päätyttyä pysähtyy;

ilmapallojen osalta kokonaisaikaa, joka alkaa siitä, kun kori irtoaa maasta lentoonlentoa varten, ja päättyy, kun se lennon päätyttyä pysähtyy;

'mittarilentosääntöjen mukaisella lentoajalla' (IFR) koko sitä lentoaikaa, jona ilma-alusta käytetään mittarilentosääntöjen mukaan;

'lentokoulutuslaitteella' (FTD) laitetta, johon kuuluu täysikokoinen jäljitelmä tietyn ilma-alustyyppin ohjaamon mitta-reista, laitteista ja hallintalaitteista avoimella ohjaamoalueella tai suljetussa ilma-aluksen ohjaamossa, sekä laitteet ja tietokoneohjelmat, jotka tarvitaan ilma-aluksen toiminnan jäljittelyyn maassa ja lennon aikana laitteeseen asennettujen järjestelmien sallimissa rajoissa; ohjaajan tuntemia voimia jäljittelevää liikejärjestelmää tai näyttöjärjestelmää ei vaadita, lukuun ottamatta helikopterien tason 2 ja 3 lentokoulutuslaitteita, joissa vaaditaan näyttöjärjestelmät;

'lento- ja suunnistusmenetelmien koulutuslaitteella' (FNPT) koulutuslaitetta, joka vastaa ohjaamoympäristöä sekä sen laitteita ja tietokoneohjelmia siinä määrin, että järjestelmät näyttävät toimivan kuten ilma-alustyyppin tai -luokan järjestelmät lennon aikana;

'ilmapalloryhmällä' ilmapallojen ryhmittelyä, jossa otetaan huomioon kuoren koko tai tilavuus;

'helikopterilla' ilmaa raskaampaa ilma-alusta, joka saa pääasiallisen nostovoimansa lennon aikana yhteen tai useampaan pystysuoralla tai lähes pystysuoralla akselilla olevaan moottorikäyttöiseen roottoriin vaikuttavista ilman reaktioista;

'mittarilentoajalla' aikaa, jona ohjaaja ohjaa ilma-alusta pelkästään mittarien avulla;

'mittariajalla maassa' aikaa, jona ohjaaja saa mittarilentokoulutusta simulaatiokoulutuslaitteella (FSTD);

'mittariajalla' mittarilentoaikaa tai mittariaikaa maassa;

'usean ohjaajan lentotoiminnalla'

lentokoneiden osalta toimintaa, johon vaaditaan vähintään kaksi ohjaajaa, jotka soveltavat miehistöyhteistyön menetelmiä usean ohjaajan tai yhden ohjaajan lentokoneissa;

helikopterien osalta toimintaa, johon vaaditaan vähintään kaksi ohjaajaa, jotka soveltavat miehistöyhteistyön menetelmiä usean ohjaajan helikoptereissa;

'miehistöyhteistyöllä' (MCC) ohjaamomiehistön toimintaa ilma-aluksen päällikön johtamana yhteistyötä tekevien miehistön jäsenten ryhmänä;

'usean ohjaajan ilma-aluksella'

lentokoneiden osalta sellaisia lentokoneita, joiden käyttöön hyväksyntä edellyttää vähimmäismiehistöön kuuluvan vähintään kaksi ohjaajaa;

helikopterien, ilmalaivojen ja pystysuoraan nousevien lentokoneiden osalta ilma-alustyyppiä, jonka lentämiseen lentokäsikirjan tai lentotoimintaluvan tai vastaavan asiakirjan mukaan vaaditaan perämies;

'yöllä' aikaa iltahämärän päättymisestä aamuhämärän alkamiseen tai muuta auringonlaskun ja auringonnousun välistä aikaa, jonka asianomainen viranomainen on määrännyt, jäsenvaltion käyttämän määritelmän mukaisesti;

'muilla koulutuslaitteilla' (OTD) muita koulutukseen käytettäviä laitteita kuin lentosimulaattoreita, lentokoulutuslaitteita ja lento- ja suunnistusmenetelmien koulutuslaitteita, jotka soveltuvat koulutukseen, jossa täydellinen ohjaamoympäristö ei ole välttämätön;

'suorituskriteerillä' yksinkertaista arviointiväittämää pätevyystekijän vaaditusta lopputuloksesta ja niiden kriteerien kuvausta, joiden perusteella arvioidaan, onko vaadittu suoritus taso saavutettu;

'ilma-aluksen päälliköllä' (PIC) ohjaajaa, jolla on ylin käskyvalta ja vastuu lennon turvallisuudesta;

'valvonnan alaisena toimivalla ilma-aluksen päälliköllä' (PICUS) perämiestä, joka hoitaa ilma-aluksen päällikön tehtäviä päällikön valvonnassa;

'pystysuoraan nousevalla lentokoneella' ilma-alusta, joka saa pystysuuntaisen nostovoiman sekä lennon aikana tarvittavan työntö- ja nostovoiman muodoltaan tai asennoltaan muunneltavista roottoreista tai moottoreista/työntövoimalaitteista, jotka on asennettu tai jotka sisältävät kiinteästi runkoon tai siipiin;

'moottoripurjelentokoneella' ilma-alusta, joka on varustettu yhdellä tai useammalla moottorilla ja jolla on purjelentokoneen ominaisuudet silloin, kun moottorit eivät ole käytössä;

'yksityislentäjällä' ohjaajaa, jonka lupakirja ei oikeuta toimimaan ilma-aluksen ohjaajana korvausta vastaan, lukuun ottamatta tässä osassa (FCL) määriteltyä koulutus- tai tarkastuslentotoimintaa;

'tarkastuslennolla' taidonnäytettä, joka annetaan kelpuutuksen voimassaolon jatkamista tai uusimista varten, sekä mahdollisesti vaadittavaa suullista kuulustelua;

'uusimisella' (esimerkiksi kelpuutuksen tai valtuutuksen uusimisella) kelpuutuksen tai valtuutuksen voimassaolon päätyttyä tehtävää hallinnollista toimenpidettä, jolla tiettyjen vaatimusten täyttämisen jälkeen uusitaan kelpuutuksen tai valtuutuksen oikeudet määrätyksi ajaksi;

'voimassaolon jatkamisella' (esimerkiksi kelpuutuksen tai valtuutuksen voimassaolon jatkamisella) kelpuutuksen tai valtuutuksen voimassa ollessa tehtävää hallinnollista toimenpidettä, jonka perusteella haltija voi tiettyjen vaatimusten täyttämisen jälkeen jatkaa kelpuutuksen tai valtuutuksen mukaisten oikeuksien käyttämistä määrätyn ajan;

'yksittäisellä lennolla' lentoa, johon kuuluvat seuraavat vaiheet: lentoonlähtö, lähtömenetelmän noudattaminen, vähintään 15 minuutin matkalento-osuus, saapumismenetelmän noudattaminen ja lasku;

'purjelentokoneella' ilmaa raskaampaa ilma-alusta, joka saa nostovoimansa lennon aikana kiinteinä pysyviin ilma-aluksen pintoihin vaikuttavista aerodynaamisista reaktioista ja joka pystyy lentämään vapaasti ilman moottoria;

'yhden ohjaajan ilma-aluksella' ilma-alusta, joka on hyväksytty lennettäväksi yhden ohjaajan miehistöllä;

'lentokokeella' taidonnäytettä, joka annetaan lupakirjan tai kelpuutuksen myöntämistä varten, sekä tarkastuslentäjän mahdollisesti vaatimaa suullista kuulustelua;

'yksinlentoajalla' lentoaikaa, jona lento-oppilas on yksin ilma-aluksessa;

'päälikköoppilaalla' (SPIC) lento-oppilasta, joka toimii koululennolla ilma-aluksen päällikön tehtävissä siten, että lennonopettaja ei vaikuta lennon suoritukseen tai ohjaa ilma-alusta, vaan ainoastaan tarkkailee oppilasta;

'uhkatekijällä' tapahtumaa tai virhettä, johon ohjaamomiehistö ei voi vaikuttaa, joka vaikeuttaa toimintaa ja joka on turvallisuismarginaalin säilyttämiseksi saatava hallintaan;

'uhkatekijöiden hallinnalla' menetelmää, jolla uhkatekijät havaitaan ja niihin reagoidaan vastatoimenpitein, jotka lieventävät uhkatekijöiden seurauksia tai poistavat ne sekä vähentävät virheiden ja ei-toivottuihin lentotilanteisiin joutumisen todennäköisyyttä;

'TMG-moottoripurjelentokoneella' moottoripurjelentokonetta, jossa on kiinteästi asennettu moottori ja potkuri, joita ei voida vetää sisään; sen on lentokäsikirjansa mukaan voitava lähteä lentoon ja nousta omalla moottorivoimallaan;

'ilma-alustyyppillä' ilma-aluksia, joita varten osan 21 mukaisesti laadituissa käyttöön soveltuvuutta koskevissa tiedoissa vaaditaan tyyppikelpuutus ja joilla on sama perusrakenne, mukaan lukien sellaiset muutokset, jotka eivät vaikuta ilma-aluksen käsittely- tai lento-ominaisuuksiin.

FCL.015 Lupakirjojen, kelpuutusten ja valtuutusten hakeminen ja myöntäminen

- a) Lentolupakirjan ja siihen liittyvien kelpuutusten ja valtuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista tai uusimista koskeva hakemus on jätettävä toimivaltaiselle viranomaiselle kyseisen viranomaisen määräämässä muodossa ja sen määräämällä tavalla. Hakemukseen on liitettävä todisteet siitä, että hakija täyttää lupakirjan tai valtuutuksen sekä siihen liittyvien kelpuutusten tai merkintöjen myöntämistä, voimassaolon jatkamista tai uusimista koskevat vaatimukset, jotka esitetään tässä osassa (FCL) ja osassa MED.
- b) Toimivaltaisen viranomaisen on merkittävä lupakirjaan tai valtuutukseen kaikki lupakirjan, kelpuutuksen tai valtuutuksen mukaisten oikeuksien rajoitukset tai laajennukset.
- c) Yhdellä henkilöllä ei saa koskaan olla enempää kuin yksi tämän osan (FCL) mukaisesti myönnetty lupakirja yhtä ilma-alusryhmää kohden.
- d) Hakemus, joka koskee toisen ilma-alusryhmän lupakirjaa tai uusien kelpuutusten tai valtuutusten myöntämistä tai kyseisten lupakirjojen muuttamista, voimassaolon jatkamista tai uusimista, on jätettävä sille toimivaltaiselle viranomaiselle, joka on alun perin myöntänyt lentolupakirjan, paitsi silloin kun lentäjä on pyytänyt toimivaltaisen viranomaisen vaihtoa ja lupakirja- ja terveystietojensa siirtoa kyseiselle viranomaiselle.

FCL.020 Lento-oppilas

Lento-oppilas ei saa lentää yksin, ellei lennonopettaja anna siihen lupaa ja valvo lentoa.

Ennen ensimmäistä yksinlentoaan lento-oppilaan on oltava

lentokoneiden, helikopterien ja ilmalaivojen yksinlennoilla vähintään 16-vuotias;

purjelentokoneiden ja ilmapallojen yksinlennoilla vähintään 14-vuotias.

FCL.025 Lupakirjojen myöntämiseen tähtäävät teoriakokeet

a) Hakijan velvollisuudet

- 1) Hakijan on suoritettava kaikki tiettyä lupakirjaa tai kelpuutusta koskevat kokeet yhden jäsenvaltion vastuun alaisena.
- 2) Hakija saa osallistua kokeeseen vasta sen jälkeen, kun hän on suorittanut teoriakurssin asiaankuuluvat osat tyydyttävästi ja kun koulutuksesta vastaava hyväksytty koulutusorganisaatio (ATO) suosittelee sitä.
- 3) Hyväksytyt koulutusorganisaation suositukset on voimassa 12 kuukautta. Jos hakija ei ole suosituksen voimassaoloaikana osallistunut vähintään yhteen teoriakokeeseen, hyväksytty koulutusorganisaatio päättää lisäkoulutuksen tarpeesta hakijan tarpeiden perusteella.

b) Hyväksymisraajat

- 1) Osakoe on hyväksytty, jos hakija on saanut vähintään 75 prosenttia osakokeen enimmäispistemäärästä. Virhepisteitä ei anneta.
- 2) Jos tässä osassa (FCL) ei muuta määrätä, hakija on läpäissyt lentolupakirjaan tai kelpuutukseen vaaditun teoriakokeen, kun hän on läpäissyt vaaditut osakokeet 18 kuukauden kuluessa sen kalenterivuoden päättymisestä, jolloin hän on osallistunut kokeeseen ensimmäisen kerran.
- 3) Jos hakija ei ole onnistunut suorittamaan tiettyä osakoetta neljällä yrityskerralla tai ei ole onnistunut suorittamaan kaikkia osakokeita kuudella yrityskerralla tai 2 kohdassa mainitun ajan kuluessa, hänen on suoritettava uudelleen kaikki osakokeet.

Ennen kuin hakija suorittaa kokeet uudelleen, hänen on saatava lisäkoulutusta hyväksytyltä koulutusorganisaatiolta. Koulutusorganisaatio päättää tarvittavan koulutuksen alasta ja laajuudesta hakijan tarpeiden perusteella.

c) Voimassaoloaika

- 1) Teoriakokeen hyväksytty suoritus on voimassa seuraavasti:
 - i) kevyiden ilma-alusten lupakirjan, yksityislentäjän lupakirjan, purjelentäjän lupakirjan tai ilmapallolentäjän lupakirjan myöntämistä varten 24 kuukautta;
 - ii) ansiolentäjän lupakirjan tai mittarilentokelpuutuksen (IR) myöntämistä varten 36 kuukautta;
 - iii) i ja ii alakohdan ajat lasketaan siitä päivästä, jolloin lentäjä on läpäissyt teoriakokeen b kohdan 2 alakohdan mukaisesti.
- 2) Liikennelentäjän lupakirjaa (ATPL) koskevan teoriakokeen hyväksytty suoritus on voimassa ATPL-lupakirjan myöntämistä varten seitsemän vuotta seuraavien kelpuutusten viimeisestä voimassaolopäivästä:
 - i) lupakirjassa oleva mittarilentokelpuutus; tai
 - ii) helikopterien osalta lupakirjassa oleva helikopterin tyyppikelpuutus.

FCL.030 Lentokoe

- a) Ennen kuin hakija voi suorittaa lupakirjan, kelpuutuksen tai valtuutuksen myöntämiseksi vaadittavan lentokokeen, hänen on läpäistävä vaadittu teoriakoe, lukuun ottamatta hakijoita, jotka suorittavat yhdistetyn lentokoulutuksen.

Joka tapauksessa teoriakoulutus on oltava suoritettu loppuun ennen lentokoetta.

- b) Liikennelentäjän lupakirjaa lukuun ottamatta koulutuksesta vastaavan organisaation/henkilön on annettava suositus hakijan osallistumisesta lentokokeeseen koulutuksen päätyttyä. Koulutustiedot on annettava tarkastuslentäjän käyttöön.

FCL.035 Lentoajan ja teoriatietojen hyväksi laskeminen**a) Lentoajan hyväksi laskeminen**

- 1) Ellei tässä osassa (FCL) toisin määrätä, lupakirjan, kelpuutuksen tai valtuutuksen myöntämiseen vaadittava lentoaika on oltava lennetty samaan ryhmään kuuluvalla ilma-aluksella kuin se, jota varten lupakirjaa tai kelpuutusta haetaan.
- 2) Ilma-aluksen päällikkö tai päällikköoppilas
 - i) Lupakirjan, kelpuutuksen tai valtuutuksen hakija saa laskea yksin, koululenkoilla ja ilma-aluksen päällikkönä lentämänsä lentoajan hyväkseen täysimääräisenä lupakirjan, kelpuutuksen tai valtuutuksen myöntämiseen vaadittavaksi kokonaislentoajaksi.
 - ii) Yhdistetyn ATP-kurssin suorittanut saa laskea hyväkseen enintään 50 tuntia päällikköoppilaana hankitusta mittariajasta liikennelentäjän lupakirjan, ansiolentäjän lupakirjan ja monimoottorisen ilma-aluksen tyyppi- tai luokkakelpuutuksen myöntämiseen vaadittavaksi ilma-aluksen päällikkönä lennetyksi ajaksi.
 - iii) Yhdistetyn CPL/IR-kurssin suorittanut saa laskea hyväkseen enintään 50 tuntia päällikköoppilaana hankitusta mittariajasta ansiolentäjän lupakirjan ja monimoottorisen ilma-aluksen tyyppi- tai luokkakelpuutuksen myöntämiseen vaadittavaksi ilma-aluksen päällikkönä lennetyksi ajaksi.

- 3) Lentoaika perämiehenä. Ellei tässä osassa (FCL) toisin määrätä, lentolupakirjan haltija, joka toimii perämiehenä tai valvonnan alaisena toimivana ilma-aluksen päällikkönä, saa laskea hyväkseen perämiehenä suorittamiensa lentojen lentoajan täysimääräisenä osaksi korkeamman luokan lupakirjan myöntämiseen vaadittavaa kokonaislentoaikaa.

b) *Teoriatiedon hyvittäminen*

- 1) Liikennelentäjän lupakirjaan vaaditun teoriakokeen läpäissyt hakija täyttää kevyiden ilma-alusten lupakirjan, yksityislentäjän lupakirjan ja ansiolentäjän lupakirjan teoriatietovaatimukset ja, helikoptereita lukuun ottamatta, saman ilma-alusryhmän mittarilentokelpuutuksen teoriatietovaatimukset.
- 2) Ansiolentäjän lupakirjaan vaaditun teoriakokeen läpäissyt hakija täyttää kevyiden ilma-alusten lupakirjan tai yksityislentäjän lupakirjan teoriatietovaatimukset samassa ilma-alusryhmässä.
- 3) Jonkin ilma-alusryhmän mittarilentokelpuutuksen haltija tai mittarilennon teoriakokeen läpäissyt hakija täyttää täysimääräisesti toisen ilma-alusryhmän mittarilentokelpuutuksen teoriakoulutusta ja -koetta koskevat vaatimukset.
- 4) Lentolupakirjan haltijalle hyvitetään toisen ilma-alusryhmän lupakirjan teoriakoulutusta ja -koetta koskevat vaatimukset tämän osan (FCL) lisäyksen 1 mukaisesti.

Kyseistä hyvitystä sovelletaan myös niihin lentolupakirjan hakijoihin, jotka ovat jo läpäisseet teoriakokeet lupakirjan myöntämiseksi toisessa ilma-alusryhmässä, edellyttäen, että kohdassa FCL.025.c) määrätty voimassaoloaika ei ylitä.

FCL.040 Lupakirjan mukaisten oikeuksien käyttäminen

Lupakirjassa myönnettyjen oikeuksien käytettävyyden riippuu sen mahdollisesti sisältämien kelpuutusten sekä lääketieteellisten kelpoisuustodistusten voimassaolosta.

FCL.045 Asiakirjojen mukana pitämistä ja esittämistä koskeva velvollisuus

- a) Lentäjän on aina pidettävä mukanaan voimassa oleva lupakirja ja lääketieteellinen kelpoisuustodistus, kun hän käyttää lupakirjansa mukaisia oikeuksia.
- b) Lentäjän on pidettävä mukanaan myös kuvallinen henkilötodistus.
- c) Lentäjän tai lento-oppilaan on viipymättä esitettävä lentopäiväkirjansa tarkastusta varten, kun toimivaltaisen viranomaisen valtuuttama edustaja sitä pyytää.
- d) Lento-oppilaan on pidettävä yksin suoritettavilla matkalennoilla mukanaan todistetta FCL.020 kohdan a kohdassa vaaditusta luvasta.

FCL.050 Lentoajan kirjaaminen

Lentäjän on pidettävä luotettavasti kirjaa kaikista lennetyistä lennoista toimivaltaisen viranomaisen määräämässä muodossa ja sen määräämällä tavalla.

FCL.055 Kielitaito

- a) Yleistä. Lentokoneiden, helikopterien ja pystysuoraan nousevien lentokoneiden ohjaajat, joilta edellytetään radiopuhelimen käyttöä, eivät saa käyttää lupakirjojensa ja kelpuutustensa mukaisia oikeuksia, ellei heillä ole lupakirjassaan merkintää kielitaidosta englannin kielessä tai siinä kielessä, jota he käyttävät lennon aikana radiopuhelinliikenteessä. Merkinnässä on ilmoitettava kieli, taitotaso ja voimassaoloaika.
- b) Kielitaitomerkinnän hakijan on osoitettava tämän osan (FCL) lisäyksen 2 mukaisesti vähintään toimiva kielitaito vakiosanontojen ja yleiskielen käytössä. Tätä varten hakijan on osoitettava, että hän kykenee:
 - 1) viestimään tehokkaasti pelkästään ääneen perustuvissa tilanteissa ja henkilökohtaisessa vuorovaikutuksessa;
 - 2) viestimään yleisistä ja työhön liittyvistä aiheista täsmällisesti ja selkeästi;
 - 3) käyttämään yleisluonteisessa tai työhön liittyvässä viestinnässä asianmukaisia viestintästrategioita tiedonvaihtoon sekä väärinymmärrysten tunnistamiseen ja korjaamiseen;

- 4) vastaamaan onnistuneesti kielellisiin haasteisiin, joita syntyy kielenkäyttäjälle muutoin tutussa rutiininomaisessa työtilanteessa tai viestintätehtävässä ilmenevistä ongelmista tai odottamattomista tapahtumista; ja
- 5) käyttämään ilmailuyhteisön ymmärtämää murretta tai korostusta.
- c) Lukuun ottamatta lentäjiä, jotka ovat osoittaneet kielitaitonsa olevan erinomaisella tasolla, kielitaitomerkintä arvioidaan uudelleen tämän osan (FCL) lisäyksen 2 mukaisesti
- 1) joka neljäs vuosi, jos osoitettu taso on toimiva kielitaito; tai
- 2) joka kuudes vuosi, jos osoitettu taso on edistynyt kielitaito.
- d) Mittarilentokelpuutuksen haltijaa koskevat erityisvaatimukset. Rajoittamatta edellä olevien kohtien soveltamista mittarilentokelpuutuksen haltijan on oltava osoittanut kykynsä käyttää englantia tasolla, jolla hän pystyy
- 1) ymmärtämään kaiken lennon vaiheiden toteuttamisen kannalta olennaisen tiedon, mukaan lukien lennonvalmistelu;
- 2) käyttämään radiopuhelinta kaikissa lennon vaiheissa, mukaan lukien hätätilanteet;
- 3) viestimään muiden miehistön jäsenten kanssa kaikissa lennon vaiheissa, mukaan lukien lennonvalmistelu.
- e) Kielitaito ja mittarilentokelpuutuksen haltijoiden osalta englannin kielen käyttötaito osoitetaan toimivaltaisen viranomaisen määräämällä arviointitavalla.

FCL.060 Viimeaikainen kokemus

- a) Ilmapallot. Lentäjä ei saa ohjata ilmapalloa kaupallisessa ilmakuljetuksessa tai kuljettaa matkustajia, ellei hän ole lentänyt viimeksi kuluneiden 180 vuorokauden aikana
- 1) ilmapallolla ohjaavana ohjaajana vähintään kolme lentoa, joista vähintään yksi on suoritettu kyseisen luokan ja ryhmän ilmapallolla; tai
- 2) vähintään yhtä lentoa kyseisen luokan ja ryhmän ilmapallolla sellaisen kouluttajan valvonnassa, jolla on J luvun mukainen pätevyys.
- b) Lentokoneet, helikopterit, pystysuoraan nousevat lentokoneet ja purjelentokoneet. Lentäjä ei saa ohjata ilma-alusta kaupallisessa ilmakuljetuksessa tai kuljettaa matkustajia
- 1) ilma-aluksen päällikkönä tai perämiehenä, ellei hän ole suorittanut edellisten 90 päivän aikana vähintään kolme lentoonlähtöä, lähestymistä ja laskua saman tyyppin tai luokan ilma-aluksella tai lentosimulaattorilla. Nämä kolme lentoonlähtöä ja laskua on oltava suoritettu lentäjän oikeuksien mukaan joko usean tai yhden ohjaajan lentotoiminnassa; ja
- 2) ilma-aluksen päällikkönä, ellei
- i) hän ole viimeksi kuluneiden 90 vuorokauden aikana suorittanut vähintään yhtä lentoonlähtöä, lähestymistä ja laskua yöllä saman tyyppin tai luokan ilma-aluksen ohjaajana tai lentosimulaattorilla, joka edustaa kyseistä tyyppiä tai luokkaa; tai
- ii) hänellä ole mittarilentokelpuutusta;
- 3) perämiehen matkalentosijaisena, ellei hän
- i) täytä b kohdan 1 alakohdan vaatimuksia; tai
- ii) ole viimeksi kuluneiden 90 vuorokauden aikana suorittanut vähintään kolme yksittäistä lentoa perämiehen matkalentosijaisena saman tyyppin tai luokan ilma-aluksella; tai
- iii) ole suorittanut määräaika- ja kertauskoulutusta lentosimulaattorilla enintään 90 vuorokauden välein. Kyseinen kertauskoulutus voidaan yhdistää lentotoiminnan harjoittajan kertauskoulutukseen, josta määrätään osassa OR.OPS.

- 4) Jos ohjaajalla on oikeus lentää useammalla kuin yhdellä lentokonetypillä, jossa on samankaltaiset käsittely- ja toimintaominaisuudet, 1 kohdassa vaaditut kolme lento-ohjelmointia, lähestymistä ja laskua voidaan suorittaa siten kuin osan 21 mukaisesti laadituissa käyttöön soveltuvuutta koskeissa tiedoissa määritellään.
- 5) Jos ohjaajalla on oikeus lentää useammalla kuin yhdellä muulla kuin vaativalla helikopterityypillä, jossa on samankaltaiset käsittely- ja toimintaominaisuudet siten kuin osan 21 mukaisesti laadituissa käyttöön soveltuvuutta koskeissa tiedoissa määritellään, 1 kohdassa vaaditut kolme lento-ohjelmointia, lähestymistä ja laskua voidaan suorittaa vain yhdellä näistä tyypeistä edellyttäen, että ohjaaja on lentänyt kullakin helikopterityypillä vähintään kaksi tuntia viimeksi kuluneiden kuuden kuukauden aikana.
- c) Kaupallisen ilmakuljetuksen erityisvaatimukset
- 1) Kaupallista ilmakuljetusta varten edellä b kohdan 1 ja 2 alakohdassa määrätty 90 vuorokauden jakso voidaan pidentää enintään 120 vuorokautteen edellyttäen, että ohjaaja suorittaa reittilentäjä tyypikouluttajan tai tarkastuslentäjän valvonnassa.
- 2) Jos ohjaaja ei täytä 1 kohdan vaatimuksia, hänen on suoritettava käytettävällä ilma-aluksella tai käytettävän ilma-alustyyppin lentosimulaattorilla koululento, joka kattaa vähintään b kohdan 1 ja 2 alakohdassa kuvatut vaatimukset, ennen kuin hän voi käyttää oikeuksiaan.

FCL.065 Yli 60-vuotiaiden lupakirjan haltijoiden oikeuksien rajoittaminen kaupallisessa ilmakuljetuksessa

- a) Ikä 60–64. Lentokoneet ja helikopterit. Lupakirjan haltija, joka on täyttänyt 60 vuotta, ei saa toimia kaupallisessa ilmakuljetuksessa toimivan ilma-aluksen ohjaajana, paitsi jos:
- 1) hän toimii usean ohjaajan miehistön jäsenenä; ja
- 2) hän on ohjaamomiehistön ainoa ohjaaja, joka on täyttänyt 60 vuotta.
- b) Ikä 65. Lupakirjan haltija, joka on täyttänyt 65 vuotta, ei saa toimia kaupallisessa ilmakuljetuksessa toimivan ilma-aluksen ohjaajana.

FCL.070 Lupakirjojen, kelpuutusten ja valtuutusten peruuttaminen pysyvästi tai määräajaksi ja rajoittaminen

- a) Toimivaltainen viranomainen voi rajoittaa tai peruuttaa tämän osan mukaisesti myönnetyn lupakirjan, kelpuutuksen ja valtuutuksen pysyvästi tai määräajaksi, jos lentäjä ei noudata tämän osan tai osan MED vaatimuksia tai sovellettavia toimintaa koskevia vaatimuksia osan ARA ehtojen ja menettelyjen mukaisesti.
- b) Jos lentäjän lupakirja on peruutettu pysyvästi tai määräajaksi, hänen on palautettava lupakirja tai valtuutus välittömästi toimivaltaiselle viranomaiselle.

B LUKU

KEVYIDEN ILMA-ALUSTEN LUPAKIRJA – LAPL

1 JAKSO

Yleiset vaatimukset

FCL.100 LAPL – Vähimmäisikä

Kevyiden ilma-alusten lupakirjan hakijan on oltava

- a) lentokoneen ja helikopterin lupakirjan osalta vähintään 17-vuotias;
- b) purjelentokoneen ja ilmapallon lupakirjan osalta vähintään 16-vuotias.

FCL.105 LAPL – Oikeudet ja ehdot

- a) Yleistä. LAPL-lupakirjan haltijalla on oikeus toimia ilma-aluksen päällikkönä ilman korvausta muussa kuin kaupallisessa lentotoiminnassa asianomaisessa ilma-alusryhmässä.
- b) Ehdot. LAPL-lupakirjan hakijoiden on täytettävä kyseistä ilma-alusryhmää koskevat vaatimukset ja tarvittaessa lentokokeessa käytetyn ilma-aluksen luokkaa tai tyyppiä koskevat vaatimukset.

FCL.110 LAPL – Hyvitys samasta ilma-alusryhmästä

- a) LAPL-lupakirjan hakijat, joilla on ollut toinen lupakirja samassa ilma-alusryhmässä, saavat täyden hyvityksen LAPL-lupakirjan vaatimuksista kyseisessä ilma-alusryhmässä.
- b) Sen estämättä, mitä edellisessä kohdassa määrätään, jos lupakirjan voimassaolo on päättynyt, hakijan on suoritettava kohdan FCL.125:n mukainen lentokoe LAPL-lupakirjan myöntämistä varten asianomaisessa ilma-alusryhmässä.

FCL.115 LAPL – Koulutus

LAPL-lupakirjan hakijan on suoritettava kurssi hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa. Kurssin on sisällettävä annettavia oikeuksia vastaava teoria- ja lentokoulutus.

FCL.120 LAPL – Teoriakoe

LAPL-lupakirjan hakijan on kokeissa osoitettava annettavia oikeuksia vastaava teorian tiedon taso seuraavissa oppiaineissa:

- a) yleiset oppiaineet:
- ilmailun säädökset
 - ihmisen suorituskyky
 - sääoppi ja
 - radiopuhelinliikenne;
- b) erityisoppiaineet, jotka koskevat eri ilma-alusryhmiä:

- lennonteoria
- lentotoimintamenetelmät
- suoritusarvot ja lennonsuunnittelu
- ilma-aluksen yleistuntemus, ja
- lentosuunnistus.

FCL.125 LAPL – Lentokoe

- a) LAPL-lupakirjan hakijan on osoitettava lentokokeessa kykynsä suorittaa asianomaisen ilma-alusryhmän päällikkönä vaaditut menetelmät ja lentoliikkeet myönnettäviä oikeuksia vastaavalla pätevyydellä.
- b) Hakijan on oltava saanut ennen lentokoetta lentokoulutusta saman luokan tai tyypin ilma-aluksella, jota lentokokeessa käytetään. Oikeudet rajoitetaan samaan luokkaan tai tyyppiin, jota käytetään lentokokeessa, kunnes lupakirjaan on merkitty uusia laajennuksia tämän luvun mukaisesti.
- c) Hyväksyminen
- 1) Lentokoe on jaettava eri osiin, jotka kattavat lennettävän ilma-alusryhmän lennon kaikki vaiheet.
 - 2) Hylkäys osan yhdessä kohdassa aiheuttaa koko osan hylkäyksen. Jos hakija hylätään vain yhdessä osassa, hän uusii vain kyseisen osan. Hylkäys useammassa kuin yhdessä osassa aiheuttaa hakijan koko kokeen hylkäyksen.
 - 3) Jos koe on uusittava 2 kohdan mukaisesti, hylkäys missä tahansa osassa, mukaan lukien ne, jotka hakija on läpäissyt aikaisemmalla yrityksellä, aiheuttaa hakijan koko kokeen hylkäyksen.
 - 4) Jos hakija ei läpäise kokeen kaikkia osia kahdella yrityksellä, hänen on saatava lisää käytännön koulutusta.

2 JAKSO

Lentokoneen LAPL-lupakirjan erityisvaatimukset – LAPL(A)**FCL.105.A LAPL(A) – Oikeudet ja ehdot**

- a) Lentokoneen LAPL-lupakirjan haltijalla on oikeus toimia ilma-aluksen päällikkönä yksimoottorisessa mäntämoottori-käyttöisessä maalentokoneessa tai TMG-moottoripurjelentokoneessa, jonka suurin sallittu lentoonlähtömassa on enin-tään 2 000 kg ja joka voi kuljettaa enintään kolme matkustajaa siten, ettei ilma-aluksessa ole koskaan enempää kuin neljä henkilöä.
- b) LAPL(A)-lupakirjan haltija saa kuljettaa matkustajia vasta, kun hän on suorittanut lupakirjan myöntämisen jälkeen 10 tuntia lentoaikaa ilma-aluksen päällikkönä lentokoneella tai TMG-moottoripurjelentokoneella.

FCL.110.A LAPL(A) – Kokemusvaatimukset ja hyvittäminen

- a) LAPL(A)-lupakirjan hakijan on oltava saanut lentokoneilla tai TMG-moottoripurjelentokoneilla vähintään 30 tuntia lentokoulutusta, johon on kuulunut vähintään
- 1) 15 tuntia koululentoja opettajan kanssa sen luokan lentokoneella, jolla lentokoe suoritetaan;
 - 2) 6 tuntia valvottua yksinlentoaikaa, johon on kuulunut vähintään 3 tuntia yksinmatkalentoa siten, että ainakin yksi matkalennoista on vähintään 150 kilometrin (80 NM) pituinen ja sisältää yhden laskun pysähtymiseen asti muulle kuin lähtölentopaikalle.
- b) Erityisvaatimukset hakijoille, joilla on LAPL(S)-lupakirja, johon liittyy TMG-laajennus. LAPL(A)-lupakirjan hakijan, jolla on LAPL(S)-lupakirja ja TMG-laajennus, on oltava lentänyt TMG-moottoripurjelentokoneilla TMG-laajennuksen hyväk-symisen jälkeen vähintään 21 tuntia lentoaikaa ja hänen on täytettävä FCL.135.A kohdan a kohdan vaatimukset lentokoneella.
- c) Hyvittäminen. Hakijat, joilla on aikaisempaa kokemusta ilma-aluksen päällikkönä toimimisesta, voivat saada hyvitystä a kohdan vaatimuksista.

Hyvityksen määrästä päättää se hyväksytty koulutusorganisaatio, jossa lentäjä suorittaa kurssin, ennen koulutuksen aloit-tamista suoritettua arviointilennon perusteella, mutta hyvitys ei missään tapauksessa saa

- 1) ylittää ilma-aluksen päällikkönä lennettyä kokonaislentoaikaa;
- 2) olla yli 50 %:a a kohdassa vaadituista tunneista;
- 3) sisältää a kohdan 2 alakohdan vaatimuksia.

FCL.135.A LAPL(A) – Oikeuksien laajentaminen toiseen lentokoneluokkaan tai -versioon

- a) LAPL(A)-lupakirjan oikeudet rajoittuvat siihen lentokoneen tai TMG-moottoripurjelentokoneen luokkaan tai versioon, jolla lentokoe on suoritettu. Rajoitus voidaan poistaa, kun lentäjä täyttää uudella luokalla seuraavat vaatimukset:
- 1) hän on saanut 3 tuntia lentokoulutusta, mukaan lukien:
 - i) 10 lentoonlähtöä ja laskua opettajan kanssa ja
 - ii) 10 lentoonlähtöä ja laskua yksin opettajan valvonnassa;
 - 2) hän on suorittanut lentokokeen, jossa osoitetaan riittävä käytännön taitotaso uudella lentokoneluokalla. Lentoko-keen aikana hakijan on osoitettava tarkastuslentäjälle myös riittävä teoretien taso toisen luokan lentokoneesta seuraavissa oppiaineissa:
 - i) lentotoimintamenetelmät;
 - ii) suoritusarvot ja lennonsuunnittelu;
 - iii) ilma-aluksen yleistuntemus.
- b) Ennen kuin LAPL-lupakirjan haltija voi käyttää lupakirjan oikeuksia toisella lentokoneen versiolla kuin se, jolla lentokoe on suoritettu, lentäjän on suoritettava eroavuus- tai perehdyttämiskoulutus. Eroavuuskoulutus on merkittävä lentäjän lentopäiväkirjaan tai vastaavaan asiakirjaan, ja kouluttajan on allekirjoitettava merkintä.

FCL.140.A LAPL(A) – Viimeaikaisen kokemuksen vaatimukset

- a) LAPL(A)-lupakirjan haltija saa käyttää lupakirjansa oikeuksia vain, jos hän on viimeksi kuluneiden 24 kuukauden aikana suorittanut lentokoneen tai TMG-moottoripurjelentokoneen ohjaajana
- 1) vähintään 12 tuntia lentoaikaa ilma-aluksen päällikkönä, mukaan lukien 12 lentoonlähtöä ja laskua, ja
 - 2) kokonaislentoajaltaan vähintään yhden tunnin pituisen kertauskoulutuksen kouluttajan kanssa.
- b) LAPL(A)-lupakirjan haltijoiden, jotka eivät täytä a kohdan vaatimuksia, on
- 1) suoritettava tarkastuslento tarkastuslentäjän kanssa, ennen kuin he saavat jatkaa lupakirjansa mukaisten oikeuksien käyttämistä, tai
 - 2) suoritettava lisälentoaika tai lentoonlähdt ja laskut joko koululentoina tai yksinlentoina opettajan valvonnassa täyttääkseen a kohdan vaatimukset.

3 JAKSO***Helikopterin LAPL-lupakirjan erityisvaatimukset – LAPL(H)*****FCL.105.H LAPL(H) – Oikeudet**

Helikopterin LAPL-lupakirjan haltijalla on oikeus toimia ilma-aluksen päällikkönä yksimoottorisessa helikopterissa, jonka suurin sallittu lentoonlähtömassa on enintään 2 000 kg ja joka voi kuljettaa enintään kolme matkustajaa siten, ettei ilma-aluksessa ole koskaan enempää kuin neljä henkilöä.

FCL.110.H LAPL(H) – Kokemusvaatimukset ja hyvittäminen

- a) LAPL(H)-lupakirjan hakijan on oltava saanut 40 tuntia lentokoulutusta helikoptereilla. Niistä vähintään 35 tuntia on lennnettävä saman tyyppin helikopterilla, jota käytetään lentokokeessa. Lentokoulutuksen on sisällettävä vähintään
- 1) 20 tuntia koululentoja opettajan kanssa, ja
 - 2) 10 tuntia valvottua yksinlentoaikaa, johon kuuluu vähintään 5 tuntia yksinmatkalentoa siten, että ainakin yksi matkalennoista on vähintään 150 kilometrin (80 NM) pituinen ja sisältää yhden laskun pysähtymiseen asti muulle kuin lähtölentopaikalle.
- b) Hyvittäminen. Hakijat, joilla on aikaisempaa kokemusta ilma-aluksen päällikkönä toimimisesta, voivat saada hyvitystä a kohdan vaatimuksista.

Hyvityksen määrästä päättää se hyväksytty koulutusorganisaatio, jossa lentäjä suorittaa kurssin, ennen koulutuksen aloittamista suoritettua arviointilennon perusteella, mutta hyvitys ei missään tapauksessa saa

- 1) ylittää ilma-aluksen päällikkönä lennettyä kokonaislentoaikaa;
- 2) olla yli 50 %:a a kohdassa vaadituista tunneista;
- 3) sisältää a kohdan 2 alakohdan vaatimuksia.

FCL.135.H LAPL(H) – Oikeuksien laajentaminen toiseen helikopterityyppiin tai -versioon

- a) LAPL(H)-lupakirjan oikeudet rajoitetaan siihen helikopterityyppiin tai -versioon, jolla lentokoe on suoritettu. Rajoitukset voidaan poistaa, kun lentäjä on
- 1) saanut 5 tuntia lentokoulutusta, mukaan lukien:
 - i) 15 lentoonlähtöä, lähestymistä ja laskua opettajan kanssa;
 - ii) 15 lentoonlähtöä, lähestymistä ja laskua yksin opettajan valvonnassa;

- 2) lentokoe, jossa osoitetaan riittävä käytännön taitotaso uudella tyypillä. Lentokokeen aikana hakijan on osoitettava tarkastuslentäjälle myös riittävä teoretien taso toisesta helikopterityypistä seuraavissa oppiaineissa:

- lentotoimintamenetelmät
- suoritusarvot ja lennonsuunnittelu
- ilma-aluksen yleistuntemus.

- b) Ennen kuin LAPL(H)-lupakirjan haltija voi käyttää lupakirjan oikeuksia muulla helikopteriversiolla kuin sillä, jota on käytetty lentokokeessa, lentäjän on suoritettava eroavuus- tai perehdyttämiskoulutus sellaisena kuin se on määritelty osan 21 mukaisesti laadituissa käyttöön soveltuvuutta koskeissa tiedoissa. Eroavuuskoulutus on merkittävä lentäjän lentopäiväkirjaan tai vastaavaan asiakirjaan, ja kouluttajan on allekirjoitettava merkintä.

FCL.140.H LAPL(H) – Viimeaikaisen kokemuksen vaatimukset

- a) LAPL(H)-lupakirjan haltija saa käyttää lupakirjansa oikeuksia tietyllä helikopterityypillä vain, jos hän on suorittanut kyseisen tyypin helikoptereilla viimeksi kuluneiden 12 kuukauden aikana

- 1) vähintään 6 tuntia lentoaikaa ilma-aluksen päällikkönä, mukaan lukien 6 lentoonlähtöä, lähestymistä ja laskua, ja
- 2) kokonaislentoajaltaan vähintään yhden tunnin pituisen kertauskoulutuksen kouluttajan kanssa.

- b) LAPL(H)-lupakirjan haltijoiden, jotka eivät täytä a kohdan vaatimuksia, on

- 1) suoritettava tarkastuslento tarkastuslentäjän kanssa kyseisellä tyypillä, ennen kuin he saavat jatkaa lupakirjansa oikeuksien käyttämistä, tai
- 2) suoritettava lisälentoaika tai lentoonlähdöt ja laskut joko koululentoina tai yksinlentoina opettajan valvonnassa täyttääkseen a kohdan vaatimukset.

4 JAKSO

Purjelentokoneen LAPL-lupakirjan erityisvaatimukset – LAPL(S)

FCL.105.S LAPL(S) – Oikeudet ja ehdot

- a) Purjelentokoneen LAPL-lupakirjan haltijalla on oikeus toimia ilma-aluksen päällikkönä purjelentokoneessa ja moottoripurjelentokoneessa. Voidakseen käyttää lupakirjansa mukaisia oikeuksia TMG-moottoripurjelentokoneella haltijan on täytettävä kohdan FCL.135.S vaatimukset.
- b) LAPL(S)-lupakirjan haltija saa kuljettaa matkustajia vasta, kun hän on suorittanut lupakirjan myöntämisen jälkeen 10 tuntia lentoaikaa tai 30 lentoonlähtöä ilma-aluksen päällikkönä purjelentokoneella tai moottoripurjelentokoneella.

FCL.110.S LAPL(S) – Kokemusvaatimukset ja hyvittäminen

- a) LAPL(S)-lupakirjan hakijan on oltava saanut vähintään 15 tuntia lentokoulutusta purjelentokoneilla tai moottoripurjelentokoneilla, mukaan lukien vähintään

- 1) 10 tuntia koululentoja opettajan kanssa;
- 2) 2 tuntia valvottua yksinlentoaikaa;
- 3) 45 lentoonlähtöä ja laskua;
- 4) yksi vähintään 50 kilometrin (27 NM) yksinmatkalento tai yksi vähintään 100 kilometrin (55 NM) matkalento opettajan kanssa.

- b) Edellä a kohdassa vaaditusta 15 tunnista enintään 7 voidaan suorittaa TMG-moottoripurjelentokoneella.

- c) Hyvittäminen. Hakijat, joilla on aikaisempaa kokemusta ilma-aluksen päällikkönä toimimisesta, voivat saada hyvitystä a kohdan vaatimuksista.

Hyvityksen määrästä päättää se hyväksytty koulutusorganisaatio, jossa lentäjä suorittaa kurssin, ennen koulutuksen aloittamista suoritetun arviointilennon perusteella, mutta hyvitys ei missään tapauksessa saa

- 1) ylittää ilma-aluksen päällikkönä lennettyä kokonaislentoaika;
- 2) olla yli 50 %:a a kohdassa vaadituista tunteista;
- 3) sisältää a kohdan 2–4 alakohdan vaatimuksia.

FCL.130.S LAPL(S) – Lentoonlähtötavat

- a) LAPL(S)-lupakirjan oikeudet rajoitetaan lentokokeessa käytettyyn lentoonlähtötapaan. Rajoitus voidaan poistaa, kun lentäjä on suorittanut
- 1) vintturihinausta tai autohinausta käytettäessä vähintään 10 lähtöä koululentona ja 5 valvottua lähtöä yksinlennolle;
 - 2) lentokonehinausta käytettäessä tai itselähtevällä purjelentokoneella vähintään 5 lähtöä koululentona ja 5 valvottua lähtöä yksinlennolle; itselähtevän purjelentokoneen koululennot voidaan suorittaa TMG-moottoripurjelentokoneella;
 - 3) kumiköysistarttia käytettäessä vähintään 3 lähtöä, jotka suoritetaan koululentona tai valvottuna yksinlentona.
- b) Lisäharjoituslentojen suorittaminen on merkittävä lentopäiväkirjaan, ja kouluttajan on allekirjoitettava merkintä.
- c) Säilyttääkseen kunkin lentoonlähtötavan oikeudet ohjaajan on oltava suorittanut viimeksi kuluneiden 24 kuukauden aikana vähintään viisi lentoonlähtöä lukuun ottamatta kumiköysistarttia, jota varten ohjaajan on oltava suorittanut vain kaksi lähtöä.
- d) Jos ohjaaja ei täytä c kohdan vaatimuksia, hänen on suoritettava puuttuva määrä lähtöjä koululentona tai opettajan valvomana yksinlentona saadakseen oikeutensa takaisin.

FCL.135.S LAPL(S) – Oikeuksien laajentaminen TMG-moottoripurjelentokoneisiin

LAPL(S)-lupakirjan oikeudet laajennetaan TMG-moottoripurjelentokoneisiin, kun lentäjä on suorittanut hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa vähintään

- a) 6 tuntia lentokoulutusta TMG-moottoripurjelentokoneella, johon on kuulunut
- 1) 4 tuntia koululentoja opettajan kanssa;
 - 2) yhden vähintään 150 kilometrin (80 NM) yksinmatkalennon, johon sisältyy yksi lasku pysähtymiseen asti muulle kuin lähtölentopaikalle;
- b) lentokokeen, jossa osoitetaan riittävä käytännön taitotaso TMG-moottoripurjelentokoneella; lentokokeen aikana hakijan on osoitettava tarkastuslentäjälle myös riittävä teorialueen taso TMG-moottoripurjelentokoneista seuraavissa oppiaineissa:
- lennonteoria
 - lentotoimintamenetelmät
 - suorituserot ja lennonsuunnittelu
 - ilma-aluksen yleistuntemus
 - lentosuunnistus.

FCL.140.S LAPL(S) – Viimeaikaisen kokemuksen vaatimukset

- a) Purjelentokoneet ja moottoripurjelentokoneet. LAPL(S)-lupakirjan haltija saa käyttää purjelentokoneen tai moottoripurjelentokoneen lupakirjan mukaisia oikeuksia vain, jos hän on suorittanut purjelentokoneilla tai moottoripurjelentokoneilla, TMG-moottoripurjelentokoneet pois lukien, viimeksi kuluneiden 24 kuukauden aikana vähintään
- 1) 5 tuntia lentoa ilma-aluksen päällikkönä, mukaan lukien 15 lentoonlähtöä;
 - 2) 2 koululentoa opettajan kanssa.

- b) TMG-moottoripurjelentokone. LAPL(S)-lupakirjan haltija saa käyttää TMG-moottoripurjelentokoneen lupakirjan oikeuksia vain, jos hän on
- 1) suorittanut TMG-moottoripurjelentokoneella viimeksi kuluneiden 24 kuukauden aikana
 - i) vähintään 12 tuntia lentoaikaa ilma-aluksen päällikkönä, mukaan lukien 12 lentoonlähtöä ja laskua, ja
 - ii) kokonaislentoajaltaan vähintään yhden tunnin pituisen kertauskoulutuksen kouluttajan kanssa.
 - 2) Jos LAPL(S)-lupakirjan haltijalla on myös oikeus lentää lentokoneita, 1 kohdan vaatimukset voidaan täyttää lentokoneilla.
- c) LAPL(S)-lupakirjan haltijoiden, jotka eivät täytä a tai b kohdan vaatimuksia, on suoritettava ennen oikeuksien palauttamista
- 1) hyväksytysti tarkastuslento tarkastuslentäjän kanssa purjelentokoneella tai tarvittaessa TMG-moottoripurjelentokoneella, tai
 - 2) lisälentoaika tai lentoonlähdöt ja laskut joko koululentoina tai yksinlentoina kouluttajan valvonnassa täyttääkseen a tai b kohdan vaatimukset.

5 JAKSO

Ilmapallon LAPL-lupakirjan erityisvaatimukset – LAPL(B)

FCL.105.B LAPL(B) – Oikeudet

Ilmapallon LAPL-lupakirjan haltijalla on oikeus toimia ilma-aluksen päällikkönä kuumailmapallossa tai kuumailmalaivassa, jonka kuoren tilavuus on enintään 3 400 kuutiometriä, tai kaasuilmapallossa, jonka kuoren tilavuus on korkeintaan 1 200 kuutiometriä, ja joka voi kuljettaa enintään kolmea matkustajaa siten, että ilma-aluksessa ei ole koskaan enempää kuin neljä henkilöä.

FCL.110.B LAPL(B) – Kokemusvaatimukset

- a) LAPL(B)-lupakirjan hakijan on oltava saanut saman luokan ilmapalloilla vähintään 16 tuntia lentokoulutusta, johon on kuulunut vähintään
- 1) 12 tuntia koululentoja opettajan kanssa;
 - 2) 10 täyttöä ja 20 lentoonlähtöä ja laskua, ja
 - 3) yksi valvottu yksinlento, joka kestää vähintään 30 minuuttia.
- b) Hyvittäminen. Hakijat, joilla on aikaisempaa kokemusta ilmapallon päällikkönä toimimisesta, voivat saada hyvitystä a kohdan vaatimuksista.

Hyvityksen määrästä päättää se hyväksytty koulutusorganisaatio, jossa lentäjä suorittaa kurssin, ennen koulutuksen aloittamista suoritettujen arviointilennon perusteella, mutta hyvitys ei missään tapauksessa saa

- 1) ylittää ilma-aluksen päällikkönä lennettyä kokonaislentoaikaa;
- 2) olla yli 50 %:a a kohdassa vaadituista tunneista;
- 3) sisältää a kohdan 2 ja 3 alakohdan vaatimuksia.

FCL.130.B LAPL(S) – Oikeuksien laajentaminen ankkuroituihin lentoihin

- a) LAPL(B)-lupakirjan oikeudet rajoittuvat ankkuroimattomiin lentoihin. Rajoitus voidaan poistaa, kun ohjaaja on suorittanut vähintään kolme ankkuroitua lentoa koululentoina.
- b) Lisäkoulutuksen suorittaminen on merkittävä lentopäiväkirjaan, ja kouluttajan on allekirjoitettava merkintä.
- c) Kyseisen oikeuden säilyttämiseksi ohjaajan on oltava lentänyt vähintään kaksi ankkuroitua lentoa viimeksi kuluneiden 24 kuukauden aikana.
- d) Jos ohjaaja ei täytä c kohdan vaatimuksia, hänen on suoritettava puuttuva määrä ankkuroituja lentoja koululentoina tai yksinlentoina opettajan valvonnassa saadakseen oikeutensa takaisin.

FCL.135.B LAPL(B) – Oikeuksien laajentaminen toiseen ilmapalloluokkaan

LAPL(B)-lupakirjan oikeudet rajoittuvat siihen ilmapalloluokkaan, jolla lentokoe on suoritettu. Rajoitus voidaan poistaa, kun ohjaaja on suorittanut toisella ilmapalloluokalla hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa vähintään

- a) viisi koululentoa opettajan kanssa, tai
- b) jos kuumailmapallon LAPL(B)-lupakirjan haltija haluaa laajentaa oikeutensa kuumailmalaivoihin, viisi tuntia koululentoa aikaa, ja
- c) lentokokeen, jonka aikana hakijan on osoitettava tarkastuslentäjälle riittävä teoretiedon taso toisesta ilmapalloluokasta seuraavissa oppiaineissa:
 - lennonteoria
 - lentotoimintamenetelmät
 - suoritusravot ja lennonsuunnittelu, ja
 - ilma-aluksen yleistuntemus.

FCL.140.B LAPL(B) – Viimeaikaisen kokemuksen vaatimukset

- a) LAPL(B)-lupakirjan haltija saa käyttää lupakirjansa mukaisia oikeuksia vain, jos hän on suorittanut tietyn luokan ilmapallolla viimeksi kuluneiden 24 kuukauden aikana vähintään
 - 1) 6 tuntia lentoaikaa ilma-aluksen päällikkönä, mukaan lukien 10 lentoonlähtöä ja laskua, ja
 - 2) yhden koululennon opettajan kanssa;
 - 3) sen lisäksi, jos ohjaajalla on kelpoisuus useampaan kuin yhteen ilmapalloluokkaan, hänen on toisen luokan oikeuksia käyttääkseen oltava suorittanut kyseisen luokan ilmapallolla viimeksi kuluneiden 24 kuukauden aikana vähintään kolme tuntia lentoaikaa, mukaan lukien kolme lentoonlähtöä ja laskua.
- b) LAPL(B)-lupakirjan haltijoiden, jotka eivät täytä a kohdan vaatimuksia, on ennen oikeuksien palauttamista
 - 1) suoritettava hyväksytysti tarkastuslento tarkastuslentäjän kanssa kyseisen luokan ilmapallolla, tai
 - 2) suoritettava lisälentoaika tai lentoonlähöt ja laskut joko koululentoina tai yksinlentoina opettajan valvonnassa täyttääkseen a kohdan vaatimukset.

C LUKU**YKSITYISLENTÄJÄN LUPAKIRJA (PPL), PURJELENTÄJÄN LUPAKIRJA (SPL) JA ILMAPALLOLENTÄJÄN LUPAKIRJA (BPL)****1 JAKSO****Yleiset vaatimukset****FCL.200 Vähimmäisikä**

- a) Yksityislentäjän lupakirjan hakijan on oltava vähintään 17-vuotias.
- b) Ilmapallolentäjän tai purjelentäjän lupakirjan hakijan on oltava vähintään 16-vuotias.

FCL.205 Ehdot

PPL-lupakirjan hakijan on täytettävä lentokokeessa käytettävän ilma-aluksen luokka- tai tyyppikelpuutuksen vaatimukset, kuten H luvussa määrätään.

FCL.210 Koulutus

BPL-, SPL- tai PPL-lupakirjan hakijoiden on suoritettava kurssi hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa. Kurssin on sisällettävä annettavia oikeuksia vastaava teoria- ja lentokoulutus.

FCL.215 Teoriakoe

BPL-, SPL- tai PPL-lupakirjan hakijan on osoitettava kokeissa teoritiedon taso, joka vastaa annettavia oikeuksia, seuraavista oppiaineista:

a) yleiset oppiaineet:

- ilmailun säädökset
- ihmisen suorituskyyky
- sääoppi, ja
- radiopuhelinliikenne;

b) erityisoppiaineet, jotka koskevat eri ilma-alusryhmiä

- lennonteoria
- lentotoimintamenetelmät
- suorituservot ja lennonsuunnittelu
- ilma-aluksen yleistuntemus, ja
- lentosuunnistus.

FCL.235 Lentokoe

a) BPL-, SPL- tai PPL-lupakirjan hakijan on osoitettava lentokokeessa kykynsä suorittaa ilma-aluksen päällikkönä kyseisellä ilma-alusryhmällä vaaditut menetelmät ja lentoliikkeet myönnettäviä oikeuksia vastaavalla pätevyydellä.

b) Hakijan on oltava saanut ennen lentokoetta lentokoulutusta saman luokan tai tyyppin ilma-aluksella tai saman ryhmän ilmapallolla, jota käytetään lentokokeessa.

c) Hyväksyminen

- 1) Lentokoe on jaettava eri osiin, jotka kattavat lennettävän ilma-alusryhmän lennon kaikki vaiheet.
- 2) Hylkäys osan yhdessä kohdassa aiheuttaa koko osan hylkäyksen. Hylkäys useammassa kuin yhdessä osassa aiheuttaa hakijan koko kokeen hylkäyksen. Jos hakija hylätään vain yhdessä osassa, hän uusii vain kyseisen osan.
- 3) Jos koe on uusittava 2 kohdan mukaisesti, hylkäys missä tahansa osassa, mukaan lukien ne, jotka hakija on läpäissyt aikaisemmalla yrityskerralla, aiheuttaa hakijan koko kokeen hylkäyksen.
- 4) Jos hakija ei läpäise kokeen kaikkia osia kahdella yrityskerralla, hänen on saatava lisää koulutusta.

2 JAKSO

Lentokoneen PPL-lupakirjaa koskevat erityisvaatimukset – PPL(A)

FCL.205.A PPL(A) – Oikeudet

a) PPL(A)-lupakirjan haltijalla on oikeus toimia ilma-aluksen päällikkönä lentokoneessa tai TMG-moottoripurjelentokoneessa ilman korvausta muussa kuin kaupallisessa lentotoiminnassa.

b) Sen estämättä, mitä edellisessä kohdassa määrätään, PPL(A)-lupakirjan haltija, jolla on kouluttajan tai tarkastuslentäjän oikeudet, voi saada korvausta

- 1) lentokoulutuksen antamisesta LAPL(A)- tai PPL(A)-lupakirjaa varten;
- 2) lentokokeiden ja tarkastuslentojen vastaanottamisesta kyseisiä lupakirjoja varten;
- 3) kyseisiin lupakirjoihin liittyvistä kelpuutuksista ja valtuutuksista.

FCL.210.A PPL(A) – Kokemusvaatimukset ja hyvittäminen

- a) PPL(A)-lupakirjan hakijan on oltava saanut lentokoulutusta lentokoneilla vähintään 45 tuntia, joista 5 tuntia saa olla suoritettu simulaatiokoulutuslaitteella (FSTD), mukaan lukien vähintään
- 1) 25 tuntia koululentoja opettajan kanssa, ja
 - 2) 10 tuntia valvottua yksinlentoaikaa, mukaan lukien vähintään 5 tuntia yksinmatkalentoa siten, että ainakin yksi matkalento on vähintään 270 kilometrin (150 NM) pituinen ja sisältää laskut pysähtymiseen asti kahdelle lento-
paikalle, jotka eivät ole samoja kuin lähtölentopaikka.
- b) Erityisvaatimukset hakijoille, joilla on LAPL(A)-lupakirja. PPL(A)-lupakirjan hakijan, jolla on LAPL(A)-lupakirja, on oltava suorittanut lentokoneilla LAPL(A)-lupakirjan myöntämisen jälkeen vähintään 15 tuntia lentoaikaa, joista vähintään 10 tuntia on hyväksytyn koulutusorganisaation kurssilla saatua lentokoulutusta. Kurssin on sisällettävä vähintään neljä tuntia valvottua yksinlentoaikaa, mukaan lukien vähintään kaksi tuntia yksinmatkalentoa siten, että ainakin yksi matkalennoista on vähintään 270 kilometrin (150 NM) pituinen ja sisältää laskut pysähtymiseen asti kahdelle lento-
paikalle, jotka eivät ole samoja kuin lähtölentopaikka.
- c) Erityisvaatimukset hakijoille, joilla on LAPL(S)-lupakirja TMG-laajennuksella. PPL(A)-lupakirjan hakijan, jolla on LAPL(S)-lupakirja ja TMG-laajennus, on oltava
- 1) suorittanut vähintään 24 tuntia lentoaikaa TMG-moottoripurjelentokoneilla TMG-laajennuksen myöntämisen jälkeen, ja
 - 2) saanut 15 tuntia lentokoulutusta lentokoneilla hyväksytyn koulutusorganisaation kurssilla, mukaan lukien vähintään a kohdan 2 alakohdan vaatimukset.
- d) Hyvittäminen. Hakijalle, jolla on muun ilma-alusryhmän lentolupakirja, ilmapalloja lukuun ottamatta, hyvitetään 10 prosenttia kokonaislentoajasta kyseisen ilma-aluksen päällikkönä korkeintaan 10 tuntiin saakka. Hyvitys ei missään tapauksessa saa sisältää a kohdan 2 alakohdan vaatimuksia.

3 JAKSO***Helikopterin PPL-lupakirjaa koskevat erityisvaatimukset – PPL(H)*****FCL.205.H PPL(H) – Oikeudet**

- a) PPL(H)-lupakirjan haltijalla on oikeus toimia ilma-aluksen päällikkönä tai perämiehenä helikopterissa ilman korvausta muussa kuin kaupallisessa lentotoiminnassa.
- b) Sen estämättä, mitä edellisessä kohdassa määrätään, PPL(H)-lupakirjan haltija, jolla on kouluttajan tai tarkastuslentäjän oikeudet, voi saada korvausta
- 1) lentokoulutuksen antamisesta LAPL(H)- tai PPL(H)-lupakirjaa varten;
 - 2) lentokokeiden ja tarkastuslentojen vastaanottamisesta kyseisiä lupakirjoja varten;
 - 3) kyseisiin lupakirjoihin liittyvistä kelpuutuksista ja valtuutuksista.

FCL.210.H PPL(H) – Kokemusvaatimukset ja hyvittäminen

- a) PPL(H)-lupakirjan hakijan on oltava saanut lentokoulutusta helikoptereilla vähintään 45 tuntia, joista viisi tuntia saa olla suoritettu lento- ja suunnistusmenetelmien koulutuslaitteella (FNPT) tai lentosimulaattorilla, mukaan lukien vähintään
- 1) 25 tuntia koululentoja opettajan kanssa, ja
 - 2) 10 tuntia valvottua yksinlentoaikaa, mukaan lukien vähintään viisi tuntia yksinmatkalentoa siten, että ainakin yksi matkalennoista on vähintään 185 kilometrin (100 NM) pituinen ja sisältää laskut pysähtymiseen asti kahdelle lento-
paikalle, jotka eivät ole samoja kuin lähtölentopaikka;
 - 3) 35 tuntia näistä 45 lentokoulutustunnista on suoritettava samalla helikopterityypillä kuin se, jota käytetään lentokokeissa.

- b) Erityisvaatimukset hakijoille, joilla on LAPL(H)-lupakirja. PPL(H)-lupakirjan hakijan, jolla on LAPL(H)-lupakirja, on suoritettava kurssi hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa. Kurssin on sisällettävä vähintään viisi tuntia koululentoaikaa ja ainakin yksi vähintään 185 kilometrin (100 NM) pituinen valvottu yksinmatkalento, joka sisältää laskut pysähtymiseen asti kahdelle lentopaikalle, jotka eivät ole samoja kuin lähtölentopaikka.
- c) Hakijalle, jolla on muun ilma-alusryhmän lentolupakirja, ilmapalloja lukuun ottamatta, hyvitetään 10 prosenttia kokonaislentoajasta kyseisen ilma-aluksen päällikkönä korkeintaan 6 tuntiin saakka. Hyvitys ei missään tapauksessa saa sisältää a kohdan 2 alakohdan vaatimuksia.

4 JAKSO

Ilmalaivan PPL-lupakirjaa koskevat erityisvaatimukset – PPL(As)

FCL.205.As PPL(As) – Oikeudet

- a) PPL(As)-lupakirjan haltijalla on oikeus toimia ilma-aluksen päällikkönä tai perämiehenä ilmalaivoissa ilman korvausta muussa kuin kaupallisessa lentotoiminnassa.
- b) Sen estämättä, mitä edellisessä kohdassa määrätään, PPL(As)-lupakirjan haltija, jolla on kouluttajan tai tarkastuslentäjän oikeudet, voi saada korvausta
- 1) lentokoulutuksen antamisesta PPL(As)-lupakirjaa varten;
 - 2) lentokokeiden ja tarkastuslentojen vastaanottamisesta kyseisiä lupakirjoja varten;
 - 3) kyseiseen lupakirjaan liittyvistä kelpuutuksista ja valtuutuksista.

FCL.210.As PPL(As) – Kokemusvaatimukset ja hyvittäminen

- a) PPL(As)-lupakirjan hakijan on oltava saanut lentokoulutusta ilmalaivoilla vähintään 35 tuntia, joista viisi tuntia saa olla suoritettu simulaatiokoulutuslaitteella (FSTD), mukaan lukien vähintään
- 1) 25 tuntia koululentoja opettajan kanssa, mukaan lukien
 - i) 3 tuntia koulumatkalentoa, mukaan lukien yksi vähintään 65 kilometrin (35 NM) matkalento;
 - ii) 3 tuntia mittarilentokoulutusta;
 - 2) 8 lentoonlähtöä lentopaikalta ja laskua lentopaikalle, mukaan lukien mastoon kiinnittymiseen ja mastosta irrotukseen käytettävät menetelmät.
 - 3) 8 tuntia valvottua yksinlentoaikaa.
- b) Hakijoille, joilla on BPL-lupakirja ja kelpoisuus lentää kuumailmalaivaa, hyvitetään 10 prosenttia kokonaislentoajasta ilma-aluksen päällikkönä tällaisilla ilmalaivoilla korkeintaan 5 tuntiin saakka.

5 JAKSO

Purjelentäjän lupakirjaa (SPL) koskevat erityisvaatimukset

FCL.205.S SPL – Oikeudet ja ehdot

- a) Purjelentokoneen SPL-lupakirjan haltijalla on oikeus toimia ilma-aluksen päällikkönä purjelentokoneissa ja moottoripurjelentokoneissa. Voidakseen käyttää lupakirjansa mukaisia oikeuksia TMG-moottoripurjelentokoneella haltijan on täytettävä FCL.135.S kohdan vaatimukset.
- b) SPL-lupakirjan haltija saa
- 1) kuljettaa matkustajia vasta, kun hän on suorittanut lupakirjan myöntämisen jälkeen vähintään 10 tuntia lentoaikaa tai 30 lentoonlähtöä ilma-aluksen päällikkönä purjelentokoneella tai moottoripurjelentokoneella;
 - 2) toimia vain ilman korvausta muussa kuin kaupallisessa lentotoiminnassa, kunnes hän on
 - i) täyttänyt 18 vuotta;
 - ii) suorittanut lupakirjan myöntämisen jälkeen 75 tuntia lentoaikaa tai 200 lentoonlähtöä ilma-aluksen päällikkönä purjelentokoneella tai moottoripurjelentokoneella;
 - iii) suorittanut hyväksytysti tarkastuslennon tarkastuslentäjän kanssa.

- c) Sen estämättä, mitä b kohdan 2 alakohdassa määrätään, SPL-lupakirjan haltija, jolla on kouluttajan tai tarkastuslentäjän oikeudet, voi saada korvausta

lentokoulutuksen antamisesta LAPL(S)- tai SPL-lupakirjaa varten;

lentokokeiden ja tarkastuslentojen vastaanottamisesta kyseisiä lupakirjoja varten;

kyseisiin lupakirjoihin liittyvistä kelpuutuksista ja valtuutuksista.

FCL.210.S SPL – Kokemusvaatimukset ja hyvittäminen

- a) SPL-lupakirjan hakijan on oltava saanut lentokoulutusta purjelentokoneilla tai moottoripurjelentokoneilla vähintään 15 tuntia, mukaan lukien vähintään FCL.110.S kohdan vaatimukset.
- b) SPL-lupakirjan hakijalle, jolla on LAPL(S)-lupakirja, hyvitetään SPL-lupakirjan myöntämistä koskevat vaatimukset täysimääräisesti.

SPL-lupakirjan hakijalle, jolla on ollut LAPL(S)-lupakirja hakemusta edeltäneiden kahden vuoden aikana, hyvitetään teoria- ja lentokoulutusvaatimukset täysimääräisesti.

Hyvittäminen. Hakijalle, jolla on muun ilma-alusryhmän lentolupakirja, ilmapalloja lukuun ottamatta, hyvitetään 10 prosenttia kokonaislentoajasta kyseisen ilma-aluksen päällikkönä korkeintaan 7 tuntiin saakka. Hyvitys ei missään tapauksessa saa sisältää FCL.110.S kohdan a kohdan 2–4 alakohdan vaatimuksia.

FCL.220.S SPL – Lentoonlähtötavat

SPL-lupakirjan oikeudet rajoittuvat lentokokeessa käytettyyn lentoonlähtötapaan. Kyseinen rajoitus voidaan poistaa ja uusia oikeuksia käyttää, kun lentäjä on täyttänyt FCL.130.S kohdan vaatimukset.

FCL.230.S SPL – Viimeaikaisen kokemuksen vaatimukset

SPL-lupakirjan haltija saa käyttää lupakirjansa oikeuksia vain, jos hän täyttää FCL.140.S kohdan viimeaikaisen kokemuksen vaatimukset.

6 JAKSO

Ilmapallolentäjän lupakirjaa (BPL) koskevat erityisvaatimukset

FCL.205.B BPL – Oikeudet ja ehdot

- a) BPL-lupakirjan haltijalla on oikeus toimia ilma-aluksen päällikkönä ilmapalloissa ja kuumailmalaivoissa.
- b) BPL-lupakirjan haltija saa toimia vain ilman korvausta muussa kuin kaupallisessa lentotoiminnassa, kunnes hän on
- 1) täyttänyt 18 vuotta;
 - 2) suorittanut 50 tuntia lentoaikaa sekä 50 lentoonlähtöä ja laskua ilma-aluksen päällikkönä ilmapalloilla;
 - 3) suorittanut hyväksytysti tarkastuslennon tarkastuslentäjän kanssa kyseisen luokan ilmapallolla.
- c) Sen estämättä, mitä b alakohdassa määrätään, BPL-lupakirjan haltija, jolla on kouluttajan tai tarkastuslentäjän oikeudet, voi saada korvausta
- 1) lentokoulutuksen antamisesta LAPL(B)- tai BPL-lupakirjaa varten;
 - 2) lentokokeiden ja tarkastuslentojen vastaanottamisesta kyseisiä lupakirjoja varten;
 - 3) kyseisiin lupakirjoihin liittyvistä kelpuutuksista ja valtuutuksista.

FCL.210.B BPL – Kokemusvaatimukset ja hyvittäminen

- a) BPL-lupakirjan hakijan on oltava saanut saman luokan ja ryhmän ilmapalloilla vähintään 16 tuntia lentokoulutusta, mukaan lukien vähintään
- 1) 12 tuntia koululentoja opettajan kanssa;
 - 2) 10 täyttöä ja 20 lentoonlähtöä ja laskua, ja
 - 3) yksi valvottu yksinlento, joka kestää vähintään 30 minuuttia.

- b) BPL-lupakirjan hakijalle, jolla on LAPL(B)-lupakirja, hyvitetään BPL-lupakirjan myöntämistä koskevat vaatimukset täysimääräisesti.

BPL-lupakirjan hakijalle, jolla on ollut LAPL(B)-lupakirja hakemusta edeltäneiden kahden vuoden aikana, hyvitetään teoria- ja lentokoulutusvaatimukset täysimääräisesti.

FCL.220.B BPL – Oikeuksien laajentaminen ankkuroituihin lentoihin

BPL-lupakirjan oikeudet rajoittuvat ankkuroimattomiin lentoihin. Kyseinen rajoitus voidaan poistaa, kun lentäjä on täyttänyt FCL.130.B kohdan vaatimukset.

FCL.225.B BPL – Oikeuksien laajentaminen toiseen ilmapalloluokkaan tai -ryhmään

BPL-lupakirjan oikeudet rajoittuvat siihen ilmapalloluokkaan ja -ryhmään, jolla lentokoe on suoritettu. Rajoitukset voidaan poistaa, kun lentäjä

- a) on täyttänyt FCL.135.B kohdan vaatimukset, jos oikeudet laajennetaan toiseen luokkaan samassa ryhmässä

- b) jos oikeudet laajennetaan toiseen ryhmään samassa ilmapalloluokassa, on suorittanut vähintään

- 1) kaksi koululentoa kyseisen ryhmän ilmapallolla, ja
- 2) seuraavat määrät lentoaikaa ilma-aluksen päällikkönä ilmapalloilla:
 - i) ilmapalloilla, joiden kuoren tilavuus on 3 401–6 000 kuutiometriä, vähintään 100 tuntia;
 - ii) ilmapalloilla, joiden kuoren tilavuus on 6 001–10 500 kuutiometriä, vähintään 200 tuntia;
 - iii) ilmapalloilla, joiden kuoren tilavuus on yli 10 500 kuutiometriä, vähintään 300 tuntia;
 - iv) kaasuilmapalloilla, joiden kuoren tilavuus on yli 1 260 kuutiometriä, vähintään 50 tuntia.

FCL.230.B BPL – Viimeaikaisen kokemuksen vaatimukset

- a) BPL-lupakirjan haltija saa käyttää lupakirjansa mukaisia oikeuksia vain, jos hän on suorittanut yhdellä ilmapalloluokalla viimeksi kuluneiden 24 kuukauden aikana vähintään

- 1) 6 tuntia lentoaikaa ilma-aluksen päällikkönä, mukaan lukien 10 lentoonlähtöä ja laskua, ja
- 2) yhden koululennon opettajan kanssa kyseisen luokan ilmapallolla, jonka kuoren enimmäistilavuus on suurin, johon hänellä on oikeudet;
- 3) sen lisäksi, jos ohjaajalla on kelpoisuus useampaan kuin yhteen ilmapalloluokkaan, hänen on toisen luokan oikeuksia käyttääkseen oltava suorittanut viimeksi kuluneiden 24 kuukauden aikana vähintään 3 tuntia lentoaikaa kyseisen luokan ilmapallolla, mukaan lukien 3 lentoonlähtöä ja laskua.

- b) BPL-lupakirjan haltijoiden, jotka eivät täytä a kohdan vaatimuksia, on ennen oikeuksien palauttamista

- 1) suoritettava hyväksytysti tarkastuslento tarkastuslentäjän kanssa kyseisen luokan ilmapallolla, jonka kuoren enimmäistilavuus on suurin, johon hänellä on oikeudet, tai
- 2) suoritettava lisälentoaika tai lentoonlähdt ja laskut joko koululentoina tai yksinlentoina opettajan valvonnassa täyttääkseen a kohdan vaatimukset.

D LUKU

ANSIOLENTÄJÄN LUPAKIRJA – CPL

1 JAKSO

Yleiset vaatimukset**FCL.300 CPL – Vähimmäisikä**

Ansioalentäjän lupakirjan hakijan on oltava vähintään 18-vuotias.

FCL.305 CPL – Oikeudet ja ehdot

a) Oikeudet. CPL-lupakirjan haltijalla on asianomaisessa ilma-alusryhmässä oikeus

- 1) käyttää LAPL- ja PPL-lupakirjan haltijan oikeuksia;
- 2) toimia päällikkönä tai perämiehenä ilma-aluksessa, jota käytetään muuhun kuin kaupalliseen ilmakuljetukseen;
- 3) toimia ilma-aluksen päällikkönä kaupallisessa ilmakuljetuksessa kaikissa yhden ohjaajan ilma-aluksissa FCL.060 kohdassa ja tässä luvussa määrättyjen rajoitusten mukaisesti;
- 4) toimia perämiehenä kaupallisessa ilmakuljetuksessa FCL.060 kohdassa määrättyjen rajoitusten mukaisesti.

b) Ehdot. CPL-lupakirjan hakijan on täytettävä lentokokeessa käytettävän ilma-aluksen luokka- tai tyyppikelpuutuksen vaatimukset.

FCL.310 CPL – Teoriakokeet

CPL-lupakirjan hakijan on osoitettava myönnettäviä oikeuksia vastaava tietotaso seuraavissa oppiaineissa:

- ilmailun säädökset
- ilma-aluksen yleistuntemus – runko/järjestelmät/voimalaitteet
- ilma-aluksen yleistuntemus – mittarit
- massa ja tasapaino
- suoritusarvot
- lennon suunnittelu ja seuranta
- ihmisen suorituskyky
- sääoppi
- lentosuunnistus
- radiosuunnistus
- lentotoimintamenetelmät
- lennonteoria
- VFR-radiopuhelinliikenne.

FCL.315 CPL – Koulutus

CPL-lupakirjan hakijan on oltava suorittanut teoria- ja lentokoulutus hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa tämän osan (FCL) lisäyksen 3 mukaisesti.

FCL.320 CPL – Lentokoe

CPL-lupakirjan hakijan on suoritettava hyväksytysti lentokoe tämän osan (FCL) lisäyksen 4 mukaisesti osoittaakseen kykynsä suorittaa ilma-aluksen päällikkönä kyseisellä ilma-alusryhmällä vaaditut menetelmät ja lentoliikkeet myönnettäviä oikeuksia vastaavalla pätevyydellä.

2 JAKSO

Lentokonelupakirjan erityisvaatimukset – CPL(A)**FCL.325.A CPL(A) – MPL-lupakirjan haltijoiden erityisehdot**

Ennen kuin MPL-lupakirjan haltija voi käyttää CPL(A)-lupakirjan oikeuksia, hänen on suoritettava lentokoneilla

a) 70 tuntia lentoaikaa

1) ilma-aluksen päällikkönä, tai

2) vähintään 10 tuntia ilma-aluksen päällikkönä ja loppuaika valvonnan alaisena toimivana ilma-aluksen päällikkönä (PICUS).

Näistä 70 tunnista 20 tuntia on oltava VFR-matkalentoaikaa ilma-aluksen päällikkönä tai matkalentoaikaa, joka koostuu vähintään 10 tunnista ilma-aluksen päällikkönä ja 10 tunnista valvonnan alaisena toimivana ilma-aluksen päällikkönä. Ajan on sisällettävä vähintään 540 kilometrin (300 NM) pituinen VFR-matkalento, jonka aikana suoritetaan ilma-aluksen päällikkönä laskut pysähtymiseen asti kahdelle eri lentopaikalle.

b) osista koostuvan CPL(A)-kurssin osat, jotka määritellään tämän osan (FCL) lisäyksessä 3 olevan E kohdan 10 kohdan a alakohdassa ja 11 kohdassa, ja

c) CPL(A)-lentokoe FCL.320 kohdan mukaisesti.

E LUKU

USEAN OHJAAJAN MIEHISTÖLUPAKIRJA – MPL**FCL.400.A MPL – Vähimmäisikä**

Usean ohjaajan miehistölupakirjan hakijan on oltava vähintään 18-vuotias.

FCL.405.A MPL – Oikeudet

a) MPL-lupakirjan haltijalla on oikeus toimia perämiehenä lentokoneessa, jonka lentämiseen vaaditaan perämies.

b) MPL-lupakirjan haltija voi saada seuraavat lisäoikeudet:

1) PPL(A)-lupakirjan haltijan oikeudet edellyttäen, että C luvussa määrätyt PPL(A)-lupakirjaa koskevat vaatimukset täyttyvät;

2) CPL(A)-lupakirjan oikeudet edellyttäen, että FCL.325.A kohdan vaatimukset täyttyvät.

c) MPL-lupakirjan haltijan IR(A)-kelpuutuksen oikeudet rajoittuvat lentokoneisiin, joiden lentämiseen vaaditaan perämies. IR(A)-kelpuutuksen oikeudet voidaan laajentaa yhden ohjaajan lentotoimintaan lentokoneilla edellyttäen, että lupakirjan haltijalla on koulutus, joka vaaditaan ilma-aluksen päällikkönä toimimiseen pelkästään mittareiden avulla suoritettavassa yhden ohjaajan lentotoiminnassa, ja että hän on suorittanut IR(A)-lentokokeen yhden ohjaajan miehistöllä.

FCL.410.A MPL – Teoriakoulutus ja teoriakokeet

a) Koulutus. MPL-lupakirjan hakijan on oltava suorittanut teoria- ja lentokoulutus hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa tämän osan (FCL) lisäyksen 5 mukaisesti.

b) Koe. MPL-lupakirjan hakijan on oltava osoittanut FCL.515 kohdan mukaisesti tietotaso, joka vastaa ATPL(A)-lupakirjan ja usean ohjaajan tyyppikelpuutuksen haltijan oikeuksia.

FCL.415.A MPL – Käytännön taito

a) MPL-lupakirjan hakijan on oltava osoittanut jatkuvassa arvioinnissa taidot, jotka vaaditaan kaikkien tämän osan (FCL) lisäyksessä 5 määriteltyjen pätevyyskikköjen suorittamiseen ohjaavana ohjaajana (PF) ja avustavana ohjaajana (PNF) monimoottorisella usean ohjaajan turbiinimoottorilentokoneella VFR- ja IFR-toiminnassa.

b) Koulutuksen suorittamisen jälkeen hakijan on suoritettava hyväksytysti lentokoe tämän osan (FCL) lisäyksen 9 mukaisesti osoittaakseen kykynsä suorittaa vaaditut menetelmät ja lentoliikkeet myönnettäviä oikeuksia vastaavalla pätevyydellä. Lentokoe on suoritettava sillä lentokonetyypillä, jota käytetään yhdistetyn MPL-kurssin edistyneellä tasolla, tai saman tyyppin lentosimulaattorilla.

F LUKU

LIIKENNELENTÄJÄN LUPAKIRJA – ATPL

1 JAKSO

Yleiset vaatimukset**FCL.500 ATPL – Vähimmäisikä**

Liikennelentäjän lupakirjan hakijan on oltava vähintään 21-vuotias.

FCL.505 ATPL – Oikeudet

a) ATPL-lupakirjan haltijalla on oikeus asianomaisessa ilma-alusryhmässä

- 1) käyttää kaikkia LAPL-, PPL- ja CPL-lupakirjan haltijan oikeuksia;
- 2) toimia kaupalliseen ilmakuljetukseen käytettävän ilma-aluksen päällikkönä.

b) ATPL-lupakirjan hakijan on täytettävä lentokokeessa käytettävän ilma-aluksen tyyppikelpuutuksen vaatimukset.

FCL.515 ATPL – Teoriakoulutus ja teoriakokeet

a) Koulutus. ATPL-lupakirjan hakijan on suoritettava kurssi hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa. Kurssin on oltava joko yhdistetty tai osista koostuva kurssi, joka suoritetaan tämän osan (FCL) lisäyksen 3 mukaisesti.

b) Koe. ATPL-lupakirjan hakijan on osoitettava myönnettäviä oikeuksia vastaava tietotaso seuraavissa oppiaineissa:

- ilmailun säädökset
- ilma-aluksen yleistuntemus – runko/järjestelmät/voimalaitteet
- ilma-aluksen yleistuntemus – mittarit
- massa ja tasapaino
- suoritusarvot
- lennon suunnittelu ja seuranta
- ihmisen suorituskyky
- sääoppi
- lentosuunnistus
- radiosuunnistus
- lentotoimintamenetelmät
- lennonteoria
- VFR-radiopuhelinliikenne
- IFR-radiopuhelinliikenne.

2 JAKSO

Lentokonelupakirjan erityisvaatimukset – ATPL(A)**FCL.505.A ATPL(A) – Aiemman MPL-lupakirjan haltijan oikeuksien rajoitukset**

Jos ATPL(A)-lupakirjan haltijalla on aikaisemmin ollut vain MPL-lupakirja, lupakirjan oikeudet rajoitetaan usean ohjaajan lentotoimintaan, ellei haltija ole täyttänyt FCL.405.A kohdan b kohdan 2 alakohdan ja c kohdan vaatimuksia yhden ohjaajan lentotoimintaa varten.

FCL.510.A ATPL(A) – Edellytykset, kokemus ja hyvittäminen

a) Edellytykset. ATPL(A)-lupakirjan hakijalla on oltava

- 1) MPL-lupakirja, tai
- 2) CPL(A)-lupakirja ja monimoottorisen lentokoneen mittarilentokelpuus. Tässä tapauksessa hakijan on myös oltava saanut miehistöyhteistyökoulutusta.

b) Kokemus. ATPL(A)-lupakirjan hakijan on oltava suorittanut vähintään 1 500 tuntia lentoaikaa lentokoneilla, mukaan lukien vähintään

- 1) 500 tuntia usean ohjaajan lentotoiminnassa lentokoneilla;
- 2) i) 500 tuntia valvonnan alaisena toimivana ilma-aluksen päällikkönä, tai
ii) 250 tuntia ilma-aluksen päällikkönä, tai
iii) 250 tuntia, joista vähintään 70 tuntia ilma-aluksen päällikkönä ja loput valvonnan alaisena toimivana ilma-aluksen päällikkönä.
- 3) 200 tuntia matkalentoaikaa, josta vähintään 100 tuntia ilma-aluksen päällikkönä tai valvonnan alaisena toimivana ilma-aluksen päällikkönä;
- 4) 75 tuntia mittariaikaa, josta korkeintaan 30 tuntia saa olla mittariaikaa maassa, ja
- 5) 100 tuntia yölentoa ilma-aluksen päällikkönä tai perämiehenä.

Tästä 1 500 tunnin lentoajasta korkeintaan 100 tuntia saa olla suoritettu lentosimulaattorilla ja lento- ja suunnistusmenetelmien koulutuslaitteella (FNPT). Näistä 100 tunnista korkeintaan 25 tuntia saa olla suoritettu lento- ja suunnistusmenetelmien koulutuslaitteella.

c) Hyvittäminen.

- 1) Muiden ilma-alusryhmien lupakirjan haltijoille hyvitetään lentoaikaa korkeintaan
 - i) TMG-moottoripurjelentokoneilla tai purjelentokoneilla 30 tuntia, jotka on lennetty ilma-aluksen päällikkönä;
 - ii) helikoptereilla 50 prosenttia kaikesta b kohdassa vaaditusta lentoajasta;
- 2) Lentomekaanikon lupakirjan haltijoille, joiden lupakirja on myönnetty sovellettavien kansallisten sääntöjen mukaan, hyvitetään 50 prosenttia lentomekaanikkona toimitusta ajasta korkeintaan 250 tuntiin saakka. Nämä 250 tuntia voidaan hyvittää a kohdassa vaaditusta 1 500 tunnista ja b kohdan 1 alakohdassa vaaditusta 500 tunnista edellyttäen, että kokonaishyvitys kaikista kohdista ei ylitä 250:tä tuntia.

d) Edellä b alakohdassa vaadittu kokemus on hankittava kokonaan ennen ATPL(A)-lupakirjan lentokokeen suorittamista.

FCL.520.A ATPL(A) – Lentokoe

ATPL(A)-lupakirjan hakijan on suoritettava hyväksytysti lentokoe tämän osan (FCL) lisäyksen 9 mukaisesti osoittaakseen kykynsä suorittaa vaaditut menetelmät ja lentoliikkeet usean ohjaajan lentokoneella ilma-aluksen päällikkönä mittarilentosääntöjen mukaisesti myönnettäviä oikeuksia vastaavalla pätevyydellä.

Lentokoe on suoritettava lentokoneella tai asianmukaisesti hyväksytyllä lentosimulaattorilla, joka edustaa samaa tyyppiä.

3 JAKSO***Helikopterilupakirjan erityisvaatimukset – ATPL(H)*****FCL.510.H ATPL(H) – Edellytykset, kokemus ja hyvittäminen**

ATPL(H)-lupakirjan hakijalla on oltava

- a) CPL(H)-lupakirja ja usean ohjaajan helikopterin tyyppikelpuus, ja hänen on oltava saanut miehistöyhteistyökoulutusta;

b) helikopterilentäjänä vähintään 1 000 tuntia lentoaikaa, mukaan lukien vähintään

- 1) 350 tuntia usean ohjaajan helikoptereilla;
- 2) i) 250 tuntia ilma-aluksen päällikkönä, tai
ii) 100 tuntia ilma-aluksen päällikkönä ja 150 tuntia valvonnan alaisena toimivana ilma-aluksen päällikkönä, tai
iii) 250 tuntia valvonnan alaisena toimivana ilma-aluksen päällikkönä usean ohjaajan helikoptereissa. Tässä tapauksessa ATPL(H)-lupakirjan oikeudet rajoitetaan vain usean ohjaajan lentotoimintaan, kunnes on suoritettu 100 tuntia ilma-aluksen päällikkönä;
- 3) 200 tuntia matkalentoaikaa, josta vähintään 100 tuntia ilma-aluksen päällikkönä tai valvonnan alaisena toimivana ilma-aluksen päällikkönä;
- 4) 30 tuntia mittariaikaa, josta korkeintaan 10 tuntia saa olla mittariaikaa maassa, ja
- 5) 100 tuntia yölentoa ilma-aluksen päällikkönä tai perämiehenä.

Näistä 1 000 tunnista korkeintaan 100 tuntia saa olla suoritettu simulaatiokoulutuslaitteella (FSTD), ja niistä korkeintaan 25 tuntia saa olla suoritettu lento- ja suunnistusmenetelmien koulutuslaitteella (FNPT).

c) Lentokoneilla suoritetusta lentoajasta hyvitetään b kohdan lentoaikavaatimukseen nähden korkeintaan 50 prosenttia.

d) Edellä b kohdassa vaadittu kokemus on hankittava kokonaan ennen ATPL(H)-lupakirjan lentokokeen suorittamista.

FCL.520.H ATPL(H) – Lentokoe

ATPL(H)-lupakirjan hakijan on suoritettava hyväksytysti lentokoe tämän osan (FCL) lisäyksen 9 mukaisesti osoittaakseen kykynsä suorittaa vaaditut menetelmät ja lentoliikkeet usean ohjaajan helikopterilla ilma-aluksen päällikkönä myönnettäviä oikeuksia vastaavalla pätevyydellä.

Lentokoe on suoritettava helikopterilla tai asianmukaisesti hyväksytyllä lentosimulaattorilla, joka edustaa samaa tyyppiä.

G LUKU

MITTARILENTOKELPUUTUS – IR

1 JAKSO

Yleiset vaatimukset

FCL.600 IR – Yleistä

Mittarilentosääntöjen mukaista lentotoimintaa lentokoneella, helikopterilla, ilmalaivalla tai pystysuoraan nousevalla lentokoneella saavat suorittaa vain ne PPL-, CPL-, MPL- tai ATPL-lupakirjan haltijat, joilla on kyseisen ilma-alusryhmän mittarilentokelpuus tai jotka suorittavat lentokoetta tai koululentoa.

FCL.605 IR –Oikeudet

- a) Mittarilentokelpuutuksen haltijalla on oikeus lentää ilma-alusta mittarilentosääntöjen mukaisesti käyttäen vähintään 200 jalan (60 metrin) ratkaisukorkeutta.
- b) Monimoottorisen ilma-aluksen mittarilentokelpuutuksen oikeudet voidaan laajentaa yli 200 jalan (60 metrin) ratkaisukorkeuteen, kun hakija on suorittanut erityiskoulutuksen hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa ja läpäissyt tämän osan (FCL) lisäyksessä 9 kuvatun lentokokeen 6 osan usean ohjaajan ilma-aluksella.
- c) Mittarilentokelpuutuksen haltijan on käytettävä oikeuksiaan tämän osan (FCL) lisäyksen 8 ehtojen mukaisesti.
- d) Vain helikopterit. Voidakseen käyttää lupakirjansa mukaisia oikeuksia ilma-aluksen päällikkönä IFR-lentotoiminnassa usean ohjaajan helikoptereilla IR(H)-kelpuutuksen haltijalla on oltava vähintään 70 tuntia mittariaikaa, josta korkeintaan 30 tuntia saa olla mittariaikaa maassa.

FCL.610 IR – Edellytykset ja hyvittäminen

Mittarilentokelpuutuksen

a) hakijalla on oltava

1) vähintään PPL-lupakirja asianomaisessa ilma-alusryhmässä, ja

i) oikeus lentää yöllä FCL.810 mukaisesti, tai

ii) toisen ilma-alusryhmän ATPL-lupakirja, tai

2) kyseisen ilma-alusryhmän CPL-lupakirja;

b) hakijan on oltava suorittanut vähintään 50 tuntia matkalentoaikaa ilma-aluksen päällikkönä lentokoneella, helikopterilla tai ilmalaivalla, ja niistä vähintään 10 tuntia, tai ilmalaivojen osalta 20 tuntia, on oltava suoritettu asianomaisessa ilma-alusryhmässä.

c) Vain helikopterit. Hakijat, jotka ovat suorittaneet yhdistetyn ATP(H)/IR-, ATP(H)-, CPL(H)/IR- tai CPL(H)-kurssin, vapautetaan b kohdan vaatimuksesta.

FCL.615 IR – Teoria- ja lentokoulutus

a) Koulutus. Mittarilentokelpuutuksen hakijan on oltava suorittanut teoria- ja lentokoulutuskurssi hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa. Kurssin on oltava

1) yhdistetty kurssi, joka sisältää koulutuksen mittarilentokelpuutusta varten tämän osan (FCL) lisäyksen 3 mukaisesti, tai

2) osista koostuva kurssi tämän osan (FCL) lisäyksen 6 mukaisesti.

b) Koe. Hakijan on osoitettava myönnettäviä oikeuksia vastaava tietotaso seuraavissa oppiaineissa:

— ilmailun säädökset

— ilma-aluksen yleistuntemus – mittarit

— lennon suunnittelu ja seuranta

— ihmisen suorituskyky

— sääoppi

— radiosuunnistus

— IFR-radiopuhelinliikenne.

FCL.620 IR – Lentokoe

a) Mittarilentokelpuutuksen hakijan on suoritettava hyväksytysti lentokoe tämän osan (FCL) lisäyksen 7 mukaisesti osoittaakseen kykynsä suorittaa vaaditut menetelmät ja lentoliikheet myönnettäviä oikeuksia vastaavalla pätevyydellä.

b) Monimoottorisen ilma-aluksen mittarilentokelpuutusta varten lentokoe on suoritettava monimoottorisella ilma-aluksella. Yksimoottorisen ilma-aluksen mittarilentokelpuutusta varten lentokoe on suoritettava yksimoottorisella ilma-aluksella. Monimoottorista lentokonetta, jossa työntövoima vaikuttaa keskilinjalla, on pidettävä tämän kohdan kannalta yksimoottorisena lentokoneena.

FCL.625 IR – Voimassaolo, voimassaolon jatkaminen ja uusiminen

a) Voimassaolo. Mittarilentokelpuutus on voimassa yhden vuoden.

b) Voimassaolon jatkaminen.

1) Mittarilentokelpuutuksen voimassaoloa on jatkettava sen voimassaolon päättymistä välittömästi edeltävien kolmen kuukauden aikana.

2) Hakijat, jotka eivät läpäise mittaritarkastuslennon asiaankuuluvaa osaa ennen mittarilentokelpuutuksen voimassaolon päättymispäivää, eivät saa käyttää mittarilentokelpuutuksen oikeuksia, ennen kuin ovat läpäisseet tarkastuslennon.

- c) Uusiminen. Jos mittarilentokelpuutuksen voimassaolo on päättynyt, uusiakseen oikeutensa hakijan on
- 1) suoritettava kertauskoulutus hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa saavuttaakseen taitotason, joka tarvitaan lentokokeen mittarilento-osuuden suorittamiseen tämän osan (FCL) lisäyksen 9 mukaisesti, ja
 - 2) suoritettava hyväksytysti tarkastuslento tämän osan (FCL) lisäyksen 9 mukaisesti asianomaisella ilma-alusryhmällä.
- d) Jos mittarilentokelpuutuksen voimassaoloa ei ole jatkettu tai kelpuutusta ei ole uusittu viimeksi kuluneiden seitsemän vuoden aikana, sen haltijan on suoritettava uudelleen mittarilennon teoriakoe ja lentokoe.

2 JAKSO

Lentokoneita koskevat erityisvaatimukset

FCL.625.A IR(A) – Voimassaolon jatkaminen

- a) Voimassaolon jatkaminen. Hakijan, joka haluaa jatkaa IR(A)-kelpuutuksen voimassaoloa
- 1) luokka- tai tyyppikelpuutuksen voimassaolon jatkamisen yhteydessä, on suoritettava hyväksytysti tarkastuslento tämän osan (FCL) lisäyksen 9 mukaisesti;
 - 2) muutoin kuin luokka- tai tyyppikelpuutuksen voimassaolon jatkamisen yhteydessä, on suoritettava
 - i) yhden ohjaajan lentokoneita varten tämän osan (FCL) lisäyksessä 9 määrätyn tarkastuslennon 3b osa ja ne 1 osan osuudet, jotka ovat olennaisia aiotun lennon kannalta, ja
 - ii) monimoottorisia lentokoneita varten yhden ohjaajan lentokoneiden tarkastuslennon 6 osa tämän osan (FCL) lisäyksen 9 mukaisesti pelkästään mittareiden avulla.
 - 3) Edellä 2 kohdan tapauksessa voidaan käyttää lento- ja suunnistusmenetelmien koulutuslaitetta (FNTP) tai lentosimulaattoria, joka edustaa kyseistä lentokoneluokkaa tai -tyyppiä, mutta ainakin joka toinen tarkastuslento IR(A)-kelpuutuksen voimassaolon jatkamiseksi on tällöin suoritettava lentokoneella.
- b) Hyvitystä annetaan tämän osan (FCL) lisäyksen 8 mukaisesti.

3 JAKSO

Helikoptereita koskevat erityisvaatimukset

FCL.625.H IR(H) – Voimassaolon jatkaminen

- a) Hakijan, joka haluaa jatkaa IR(H)-kelpuutuksen voimassaoloa
- 1) tyyppikelpuutuksen voimassaolon jatkamisen yhteydessä, on suoritettava hyväksytysti tarkastuslento tämän osan (FCL) lisäyksen 9 mukaisesti kyseisellä helikopterityypillä;
 - 2) muutoin kuin tyyppikelpuutuksen voimassaolon jatkamisen yhteydessä, on suoritettava vain tämän osan (FCL) lisäyksessä 9 määrätyn tarkastuslennon 5 osa ja 1 osan asiaankuuluvat osuudet kyseisellä helikopterityypillä. Tässä tapauksessa voidaan käyttää lentokoulutuslaitetta (FTD II/III) tai lentosimulaattoria, jotka edustavat kyseistä helikopterityyppiä, mutta ainakin joka toinen tarkastuslento IR(H)-kelpuutuksen voimassaolon jatkamiseksi on tällöin suoritettava helikopterilla.
- b) Hyvitystä annetaan tämän osan (FCL) lisäyksen 8 mukaisesti.

FCL.630.H IR(H) – Oikeuksien laajentaminen yksimoottorisesta monimoottoriseen helikopteriin

Yksimoottorisen helikopterin IR(H)-kelpuutuksen haltijan, joka haluaa laajentaa oikeutensa ensimmäistä kertaa monimoottoriseen helikopteriin, on suoritettava:

- a) hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa kurssi, joka sisältää vähintään 5 tuntia mittarilentokoulutusta, josta 3 tuntia voidaan suorittaa lentosimulaattorilla tai lentokoulutuslaitteella (FTD 2/3) tai lento- ja suunnistusmenetelmien koulutuslaitteella (FNPT II/III), ja
- b) lentokokeen 5 osa tämän osan (FCL) lisäyksen 9 mukaisesti monimoottorisella helikopterilla.

4 JAKSO

Ilmalaivoja koskevat erityisvaatimukset**FCL.625.As IR(As) – Voimassaolon jatkaminen**

Hakijan, joka haluaa jatkaa IR(As)-kelpuutuksen voimassaoloa

- a) tyyppikelpuutuksen voimassaolon jatkamisen yhteydessä, on suoritettava hyväksytysti tarkastuslento tämän osan (FCL) lisäyksen 9 mukaisesti kyseisellä ilmalaivan tyyppillä;
- b) muutoin kuin tyyppikelpuutuksen voimassaolon jatkamisen yhteydessä, on suoritettava ilmalaivan tarkastuslennon 5 osa ja 1 osan aiotun lennon kannalta olennaiset osuudet tämän osan (FCL) lisäyksen 9 mukaisesti. Tässä tapauksessa voidaan käyttää lentokoulutuslaitetta (FTD II/III) tai lentosimulaattoria, joka edustaa kyseistä tyyppiä, mutta ainakin joka toinen tarkastuslento IR(As)-kelpuutuksen voimassaolon jatkamiseksi on tällöin suoritettava ilmalaivalla.

H LUKU

LUOKKA- JA TYYPPIKELPUUTUKSET

1 JAKSO

Yleiset vaatimukset**FCL.700 Olosuhteet, joissa luokka- tai tyyppikelpuutus vaaditaan**

- a) Lukuun ottamatta LAPL-, SPL- ja BPL-lupakirjaa, lupakirjan haltija ei saa toimia ilma-aluksen ohjaajana, ellei hänellä ole voimassa olevaa ja asianmukaista luokka- tai tyyppikelpuutusta, paitsi silloin kun hän suorittaa lentokoetta tai tarkastuslentoa luokka- tai tyyppikelpuutuksen uusimiseksi tai saa lentokoulutusta.
- b) Sen estämättä, mitä a kohdassa määrätään, ilma-alustyyppien käyttöönottoon tai muutostöihin liittyvillä lennoilla ohjaajalla voi olla toimivaltaisen viranomaisen myöntämä erityinen todistus, joka antaa hänelle luvan suorittaa lento. Luvan voimassaolo on rajoitettava määrättyihin lentoihin.
- c) Rajoittamatta a ja b kohdan soveltamista, ilma-alustyyppien käyttöönottoon tai muutostöihin liittyvillä lennoilla, joita suorittavat suunnittelu- tai tuotanto-organisaatiot oikeuksiansa rajoissa, sekä koelentokelpuutuksen myöntämiseksi suoritettavilla koulutuslennoilla, joilla tämän luvun vaatimuksia ei voida noudattaa, ohjaajalla voi olla FCL.820 kohdan mukaisesti myönnetty koelentokelpuutus.

FCL.705 Luokka- tai tyyppikelpuutuksen haltijan oikeudet

Luokka- tai tyyppikelpuutuksen haltijalla on oikeus toimia kelpuutuksessa mainitun ilma-alusluokan tai -tyypin ohjaajana.

FCL.710 Luokka- tai tyyppikelpuutukset – versiot

- a) Laajentaakseen oikeutensa toiseen ilma-alusversioon saman luokka- tai tyyppikelpuutuksen sisällä lentäjän on suoritettava eroavuus- tai perehdyttämiskoulutus. Samaan tyyppikelpuutukseen kuuluvien eri versioiden osalta eroavuus- tai perehdyttämiskoulutuksen on sisällettävä osan 21 mukaisesti laadituissa käyttöön soveltuvuutta koskevista tiedoista määritellyt asiaankuuluvat osat.
- b) Jos ohjaaja ei ole lentänyt kyseisellä versiolla kahteen vuoteen eroavuuskoulutuksen jälkeen, oikeuksien säilyttämiseksi vaaditaan lisää eroavuuskoulutusta tai tarkastuslento kyseisellä versiolla, lukuun ottamatta samaan yksimoottoristen määntämoottorilentokoneiden tai TMG-moottoripurjelentokoneiden luokkakelpuutukseen sisältyviä tyypejä tai versioita.
- c) Eroavuuskoulutus on merkittävä lentäjän lentopäiväkirjaan tai vastaavaan asiakirjaan, ja kouluttajan on tarvittaessa allekirjoitettava merkintä.

FCL.725 Luokka- ja tyyppikelpuutusten myöntämistä koskevat vaatimukset

- a) Koulutus. Luokka- tai tyyppikelpuutuksen hakijan on suoritettava kurssi hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa. Tyypikurssin on sisällettävä kyseistä tyyppiä koskevat pakolliset koulutusosuudet sellaisina kuin ne määritellään osan 21 mukaisesti laadituissa käyttöön soveltuvuutta koskevista tiedoista.
- b) Teoriakoe. Luokka- tai tyyppikelpuutuksen hakijan on suoritettava hyväksytyn koulutusorganisaation järjestämä teoriakoe osoittaakseen kyseisen ilma-alusluokan tai -tyypin turvalliseen lentämiseen vaaditun teorian tiedon tason.
 - 1) Usean ohjaajan ilma-alusten osalta teoriakokeen on oltava kirjallinen ja sen on koostuttava vähintään 100 monivalintakysymyksestä, jotka käsittelevät tasapuolisesti koulutusohjelman pääoppiaineita.

- 2) Monimoottoristen yhden ohjaajan ilma-alusten osalta teoriakokeen on oltava kirjallinen, ja monivalintakysymysten määrä riippuu ilma-aluksen vaativuudesta.
 - 3) Yksimoottoristen ilma-alusten osalta tarkastuslentäjän on vastaanotettava teoriakoe suullisesti lentokokeen aikana määritelläkseen sen, onko tyydyttävä tietotaso saavutettu.
 - 4) Suorituskykyisiksi luokiteltujen yhden ohjaajan lentokoneiden osalta teoriakokeen on oltava kirjallinen ja sen on koostuttava vähintään 60 monivalintakysymyksestä, jotka käsittelevät tasapuolisesti koulutusohjelman pääoppiaineita.
- c) Lentokoe. Luokka- tai tyyppikelpuutuksen hakijan on suoritettava hyväksytysti lentokoe tämän osan (FCL) lisäyksen 9 mukaisesti osoittaakseen kyseisen ilma-alusluokan tai -tyypin turvalliseen lentämiseen vaaditun taidon.
- Hakijan on suoritettava lentokoe hyväksytysti kuuden kuukauden kuluessa luokka- tai tyyppikurssin aloittamisesta ja korkeintaan kuusi kuukautta ennen luokka- tai tyyppikelpuutuksen hakemista.
- d) Jos hakijalla on jo tyyppikelpuutus tiettyyn ilma-alustyyppiin ja siihen sisältyy oikeus yhden ohjaajan tai usean ohjaajan lentotoimintaan, hänen katsotaan jo täyttäneen teorialiettovaatimukset, kun hän hakee oikeuden lisäämistä toiseen lentotoiminnan lajiin samalla ilma-alustyyppillä.
- e) Sen estämättä, mitä edellisissä kohdissa määrätään, ohjaajat, joilla on FCL.820 kohdan mukaisesti myönnetty koelentokelpuutus ja jotka ovat osallistuneet jonkin ilma-alustyyppiin kehittämistä, sertifiointia tai tuotantoa koskeviin koelentoihin ja suorittaneet koelentoilla 50 tunnin kokonaislentoajan tai 10 tuntia lentoaikaa kyseisellä tyyppillä ilma-aluksen päällikkönä, ovat oikeutettuja hakemaan kyseistä tyyppikelpuutusta edellyttäen, että he täyttävät tyyppikelpuutuksen myöntämisen edellyttämät kokemusvaatimukset ja ehdot, joista säädetään tässä luvussa kyseistä ilma-alusryhmää varten.

FCL.740 Luokka- ja tyyppikelpuutusten voimassaolo ja uusiminen

- a) Luokka- ja tyyppikelpuutuksen voimassaoloaika on yksi vuosi lukuun ottamatta yksimoottoristen yhden ohjaajan ilma-alusten luokkakelpuutuksia, joiden voimassaoloaika on kaksi vuotta, ellei osan 21 mukaisesti laadituissa käyttöön soveltuvuutta koskevista tiedoista toisin määrätä.
- b) Uusiminen. Jos luokka- tai tyyppikelpuutus on vanhentunut, hakijan on
- 1) saatava hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa kertauskoulutus, jos se on tarpeen kyseisen ilma-alusluokan tai -tyypin turvalliseen lentämiseen tarvittavan taitotason saavuttamiseksi, ja
 - 2) suoritettava hyväksytysti tarkastuslento tämän osan (FCL) lisäyksen 9 mukaisesti.

2 JAKSO

Lentokoneita koskevat erityisvaatimukset

FCL.720.A Kokemusvaatimukset ja edellytykset lentokoneen luokka- tai tyyppikelpuutusten myöntämiseksi

Ellei osan 21 mukaisesti laadituissa käyttöön soveltuvuutta koskevista tiedoista toisin määrätä, luokka- tai tyyppikelpuutuksen hakijan on täytettävä seuraavat kokemusvaatimukset ja ehdot kyseisen kelpuutuksen myöntämiseksi:

- a) Monimoottoriset yhden ohjaajan lentokoneet. Ensimmäisen monimoottorisen yhden ohjaajan lentokoneen luokkakelpuutuksen tai tyyppikelpuutuksen hakijan on oltava lentänyt ilma-aluksen päällikkönä lentokoneilla vähintään 70 tuntia.
- b) Muut kuin vaativat suorituskykyiset yhden ohjaajan lentokoneet. Ennen lentokoulutuksen aloittamista suorituskykyiseksi luokitellun yhden ohjaajan lentokoneen ensimmäisen luokka- tai tyyppikelpuutuksen hakijalla on oltava
 - 1) vähintään 200 tunnin kokonaislentoaika, josta 70 tuntia ilma-aluksen päällikkönä lentokoneilla, ja
 - 2)
 - i) todistus hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa hyväksytysti suoritetusta lisäteoriakurssista, tai
 - ii) hänen on oltava suorittanut ATPL(A)-teoriakoe tämän osan (FCL) mukaisesti, tai
 - iii) hänellä on oltava tämän osan (FCL) mukaisesti myönnetyn lupakirjan lisäksi ATPL(A)- tai CPL(A)/IR-lupakirja sekä ATPL(A)-teorialiettohyvitys, jotka on myönnetty Chicagon yleissopimuksen liitteen 1 mukaisesti;

- 3) sen lisäksi lentäjien, jotka haluavat oikeuden usean ohjaajan lentotoimintaan, on täytettävä d kohdan 4 alakohdan vaatimukset.
- c) Vaativat suorituskykyiset yhden ohjaajan lentokoneet. Hakijan, joka hakee ensimmäistä tyyppikelpuutusta vaativaan yhden ohjaajan lentokoneeseen, joka on luokiteltu suorituskykyiseksi lentokoneeksi, on oltava täyttänyt G luvussa vahvistetut monimoottorisen lentokoneen IR(A)-kelpuutusta koskevat vaatimukset sen lisäksi, että hän täyttää b kohdan vaatimukset.
- d) Usean ohjaajan lentokoneet. Hakijan, joka hakee ensimmäiselle usean ohjaajan lentokoneen tyyppikurssille, on oltava lento-oppilas, joka saa parhaillaan MPL-koulutusta, tai hänen on täytettävä seuraavat vaatimukset:
- 1) hänellä on vähintään 70 tunnin lentokokemus ilma-aluksen päällikkönä lentokoneilla;
 - 2) hänellä on monimoottorisen lentokoneen IR(A)-kelpuutus;
 - 3) hänen on oltava suorittanut ATPL(A)-teoriakoe tämän osan (FCL) mukaisesti, ja
 - 4) ellei tyyppikurssia suoriteta miehistöyhteistyökurssin yhteydessä:
 - i) todistus hyväksytysti suoritetusta miehistöyhteistyökurssista lentokoneilla, tai
 - ii) todistus hyväksytysti suoritetusta miehistöyhteistyökurssista helikoptereilla ja yli 100 tunnin lentokokemus usean ohjaajan helikopterin ohjaajana, tai
 - iii) vähintään 500 tuntia usean ohjaajan helikopterin ohjaajana, tai
 - iv) vähintään 500 tuntia monimoottoristen yhden ohjaajan lentokoneiden ohjaajana usean ohjaajan lentotoiminnassa kaupallisessa ilmakuljetuksessa sovellettavien lentotoimintavaatimusten mukaisesti.
- e) Sen estämättä, mitä d kohdassa määrätään, jäsenvaltio voi myöntää usean ohjaajan lentokoneen tyyppikelpuutuksen rajoitetuin oikeuksin, jolloin tällaisen kelpuutuksen haltija voi toimia perämiehen matkalentosijaisena lentopinnan 200 yläpuolella, jos kahdella muulla miehistön jäsenellä on d kohdan mukainen tyyppikelpuutus.
- f) Usean ohjaajan lentokoneiden ja vaativien suorituskykyisten yhden ohjaajan lentokoneiden lisätyyppikelpuutukset. Hakijalla, joka haluaa lisäksi usean ohjaajan lentokoneen tyyppikelpuutuksen tai vaativan suorituskykyisen yhden ohjaajan lentokoneen tyyppikelpuutuksen, on oltava monimoottorisen lentokoneen IR(A)-kelpuutus.
- g) Jos osan 21 mukaisesti laadituissa käyttöön soveltuvuutta koskeissa tiedoissa niin määrätään, tyyppikelpuutuksen oikeuksien käyttäminen voidaan aluksi rajoittaa lentämiseen kouluttajan valvonnassa. Valvonnan alaisena suoritettut tunnit on merkittävä lentäjän lentopäiväkirjaan tai vastaavaan asiakirjaan, ja kouluttajan on allekirjoitettava merkinnät. Rajoitus voidaan poistaa, kun lentäjä on osoittanut, että hän on suorittanut lentotunnit valvonnan alaisena siten kuin käyttöön soveltuvuutta koskeissa tiedoissa vaaditaan.

FCL.725.A Teoria- ja lentokoulutus lentokoneen luokka- ja tyyppikelpuutusten myöntämistä varten

Ellei osan 21 mukaisesti laadituissa käyttöön soveltuvuutta koskeissa tiedoissa toisin määrätä:

- a) Monimoottoriset yhden ohjaajan lentokoneet.
- 1) Monimoottoristen yhden ohjaajan lentokoneiden luokkakelpuutuksen teoriakurssiin on kuuluttava vähintään 7 tuntia opetusta monimoottorisen lentokoneen toiminnasta.
 - 2) Monimoottoristen yhden ohjaajan lentokoneiden luokka- tai tyyppikelpuutuksen lentokoulutuskurssiin on kuuluttava vähintään 2 tuntia ja 30 minuuttia koululentoja, joilla harjoitellaan monimoottorisen lentokoneen toimintaa normaaleissa olosuhteissa, ja vähintään 3 tuntia ja 30 minuuttia koululentoja, joilla harjoitellaan moottorihäiriötilanteen menetelmiä ja lentämistä epäsymmetrisellä teholla.
- b) Yhden ohjaajan vesilentokoneet. Yhden ohjaajan lentokoneen vesilentokelpuutuskurssiin on kuuluttava teoria- ja lentokoulutus. Yhden ohjaajan vesilentokoneen luokka- tai tyyppikelpuutusta varten annettavaan lentokoulutukseen on kuuluttava vähintään 8 tuntia koululentoja, jos hakijalla on kyseinen luokka- tai tyyppikelpuutus maalentokoneita varten, tai 10 tuntia, jos hakijalla ei ole kyseistä kelpuutusta.

FCL.730.A Erityisvaatimukset lentäjille, jotka suorittavat tyypikurssin kokonaan lentosimulaattorilla (ZFTT) – lentokoneet

- a) Lentäjän, joka suorittaa ZFTT-kurssin, on oltava suorittanut CS-25:n tai vastaavan lentokelpoisuusvaatimuksen mukaisesti hyväksytyllä usean ohjaajan suihkumoottorilentokoneella, tai usean ohjaajan potkuriturbiinilentokoneella, jonka suurin hyväksytty lentoonlähtömassa on vähintään 10 tonnia tai hyväksytty matkustajapaikkaluku on yli 19, vähintään
- 1) 1 500 tuntia lentoaikaa tai 250 yksittäistä lentoa, jos kurssilla käytetään lentosimulaattoria, jonka taso on CG, C tai interim C;
 - 2) 500 tuntia lentoaikaa tai 100 yksittäistä lentoa, jos kurssilla käytetään lentosimulaattoria, jonka taso on DG tai D.
- b) Kun lentäjä siirtyy potkuriturbiinilentokoneesta suihkumoottorilentokoneeseen tai suihkumoottorilentokoneesta potkuriturbiinilentokoneeseen, vaaditaan täydentävää simulaattorikoulutusta.

FCL.735.A Miehistöyhteistyökurssi – lentokoneet

- a) Miehistöyhteistyökurssin on sisällettävä vähintään
- 1) 25 tuntia teoriakoulutusta ja harjoituksia, ja
 - 2) 20 tuntia käytännön miehistöyhteistyökoulutusta, tai yhdistetylle ATP-kurssille osallistuvien lento-oppilaiden osalta 15 tuntia.
- Koulutuksessa on käytettävä FNPT II MCC -koulutuslaitetta tai lentosimulaattoria. Jos miehistöyhteistyökoulutus annetaan ensimmäisen tyypikoulutuksen yhteydessä, käytännön miehistöyhteistyökoulutus voidaan rajoittaa vähintään 10 tuntiin, jos miehistöyhteistyö- ja tyypikoulutukseen käytetään samaa lentosimulaattoria.
- b) Miehistöyhteistyökurssi on suoritettava hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa kuuden kuukauden kuluessa.
- c) Ellei miehistöyhteistyökurssia suoriteta tyypikurssin yhteydessä, hakijalle on annettava miehistöyhteistyökurssin suorittamisesta todistus.
- d) Hakija, joka on suorittanut miehistöyhteistyökoulutuksen muussa ilma-alusryhmässä, vapautetaan a kohdan 1 alakohdan vaatimuksesta.

FCL.740.A Luokka- ja tyypikelpuutusten voimassaolon jatkaminen – lentokoneet

- a) Monimoottoristen lentokoneiden luokka- ja tyypikelpuutusten voimassaolon jatkaminen. Monimoottoristen lentokoneiden luokka- ja tyypikelpuutuksen voimassaolon jatkamiseksi hakijan on
- 1) suoritettava hyväksytysti tarkastuslento tämän osan (FCL) lisäyksen 9 mukaisesti asianomaisen luokan tai tyypin lentokoneella tai simulaatiokoulutuslaitteella (FSTD), joka edustaa kyseistä luokkaa tai tyyppiä, kelpuutuksen voimassaolon päättymispäivää välittömästi edeltävien kolmen kuukauden aikana, ja
 - 2) suoritettava kelpuutuksen voimassaoloaikana vähintään
 - i) 10 yksittäistä lentoa kyseisen lentokoneluokan tai -tyypin ohjaajana, tai
 - ii) yksi yksittäinen lento kyseisen luokan tai tyypin lentokoneella tai lentosimulaattorilla tarkastuslentäjän kanssa. Tämä yksittäinen lento voidaan lentää tarkastuslennon aikana.
 - 3) Lentäjä, joka työskentelee sovellettavien lentotoimintaa koskevien vaatimusten mukaisesti hyväksytyn kaupallisen lentoliikenteen harjoittajan palveluksessa ja joka on läpäissyt lentotoiminnan harjoittajan tarkastuslennon yhdistetyn tarkastuslentoa luokka- tai tyypikelpuutuksen voimassaolon jatkamiseksi, vapautetaan 2 kohdan vaatimuksesta.
 - 4) Mahdollisen IR(A)-kelpuutuksen voimassaolon jatkaminen voidaan yhdistää luokka- tai tyypikelpuutuksen voimassaolon jatkamista koskevaan tarkastuslentoa.

- b) Yksimoottoristen yhden ohjaajan lentokoneiden luokkakelpuutusten voimassaolon jatkaminen.
- 1) Yksimoottoristen määntämoottorilentokoneiden luokkakelpuutukset ja TMG-kelpuutukset. Yksimoottorisen yhden ohjaajan määntämoottorilentokoneen luokkakelpuutuksen tai TMG-luokkakelpuutuksen voimassaolon jatkamiseksi hakijan on suoritettava
 - i) kelpuutuksen voimassaolon päättymispäivää edeltävien kolmen kuukauden aikana hyväksytysti tarkastuslento tarkastuslentäjän kanssa kyseisellä luokalla tämän osan (FCL) lisäyksen 9 mukaisesti, tai
 - ii) kelpuutuksen voimassaolon päättymispäivää edeltävien 12 kuukauden aikana 12 tuntia lentoaikaa kyseisellä luokalla, mukaan lukien
 - 6 tuntia ilma-aluksen päällikkönä,
 - 12 lentoonlähtöä ja 12 laskua, ja
 - vähintään yhden tunnin kestävä koululento lennonopettajan (FI) tai luokkakelpuutuskouluttajan (CRI) kanssa. Hakija saa vapautuksen tästä lennosta, jos hän on läpäissyt luokka- tai tyyppikelpuutuksen tarkastuslennon tai lentokokeen muun luokan tai tyypin lentokoneella.
 - 2) Jos hakijalla on sekä yksimoottoristen määntämoottorikäyttöisten maalentokoneiden luokkakelpuutus että TMG-kelpuutus, hän voi täyttää 1 kohdan vaatimukset kummassa tahansa luokassa ja jatkaa samalla kertaa kummankin kelpuutuksen voimassaoloa.
 - 3) Yksimoottoriset yhden ohjaajan potkuriturbiinilentokoneet. Jatkaakseen yksimoottorisen potkuriturbiinilentokoneen luokkakelpuutuksen voimassaoloa hakijan on suoritettava hyväksytysti tarkastuslento tarkastuslentäjän kanssa kyseisellä luokalla tämän osan (FCL) lisäyksen 9 mukaisesti kelpuutuksen voimassaolon päättymispäivää edeltävien kolmen kuukauden aikana.
- c) Hakija, joka ei läpäise tarkastuslennon kaikkia osia ennen luokka- tai tyyppikelpuutuksen voimassaolon päättymispäivää, ei saa käyttää kyseisen kelpuutuksen oikeuksia ennen kuin on läpäissyt tarkastuslennon.

3 JAKSO

Helikoptereita koskevat erityisvaatimukset

FCL.720.H Kokemusvaatimukset ja edellytykset tyyppikelpuutusten myöntämiseksi – helikopterit

Ellei osan 21 mukaisesti laadituissa käyttöön soveltuvuutta koskevissa tiedoissa toisin määrätä, ensimmäisen helikopterin tyyppikelpuutuksen hakijan on täytettävä seuraavat kokemusvaatimukset ja ehdot kyseisen kelpuutuksen myöntämiseksi:

- a) Usean ohjaajan helikopterit. Hakijalla, joka hakee ensimmäiselle usean ohjaajan helikopterin tyyppikurssille, on oltava
- 1) vähintään 70 lentotuntia ilma-aluksen päällikkönä helikoptereilla;
 - 2) ellei tyyppikurssia suoriteta miehistöyhteistyökurssin yhteydessä:
 - i) todistus hyväksytysti suoritetusta miehistöyhteistyökurssista helikoptereilla, tai
 - ii) vähintään 500 tuntia usean ohjaajan lentokoneiden ohjaajana, tai
 - iii) vähintään 500 tuntia monimoottoristen helikopterien ohjaajana usean ohjaajan lentotoiminnassa;
 - 3) hänen on oltava suorittanut hyväksytysti ATPL(H)-teoriakoe.
- b) Hakija, joka hakee ensimmäiselle usean ohjaajan helikopterin tyyppikurssille, valmistunut yhdistetyltä ATP(H)/IR-, ATP(H)-, CPL(H)/IR- tai CPL(H)-kurssilta eikä täytä a kohdan 1 alakohdan vaatimusta, saa tyyppikelpuutuksensa rajoitetuin oikeuksin siten, että se oikeuttaa toimimaan vain perämiehenä. Rajoitus voidaan poistaa, kun lentäjä on suorittanut
- 1) 70 tuntia valvonnan alaisena toimivana ilma-aluksen päällikkönä helikoptereilla;
 - 2) usean ohjaajan lentokokeen hyväksytysti ilma-aluksen päällikkönä kyseisellä helikopterityypillä.

- c) Monimoottoriset yhden ohjaajan helikopterit. Hakijan, joka hakee monimoottorisen yhden ohjaajan helikopterin ensimmäistä tyyppikelpuutusta, on

- 1) ennen lentokoulutuksen aloittamista

i) oltava suorittanut hyväksytysti ATPL(H)-teoriakoe, tai

ii) oltava saanut todistus hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa suoritetusta valmistavasta kurssista. Kurssilla on käsiteltävä seuraavia ATPL(H)-teoriakurssin oppiaineita:

— ilma-aluksen yleistuntemus: runko/järjestelmät/voimalaitteet ja mittarit/elektroniikka

— suoritusarvot ja lennonsuunnittelu: massa ja tasapaino, suoritusarvot;

- 2) hakijan, joka ei ole suorittanut yhdistettyä ATP(H)/IR-, ATP(H)- tai CPL(H)/IR-kurssia, on oltava lentänyt vähintään 70 tuntia ilma-aluksen päällikkönä helikoptereilla.

FCL.735.H Miehistöyhteistyökurssi – helikopterit

- a) Miehistöyhteistyökurssin on sisällettävä vähintään

- 1) MCC/IR:

i) 25 tuntia teoriakoulutusta ja harjoituksia, ja

ii) 20 tuntia käytännön miehistöyhteistyökoulutusta, tai yhdistetylle ATP(H)/IR-kurssille osallistuville lento-oppilaille 15 tuntia. Jos miehistöyhteistyökoulutus suoritetaan ensimmäisen usean ohjaajan helikopterin tyyppikoulutuksen yhteydessä, käytännön miehistöyhteistyökoulutus voidaan rajoittaa vähintään 10 tuntiin, jos miehistöyhteistyö- ja tyyppikoulutukseen käytetään samaa simulaatiokoulutuslaitetta (FSTD);

- 2) MCC/VFR:

i) 25 tuntia teoriakoulutusta ja harjoituksia, ja

ii) 15 tuntia käytännön miehistöyhteistyökoulutusta, tai yhdistetylle ATP(H)/IR-kurssille osallistuville lento-oppilaille 10 tuntia. Jos miehistöyhteistyökoulutus suoritetaan ensimmäisen usean ohjaajan helikopterin tyyppikoulutuksen yhteydessä, käytännön miehistöyhteistyökoulutus voidaan rajoittaa vähintään 7 tuntiin, jos miehistöyhteistyö- ja tyyppikoulutukseen käytetään samaa simulaatiokoulutuslaitetta (FSTD).

- b) Miehistöyhteistyökurssi on suoritettava hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa kuuden kuukauden kuluessa.

Koulutuksessa on käytettävä miehistöyhteistyökoulutukseen hyväksyttyä FNPT II:ta tai III:a, FTD 2/3:a tai lentosimulaattoria.

- c) Ellei miehistöyhteistyökurssia suoriteta usean ohjaajan tyyppikurssin yhteydessä, hakijalle on annettava miehistöyhteistyökurssin suorittamisesta todistus.
- d) Hakija, joka on suorittanut miehistöyhteistyökoulutuksen muussa ilma-alusryhmässä, vapautetaan soveltuvin osin a kohdan 1 alakohdan i alakohdan ja 2 alakohdan i alakohdan vaatimuksesta.
- e) MCC/IR-kurssille pyrkivä hakija, joka on suorittanut MCC/VFR-koulutuksen, vapautetaan a kohdan 1 alakohdan i alakohdan vaatimuksesta ja hänen on saatava viisi tuntia käytännön MCC/IR-koulutusta.

FCL.740.H Tyyppikelpuutuksen voimassaolon jatkaminen – helikopterit

- a) Voimassaolon jatkaminen. Helikopterin tyyppikelpuutuksen voimassaolon jatkamiseksi hakijan on

1) suoritettava hyväksytysti tarkastuslento tämän osan (FCL) lisäyksen 9 mukaisesti asianomaisella helikopterityypillä tai simulaatiokoulutuslaitteella (FSTD), joka edustaa kyseistä tyyppiä, kelpuutuksen voimassaolon päättymispäivää välittömästi edeltävien kolmen kuukauden aikana, ja

2) lennettävä kelpuutuksen voimassaoloaikana vähintään 2 tuntia kyseisen helikopterityypin ohjaajana. tarkastuslennon kesto voidaan laskea mukaan näihin kahteen tuntiin.

- 3) Jos hakijalla on useampi kuin yksi yksimoottorisen määntämoottorihelikopterin tyyppikelpuutus, hän voi jatkaa kaikkien tyyppikelpuutusten voimassaoloa suorittamalla tarkastuslennon vain yhdellä näistä tyypeistä edellyttäen, että hän on lentänyt muilla tyypeillä kelpuutuksen voimassaoloaikana vähintään 2 tuntia lentoaikaa ilma-aluksen päällikkönä.

Tarkastuslento on suoritettava joka kerta eri tyyppillä.

- 4) Jos hakijalla on tyyppikelpuutus useampaan kuin yhteen yksimoottoriseen turbiinimoottorihelikopteriin, jonka suurin sallittu lentoonlähtömassa on korkeintaan 3 175 kilogrammaa, hän voi jatkaa kaikkien tyyppikelpuutusten voimassaoloa suorittamalla tarkastuslennon vain yhdellä näistä tyypeistä edellyttäen, että hän on lentänyt

- i) 300 tuntia ilma-aluksen päällikkönä helikoptereilla;
- ii) 15 tuntia kullakin tyyppillä, ja
- iii) vähintään 2 tuntia lentoaikaa ilma-aluksen päällikkönä jokaisella muulla tyyppillä kelpuutuksen voimassaoloaikana.

Tarkastuslento on suoritettava joka kerta eri tyyppillä.

- 5) Jos ohjaaja on suorittanut hyväksytysti lentokokeen uutta tyyppikelpuutusta varten, jatketaan muiden saman ryhmän tyyppikelpuutusten voimassaoloa 3 ja 4 kohdan mukaisesti.
- 6) Mahdollisen IR(H)-kelpuutuksen voimassaolon jatkaminen voidaan yhdistää tyyppikelpuutuksen voimassaolon jatkamista koskevaan tarkastuslento.
- b) Hakija, joka ei läpäise tarkastuslennon kaikkia osia ennen tyyppikelpuutuksen voimassaolon päättymispäivää, ei saa käyttää kyseisen kelpuutuksen oikeuksia, ennen kuin on läpäissyt tarkastuslennon. Edellä a kohdan 3 ja 4 alakohdassa tarkoitettujen tyyppien osalta hakija ei saa käyttää oikeuksiaan millään näistä tyypeistä.

4 JAKSO

Pystysuoraan nousevia lentokoneita koskevat erityisvaatimukset

FCL.720.PL Kokemusvaatimukset ja edellytykset tyyppikelpuutusten myöntämiseksi – pystysuoraan nousevat lentokoneet

Ellei osan 21 mukaisesti laadituissa käyttöön soveltuvuutta koskevissa tiedoissa toisin määrätä, ensimmäisen pystysuoraan nousevan lentokoneen tyyppikelpuutuksen hakijan on täytettävä seuraavat kokemusvaatimukset ja ehdot:

- a) lentokoneen ohjaajalla on oltava

- 1) CPL/IR(A)-lupakirja ja ATPL-teoriatiedot tai ATPL(A)-lupakirja;
- 2) todistus suoritetusta miehistöyhteistyökurssista;
- 3) yli 100 tuntia lentoaikaa usean ohjaajan lentokoneen ohjaajana;
- 4) 40 tuntia lentokoulutusta helikoptereilla;

- b) helikopterin ohjaajalla on oltava

- 1) CPL/IR(H)-lupakirja ja ATPL-teoriatiedot tai ATPL/IR(H)-lupakirja;
- 2) todistus suoritetusta miehistöyhteistyökurssista;
- 3) yli 100 tuntia lentoaikaa usean ohjaajan helikopterin ohjaajana;
- 4) 40 tuntia lentokoulutusta lentokoneilla;

- c) sekä lentokoneen että helikopterin lupakirjan haltijalla on oltava

- 1) vähintään CPL(H)-lupakirja;
- 2) IR- ja ATPL-teoriatiedot tai lentokoneen tai helikopterin ATPL-lupakirja;
- 3) todistus suoritetusta miehistöyhteistyökurssista joko helikoptereilla tai lentokoneilla;
- 4) vähintään 100 tuntia lentoaikaa usean ohjaajan helikopterin tai lentokoneen ohjaajana;

- 5) 40 tuntia lentokoulutusta lentokoneilla tai helikoptereilla soveltuvin osin, jos ohjaajalla ei ole ATPL-kokemusta tai kokemusta usean ohjaajan ilma-aluksista.

FCL.725.PL Lentokoulutus tyyppikelpuutusten myöntämistä varten – pystysuoraan nousevat lentokoneet

Pystysuoraan nousevan lentokoneen tyyppikelpuutuksen lentokoulutusosuus on suoritettava sekä ilma-aluksella että simulaatiokoulutuslaitteella (FSTD), joka edustaa ilma-alusta ja on asianmukaisesti hyväksytty tätä tarkoitusta varten.

FCL.740.PL Tyyppikelpuutusten voimassaolon jatkaminen – pystysuoraan nousevat lentokoneet

- a) Voimassaolon jatkaminen. Pystysuoraan nousevan lentokoneen tyyppikelpuutuksen voimassaolon jatkamiseksi hakijan on
- 1) suoritettava hyväksytysti tarkastuslento tämän osan (FCL) lisäyksen 9 mukaisesti kyseisellä pystysuoraan nousevan lentokoneen tyyppillä kelpuutuksen voimassaolon päättymispäivää välittömästi edeltävien kolmen kuukauden aikana;
 - 2) suoritettava kelpuutuksen voimassaoloaikana vähintään
 - i) 10 yksittäistä lentoa kyseisen pystysuoraan nousevan lentokoneen tyyppin ohjaajana, tai
 - ii) yksi yksittäinen lento ohjaajana kyseisellä pystysuoraan nousevan lentokoneen tyyppillä tai lentosimulaattorilla tarkastuslentäjän kanssa. Tämä yksittäinen lento voidaan lentää tarkastuslennon aikana.
 - 3) Lentäjä, joka työskentelee sovellettavien lentotoimintaa koskevien vaatimusten mukaisesti hyväksytyyn kaupallisen lentoliikenteen harjoittajan palveluksessa ja joka on läpäissyt lentotoiminnan harjoittajan tarkastuslennon yhdistetyn tarkastuslentoon tyyppikelpuutuksen voimassaolon jatkamiseksi, vapautetaan 2 kohdan vaatimuksesta.
- b) Hakija, joka ei läpäise tarkastuslennon kaikkia osia ennen tyyppikelpuutuksen voimassaolon päättymispäivää, ei saa käyttää kyseisen kelpuutuksen oikeuksia ennen kuin on läpäissyt tarkastuslennon.

5 JAKSO

Ilmalaivoja koskevat erityisvaatimukset

FCL.720.As Tyyppikelpuutuksen myöntämisen edellytykset – ilmalaivat

Ellei osan 21 mukaisesti laadituissa käyttöön soveltuvuutta koskevissa tiedoissa toisin määrätä, ensimmäisen ilmalaivan tyyppikelpuutuksen hakijan on täytettävä seuraavat kokemusvaatimukset ja ehdot:

- a) usean ohjaajan ilmalaivat:
- 1) 70 tuntia lentoaikaa ilma-aluksen päällikkönä ilmalaivoilla;
 - 2) todistus hyväksyttävästi suoritetusta miehistöyhteistyökoulutuksesta ilmalaivoja varten;
 - 3) Hakija, joka ei täytä 2 kohdan vaatimusta, saa tyyppikelpuutuksen oikeuksin, jotka on rajoitettu vain perämiehenä toimimiseen. Rajoitus poistetaan, kun ohjaaja on suorittanut 100 tuntia lentoaikaa ilma-aluksen päällikkönä tai valvonnan alaisena toimivana ilma-aluksen päällikkönä ilmalaivoilla.

FCL.735.As Miehistöyhteistyökurssi – ilmalaivat

- a) Miehistöyhteistyökurssin on sisällettävä vähintään
- 1) 12 tuntia teoriakoulutusta ja harjoituksia, ja
 - 2) 5 tuntia käytännön miehistöyhteistyökoulutusta.
 - 3) Koulutuksessa on käytettävä miehistöyhteistyökoulutukseen hyväksyttyä FNPT II- tai III -koulutuslaitetta, FTD 2/3 -koulutuslaitetta tai lentosimulaattoria.
- b) Miehistöyhteistyökurssi on suoritettava hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa kuuden kuukauden kuluessa.
- c) Ellei miehistöyhteistyökurssia suoriteta usean ohjaajan tyyppikurssin yhteydessä, hakijalle on annettava miehistöyhteistyökurssin suorittamisesta todistus.
- d) Hakija, joka on suorittanut miehistöyhteistyökoulutuksen muulla ilma-alusryhmällä, vapautetaan a kohdan vaatimuksesta.

FCL.740.As Tyypikelpuutuksen voimassaolon jatkaminen – ilmalaivat

- a) Voimassaolon jatkaminen. Ilmalaivan tyypikelpuutuksen voimassaolon jatkamiseksi hakijan on
- 1) suoritettava hyväksytysti tarkastuslento tämän osan (FCL) lisäyksen 9 mukaisesti kyseisellä ilmalaivan tyypillä kelpuutuksen voimassaolon päättymispäivää välittömästi edeltävien kolmen kuukauden aikana, ja
 - 2) lennettävä kelpuutuksen voimassaoloaikana vähintään 2 tuntia kyseisen ilmalaivatyyppin ohjaajana; tarkastuslennon kesto voidaan laskea mukaan näihin kahteen tuntiin;
 - 3) Mahdollisen IR(As)-kelpuutuksen voimassaolon jatkaminen voidaan yhdistää luokka- tai tyypikelpuutuksen voimassaolon jatkamista koskevaan tarkastuslento.
- b) Hakija, joka ei läpäise tarkastuslennon kaikkia osia ennen tyypikelpuutuksen voimassaolon päättymispäivää, ei saa käyttää kyseisen kelpuutuksen oikeuksia, ennen kuin on läpäissyt tarkastuslennon.

I LUKU**MUUT KELPUUTUKSET****FCL.800 Taitolentokelpuutus**

- a) Lentokoneen, TMG-moottoripurjelentokoneen tai purjelentokoneen ohjaaja saa suorittaa taitolentoa vain, jos hänellä on asianmukainen kelpuutus.
- b) Taitolentokelpuutuksen hakijan on oltava suorittanut
- 1) vähintään 40 tuntia lentoaikaa, tai purjelentokoneiden osalta 120 lentoonlähtöä, ilma-aluksen päällikkönä kyseisellä ilma-alusryhmällä lupakirjan myöntämisen jälkeen;
 - 2) koulutus hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa, mukaan lukien
 - i) kelpuutuksen mukainen teoriakoulutus;
 - ii) vähintään 5 tuntia tai 20 lentoa taitolentokoulutusta kyseisellä ilma-alusryhmällä.
- c) Taitolentokelpuutuksen oikeudet rajoittuvat siihen ilma-alusryhmään, jolla lentokoulutus on suoritettu. Oikeudet laajennetaan toiseen ilma-alusryhmään, jos ohjaajalla on kyseisen ilma-alusryhmän lupakirja ja hän on suorittanut hyväksytysti vähintään kolme koululentoa opettajan kanssa, jotka kattavat kyseisen ilma-alusryhmän taitolentokoulutusohjelman kokonaisuudessaan.

FCL.805 Purjelentokoneen hinauskelpuutus ja mainoshinauskelpuutus

- a) Lentokoneen tai TMG-moottoripurjelentokoneen lupakirjan haltija saa hinata purjelentokoneita tai mainoksia vain, jos hänellä on asianmukainen purjelentokoneen hinauskelpuutus tai mainoshinauskelpuutus.
- b) Purjelentokoneen hinauskelpuutuksen hakijan on oltava suorittanut
- 1) lupakirjan myöntämisen jälkeen vähintään 30 tuntia lentoaikaa ilma-aluksen päällikkönä sekä 60 lentoonlähtöä ja laskua lentokoneilla, jos toimintaa harjoitetaan lentokoneilla, tai TMG-moottoripurjelentokoneilla, jos toimintaa harjoitetaan TMG-moottoripurjelentokoneilla;
 - 2) koulutus hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa, mukaan lukien
 - i) teoriakoulutus hinaustoiminnasta ja –menetelmistä;
 - ii) vähintään 10 koululentoa, joilla hinataan purjelentokonetta, mukaan lukien vähintään 5 koululentoa opettajan kanssa, ja
 - iii) LAPL(S)- tai SPL-lupakirjan haltijoita lukuun ottamatta viisi perehdyttämislentoa purjelentokoneella, joka lähtee lentoon ilma-aluksen hinaamana.

c) Mainoshinauskelpuutuksen hakijan on oltava suorittanut:

1) vähintään 100 tuntia lentoaikaa ja 200 lentoonlähtöä ja laskua ilma-aluksen päällikkönä lentokoneella tai TMG-moottoripurjelentokoneella lupakirjan myöntämisen jälkeen; näistä tunneista vähintään 30 on oltava suoritettu lentokoneilla, jos toimintaa harjoitetaan lentokoneilla, tai TMG-moottoripurjelentokoneilla, jos toimintaa harjoitetaan TMG-moottoripurjelentokoneilla;

2) koulutus hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa, mukaan lukien

i) teoriakoulutus hinaustoiminnasta ja –menetelmistä;

ii) vähintään 10 koululentoa, joilla hinataan mainosta, mukaan lukien vähintään 5 koululentoa opettajan kanssa.

d) Purjelentokone- ja mainoshinauskelpuutusten oikeudet rajoitetaan lentokoneisiin tai TMG-moottoripurjelentokoneisiin sen mukaan, millä ilma-aluksella lentokoulutus on suoritettu. Oikeudet laajennetaan toiseen ilma-alusryhmään, jos ohjaajalla on lentokoneen tai TMG-moottoripurjelentokoneen lupakirja ja hän on suorittanut hyväksytysti vähintään kolme koululentoa, jotka kattavat kyseisen ilma-aluksen hinauskoulutusohjelman kokonaisuudessaan.

e) Voidakseen käyttää purjelentokone- tai mainoshinauskelpuutuksen oikeuksia kelpuutuksen haltijan on oltava suorittanut vähintään viisi hinausta viimeksi kuluneiden 24 kuukauden aikana.

f) Jos ohjaaja ei täytä e kohdan vaatimusta, hänen on suoritettava puuttuvat hinauslennot kouluttajan kanssa tai hänen valvonnassaan ennen kuin hän voi jatkaa oikeuksiensa käyttämistä.

FCL.810 Yölentokelpuus

a) Lentokoneet, TMG-moottoripurjelentokoneet, ilmalaivat.

1) Jos lentokoneen, TMG-moottoripurjelentokoneen tai ilmalaivan LAPL- tai PPL-lupakirjan oikeuksia käytetään VFR-olosuhteissa yöllä, hakijan on suoritettava sitä varten kurssi hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa. Kurssin on sisällettävä

i) teoriakoulutus;

ii) vähintään 5 tuntia lentoaikaa yöllä kyseisellä ilma-alusryhmällä, mukaan lukien vähintään 3 tuntia koululentoja, joihin sisältyy vähintään yksi tunti suunnistusmatkalentoa, vähintään yksi vähintään 50 kilometrin pituinen koulumatkalento sekä 5 lentoonlähtöä yksin ja 5 laskua pysähtymiseen asti yksin.

2) Ennen yölentokoulutuksen suorittamista LAPL-lupakirjan haltijan on oltava suorittanut perusmittarilentokoulutus, joka vaaditaan PPL-lupakirjan myöntämistä varten.

3) Jos hakijalla on sekä yksimoottoristen mäntämoottorikäyttöisten maalentokoneiden luokkakelpuus että TMG-luokkakelpuus, hän voi täyttää 1 kohdan vaatimukset kummalla tahansa luokalla tai molemmilla luokilla.

b) Helikopterit. Jos helikopterin PPL-lupakirjan oikeuksia käytetään VFR-olosuhteissa yöllä, hakijan on oltava suorittanut

1) vähintään 100 tuntia lentoaikaa helikopterin ohjaajana lupakirjan myöntämisen jälkeen, mukaan lukien vähintään 60 tuntia ilma-aluksen päällikkönä ja 20 tuntia matkalentoa;

2) kurssi hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa; kurssi on suoritettava kuuden kuukauden kuluessa ja sen on sisällettävä

i) 5 tuntia teoriakoulutusta;

ii) 10 tuntia mittarikoululentoaikaa helikopterilla, ja

iii) 5 tuntia lentoaikaa yöllä, mukaan lukien vähintään 3 tuntia koululentoja, joihin sisältyy vähintään yksi tunti suunnistusmatkalentoa ja 5 laskukierrosta yöllä yksin lentäen. Jokaiseen laskukierrokseen on sisällyttävä lentoonlähtö ja lasku.

- 3) Hakijalle, jolla on tai on aiemmin ollut lentokoneen tai moottoripurjelentokoneen mittarilentokelpuus, hyvitetään 5 tuntia 2 kohdan ii alakohdan vaatimuksesta.
- c) Ilmapallot. Jos ilmapallon LAPL-lupakirjan tai BPL-lupakirjan oikeuksia käytetään VFR-olosuhteissa yöllä, hakijan on oltava suorittanut yöllä vähintään kaksi vähintään yhden tunnin pituista koululentoa.

FCL.815 Vuoristolentokelpuus

- a) Oikeudet. Vuoristolentokelpuutuksen haltijalla on oikeus lentää lentokoneilla tai TMG-moottoripurjelentokoneilla sellaisille pinnoille ja sellaisilta pinnoilta, joiden jäsenvaltioiden nimeämät asianmukaiset viranomaiset ovat katsoneet edellyttävän tällaista kelpuutusta.

Ensimmäinen vuoristolentokelpuus voidaan hankkia joko

- 1) pyörälaskutelineellä, jolloin se sisältää oikeuden lentää tällaisille pinnoille ja pinnoilta, kun ne eivät ole lumen peitossa, tai
 - 2) suksilaskutelineellä, jolloin se sisältää oikeuden lentää lumen peittämille pinnoille ja pinnoilta.
 - 3) Ensimmäisen kelpuutuksen oikeudet voidaan laajentaa pyörä- tai suksilaskutelineisiin, kun lentäjä on suorittanut vuoristolentokouluttajan kanssa asiaankuuluvan perehdyttämiskurssin, johon kuuluu teoria- ja lentokoulutus.
- b) Koulutus. Vuoristolentokelpuutuksen hakijan on oltava suorittanut teoria- ja lentokoulutuskurssi hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa 24 kuukauden kuluessa. Kurssin sisällön on vastattava haettavia oikeuksia.
- c) Lentokoe. Koulutuksen suorittamisen jälkeen hakijan on läpäistävä lentokoe tarkoitukseen pätevän tarkastuslentäjän kanssa. Lentokokeen on sisällettävä
- 1) suullinen teoriakuulustelu;
 - 2) 6 laskua vähintään kahdelle eri pinnalle, joiden on katsottu edellyttävän vuoristolentokelpuutusta ja jotka eivät ole samoja kuin lento-olähtöön käytetty pinta.
- d) Voimassaolo. Vuoristolentokelpuus on voimassa 24 kuukautta.
- e) Voimassaolon jatkaminen. Vuoristolentokelpuutuksen voimassaolon jatkamiseksi hakijan on
- 1) oltava suorittanut vähintään 6 vuoristolaskua viimeksi kuluneiden 24 kuukauden aikana, tai
 - 2) suoritettava hyväksytysti tarkastuslento. Tarkastuslennon on täytettävä c kohdan vaatimukset.
- f) Uusiminen. Jos kelpuutuksen voimassaolo on päättynyt, hakijan on täytettävä e kohdan 2 alakohdan vaatimus.

FCL.820 Koelentokelpuus

- a) Lentokoneen tai helikopterin lentäjän lupakirjan haltija saa toimia ilma-aluksen päällikkönä luokan 1 tai 2 koelentoilla, siten kuin ne määritellään osassa 21, vain jos hänellä on koelentokelpuus.
- b) Edellä a kohdassa tarkoitettua koelentokelpuutuksen vaatimusta sovelletaan vain koelentoilla, jotka suoritetaan
- 1) helikoptereilla, jotka on hyväksytty tai hyväksytään CS-27:n, CS-29:n tai vastaavien lentokelpoisuusvaatimusten mukaisesti, tai
 - 2) lentokoneilla, jotka on hyväksytty tai hyväksytään seuraavien standardien mukaisesti:
 - i) CS-25:n tai vastaavien lentokelpoisuusvaatimusten standardit, tai
 - ii) CS-23:n tai vastaavien lentokelpoisuusvaatimusten standardit, lukuun ottamatta lentokoneita, joiden suurin sallittu lento-olähtömassa on alle 2 000 kilogrammaa.

- c) Koelentokelpuutuksen haltijalla on oikeus kyseisessä ilma-alusryhmässä
- 1) luokan 1 koelentokelpuutuksella suorittaa kaikkien luokkien koelentoja, siten kuin ne määritellään osassa 21, ilma-aluksen päällikkönä tai perämiehenä;
 - 2) luokan 2 koelentokelpuutuksella
 - i) suorittaa luokan 1 koelentoja, siten kuin ne määritellään osassa 21
 - perämiehenä, tai
 - ilma-aluksen päällikkönä b kohdan 2 ii alakohdassa tarkoitetuissa lentokoneissa, lukuun ottamatta niitä, jotka kuuluvat kevytliikenneluokkaan tai joiden suunniteltu syöksynopeus ylittää 0,6 machia tai joiden lakikorkeus on yli 25 000 jalkaa;
 - ii) suorittaa kaikkien muiden luokkien koelentoja, siten kuin ne määritellään osassa 21, ilma-aluksen päällikkönä tai perämiehenä;
 - 3) sen lisäksi luokan 1 ja 2 koelentokelpuutus oikeuttaa suorittamaan lentoja, jotka liittyvät erityisesti suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden toimintaan niille kuuluvien oikeuksien rajoissa, kun H luvun vaatimuksia ei voida noudattaa.
- d) Ensimmäistä koelentokelpuutusta haettaessa
- 1) hakijalla on oltava vähintään CPL-lupakirja ja mittarilentokelpuutus kyseistä ilma-alusryhmää varten;
 - 2) hakijan on oltava suorittanut kyseisellä ilma-alusryhmällä vähintään 1 000 tuntia lentoaikaa, josta vähintään 400 ilma-aluksen päällikkönä;
 - 3) hakijan on oltava suorittanut hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa koulutus, joka soveltuu aiottuun ilma-alukseen ja lentojen luokkaan. Koulutukseen on kuuluttava vähintään seuraavat oppiaineet:
 - suoritusarvot
 - vakavuus ja ohjaus-/lento-ominaisuudet
 - järjestelmät
 - kokeen hallinta
 - riskin/turvallisuuden hallinta;
- e) Koelentokelpuutuksen haltijan oikeudet voidaan laajentaa toiseen koelentoluokkaan ja toiseen ilma-alusryhmään, kun hän on suorittanut lisäkurssin hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa.

J LUKU

KOULUTTAJAT

1 JAKSO

Yleiset vaatimukset

FCL.900 Opettajakelpuutukset

- a) Yleistä. Henkilö saa antaa
- 1) lennonopetusta ilma-aluksella vain, jos hänellä on
 - i) tämän asetuksen mukaisesti myönnetty tai hyväksytty lentolupakirja;
 - ii) annettavaa koulutusta vastaava opettajakelpuutus, joka on myönnetty tämän luvun mukaisesti;
 - 2) synteettistä lentokoulutusta tai miehistöyhteistyökoulutusta vain, jos hänellä on annettavaa koulutusta vastaava opettajakelpuutus, joka on myönnetty tämän luvun mukaisesti.

b) Erityisehdot

- 1) Jos jäsenvaltioissa tai lentotoiminnan harjoittajan kalustossa otetaan käyttöön uusia ilma-aluksia eikä tämän luvun vaatimuksia voida täyttää, toimivaltainen viranomainen voi myöntää erityiskelpuutuksen, jolla annetaan oikeudet lennonopetukseen. Tällainen kelpuutus on rajoitettava uuden ilma-alustyyppin käyttöönottoon tarvittaviin koulutuslentoihin eikä sen voimassaoloaika saa missään tapauksessa ylittää yhtä vuotta.
- 2) Edellä b kohdan 1 alakohdan mukaisesti myönnetyn kelpuutuksen haltijan, joka haluaa hakea opettajakelpuutusta, on täytettävä voimassaolon jatkamista koskevat ehdot ja vaatimukset, jotka koskevat kyseistä opettajakelpuutuksen luokkaa. Sen estämättä, mitä FCL.905.TRI kohdan b kohdassa määrätään, tämän (ala)kohdan mukaisesti myönnettyyn TRI-kelpuutukseen sisältyy oikeus antaa opetusta asianomaisen tyyppin TRI-kelpuutuksen tai SFI-valtuutuksen myöntämistä varten.

c) Koulutus jäsenvaltioiden alueen ulkopuolella

- 1) Sen estämättä, mitä a kohdassa määrätään, jos lentokoulutusta annetaan hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa jäsenvaltioiden alueen ulkopuolella, toimivaltainen viranomainen voi myöntää opettajakelpuutuksen hakijalle, jolla on kolmannen valtion Chicagon yleissopimuksen liitteen 1 mukaisesti myöntämä lentolupakirja, edellyttäen että
 - i) hakijalla on vähintään vastaava lupakirja, kelpuutus tai valtuutus, jota varten hän on oikeutettu antamaan opetusta, ja joka tapauksessa vähintään CPL-lupakirja;
 - ii) hakija täyttää tässä luvussa asetetut vaatimukset kyseisen opettajakelpuutuksen myöntämiseksi;
 - iii) hakija osoittaa toimivaltaiselle viranomaiselle tuntevansa eurooppalaiset ilmailun turvallisuussäännöt niin hyvin, että voi käyttää tämän osan (FCL) mukaisia opetusoikeuksia.
- 2) Kelpuutus rajoittuu lennonopetuksen antamiseen
 - i) jäsenvaltioiden alueen ulkopuolella sijaitsevista hyväksytyistä koulutusorganisaatioista;
 - ii) lento-oppilaille, joilla on riittävä kielitaito siinä kielessä, jolla lennonopetusta annetaan.

FCL.915 Kouluttajia koskevat yleiset edellytykset ja vaatimukset

- a) Yleistä. Opettajakelpuutuksen hakijan on oltava vähintään 18-vuotias.
- b) Lisävaatimukset kouluttajille, jotka antavat lennonopetusta ilma-aluksella. Sellaisen opettajakelpuutuksen hakijan tai haltijan, joka oikeuttaa antamaan lennonopetusta ilma-aluksella, on täytettävä seuraavat vaatimukset:
 - 1) vähintään se lupakirja ja tarvittaessa kelpuutus, jota varten lennonopetusta annetaan;
 - 2) lukuun ottamatta koelentokouluttajia
 - i) oltava suorittanut vähintään 15 lentotuntia sen luokan tai tyyppin ilma-aluksen ohjaajana, jolla lennonopetusta annetaan, ja niistä enintään 7 tuntia saa olla hankittu tarvittaessa simulaatiokoulutuslaitteella (FSTD), joka edustaa kyseistä ilma-alusluokkaa tai -tyyppiä, tai
 - ii) oltava läpäissyt pätevyiden arviointi kyseistä opettajakelpuutuksen luokkaa varten kyseisen luokan tai tyyppin ilma-aluksella;
 - 3) oltava oikeutettu toimimaan ilma-aluksen päällikkönä lennonopetuksen aikana.
- c) Hyvitys muita kelpuutuksia ja voimassaolon jatkamista varten
 - 1) Uuden opettajakelpuutuksen hakija voi saada hyvitystä voimassa olevaa opettajakelpuutusta varten osoitetusta opetusopin tuntemuksesta.
 - 2) Tunnit, jotka on lennetty tarkastuslentäjänä lentokokeen tai tarkastuslennon aikana, hyvitetään täysimääräisesti kaikkien opettajakelpuutusten voimassaolon jatkamista koskevia vaatimuksia varten.

FCL.920 Kouluttajan pätevyys ja sen arviointi

Kaikki opettajat on koulutettava niin, että he saavuttavat pätevyyden seuraavilla osa-alueilla:

- resurssien valmistelu
- oppimista edistävän ilmapiirin luominen
- tietojen esittäminen
- uhkatekijöiden ja virheiden hallinnan sekä miehistöyhteistyön yhdistäminen opetukseen
- ajan hallinta koulutustavoitteiden saavuttamiseksi
- oppimisen helpottaminen
- oppilaiden suoritusten arviointi
- edistymisen seuranta ja arvostelu
- oppituntien arviointi
- tulosten raportointi.

FCL.925 Lisävaatimukset MPL-kouluttajille

a) Opettajan, joka antaa koulutusta MPL-lupakirjaa varten

- 1) on oltava suorittanut MPL-kouluttajakurssi hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa, ja
- 2) sen lisäksi yhdistetyn MPL-kurssin perus- ja keskitasoa sekä edistynyttä tasoa varten
 - i) hänellä on oltava kokemusta usean ohjaajan lentotoiminnasta, ja
 - ii) hänen on oltava suorittanut sovellettavien lentotoimintavaatimusten mukaisesti hyväksytyn kaupallisen lento-
liikenteen harjoittajan järjestämä miehistöyhteistyön peruskoulutus.

b) MPL-kouluttajakurssi

- 1) MPL-kouluttajakurssin on sisällettävä vähintään 14 tuntia opetusta.

Kurssin päätteeksi kouluttajan pätevyys ja pätevyysperusteisen koulutusmenetelmän tuntemus on arvioitava.

- 2) Arviointia varten on suoritettava käytännön opetusnäyte MPL-kurssin asiaankuuluvassa vaiheessa. Arvioinnin suorittaa tarkastuslentäjä, jolla on K luvun mukainen kelpoisuus.
- 3) Kun MPL-kouluttajakurssi on suoritettu hyväksytysti, hyväksytty koulutusorganisaatio antaa hakijalle MPL-kouluttajan kelpoisuustodistuksen.

c) Oikeudet säilyttääkseen kouluttajan on oltava ohjannut viimeksi kuluneiden 12 kuukauden aikana MPL-kurssilla

- 1) yksi simulaattorikoulutuskerta, joka kestää vähintään kolme tuntia, tai
- 2) yksi lentoharjoitus, joka kestää vähintään yhden tunnin ja sisältää vähintään kaksi lento-
onlähtöä ja laskua.

d) Jos kouluttaja ei täytä c kohdan vaatimuksia, hänen on ennen MPL-koulutusta koskevien oikeuksiensa käyttämistä

- 1) osallistuttava kertauskoulutukseen hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa saavuttaakseen osaamistason, joka vaaditaan kouluttajan pätevyyden arvioinnin läpäisyyn, ja
- 2) läpäistävä b kohdan 2 alakohdassa tarkoitettu kouluttajan pätevyyden arviointi.

FCL.930 Koulutus

Opettajakelpuutuksen hakijan on oltava suorittanut teoria- ja lentokoulutuskurssi hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa. Kurssin on sisällettävä tässä osassa kutakin opettajakelpuutuksen luokkaa varten määrättyjen erityisten osien lisäksi FCL.920 kohdassa vaaditut seikat.

FCL.935 Pätevyyden arviointi

- a) Lukuun ottamatta miehistöyhteistyökouluttajaa (MCCL), maalaitekouluttajaa (STI), vuoristolentokouluttajaa (MI) ja koelentokouluttajaa (FTI), opettajakelpuutuksen hakijan henkilön on läpäistävä pätevyyden arviointi kyseisen ryhmän ilma-aluksella osoittaakseen K luvun mukaisesti pätevälle tarkastuslentäjälle kykynsä kouluttaa lento-oppilas kyseisen lupakirjan, kelpuutuksen tai valtuutuksen myöntämiseen vaadittavalle tasolle.
- b) Arvioinnin on sisällettävä:
- 1) FCL.920 kohdassa kuvatun pätevyyden osoittaminen lentoa edeltävässä ja lennon jälkeisessä opetuksessa ja teoriakoulutuksessa;
 - 2) suulliset teoriakuulustelut maassa, lentoa edeltävä ohjeistus ja lennon jälkeinen palautteenanto sekä lennon aikana tapahtuva näyttö asianomaisen luokan tai tyypin ilma-aluksella tai simulaatiokoulutuslaitteella (FSTD);
 - 3) opettajan pätevyyden arvioinnin edellyttämät harjoitukset.
- c) Arviointi on suoritettava saman luokan tai tyypin ilma-aluksella tai simulaatiokoulutuslaitteella (FSTD), jota käytetään lennonopetuksessa.
- d) Jos opettajakelpuutuksen voimassaolon jatkamiseen vaaditaan pätevyyden arviointi, hakija, joka ei läpäise arviointia ennen opettajakelpuutuksen voimassaolon päättymispäivää, ei saa käyttää kyseisen kelpuutuksen oikeuksia, ennen kuin on suorittanut arvioinnin hyväksytysti.

FCL.940 Lennonopettajan kelpoisuuden voimassaolo

Lukuun ottamatta vuoristolentokouluttajan kelpuutusta (MI) ja rajoittamatta FCL.900 kohdan b kohdan 1 alakohdan soveltamista opettajakelpuutukset ovat voimassa kolme vuotta.

2 JAKSO***Lennonopettajan erityisvaatimukset – FI*****FCL.905.FI FI – Oikeudet ja ehdot**

Lennonopettajan kelpuutus (FI) oikeuttaa antamaan lennonopetusta seuraavien lupakirjojen ja kelpuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista ja uusimista varten:

- a) asianomaisen ilma-alusryhmän PPL-, SPL- BPL- ja LAPL-lupakirjat;
- b) yksimoottoristen yhden ohjaajan ilma-alusten luokka- ja tyyppikelpuutukset lukuun ottamatta vaativia suorituskykyisiä yhden ohjaajan lentokoneita; ilmapallojen luokkia ja ryhmiä koskevat laajennukset ja purjelentokoneiden luokkia koskevat laajennukset;
- c) yhden ja usean ohjaajan ilmalaivojen tyyppikelpuutukset;
- d) asianomaisen ilma-alusryhmän CPL-lupakirjat edellyttäen, että lennonopettaja on lentänyt kyseisen ilma-alusryhmän ohjaajana vähintään 500 tuntia, johon on kuulunut vähintään 200 tuntia lennonopetusta;
- e) yölentokelpuutukset edellyttäen, että
- 1) lennonopettajalla on asianomaisen ilma-alusryhmän yölentokelpuutus;
 - 2) lennonopettaja on osoittanut kykynsä opettaa yöllä sellaiselle lennonopettajalle, jolla on i kohdan mukainen kelpoisuus, ja
 - 3) täyttää FCL.060 kohdan b kohdan 2 alakohdan yölentokokemusvaatimuksen.
- f) hinaus- tai taitolentokelpuutukset edellyttäen, että lennonopettajalla on tällaiset oikeudet ja että hän on osoittanut kykynsä antaa opetusta kyseistä kelpuutusta varten sellaiselle lennonopettajalle, jolla on i kohdan mukainen kelpoisuus;

g) mittarilentokelpuutukset edellyttäen, että

- 1) lennonopettajalla on vähintään 200 tuntia IFR-lentoaikaa, josta korkeintaan 50 tuntia saa olla mittariaikaa maassa lentosimulaattorilla, FTD 2/3:lla tai FNPT II:lla;
- 2) lennonopettaja on suorittanut lento-oppilana mittarilentokouluttajan (IRI) kurssin ja läpäissyt pätevyysarvioinnin IRI-kelpuutusta varten, ja
- 3) lisäksi
 - i) monimoottoristen lentokoneiden osalta täyttää vaatimukset luokkakelpuutuskouluttajan (CRI) kelpuutuksen myöntämistä varten;
 - ii) monimoottoristen helikopterien osalta täyttää vaatimukset tyyppikouluttajan (TRI) kelpuutuksen myöntämistä varten;

h) monimoottoristen yhden ohjaajan ilma-alusten luokka- tai tyyppikelpuutukset, lukuun ottamatta vaativia suorituskykyisiä yhden ohjaajan lentokoneita, edellyttäen, että lennonopettaja

- 1) täyttää lentokoneiden osalta CRI-kelpuutuksen edellytykset, jotka esitetään FCL.915.CRI kohdan a kohdassa, sekä FCL.930.CRI ja FCL.935 kohdan vaatimukset;
- 2) täyttää helikopterien osalta FCL.910.TRI kohdan c kohdan 1 alakohdan vaatimukset ja TRI(H)-kelpuutuksen edellytykset, jotka esitetään FCL.915.TRI kohdan b kohdan 2 alakohdassa.

i) FI-, IRI-, CRI-, STI- ja MI-kelpuutukset edellyttäen, että lennonopettaja on

1) antanut lennonopetusta vähintään seuraavasti:

- i) FI(S)-kelpuutuksen osalta vähintään 50 tuntia tai 150 lentoonlähtöä lennonopetuksena purjelentokoneilla;
 - ii) FI(B)-kelpuutuksen osalta vähintään 50 tuntia tai 50 lentoonlähtöä lennonopetuksena ilmapalloilla;
 - iii) kaikissa muissa tapauksissa 500 tuntia lennonopetusta asianomaisella ilma-alusryhmällä;
- 2) läpäissyt pätevyysarvioinnin FCL.935 kohdan mukaisesti asianomaisella ilma-alusryhmällä osoittaakseen lennonopettajien tarkastuslentäjälle (FIE), että hän kykenee antamaan opetusta FI-kelpuutusta varten;

j) MPL-kelpuutukset edellyttäen, että lennonopettajalla

- 1) on koulutuksen alkeislentokoulutusvaihetta varten suoritettuna vähintään 500 tuntia lentoaikaa lentokoneiden ohjaajana, josta vähintään 200 tuntia lentokoulutusta;
- 2) on koulutuksen perustasoa varten
 - i) monimoottorisen lentokoneen mittarilentokelpuus ja oikeus antaa opetusta mittarilentokelpuutusta varten, ja
 - ii) vähintään 1 500 tuntia lentoaikaa usean ohjaajan lentotoiminnassa;
- 3) jos lennonopettajalla, on jo kelpoisuus antaa opetusta yhdistetyllä ATP(A)- tai CPL(A)/IR-kurssilla, 2 kohdan ii alakohdan vaatimus voidaan korvata suorittamalla kurssi, johon sisältyy
 - i) miehistöyhteistyön kelpoisuus;
 - ii) viiden lentokoulutuskerran tarkkailu MPL-kurssin kolmannessa vaiheessa;
 - iii) viiden lentokoulutuskerran tarkkailu MPL-kurssin neljännessä vaiheessa;
 - iv) viiden reittitoiminnan mukaisen lentokoulutuskerran tarkkailu lentotoiminnan harjoittajan määräaikaiskoulutuksessa;
 - v) MCCI-kouluttajakurssin sisältö.

Tässä tapauksessa lennonopettajan on suoritettava ensimmäiset viisi opetuskertaansa sellaisen TRI(A)-, MCCI(A) tai SFI(A)-kouluttajan valvonnassa, jolla on kelpoisuus MPL-lentokoulutukseen.

FCL.910.FI FI – Rajoitetut oikeudet

- a) Lennonopettajan oikeudet on rajoitettu lentokoulutuksen antamiseen hyväksytyn koulutusorganisaation tätä tarkoitusta varten nimeämän saman ilma-alusryhmän lennonopettajan valvonnassa seuraavissa tapauksissa:
- 1) PPL-, SPL-, BPL- ja LAPL-lupakirjojen myöntämistä varten;
 - 2) kaikilla yhdistetyillä kursseilla PPL-tasolla lentokoneiden ja helikopterien osalta;
 - 3) yksimoottoristen yhden ohjaajan lentokoneiden luokka- ja tyyppikelpuutuksia varten, ilmapallojen luokkia ja ryhmiä koskevia laajennuksia varten ja purjelentokoneiden luokkia koskevia laajennuksia varten;
 - 4) yölento-, hinaus- ja taitolentokelpuutuksia varten.
- b) Kun lennonopettaja opettaa valvonnan alaisena a kohdan mukaisesti, hänellä ei ole oikeutta antaa lento-oppilaille lupaa ensimmäiseen yksinlentoon ja ensimmäiseen yksinmatkalentoon.
- c) Edellä a ja b kohdan rajoitukset poistetaan FI-kelpuutuksesta, kun lennonopettaja on antanut vähintään
- 1) FI(A)-kelpuutuksen osalta 100 tuntia lentokoulutusta lentokoneilla tai moottoripurjelentokoneilla ja on lisäksi valvonut vähintään 25 lento-oppilaan yksinlentoa;
 - 2) FI(H)-kelpuutuksen osalta 100 tuntia lentokoulutusta helikoptereilla ja on lisäksi valvonut vähintään 25 lento-oppilaan yksinlentoharjoitusta;
 - 3) FI(As)-, FI(S)- ja FI(B)-kelpuutusten osalta 15 tuntia tai 50 lentoonlähtöä lennonopetuksena niin, että ne kattavat PPL(As)-, SPL- tai BPL-lupakirjan koko koulutusohjelman asianomaisessa ilma-alusryhmässä.

FCL.915.FI FI – Edellytykset

FI-kelpuutuksen hakijan on

- a) FI(A)- ja FI(H)-kelpuutuksen osalta
- 1) oltava saanut kyseisellä ilma-alusryhmällä vähintään 10 tuntia mittarilentokoulutusta, josta korkeintaan 5 tuntia saa olla mittariaikaa maassa simulaatiokoulutuslaitteella (FSTD);
 - 2) oltava suorittanut 20 tuntia VFR-matkalentoa ilma-aluksen päällikkönä kyseisen ryhmän ilma-aluksilla, ja
- b) lisäksi FI(A)-kelpuutusta varten:
- 1) Hakijalla on oltava vähintään CPL(A)-lupakirja, tai
 - 2) vähintään PPL(A)-lupakirja ja hänen on
 - i) täytettävä CPL-lupakirjan teorialatimet, paitsi jos kyseessä on FI(A)-kelpuutuksella ainoastaan LAPL(A)-lupakirjaa varten annettava opetus, ja
 - ii) oltava suorittanut lentokoneilla tai TMG-moottoripurjelentokoneilla vähintään 200 tuntia lentoaikaa, joista 150 tuntia ilma-aluksen päällikkönä;
 - 3) oltava lentänyt yksimoottorisilla määntämoottorilentokoneilla vähintään 30 tuntia, joista vähintään 5 tuntia on oltava suoritettu FCL.930.FI kohdan a kohdassa tarkoitettua arviointilentoa edeltävien kuuden kuukauden kuluessa;
 - 4) oltava suorittanut ilma-aluksen päällikkönä VFR-matkalento, mukaan lukien vähintään 540 kilometriä (300 NM) pitkä lento, jonka aikana suoritetaan laskut pysähtymiseen asti kahdelle eri lentopaikalle;
- c) lisäksi FI(H)-kelpuutusta varten hakijan on oltava suorittanut helikopterin ohjaajana 250 tuntia kokonaislentoaikaa, josta
- 1) vähintään 100 tuntia on oltava lennetty ilma-aluksen päällikkönä, jos hakijalla on vähintään CPL(H), tai
 - 2) vähintään 200 tuntia ilma-aluksen päällikkönä, jos hakijalla on vähintään PPL(H) ja hän täyttää CPL-teorialatimet;

- d) FI(As)-kelpuutusta varten hänen on oltava suorittanut ilma-aluksen pääläikkönä ilmalaivoilla 500 tuntia lentoaikaa, joista 400 tuntia CPL(As)-lupakirjan haltijana;
- e) FI(S)-kelpuutusta varten hakijan on oltava suorittanut 100 tuntia lentoaikaa ja 200 lentoonlähtöä ilma-aluksen pääläikkönä purjelentokoneella; lisäksi jos hakija haluaa antaa lennonopetusta TMG-moottoripurjelentokoneilla, hänen on oltava suorittanut vähintään 30 tuntia lentoaikaa ilma-aluksen pääläikkönä TMG-moottoripurjelentokoneella ja suorittanut toinen pätevyysarvio FCL.935 kohdan mukaisesti TMG-moottoripurjelentokoneella sellaisen lennonopettajan kanssa, jolla on FCL.905.FI kohdan j kohdan mukainen kelpoisuus;
- f) FI(B)-kelpuutusta varten hänen on oltava suorittanut ilma-aluksen pääläikkönä ilmapalloilla 75 tuntia lentoaikaa, josta vähintään 15 tuntia siinä luokassa, jota varten lennonopetusta on tarkoitus antaa.

FCL.930.FI FI – Koulutus

- a) FI-kelpuutuksen hakijan on oltava läpäissyt erityinen arviointilento sellaisen lennonopettajan kanssa, jolla on FCL.905.FI kohdan i kohdan mukainen kelpoisuus, kurssin alkua edeltävien kuuden kuukauden kuluessa. Kokeessa arvioidaan hänen valmiutensa kurssin suorittamiseen. Arviointilennon on perustuttava tämän osan (FCL) lisäyksen 9 mukaiseen luokka- ja tyyppikelpuutuksen tarkastuslento.
- b) FI-koulutuksen on sisällettävä
- 1) 25 tuntia opetusoppia;
 - 2) i) FI(A)-, (H)- ja (As)-kelpuutusta varten vähintään 100 tuntia teoriakoulutusta, mukaan lukien edistystä mittaavat kokeet;
ii) FI(B)- ja FI(S)-kelpuutusta varten vähintään 30 tuntia teoriakoulutusta, mukaan lukien edistystä mittaavat kokeet;
 - 3) i) FI(A)- ja (H)-kelpuutuksia varten vähintään 30 tuntia lentokoulutusta, josta 25 tuntia on oltava koululentoaikaa; tästä 5 tuntia voidaan suorittaa lentosimulaattorilla, FNPT I:lla tai II:lla tai FTD 2/3:lla;
ii) FI(As)-kelpuutusta varten vähintään 20 tuntia lentokoulutusta, josta 15 tuntia on oltava koululentoaikaa;
iii) FI(S)-kelpuutusta varten vähintään 6 tuntia tai 20 lentoonlähtöä lentokoulutuksena;
iv) jos FI(S)-kelpuutuksella annetaan opetusta TMG-moottoripurjelentokoneilla, vähintään 6 tuntia koululentoaikaa TMG-moottoripurjelentokoneilla;
v) FI(B)-kelpuutusta varten vähintään 3 tuntia, mukaan lukien 3 lentoonlähtöä lentokoulutuksena.

Kun haetaan FI-kelpuutusta toisessa ilma-alusryhmässä, lentäjille, joilla on tai on aiemmin ollut

- 1) FI(A)-, (H)- tai (As)-kelpuutus, hyvitetään 55 tuntia b kohdan 2 alakohdan i alakohdan vaatimuksesta tai 18 tuntia b kohdan 2 alakohdan ii alakohdan vaatimuksesta.

FCL.940.FI FI – Voimassaolon jatkaminen ja uusiminen

- a) FI-kelpuutuksen voimassaolon jatkamiseksi sen haltijan on täytettävä kaksi seuraavista kolmesta vaatimuksesta:
- 1) annettava
 - i) FI(A)- ja (H)-kelpuutuksen osalta vähintään 50 tuntia lennonopetusta asianomaisella ilma-alusryhmällä kelpuutuksen voimassaoloaikana FI-, TRI-, CRI-, IRI- tai MI-kouluttajana tai tarkastuslentäjänä; jos mittarilentokoulutusoikeuksien voimassaoloa halutaan jatkaa, näistä tunneista 10 on oltava lennonopetusta mittarilentokelpuutusta varten ja niiden on oltava suoritettu FI-kelpuutuksen voimassaolon päättymispäivää edeltävien 12 kuukauden aikana;
 - ii) FI(As)-kelpuutuksen osalta vähintään 20 tuntia lennonopetusta ilmalaivoilla FI- tai IRI-lennonopettajana tai tarkastuslentäjänä kelpuutuksen voimassaoloaikana; jos mittarilentokoulutusoikeuksien voimassaoloa halutaan jatkaa, näistä tunneista 10 on oltava lennonopetusta mittarilentokelpuutusta varten ja niiden on oltava suoritettu FI-kelpuutuksen voimassaolon päättymispäivää edeltävien 12 kuukauden aikana;

- iii) FI(S)-kelpuutuksen osalta vähintään 30 tuntia tai 60 lentoonlähtöä lennonopetuksena purjelentokoneilla, moottoripurjelentokoneilla tai TMG-moottoripurjelentokoneilla tai FI-lennonopettajana tai tarkastuslentäjänä kelpuutuksen voimassaoloaikana;
 - iv) FI(B)-kelpuutuksen osalta vähintään 6 tuntia lennonopetusta ilmapalloilla FI-lennonopettajana tai tarkastuslentäjänä kelpuutuksen voimassaoloaikana;
- 2) osallistuttava lennonopettajien kertauskoulutukseen kelpuutuksen voimassaoloaikana;
- 3) läpäistävä pätevyyden arviointi FCL.935 kohdan mukaisesti FI-kelpuutuksen voimassaolon päättymispäivää edeltävien 12 kuukauden aikana.
- b) Vähintään joka toisessa voimassaolon jatkamisessa FI(A)- tai FI(H)-kelpuutuksen osalta tai joka kolmannessa voimassaolon jatkamisessa FI(As)-, (S)- tai (B)-kelpuutuksen osalta haltijan on läpäistävä pätevyyden arviointi FCL.935 kohdan mukaisesti.
- c) Uusiminen. Jos FI-kelpuutuksen voimassaolo on päättynyt, hakijan on uusimista edeltävien 12 kuukauden aikana
- 1) osallistuttava lennonopettajien kertauskoulutukseen;
 - 2) läpäistävä pätevyyden arviointi FCL.935 kohdan mukaisesti.

4 JAKSO

Tyypikouluttajan erityisvaatimukset – TRI

FCL.905.TRI TRI – Oikeudet ja ehdot

Tyypikouluttajalla (TRI) on oikeus antaa opetusta

- a) mittarilentokelpuutusten voimassaolon jatkamista ja uusimista varten edellyttäen, että TRI-kelpuutuksen haltijalla on voimassa oleva mittarilentokelpuutus
- b) TRI-kelpuutuksen tai SFI-valtuutusten myöntämistä varten edellyttäen, että haltijalla on 3 vuoden kokemus tyypikouluttajana, ja
- c) yhden ohjaajan lentokoneiden tyypikouluttajan osalta

- 1) vaativien suorituskykyisten yhden ohjaajan lentokoneiden tyypikelpuutuksen myöntämistä, voimassaolon jatkamista ja uusimista varten, kun hakija hakee oikeuksia yhden ohjaajan lentotoimintaan;

TRI(SPA)-oikeudet voidaan laajentaa lentokoulutukseen vaativien suorituskykyisten yhden ohjaajan lentokoneiden tyypikelpuutuksia varten usean ohjaajan lentotoiminnassa edellyttäen, että tyypikouluttajalla

- i) on MCCI-valtuutus, tai

- ii) on tai on aiemmin ollut TRI-kelpuutus usean ohjaajan lentokoneisiin.

- 2) MPL-kurssin perustasolla edellyttäen, että hänen oikeutensa on laajennettu usean ohjaajan lentotoimintaan ja hänellä on tai on aiemmin ollut FI(A)- tai IRI(A)-kelpuutus.

- d) usean ohjaajan lentokoneiden tyypikouluttajan osalta

- 1) tyypikelpuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista ja uusimista varten

- i) usean ohjaajan lentokoneisiin;

- ii) vaativiin suorituskykyisiin yhden ohjaajan lentokoneisiin, kun hakija hakee oikeutta usean ohjaajan lentotoimintaan;

- 2) miehistöyhteistyökoulutusta;

- 3) MPL-kurssin perus- ja keskitasolla sekä edistyneellä tasolla edellyttäen, että perustasoa varten hänellä on tai on aiemmin ollut FI(A) tai IRI(A)-kelpuutus;

e) helikopterin tyyppikouluttajan osalta

- 1) helikopterien tyyppikelpuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista ja uusimista varten;
- 2) miehistöyhteistyökoulutusta edellyttäen, että hänellä on usean ohjaajan helikopterin tyyppikelpuutus;
- 3) yksimoottoristen helikopterien IR(H)-kelpuutuksen laajentamiseksi monimoottoristen helikopterien IR(H)-kelpuutukseksi;

f) pystysuoraan nousevan lentokoneen tyyppikouluttajan osalta

- 1) pystysuoraan nousevien lentokoneiden tyyppikelpuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista ja uusimista varten;
- 2) miehistöyhteistyökoulutusta.

FCL.910.TRI TRI – Rajoitetut oikeudet

a) Yleistä. Jos TRI-koulutus annetaan pelkästään lentosimulaattorilla, TRI-kelpuutuksen oikeudet rajoittuvat koulutukseen lentosimulaattorilla.

Tässä tapauksessa tyyppikouluttaja voi lentää reittilentoa valvonnan alaisena edellyttäen, että TRI-kurssi on sisältänyt lisäkoulutusta kyseistä tarkoitusta varten.

b) Lentokoneiden ja pystysuoraan nousevien lentokoneiden tyyppikouluttaja – TRI(A) ja TRI(PL). Tyyppikouluttajan oikeudet rajoittuvat siihen lentokoneen tai pystysuoraan nousevan lentokoneen tyyppiin, jolla koulutus ja pätevyyden arviointi on suoritettu. Tyyppikouluttajan oikeudet laajennetaan muihin tyypeihin, kun hän on

- 1) suorittanut hakemusta edeltävien 12 kuukauden aikana kyseisellä ilma-alustyyppillä vähintään 15 yksittäistä lentoa, mukaan lukien lentoonlähdöt ja laskut sovellettavalla ilma-alustyyppillä, ja niistä 7 lentoa saa olla suoritettu lentosimulaattorilla;
- 2) suorittanut kyseisen TRI-kurssin teknistä koulutusta ja lentokoulutusta koskevat osat;
- 3) läpäissyt pätevyyden arvioinnin asiaankuuluvat osat FCL.935 kohdan mukaisesti osoittaakseen K luvun mukaisesti kelpuutetulle lennonopettajien tarkastuslentäjälle (FIE) tai tyyppitarkastuslentäjälle (TRE) kykynsä kouluttaa lentäjä tyyppikelpuutuksen myöntämisen edellyttämälle tasolle, mukaan lukien lentoa edeltävä ohjeistus ja lennon jälkeinen palautteenanto sekä teoriakoulutus;

c) helikopterin tyyppikouluttaja – TRI(H)

- 1) TRI(H)-kelpuutuksen oikeudet rajoittuvat siihen helikopterityyppiin, jolla lentokoe TRI-kelpuutuksen myöntämiseksi on suoritettu. Tyyppikouluttajan oikeudet laajennetaan muihin tyypeihin, kun hän on
 - i) suorittanut TRI-kurssin tyyppikohtaisen teknisen osan kyseisellä helikopterityypillä tai simulaatiokoulutuslaitteella (FSTD), joka edustaa kyseistä tyyppiä;
 - ii) antanut vähintään kaksi tuntia lennonopetusta kyseisellä tyyppillä pätevän TRI(H)-kouluttajan valvonnassa, ja
 - iii) läpäissyt pätevyyden arvioinnin asiaankuuluvat osat FCL.935 kohdan mukaisesti osoittaakseen K luvun mukaisesti kelpuutetulle lennonopettajien tarkastuslentäjälle (FIE) tai tyyppitarkastuslentäjälle (TRE) kykynsä kouluttaa lentäjä tyyppikelpuutuksen myöntämisen edellyttämälle tasolle, mukaan lukien lentoa edeltävä ohjeistus ja lennon jälkeinen palautteenanto sekä teoriakoulutus.
- 2) Ennen kuin TRI(H)-kelpuutuksen oikeudet laajennetaan yhden ohjaajan oikeuksista usean ohjaajan oikeuksiin samassa helikopterityypissä, haltijalla on oltava vähintään 100 tunnin kokemus usean ohjaajan lentotoiminnasta kyseisellä tyyppillä.

d) Sen estämättä, mitä edellisissä kohdissa määrätään, TRI-kelpuutuksen haltija, jolle on myönnetty FCL.725 kohdan e kohdan mukainen tyyppikelpuutus, on oikeutettu saamaan TRI-oikeutensa laajennetuiksi tähän uuteen ilma-alustyyppiin.

FCL.915.TRI TRI – Edellytykset

Tyyppikouluttajan (TRI) kelpuutuksen hakijan on täytettävä seuraavat vaatimukset:

a) asianomaisen ilma-alusryhmän CPL-, MPL- tai ATPL-lupakirja;

b) TRI(MPA)-kelpuutusta varten:

- 1) oltava suorittanut 1 500 tuntia lentoaikaa usean ohjaajan lentokoneen ohjaajana, ja
- 2) oltava suorittanut hakemusta edeltäneiden 12 kuukauden aikana vähintään 30 yksittäistä lentoa, mukaan lukien lentoonlähdöt ja laskut, kyseisellä lentokonetyypillä ilma-aluksen päällikkönä tai perämiehenä; näistä 15 lentoa saa olla suoritettu lentosimulaattorilla, joka edustaa kyseistä tyyppiä;

c) TRI(SPA)-kelpuutusta varten:

- 1) oltava suorittanut hakemusta edeltäneiden 12 kuukauden aikana vähintään 30 yksittäistä lentoa, mukaan lukien lentoonlähdöt ja laskut, kyseisellä lentokonetyypillä ilma-aluksen päällikkönä; näistä 15 lentoa saa olla suoritettu lentosimulaattorilla, joka edustaa kyseistä tyyppiä, ja
- 2) i) oltava suorittanut vähintään 500 tuntia lentoaikaa lentokoneen ohjaajana, mukaan lukien 30 tuntia ilma-aluksen päällikkönä kyseisellä lentokonetyypillä, tai
ii) hänellä on oltava tai oltava aiemmin ollut monimoottorisen lentokoneen FI-kelpuutus IR(A)-oikeuksin;

d) TRI(H)-kelpuutusta varten:

- 1) oltava suorittanut yksimoottorisen yhden ohjaajan helikopterin TRI(H)-kelpuutusta varten 250 tuntia helikopterin ohjaajana;
- 2) oltava suorittanut monimoottorisen yhden ohjaajan helikopterin TRI(H)-kelpuutusta varten 500 tuntia helikopterin ohjaajana, mukaan lukien 100 tuntia ilma-aluksen päällikkönä monimoottorisilla yhden ohjaajan helikoptereilla;
- 3) oltava usean ohjaajan helikopterin TRI(H)-kelpuutusta varten suorittanut 1 000 tuntia lentoaikaa helikopterin ohjaajana, mukaan lukien
i) 350 tuntia usean ohjaajan helikopterin ohjaajana, tai
ii) niiden hakijoiden osalta, joilla on jo monimoottorisen yhden ohjaajan helikopterin TRI(H)-kelpuutus, 100 tuntia kyseisen tyypin ohjaajana usean ohjaajan lentotoiminnassa;
- 4) FI(H)-kelpuutuksen haltijoille hyvitetään täysimääräisesti 1 ja 2 kohdan vaatimukset kyseisessä yhden ohjaajan helikopterityypissä;

e) TRI(PL)-kelpuutusta varten:

- 1) oltava suorittanut 1 500 tuntia lentoaikaa usean ohjaajan lentokoneiden, pystysuoraan nousevien lentokoneiden tai usean ohjaajan helikopterien ohjaajana, ja
- 2) oltava suorittanut hakemusta edeltäneiden 12 kuukauden aikana vähintään 30 yksittäistä lentoa, mukaan lukien lentoonlähdöt ja laskut, ilma-aluksen päällikkönä tai perämiehenä kyseisellä pystysuoraan nousevan lentokoneen tyypillä; näistä 15 lentoa saa olla suoritettu lentosimulaattorilla, joka edustaa kyseistä tyyppiä.

FCL.930.TRI TRI – Koulutus

a) TRI-koulutuksen on sisällettävä vähintään

- 1) 25 tuntia opetusoppia;
- 2) 10 tuntia teknistä koulutusta, mukaan lukien teknisten tietojen tarkistus, tuntuunittelien valmistelu ja luokkahuoneessa/simulaattorissa tarvittavien opetustaitojen kehittäminen;
- 3) yhden ohjaajan ilma-alusten osalta 5 tuntia lentokoulutusta kyseisellä ilma-aluksella tai simulaattorilla, joka edustaa kyseistä ilma-alusta, ja usean ohjaajan ilma-alusten osalta 10 tuntia lentokoulutusta ilma-aluksella tai simulaattorilla, joka edustaa kyseistä ilma-alusta.

b) Hakijoille, joilla on tai on aiemmin ollut opettajakelpuutus, hyvitetään a kohdan 1 alakohdan vaatimus täysimääräisesti.

c) TRI-kelpuutuksen hakijalle, jolla on kyseisen tyypin SFI-valtuutus, hyvitetään tämän kohdan vaatimukset täysimääräisesti sellaisen TRI-kelpuutuksen myöntämiseksi, joka on rajoitettu lennonopetukseen simulaattorilla.

FCL.935.TRI TRI – Pätevyyden arviointi

Jos TRI-kelpuutusta koskeva pätevyyden arviointi suoritetaan lentosimulaattorilla, TRI-kelpuutus on rajoitettava lennonopetukseen lentosimulaattoreilla.

Rajoitus poistetaan, kun tyyppikouluttaja on läpäissyt pätevyyden arvioinnin ilma-aluksella.

FCL.940.TRI TRI – Voimassaolon jatkaminen ja uusiminen**a) Voimassaolon jatkaminen**

- 1) Lentokoneet. TRI(A)-kelpuutuksen voimassaolon jatkamiseksi hakijan on enintään 12 kuukautta ennen kelpuutuksen voimassaolon päättymispäivää täytettävä yksi seuraavista kolmesta vaatimuksesta:
 - i) suoritettava toinen seuraavista täysimääräisen tyyppikurssin osista: vähintään kolme tuntia kestävä simulaattorikoulutuskerta tai yksi vähintään tunnin kestävä lentoharjoitus, johon kuuluu vähintään kaksi lento-ohjelmistoa ja laskua;
 - ii) saatava lennonopettajien kertauskoulutus tyyppikouluttajana hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa;
 - iii) läpäistävä pätevyyden arviointi FCL.935 kohdan mukaisesti.
- 2) Helikopterit ja pystysuoraan nousevat lentokoneet. TRI(H)- tai TRI(PL)-kelpuutuksen voimassaolon jatkamiseksi hakijan on TRI-kelpuutuksen voimassaoloaikana täytettävä kaksi seuraavista kolmesta vaatimuksesta:
 - i) annettava 50 tuntia lennonopetusta kullakin ilma-alustyyppillä, jota varten hänellä on opetusluvat, tai simulaattorikoulutuslaitteella (FSTD), joka edustaa kyseisiä tyyppisiä, ja niistä vähintään 15 tuntia on annettava TRI-kelpuutuksen voimassaolon päättymispäivää edeltävien 12 kuukauden aikana;

TRI(PL)-kelpuutuksen osalta kyseiset lennonopetustunnit on lennettävä tyyppikouluttajana (TRI), tyyppitarkastuslentäjänä (TRE), simulaattorikouluttajana (SFI) tai simulaattoritarkastuslentäjänä (SFE); TRI(H)-kelpuutuksen osalta lennonopettajana (FI), mittarilentokouluttajana (IRI), maalaitekouluttajana (STI) tai tarkastuslentäjänä lennetty aika lasketaan mukaan tähän tarkoitukseen;
 - ii) saatava lennonopettajien kertauskoulutus tyyppikouluttajana hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa;
 - iii) läpäistävä pätevyyden arviointi FCL.935 kohdan mukaisesti.
- 3) Vähintään joka toisessa TRI-kelpuutuksen voimassaolon jatkamisessa haltijan on läpäistävä pätevyyden arviointi FCL.935 kohdan mukaisesti.
- 4) Jos henkilöllä on TRI-kelpuutus useaan saman ryhmän ilma-alustyyppiin, pätevyyden arviointi yhdellä näistä tyypeistä jatkaa muiden saman ilma-alusryhmän tyyppien TRI-kelpuutusten voimassaoloa.
- 5) TRI(H)-kelpuutuksen voimassaolon jatkamisen erityisvaatimukset. TRI(H)-kouluttajalle, jolla on FI(H)-kelpuutus kyseiseen tyyppiin, hyvitetään edellä olevan a kohdan vaatimukset täysimääräisesti. Tässä tapauksessa TRI(H)-kelpuutus on voimassa FI(H)-kelpuutuksen voimassaolon päättymispäivään asti.

b) Uusiminen

- 1) Lentokoneet. Jos TRI(A)-kelpuutuksen voimassaoloaika on päättynyt, hakijan on oltava
 - i) suorittanut hakemusta edeltävien 12 kuukauden aikana kyseisellä lentokonetyypillä vähintään 30 yksittäistä lentoa, mukaan lukien lento-ohjelmistot ja laskut, ja niistä enintään 15 lentoa saa olla suoritettu lentosimulaattorilla;
 - ii) suorittanut TRI-kurssin asiaankuuluvat osat hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa;
 - iii) antanut täysimääräisen tyyppikurssin aikana vähintään kolme tuntia lentokoulutusta asianomaisella lentokonetyypillä TRI(A)-kouluttajan valvonnassa.
- 2) Helikopterit ja pystysuoraan nousevat lentokoneet. Jos TRI(H)- tai TRI(PL)-kelpuutuksen voimassaolo on päättynyt, hakijan on uusimista edeltävien 12 kuukauden aikana
 - i) saatava lennonopettajien kertauskoulutus tyyppikouluttajana hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa, ja koulutuksen on sisällettävä kaikki TRI-kurssin olennaiset osat, ja
 - ii) läpäistävä pätevyyden arviointi FCL.935 kohdan mukaisesti kussakin ilma-alustyyppissä, jota varten opetusluvat uusimista haetaan.

5 JAKSO

Luokkakelpuutuskouluttajan erityisvaatimukset – CRI**FCL.905.CRI CRI – Oikeudet ja ehdot**

- a) Luokkakelpuutuskouluttajalla (CRI) on oikeus antaa opetusta
- 1) muiden kuin vaativien, muiden kuin suorituskykyisten yhden ohjaajan lentokoneiden luokka- tai tyyppikelpuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista tai uusimista varten, kun hakija hakee oikeuksia yhden ohjaajan lentotoimintaan;
 - 2) lentokoneluokan hinaus- tai taitolentokelpuuksia varten edellyttäen, että luokkakelpuutuskouluttajalla on kyseinen kelpuutus ja hän on osoittanut kykynsä opettaa kyseistä kelpuutusta varten sellaiselle lennonopettajalle, jolla on FCL.905.FI kohdan i kohdan mukainen kelpoisuus.
- b) Luokkakelpuutuskouluttajan oikeudet rajoitetaan siihen lentokoneen luokkaan tai tyyppiin, jolla opettajan pätevyyden arviointi on suoritettu; luokkakelpuutuskouluttajan oikeudet laajennetaan muihin luokkiin tai tyyppeihin, kun hän on suorittanut viimeksi kuluneiden 12 kuukauden aikana
- 1) 15 tuntia lentoaikaa ilma-aluksen päällikkönä kyseisen luokan tai tyyppin lentokoneella;
 - 2) yhden koululennon istuen oikeanpuoleisella istuimella toisen kyseistä luokkaa tai tyyppiä varten kelpuutetun, toisella ohjaajan istuimella istuvan luokkakelpuutuskouluttajan (CRI) tai lennonopettajan (FI) valvonnassa.

FCL.915.CRI CRI – Edellytykset

CRI-kelpuutuksen hakijan on oltava suorittanut vähintään:

- a) monimoottoristen lentokoneiden osalta
- 1) 500 tuntia lentoaikaa lentokoneen ohjaajana;
 - 2) 30 tuntia ilma-aluksen päällikkönä kyseisellä lentokoneluokalla tai -tyypillä;
- b) yksimoottoristen lentokoneiden osalta
- 1) 300 tuntia lentoaikaa lentokoneen ohjaajana;
 - 2) 30 tuntia ilma-aluksen päällikkönä kyseisellä lentokoneluokalla tai tyyppillä.

FCL.930.CRI CRI – Koulutus

- a) CRI-kurssin on sisällettävä vähintään
- 1) 25 tuntia opetusoppia koskevaa koulutusta;
 - 2) 10 tuntia teknistä koulutusta, mukaan lukien teknisten tietojen tarkistus, tuntisuunnitelmien valmistelu ja luokkahuoneessa/simulaattorissa tarvittavien opetustaitojen kehittäminen;
 - 3) 5 tuntia lentokoulutusta monimoottorisilla lentokoneilla tai 3 tuntia lentokoulutusta yksimoottorisilla lentokoneilla sellaisen lennonopettajan FI(A) antamana, jolla on FCL.905.FI kohdan i kohdan mukainen kelpoisuus.
- b) Hakijoille, joilla on tai on aiemmin ollut opettajakelpuutus, hyvitetään a kohdan 1 alakohdan vaatimus täysimääräisesti.

FCL.940.CRI CRI – Voimassaolon jatkaminen ja uusiminen

- a) CRI-kelpuutuksen voimassaolon jatkamiseksi hakijan on CRI-kelpuutuksen voimassaolon päättymispäivää edeltävien 12 kuukauden aikana
- 1) annettava vähintään 10 tuntia lennonopetusta luokkakelpuutuskouluttajana; jos hakijalla on CRI-oikeudet sekä yksimoottorisiin että monimoottorisiin lentokoneisiin, nämä 10 tuntia lennonopetusta on jaettava tasan yksimoottoristen ja monimoottoristen lentokoneiden välillä, tai
 - 2) saatava kertauskoulutusta luokkakelpuutuskouluttajana hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa, tai
 - 3) läpäistävä pätevyyden arviointi FCL.935 kohdan mukaisesti monimoottorisella tai yksimoottorisella lentokoneella tarpeen mukaan.

- b) Vähintään joka toisessa CRI-kelpuutuksen voimassaolon jatkamisessa haltijan on täytettävä a kohdan 3 alakohdan vaatimus.
- c) Uusiminen. Jos CRI-kelpuutuksen voimassaolo on päättynyt, hakijan on uusimista edeltävien 12 kuukauden aikana
- 1) saatava kertauskoulutusta luokkakelpuutuskouluttajana hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa;
 - 2) läpäistävä pätevyyden arviointi FCL.935 kohdan mukaisesti.

6 JAKSO

Mittarilentokouluttajan erityisvaatimukset – IRI

FCL.905.IRI IRI – Oikeudet ja ehdot

- a) Mittarilentokouluttajalla on oikeus antaa opetusta mittarilentokelpuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista ja uusimista varten asianomaisessa ilma-alusryhmässä.
- b) MPL-kurssin erityisvaatimukset. Jotta IRI(A)-kouluttaja voisi antaa opetusta MPL-kurssin perustasolla,
- 1) hänellä on oltava monimoottorisen lentokoneen mittarilentokelpuus, ja
 - 2) hänen on oltava suorittanut vähintään 1 500 tuntia lentoaikaa usean ohjaajan lentotoiminnassa.
 - 3) Jos mittarilentokouluttajalla on jo kelpoisuus antaa opetusta yhdistetyllä ATP(A)- tai CPL(A)/IR-kurssilla, b kohdan 2 alakohdan vaatimus voidaan korvata suorittamalla FCL.905.FI kohdan j kohdan 3 alakohdassa tarkoitettu kurssi.

FCL.915.IRI IRI – Edellytykset

IRI-kelpuutuksen hakijan on

- a) IRI(A)-kelpuutusta varten
- 1) oltava suorittanut vähintään 800 tuntia mittarilentoaikaa, josta vähintään 400 tuntia lentokoneilla, ja
 - 2) monimoottoristen lentokoneiden IRI(A)-kelpuutuksen osalta täytettävä FCL.915.CRI kohdan a kohdan vaatimukset;
- b) IRI(H)-kelpuutusta varten
- 1) oltava suorittanut vähintään 500 tuntia mittarilentoaikaa, josta vähintään 250 tuntia helikoptereilla, ja
 - 2) usean ohjaajan helikopterin IRI(H)-kelpuutuksen osalta täytettävä FCL.905.FI kohdan g kohdan 3 alakohdan ii alakohdan vaatimukset;
- c) IRI(As)-kelpuutusta varten oltava suorittanut vähintään 300 tuntia mittarilentoaikaa, josta vähintään 100 tuntia ilma-laivoilla.

FCL.930.IRI IRI – Koulutus

- a) IRI-kurssin on sisällettävä vähintään
- 1) 25 tuntia opetusoppia koskevaa koulutusta;
 - 2) 10 tuntia teknistä koulutusta, mukaan lukien mittarilennon teoretietojen tarkistus, tuntuunittelien valmistelu ja luokahuoneessa tarvittavien opetustaitojen kehittäminen;
 - 3)
 - i) IRI(A)-kelpuutusta varten vähintään 10 tuntia lentokoulutusta lentokoneella, lentosimulaattorilla, FTD 2/3:lla tai FPNT II:lla; jos hakijalla on FI(A)-kelpuus, tuntimäärä vähennetään viiteen;
 - ii) IRI(H)-kelpuutusta varten vähintään 10 tuntia lentokoulutusta helikopterilla, lentosimulaattorilla, FTD 2/3:lla tai FPNT II/III:lla;
 - iii) IRI(As)-kelpuutusta varten vähintään 10 tuntia lentokoulutusta ilmalaivalla, lentosimulaattorilla, FTD 2/3:lla tai FPNT II:lla.

- b) Lentokoulutuksen on oltava FCL.905.FI kohdan i kohdan mukaisesti kelpuutetun lennonopettajan antamaa.
- c) Hakijoille, joilla on tai on aiemmin ollut opettajakelpuus, hyvitetään a kohdan 1 alakohdan vaatimus täysimääräisesti.

FCL.940.IRI IRI – Voimassaolon jatkaminen ja uusiminen

IRI-kelpuutuksen voimassaolon jatkamiseksi ja uusimiseksi hakijan on täytettävä FI-kelpuutuksen voimassaolon jatkamista ja uusimista koskevat vaatimukset FCL.940.FI kohdan mukaisesti.

7 JAKSO***Simulaattorikouluttajan erityisvaatimukset – SFI*****FCL.905.SFI SFI – Oikeudet ja ehdot**

Simulaattorikouluttajalla on oikeus antaa lentokoulutusta simulaattorilla asianomaisessa ilma-alusryhmässä

- a) mittarilentokelpuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista ja uusimista varten edellyttäen, että hänellä on tai on aiemmin ollut kyseisen ilma-alusryhmän mittarilentokelpuus ja hän on suorittanut IRI-kurssin, ja

- b) yhden ohjaajan lentokoneiden simulaattorikouluttajan osalta

- 1) vaativien suorituskykyisten yhden ohjaajan lentokoneiden tyyppikelpuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista ja uusimista varten, kun hakija hakee oikeuksia yhden ohjaajan lentotoimintaan;

SFI(SPA)-oikeudet voidaan laajentaa lennonopetukseen vaativien suorituskykyisten yhden ohjaajan lentokoneiden tyyppikelpuuksia varten usean ohjaajan lentotoiminnassa edellyttäen, että kouluttajalla

- i) on MCCI-valtuutus, tai

- ii) on tai on aiemmin ollut TRI-kelpuus usean ohjaajan lentokoneisiin, ja

- 2) edellyttäen, että SFI(SPA)-oikeudet on laajennettu usean ohjaajan lentotoimintaan 1 kohdan mukaisesti

- i) miehistöyhteistyötä varten;

- ii) MPL-kurssin perustasolla;

- c) usean ohjaajan lentokoneiden simulaattorikouluttajan osalta

- 1) tyyppikelpuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista ja uusimista varten

- i) usean ohjaajan lentokoneisiin;

- ii) vaativiin suorituskykyisiin yhden ohjaajan lentokoneisiin, kun hakija hakee oikeutta usean ohjaajan lentotoimintaan;

- 2) miehistöyhteistyötä varten;

- 3) MPL-kurssin perus- ja keskitasolla sekä edistyneellä tasolla edellyttäen, että perustasoa varten hänellä on tai on aiemmin ollut FI(A) tai IRI(A)-kelpuus;

- d) helikopterien simulaattorikouluttajan osalta

- 1) helikopterien tyyppikelpuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista ja uusimista varten;

- 2) miehistöyhteistyötä varten, jos kouluttajalla on oikeus antaa opetusta usean ohjaajan helikoptereita varten.

FCL.910.SFI SFI – Rajoitetut oikeudet

Simulaattorikouluttajan oikeudet rajoittuvat sen ilma-alustyyppin FTD 2/3-koulutuslaitteeseen tai lentosimulaattoriin, jolla SFI-kurssi on suoritettu.

Oikeudet voidaan laajentaa muihin simulaatiokoulutuslaitteisiin (FSTD), jotka edustavat muita tyyppisiä samassa ilma-alusryhmässä, kun haltija on

- a) suorittanut hyväksytysti kyseisen tyyppikurssin simulaattoriosuuden, ja

- b) antanut täysimittaisella tyypikurssilla vähintään kolme tuntia lentokoulutusta, joka liittyy simulaattorikouluttajan tehtäviin, kyseisellä tyypillä tätä tarkoitusta varten valtuutetun tyypitarkastuslentäjän (TRE) valvonnassa ja hyväksytävästi.

FCL.915.SFI SFI – Edellytykset**SFI-kelpuutuksen**

- a) hakijalla on oltava tai oltava aiemmin ollut CPL-, MPL- tai ATPL-lupakirja asianomaisessa ilma-alusryhmässä
- b) hakijan on oltava hakemusta edeltävien 12 kuukauden aikana suorittanut kyseisen ilma-aluksen tyypikelpuutuksen myöntämistä koskeva tarkastuslento lentosimulaattorilla, joka edustaa tätä tyyppiä, ja
- c) lisäksi usean ohjaajan lentokoneen SFI(A) – tai SFI(PL)-kelpuutusta varten
- 1) Hakijan on oltava suorittanut vähintään 1 500 tuntia lentoaikaa usean ohjaajan lentokoneen tai pystysuoraan nousevan lentokoneen ohjaajana;
 - 2) hakijan on oltava suorittanut ohjaajana tai tarkkailijana hakemusta edeltävien 12 kuukauden aikana
 - i) kolme yksittäistä lentoa kyseisen ilma-alustyyppin ohjaamossa, tai
 - ii) kaksi reittitoiminnan mukaiseen lentokoulutukseen perustuvaa simulaattorikoulutuskertaa, jotka ohjaa asianmukaisesti kelpuutettu ohjaamomiehistö sovellettavan tyyppin ohjaamossa; näiden simulaattorikoulutuskertojen on sisällettävä kaksi vähintään kahden tunnin pituista lentoa kahden eri lentopaikan välillä, sekä niihin liittyvä lennon suunnittelu ja jälkiarviointi;
- d) lisäksi vaativan suorituskykyisen yhden ohjaajan lentokoneen SFI(A)-kelpuutusta varten
- 1) hakijan on oltava suorittanut vähintään 500 tuntia lentoaikaa ilma-aluksen päällikkönä yhden ohjaajan lentokoneilla;
 - 2) hakijalla on oltava tai oltava aiemmin ollut monimoottorisen lentokoneen IR(A)-kelpuutus, ja
 - 3) hakijan on täytettävä c kohdan 2 alakohdan vaatimukset;
- e) lisäksi SFI(H)-kelpuutusta varten
- 1) hakijan on oltava suorittanut vähintään yksi tunti lentoaikaa ohjaajana tai tarkkailijana kyseisen tyyppin ohjaamossa hakemusta edeltävien 12 kuukauden aikana, ja
 - 2) usean ohjaajan helikopterien osalta hakijalla on oltava vähintään 1 000 tunnin lentokokemus helikopterin ohjaajana, mukaan lukien vähintään 350 tuntia monimoottorisen helikopterin ohjaajana;
 - 3) monimoottoristen yhden ohjaajan helikopterien osalta hakijan on oltava lentänyt 500 tuntia helikopterin ohjaajana, mukaan lukien 100 tuntia ilma-aluksen päällikkönä monimoottorisilla yhden ohjaajan helikoptereilla;
 - 4) yksimoottoristen yhden ohjaajan helikopterien osalta hakijan on oltava lentänyt 250 tuntia helikopterin ohjaajana.

FCL.930.SFI SFI – Koulutus

- a) SFI-koulutuksen on sisällettävä
- 1) sovellettavan tyypikurssin simulaatiokoulutusosuus;
 - 2) TRI-kurssin sisältö.

- b) SFI-kelpuutuksen hakijalle, jolla on TRI-kelpuutus kyseistä tyyppiä varten, hyvitetään tämän kohdan vaatimukset täysimääräisesti.

FCL.940.SFI SFI – Voimassaolon jatkaminen ja uusiminen

- a) Voimassaolon jatkaminen. SFI-kelpuutuksen voimassaolon jatkamiseksi hakijan on SFI-kelpuutuksen voimassaoloaikana täytettävä kaksi seuraavista kolmesta vaatimuksesta:
- 1) suoritettava kouluttajana tai tarkastuslentäjänä simulaatiokoulutuslaitteella (FSTD) 50 tuntia, joista vähintään 15 tuntia SFI-kelpuutuksen voimassaolon päättymispäivää edeltävien 12 kuukauden aikana;
 - 2) saatava kertauskoulutus simulaattorikouluttajana hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa;
 - 3) läpäistävä pätevyyden arvioinnin asiaankuuluvat osat FCL.935 kohdan mukaisesti.
- b) Lisäksi hakijan on oltava suorittanut lentosimulaattorilla tarkastuslennot, jotka koskevat ilma-alusten tyyppikelpuutusten myöntämistä niihin tyypeihin, joiden oikeudet hakijalla on.
- c) Vähintään joka toisessa SFI-kelpuutuksen voimassaolon jatkamisessa haltijan on täytettävä a kohdan 3 alakohdan vaatimus.
- d) Uusiminen. Jos SFI-kelpuutuksen voimassaolo on päättynyt, hakijan on hakemusta edeltävien 12 kuukauden aikana
- 1) suoritettava SFI-kurssin simulaattoriosuus;
 - 2) täytettävä a kohdan 2 ja 3 alakohdan vaatimukset.

8 JAKSO

Miehistöyhteistyökouluttajan erityisvaatimukset – MCCI

FCL.905.MCCI MCCI – Oikeudet ja ehdot

- a) Miehistöyhteistyökouluttajalla on oikeus antaa lentokoulutusta
- 1) miehistöyhteistyökurssin käytännön osassa, jos sitä ei suoriteta tyyppikoulutuksen yhteydessä, ja
 - 2) MCCI(A)-kelpuutuksen osalta yhdistetyn MPL-kurssin perustasolla edellyttäen, että hänellä on tai on aiemmin ollut FI(A)- tai IRI(A)-kelpuutus.

FCL.910.MCCI MCCI – Rajoitetut oikeudet

MCCI-valtuutuksen haltijan oikeudet rajoittuvat siihen FNPT II/III MCC-koulutuslaitteeseen, FTD 2/3-koulutuslaitteeseen tai lentosimulaattoriin, jolla MCCI-kurssi on suoritettu.

Oikeudet voidaan laajentaa muihin simulaatiokoulutuslaitteisiin (FSTD), jotka edustavat muita ilma-alustyyppisiä, kun haltija on suorittanut MCCI-kurssin käytännön koulutuksen kyseisen tyyppin FNPT II/III MCC:llä, FTD2/3:lla tai lentosimulaattorilla.

FCL.915.MCCI MCCI – Edellytykset

MCCI-valtuutuksen

- a) hakijalla on oltava tai oltava aiemmin ollut CPL-, MPL- tai ATPL-lupakirja asianomaisessa ilma-alusryhmässä;
- b) hänellä on oltava vähintään
- 1) lentokoneiden, ilmalaivojen ja pystysuoraan nousevien lentokoneiden osalta 1 500 tunnin lentokokemus ohjaajana usean ohjaajan lentotoiminnassa;
 - 2) helikopterien osalta 1 000 tunnin lentokokemus ohjaajana usean ohjaajan lentotoiminnassa, josta vähintään 350 tuntia usean ohjaajan helikoptereilla.

FCL.930.MCCI MCCI – Koulutus

- a) MCCI-kurssin on sisällettävä vähintään
- 1) 25 tuntia opetusoppia koskevaa koulutusta;
 - 2) teknistä koulutusta, joka liittyy siihen FSTD-tyyppiin, jolla hakija aikoo opettaa;
 - 3) 3 tuntia käytännön koulutusta, joka voi olla lentokoulutusta tai MCC-koulutusta kyseisellä FNPT II/III MCC:llä, FTD 2/3:lla tai lentosimulaattorilla hyväksytyn koulutusorganisaation tätä tarkoitusta varten nimeämän tyyppikouluttajan (TRI), simulaattorikouluttajan (SFI) tai miehistöyhteistyökouluttajan (MCCI) valvonnassa. Näihin valvottuihin lentokoulutustunteihin sisältyy hakijan pätevyyden arviointi siten kuin se kuvataan FCL.920 kohdassa;
- b) Hakijoille, joilla on tai on aiemmin ollut FI-, TRI-, CRI- tai IRI-kelpuutus tai SFI-valtuutus, hyvitetään a kohdan 1 alakohdan vaatimus täysimääräisesti.

FCL.940.MCCI MCCI – Voimassaolon jatkaminen ja uusiminen

- a) MCCI-valtuutuksen voimassaolon jatkamiseksi hakijan on oltava täyttänyt FCL.930.MCCI kohdan a kohdan 3 alakohdan vaatimukset kyseisellä FNPT II/III-, FTD 2/3- tai lentosimulaattorityypillä MCCI-valtuutuksen voimassaoloajan viimeisten 12 kuukauden aikana.
- b) Uusiminen. Jos MCCI-valtuutuksen voimassaolo on päättynyt, hakijan on täytettävä FCL.930.MCCI kohdan a kohdan 2 ja 3 alakohdan vaatimukset kyseisellä FNPT II/III MCC-, FTD 2/3- tai lentosimulaattorityypillä.

9 JAKSO***Maalaitokouluttajan erityisvaatimukset – STI*****FCL.905.STI STI – Oikeudet ja ehdot**

- a) Maalaitokouluttajalla on oikeus antaa synteettistä lentokoulutusta asianomaisessa ilma-alusryhmässä
- 1) lupakirjan myöntämistä varten;
 - 2) mittarilentokelpuutusten ja yhden ohjaajan ilma-alusten luokka- tai tyyppikelpuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista tai uusimista varten, lukuun ottamatta vaativia suorituskykyisiä yhden ohjaajan lentokoneita.
- b) STI(A)-kelpuutuksen muut oikeudet. STI(A)-kelpuutuksen oikeuksiin kuuluu synteettinen lentokoulutus yhdistetyn MPL-kurssin alkeislentokoulutusvaiheessa.

FCL.910.STI STI – Rajoitetut oikeudet

STI-kelpuutuksen haltijan oikeudet rajoittuvat siihen FNPT II/III-koulutuslaitteeseen, FTD 2/3-koulutuslaitteeseen tai lentosimulaattoriin, jolla STI-kurssi on suoritettu.

Oikeudet voidaan laajentaa muihin simulaatiokoulutuslaitteisiin (FSTD), jotka edustavat muita ilma-alustyyppisiä, kun haltija on

- a) suorittanut TRI-kurssin lentosimulaattoriosuuden kyseisellä tyyppillä;
- b) suorittanut hyväksytysti tietyn ilma-aluksen tyyppikelpuutuksen myöntämistä koskevan tarkastuslennon lentosimulaattorilla, joka edustaa kyseistä tyyppiä, hakemusta edeltävien 12 kuukauden aikana
- c) suorittanut tyyppikurssilla vähintään yhden FSTD-koulutusosion, joka liittyy maalaitokouluttajan tehtäviin ja jonka vähimmäiskesto on kolme tuntia, kyseisellä ilma-alustyyppillä lennonopettajien tarkastuslentäjän (FIE) valvonnan alaisena.

FCL.915.STI STI – Edellytykset

STI-kelpuutuksen

- a) hakijalla on oltava tai oltava hakemusta edeltävien kolmen vuoden aikana ollut lentolupakirja ja kouluttajaoikeudet, jotka vastaavat sitä kurssia, jolla opetusta on tarkoitus antaa;

- b) hakijan on oltava suorittanut lento- ja suunnistusmenetelmien koulutuslaitteella (FNPT) kyseisen luokka- tai tyyppikelpuutuksen tarkastuslento hakemusta edeltävien 12 kuukauden aikana;

STI(A)-kelpuutuksen hakija, joka aikoo opettaa vain perusmittarilennon harjoituslaitteella (BITD), suorittaa vain PPL(A)-lupakirjan myöntämistä koskevan lentokokeen tehtävät;

- c) lisäksi STI(H)-kelpuutusta varten hakijan on oltava suorittanut vähintään yksi tunti lentoaikaa tarkkailijana kyseisen helikopterityypin ohjaamossa hakemusta edeltävien 12 kuukauden aikana.

FCL.930.STI STI – Koulutus

- a) STI-kurssin on sisällettävä vähintään kolme tuntia lentokoulutusta, joka liittyy maalaitekouluttajan tehtäviin, lentosimulaattorilla, FTD 2/3:lla tai FNPT II/III:lla lennonopettajien tarkastuslentäjän (FIE) valvonnan alaisena. Näihin valvottuihin lentokoulutustunteihin sisältyy hakijan pätevyyden arviointi siten kuin se kuvataan FCL.920 kohdassa;

STI(A)-kelpuutuksen hakijoiden, jotka aikovat opettaa vain perusmittarilennon harjoituslaitteella (BITD), on suoritettava lentokoulutus perusmittarilennon harjoituslaitteella.

- b) STI(H)-kelpuutuksen hakijoiden osalta kurssin on sisällettävä myös kyseisen TRI-kurssin lentosimulaattoriosuus.

FCL.940.STI STI-kelpuutuksen voimassaolon jatkaminen ja uusiminen

- a) Voimassaolon jatkaminen. STI-kelpuutuksen voimassaolon jatkamiseksi hakijan on oltava STI-kelpuutuksen voimassaoloajan viimeisten 12 kuukauden aikana

- 1) antanut vähintään kolme tuntia lentokoulutusta lentosimulaattorilla tai FNPT II/III:lla tai BITD:llä osana täysimittaista CPL-, IR- tai PPL-kurssia tai luokka- tai tyyppikelpuutuskurssia, ja
- 2) suorittanut hyväksytysti sillä lentosimulaattorilla, FTD 2/3:lla tai FNPT II/III:lla, jolla lentokoulutusta normaalisti annetaan, tarkastuslennon soveltuvat osat tämän osan (FCL) lisäyksen 9 mukaisesti kyseistä ilma-alusluokkaa tai -tyyppiä varten;

STI(A)-kelpuutuksen hakija, joka aikoo opettaa vain perusmittarilennon harjoituslaitteella (BITD), suorittaa vain PPL(A)-lupakirjan myöntämistä koskevan lentokokeen tehtävät

- b) Uusiminen. Jos STI-kelpuutuksen voimassaoloaika on päättynyt, hakijan on

- 1) saatava kertauskoulutusta maalaitekouluttajana hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa;
- 2) suoritettava hyväksytysti sillä lentosimulaattorilla, FTD 2/3:lla tai FNPT II/III:lla, jolla lentokoulutusta normaalisti annetaan, tarkastuslennon soveltuvat osat tämän osan (FCL) lisäyksen 9 mukaisesti kyseistä ilma-alusluokkaa tai -tyyppiä varten;

STI(A)-kelpuutuksen hakija, joka aikoo opettaa vain perusmittarilennon harjoituslaitteella (BITD), suorittaa vain PPL(A)-lupakirjan myöntämistä koskevan lentokokeen tehtävät.

- 3) annettava täysimittaisella CPL-, IR- tai PPL-kurssilla tai luokkakelpuutus- tai tyyppikurssilla vähintään kolme tuntia lentokoulutusta hyväksytyn koulutusorganisaation tätä tarkoitusta varten nimeämän FI-, CRI(A)-, IRI- tai TRI(H)-kouluttajan valvonnan alaisena. Lennonopettajien tarkastuslentäjän (FIE(A)) on valvottava vähintään yhtä lentokoulutustuntia.

10 JAKSO

Vuoristolentokouluttaja – MI

FCL.905.MI MI – Oikeudet ja ehdot

Vuoristolentokouluttajalla on oikeus antaa lentokoulutusta vuoristolentokelpuutusta varten.

FCL.915.MI MI – Edellytykset

MI-kelpuutuksen hakijalla on oltava

- a) FI-, CRI- tai TRI-kelpuutus ja oikeudet yhden ohjaajan lentokoneisiin;
- b) vuoristolentokelpuutus.

FCL.930.MI MI – Koulutus

- a) MI-kurssin on sisällettävä hakijan pätevyyden arviointi siten kuin se kuvataan FCL.920 kohdassa.
- b) Ennen kurssia hakijan on oltava läpäissyt FI-kelpuutuksen omaavan vuoristolentokouluttajan kanssa arviointilento, jolla arvioidaan hänen kokemuksensa ja kykynsä suorittaa kurssi.

FCL.940.MI MI-kelpuutuksen voimassaolo

MI-kelpuutus on voimassa niin kauan kuin FI- TRI- tai CRI-kelpuutus on voimassa.

11 JAKSO***Koelentokouluttajan erityisvaatimukset – FTI*****FCL.905.FTI FTI – Oikeudet ja ehdot**

- a) Koelentokouluttajalla on oikeus antaa koulutusta asianomaisessa ilma-alusryhmässä
- 1) luokan 1 ja 2 koelentokelpuutusten myöntämistä varten edellyttäen, että hänellä on kyseinen koelentokelpuutus;
 - 2) koelentokouluttajan kelpuutusten myöntämistä varten kyseisessä koelentokelpuutuksen luokassa edellyttäen, että kouluttajalla on vähintään kahden vuoden kokemus koulutuksen antamisesta koelentokelpuuksia varten.
- b) Koelentokouluttajan oikeudet kouluttajalla, jolla on luokan 1 koelentokelpuutus, sisältävät lentokoulutuksen antamisen myös luokan 2 koelentokelpuuksia varten.

FCL.915.FTI FTI – Edellytykset

FTI-kelpuutuksen

- a) hakijalla on oltava koelentokelpuutus, joka on myönnetty FCL.820 kohdan mukaisesti;
- b) hakijan on oltava suorittanut vähintään 200 tuntia luokan 1 tai 2 koelentoja.

FCL.930.FTI FTI – Koulutus

- a) FTI-kurssin on sisällettävä vähintään
- 1) 25 tuntia opetusoppia;
 - 2) 10 tuntia teknistä koulutusta, mukaan lukien teknisten tietojen tarkistus, tuntisuunnitelmien valmistelu ja luokahuoneessa/simulaattorissa tarvittavien opetustaitojen kehittäminen;
 - 3) 5 tuntia käytännön lentokoulutusta FCL.905.FTI kohdan b kohdan mukaisesti kelpuutetun koelentokouluttajan (FTI) valvonnan alaisena. Näihin valvottuihin lentokoulutustunteihin sisältyy hakijan pätevyyden arviointi siten kuin se kuvataan FCL.920 kohdassa.
- b) Hyvittäminen
- 1) Hakijoille, joilla on tai on aiemmin ollut opettajakelpuutus, hyvitetään a kohdan 1 alakohdan vaatimus täysimääräisesti.
 - 2) Lisäksi hakijoille, joilla on tai on aiemmin ollut FI- tai TRI-kelpuutus asianomaisessa ilma-alusryhmässä, hyvitetään a kohdan 2 alakohdan vaatimukset täysimääräisesti.

FCL.940.FTI FTI – Voimassaolon jatkaminen ja uusiminen

- a) Voimassaolon jatkaminen. FTI-kelpuutuksen voimassaolon jatkamiseksi hakijan on FTI-kelpuutuksen voimassaoloaikana täytettävä yksi seuraavista vaatimuksista:
- 1) suoritettava vähintään
 - i) 50 tuntia koelentoja, joista vähintään 15 tuntia on oltava suoritettu FTI-kelpuutuksen voimassaolon päättymispäivää edeltävien 12 kuukauden aikana, ja
 - ii) 5 tuntia koelentokoulutusta FTI-kelpuutuksen voimassaolon päättymispäivää edeltävien 12 kuukauden aikana, tai

- 2) saatava kertauskoulutus koelentokouluttajana hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa. Kertauskoulutuksen on perustuttava FTI-kurssin käytännön lentokoulutusosaan FCL.930.FTI kohdan a kohdan 3 alakohdan mukaisesti ja sisällettävä vähintään yksi koulutuslento FCL.905.FTI kohdan b kohdan mukaisesti kelpuutetun koelentokouluttajan valvonnan alaisena.
- b) Uusiminen. Jos FTI-kelpuutuksen voimassaolo on päättynyt, hakijan on saatava kertauskoulutusta koelentokouluttajana hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa. Kertauskoulutuksen on täytettävä vähintään FCL.930.FTI kohdan a kohdan 3 alakohdan vaatimukset.

K LUKU

TARKASTUSLENTÄJÄT

1 JAKSO

Yleiset vaatimukset

FCL.1000 Tarkastuslentäjän valtuutukset

- a) Yleistä. Tarkastuslentäjän valtuutuksen haltijalla on oltava
- 1) niitä lupakirjoja, kelpuutuksia tai valtuutuksia vastaava lupakirja, kelpuutus tai valtuutus, joita varten hänellä on oikeus ottaa vastaan lentokokeita tai tarkastuslentoja tai suorittaa pätevyysarviointoja, sekä oikeus antaa opetusta niitä varten;
 - 2) kelpoisuus toimia ilma-aluksen päällikkönä lentokokeen, tarkastuslennon tai pätevyysarvioinnin aikana, kun ne suoritetaan ilma-aluksella.
- b) Erityisehdot:
- 1) Kun jäsenvaltioissa tai lentotoiminnan harjoittajan kalustossa otetaan käyttöön uusia ilma-aluksia eikä tämän luvun vaatimuksia voida täyttää, toimivaltainen viranomainen voi myöntää erityisvaltuutuksen, jolla annetaan oikeudet lentokokeiden ja tarkastuslentojen vastaanottamiseen. Tällainen valtuutus on rajoitettava uuden ilma-alustyyppin käyttöönottoon tarvittaviin lentokokeisiin ja tarkastuslentoihin, eikä sen voimassaoloaika saa missään tapauksessa ylittää yhtä vuotta.
 - 2) Edellä b kohdan 1 alakohdan mukaisesti myönnettyjen valtuutusten haltijoiden, jotka haluavat hakea tarkastuslentäjän valtuutusta, on noudatettava niitä ehtoja ja voimassaolon jatkamista koskevia vaatimuksia, jotka on annettu kyseisestä tarkastuslentäjän luokasta.
- c) Kokeen suorittaminen jäsenvaltioiden alueen ulkopuolella:
- 1) Sen estämättä, mitä a kohdassa määrätään, jos lentokoe ja tarkastuslennot suoritetaan hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa jäsenvaltioiden alueen ulkopuolella, jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voi myöntää tarkastuslentäjän valtuutuksen hakijalle, jolla on kolmannen valtion ICAOn liitteen 1 mukaisesti myöntämä lentolupakirja, edellyttäen että
 - i) hakijalla on vähintään niitä lupakirjoja, kelpuutuksia tai valtuutuksia vastaava lupakirja, kelpuutus tai valtuutus, joiden myöntämistä varten hänellä on oikeus ottaa vastaan lentokokeita ja tarkastuslentoja tai suorittaa pätevyysarviointoja, ja joka tapauksessa vähintään CPL-lupakirja;
 - ii) hakija täyttää tässä luvussa asetetut vaatimukset asiaankuuluvan tarkastuslentäjän valtuutuksen myöntämiseksi, ja
 - iii) hakija osoittaa toimivaltaiselle viranomaiselle tuntevansa eurooppalaiset ilmailun turvallisuussäännöt niin hyvin, että voi käyttää tämän osan (FCL) mukaisia tarkastuslentäjän oikeuksia.
 - 2) Edellä 1 alakohdassa tarkoitettu valtuutus antaa oikeuden ainoastaan ottaa vastaan lentokokeita ja tarkastuslentoja
 - i) jäsenvaltioiden alueen ulkopuolella, ja
 - ii) lentäjiltä, joilla on riittävä kielitaito siinä kielessä, jolla kokeet ja tarkastukset suoritetaan.

FCL.1005 Oikeuksien rajoittaminen oman edun suhteen

Tarkastuslentäjä ei saa

- a) ottaa vastaan lentokoetta tai suorittaa pätevyysarviointoja lupakirjaa, kelpuutusta tai valtuutusta varten hakijoilta,
- 1) joille hän on antanut lentokoulutusta sitä lupakirjaa, kelpuutusta tai valtuutusta varten, jonka myöntämiseksi lentokoe tai pätevyysarviointi suoritetaan, tai

- 2) kun hän on vastannut suosituksesta lentokokeeseen FCL.030 kohdan b kohdan mukaisesti;
- b) ottaa vastaan lentokoetta tai tarkastuslentoa tai suorittaa pätevyyden arviointia, jos hän arvioi jonkin asian saattavan vaikuttaa objektiivisuuteensa.

FCL.1010 Tarkastuslentäjän edellytykset

Tarkastuslentäjän valtuutuksen hakijan on osoitettava

- a) tarkastuslentäjän oikeuksiin soveltuvat tiedot, tausta ja kokemus;
- b) että hänelle ei ole määrätty seuraamuksia, mukaan lukien tämän osan (FCL) mukaisesti myönnetyn lupakirjan, kelpuutuksen tai valtuutuksen rajoittaminen tai peruuttaminen määräajaksi tai pysyvästi, perusasetuksen ja sen täytäntöönpanosääntöjen noudattamatta jättämisen takia viimeksi kuluneiden kolmen vuoden aikana.

FCL.1015 Tarkastuslentäjien toiminnan yhdenmukaistaminen

- a) Tarkastuslentäjän valtuutuksen hakijan on suoritettava toimivaltaisen viranomaisen tai hyväksytyyn koulutusorganisaation järjestämä ja toimivaltaisen viranomaisen hyväksymä standardointikurssi.
- b) Standardointikurssin on koostuttava teoriakoulutuksesta ja käytännön koulutuksesta ja sen on sisällettävä vähintään
- 1) kahden lentokokeen tai tarkastuslennon vastaanottaminen tai pätevyyden arvioinnin suorittaminen niitä lupakirjoja, kelpuutuksia tai valtuutuksia varten, joita varten hakija hakee oikeutta ottaa vastaan kokeita ja tarkastuksia;
 - 2) koulutus, joka koskee tämän osan sovellettavia vaatimuksia ja sovellettavia lentotoimintavaatimuksia, lentokokeiden ja tarkastuslentojen vastaanottamista ja pätevyyden arviointia sekä niiden dokumentointia ja raportointia;
 - 3) ohjeistus kansallisista hallintomenettelyistä, henkilötietojen suojaa koskevista vaatimuksista, vastuusta, vahinkovakuutuksesta ja maksuista.
- c) Tarkastuslentäjän valtuutuksen haltija ei saa ottaa vastaan lentokoetta tai tarkastuslentoa tai suorittaa pätevyyden arviointia hakijalle, jonka toimivaltainen viranomainen ei ole sama, joka on myöntänyt tarkastuslentäjän valtuutuksen, paitsi jos
- 1) hän on ilmoittanut hakijan toimivaltaiselle viranomaiselle aikeestaan ottaa vastaan lentokoe tai tarkastuslento tai suorittaa pätevyyden arviointi sekä tarkastuslentäjän oikeuksiensa laajuudesta;
 - 2) hän on saanut hakijan toimivaltaiselta viranomaiselta tiedot b kohdan 3 alakohdassa mainituista seikoista.

FCL.1020 Tarkastuslentäjien pätevyyden arviointi

Tarkastuslentäjän valtuutuksen hakijan on osoitettava pätevyytensä toimivaltaisen viranomaisen tarkastajalle tai kokeneelle tarkastuslentäjälle, jonka tarkastuslentäjän valtuutuksesta vastaava toimivaltainen viranomainen on erityisesti valtuuttanut tähän tarkoitukseen; pätevyys osoitetaan ottamalla vastaan lentokoe tai tarkastuslento tai suorittamalla pätevyyden arviointi siinä tarkastuslentäjän tehtävässä, jota varten oikeuksia haetaan; tähän kuuluvat lentoa edeltävä ohjeistus, lentokokeen tai tarkastuslennon vastaanottaminen tai pätevyyden arviointi sekä sen henkilön arviointi, josta koe, tarkastus tai arviointi tehdään, palautteenanto ja asiakirjojen täyttäminen.

FCL.1025 Tarkastuslentäjän valtuutuksen voimassaolo, voimassaolon jatkaminen ja uusiminen

- a) Voimassaolo. Tarkastuslentäjän valtuutus on voimassa kolme vuotta.
- b) Voimassaolon jatkaminen. Tarkastuslentäjän valtuutuksen voimassaoloa jatketaan, jos sen haltija on valtuutuksen voimassaoloaikana
- 1) ottanut vastaan vähintään kaksi lentokoetta tai tarkastuslentoa tai suorittanut vähintään kaksi pätevyyden arviointia joka vuosi;
 - 2) osallistunut tarkastuslentäjien kertauskoulutukseen, jonka toimivaltainen viranomainen tai hyväksytty koulutusorganisaatio on järjestänyt ja jonka toimivaltainen viranomainen on hyväksynyt, voimassaoloajan viimeisenä vuonna.

- 3) Yksi lentokokeista tai tarkastuslentoista, jotka otetaan vastaan voimassaoloajan viimeisenä vuonna 1 kohdan mukaisesti, on suoritettava siten, että toimivaltaisen viranomaisen tarkastaja tai tarkastuslentäjän valtuutuksesta vastaavan toimivaltaisen viranomaisen tätä tarkoitusta varten valtuuttama kokenut tarkastuslentäjä arvioi sen.
- 4) Jos valtuutuksen voimassaolon jatkamisen hakijalla on oikeudet useammassa kuin yhdessä tarkastuslentäjän luokassa, kaikkien tarkastuslentäjän oikeuksien voimassaoloa voidaan jatkaa samalla kertaa, jos hakija täyttää b kohdan 1 ja 2 alakohdan sekä FCL.1020 kohdan vaatimukset yhdessä tarkastuslentäjän valtuutuksen luokassa ja toimivaltaisen viranomaisen suostumuksella.
- c) Uusiminen. Jos valtuutuksen voimassaolo on päättynyt, hakijan on täytettävä b kohdan 2 alakohdan sekä FCL.1020 kohdan vaatimukset, ennen kuin hän voi jatkaa sen mukaisten oikeuksien käyttämistä.
- d) Tarkastuslentäjän valtuutuksen voimassaoloa jatketaan tai se uusitaan vain, jos hakija osoittaa edelleen täyttävänsä FCL.1010 ja FCL.1030 kohdan vaatimukset.

FCL.1030 Lentokokeiden ja tarkastuslentojen vastaanottaminen ja pätevyyden arviointien suorittaminen

- a) Ottaessaan vastaan lentokokeita ja tarkastuslentoja ja suorittaessaan pätevyyden arviointeja tarkastuslentäjän on
 - 1) varmistettava, että viestintä hakijan kanssa sujuu ilman kieliongelmiä;
 - 2) tarkistettava, että hakija täyttää kaikki tämän osan (FCL) pätevyyttä, koulutusta ja kokemusta koskevat vaatimukset sen lupakirjan, kelpuutuksen tai valtuutuksen myöntämiseksi, voimassaolon jatkamiseksi tai uusimiseksi, jota varten lentokoe, tarkastuslento tai pätevyyden arviointi suoritetaan;
 - 3) kerrottava hakijalle seurauksista, joita epätäydellisten, virheellisten tai väärin tietojen antaminen koulutuksesta ja lentokokemuksesta aiheuttaa.
- b) Lentokokeen tai tarkastuslennon suorittamisen jälkeen tarkastuslentäjän on
 - 1) kerrottava hakijalle kokeen tulos; jos koe on vain osittain hyväksytty tai hylätty, tarkastuslentäjän on kerrottava hakijalle, että tämä ei saa käyttää kelpuutuksen mukaisia oikeuksia, ennen kuin on läpäissyt koko kokeen; tarkastuslentäjän on kerrottava mahdolliset lisäkoulutusvaatimukset ja selitettävä hakijan muutoksenhakuoikeus;
 - 2) jos tarkastuslento tai pätevyyden arviointi on läpäisty voimassaolon jatkamista tai uusimista varten, tarkastuslentäjän on merkittävä hakijan lupakirjaan tai todistukseen uusi kelpuutuksen tai lupakirjan voimassaolon päättymispäivä, jos hakijan lupakirjasta vastaava toimivaltainen viranomainen on erikseen valtuuttanut hänet tätä tarkoitusta varten;
 - 3) annettava hakijalle allekirjoitettu lausunto lentokokeesta tai tarkastuslennosta ja toimitettava viipymättä kopiot lausunnosta hakijan lupakirjasta vastaavalle toimivaltaiselle viranomaiselle ja sille toimivaltaiselle viranomaiselle, joka on myöntänyt tarkastuslentäjän valtuutuksen. Lausunnon on sisällettävä
 - i) ilmoitus siitä, että tarkastuslentäjä on saanut hakijalta tiedot tämän kokemuksesta ja koulutuksesta ja katsonut, että kokemus ja koulutus täyttävät tämän osan (FCL) sovellettavat vaatimukset;
 - ii) vahvistus siitä, että kaikki vaaditut lentoliikkeet ja tehtävät on suoritettu, sekä tarvittaessa tiedot suullisesta teoriakokeesta; jos jokin kohta on hylätty, tarkastuslentäjän on kirjattava kyseisen arvioinnin syyt;
 - iii) kokeen, tarkastuksen tai pätevyyden arvioinnin tulos.
- c) Tarkastuslentäjän on säilytettävä kaikkia lentokokeita, tarkastuslentoja ja pätevyyden arviointeja koskevat tiedot ja tulokset viisi vuotta.
- d) Tarkastuslentäjän valtuutuksesta vastaavan toimivaltaisen viranomaisen tai hakijan lupakirjasta vastaavan toimivaltaisen viranomaisen pyynnöstä tarkastuslentäjän on toimitettava kaikki pyydetty tiedot ja lausunnot valvontatarkoituksia varten.

2 JAKSO

Tarkastuslentäjien erityisvaatimukset – FE**FCL.1005.FE FE – Oikeudet ja ehdot**

a) FE(A). Lentokoneen tarkastuslentäjällä on oikeus ottaa vastaan

- 1) lentokokeita PPL(A)-lupakirjan myöntämistä varten sekä lentokokeita ja tarkastuslentoja siihen liittyviä yhden ohjaajan lentokoneiden luokka- ja tyyppikelpuuksia varten, lukuun ottamatta vaativia suorituskysyisiä yhden ohjaajan lentokoneita, edellyttäen, että tarkastuslentäjä on suorittanut lentokoneen tai TMG-moottoripurjelentokoneen ohjaajana vähintään 1 000 tuntia lentoaikaa, josta vähintään 250 tuntia lennonopetusta;
- 2) lentokokeita CPL(A)-lupakirjan myöntämistä varten sekä lentokokeita ja tarkastuslentoja siihen liittyviä yhden ohjaajan lentokoneiden luokka- ja tyyppikelpuuksia varten, lukuun ottamatta vaativia suorituskysyisiä yhden ohjaajan lentokoneita, edellyttäen, että tarkastuslentäjä on suorittanut lentokoneen tai TMG-moottoripurjelentokoneen ohjaajana vähintään 2 000 tuntia lentoaikaa, josta vähintään 250 tuntia lennonopetusta;
- 3) lentokokeita ja tarkastuslentoja LAPL(A)-lupakirjaa varten edellyttäen, että tarkastuslentäjä on suorittanut vähintään 500 tuntia lentoaikaa lentokoneen tai TMG-moottoripurjelentokoneen ohjaajana, josta vähintään 100 tuntia lennonopetusta;
- 4) lentokokeita vuoristolentokelpuutusta varten edellyttäen, että tarkastuslentäjä on suorittanut vähintään 500 tuntia lentoaikaa lentokoneen tai TMG-moottoripurjelentokoneen ohjaajana, mukaan lukien vähintään 500 lentoonlähtöä ja laskua lennonopetuksena vuoristolentokelpuutusta varten.

b) FE(H). Helikopterin tarkastuslentäjällä on oikeus ottaa vastaan

- 1) lentokokeita PPL(H)-lupakirjan myöntämistä varten sekä lentokokeita ja tarkastuslentoja PPL(H)-lupakirjaan merkittyä yksimoottoristen yhden ohjaajan helikopterien tyyppikelpuuksia varten edellyttäen, että tarkastuslentäjä on suorittanut helikopterin ohjaajana vähintään 1 000 tuntia lentoaikaa, josta vähintään 250 tuntia lennonopetusta;
- 2) lentokokeita CPL(H)-lupakirjan myöntämistä varten sekä lentokokeita ja tarkastuslentoja CPL(H)-lupakirjaan merkittyä yksimoottoristen yhden ohjaajan helikopterien tyyppikelpuuksia varten edellyttäen, että tarkastuslentäjä on suorittanut helikopterin ohjaajana vähintään 2 000 tuntia lentoaikaa, josta vähintään 250 tuntia lennonopetusta;
- 3) lentokokeita ja tarkastuslentoja PPL(H)- tai CPL(H)-lupakirjaan merkittyä monimoottoristen yhden ohjaajan helikopterien tyyppikelpuuksia varten edellyttäen, että tarkastuslentäjä täyttää soveltuvin osin 1 tai 2 kohdan vaatimukset ja että hänellä on CPL(H)- tai ATPL(H)-lupakirja ja tarvittaessa IR(H)-kelpuus;
- 4) lentokokeita ja tarkastuslentoja LAPL(H)-lupakirjaa varten edellyttäen, että tarkastuslentäjä on suorittanut vähintään 500 tuntia lentoaikaa helikopterin ohjaajana, josta vähintään 150 tuntia lennonopetusta.

c) FE(As). Ilmalaivan tarkastuslentäjällä on oikeus ottaa vastaan lentokokeita PPL(As)- ja CPL(As)-lupakirjoja varten sekä lentokokeita ja tarkastuslentoja niihin liittyviä ilmalaivan tyyppikelpuuksia varten edellyttäen, että tarkastuslentäjä on suorittanut 500 tuntia lentoaikaa ilmalaivan ohjaajana, josta 100 tuntia lennonopetusta.

d) FE(S). Purjelentokoneen tarkastuslentäjällä on oikeus ottaa vastaan

- 1) lentokokeita ja tarkastuslentoja SPL- ja LAPL(S)-lupakirjoja varten edellyttäen, että tarkastuslentäjä on suorittanut 300 tuntia lentoaikaa purjelentokoneen tai moottoripurjelentokoneen ohjaajana, josta 150 tuntia tai 300 lentoonlähtöä lennonopetuksena;
- 2) tarkastuslentoja SPL-oikeuksien laajentamiseksi kaupalliseen lentotoimintaan edellyttäen, että tarkastuslentäjä on suorittanut 300 tuntia lentoaikaa purjelentokoneen tai moottoripurjelentokoneen ohjaajana, josta 90 tuntia lennonopetusta;
- 3) tarkastuslentoja SPL- tai LAPL(S)-oikeuksien laajentamiseksi TMG-moottoripurjelentokoneisiin edellyttäen, että tarkastuslentäjä on suorittanut 300 tuntia lentoaikaa purjelentokoneen tai moottoripurjelentokoneen ohjaajana, josta 50 tuntia lennonopetusta TMG-moottoripurjelentokoneella.

e) FE(B). Ilmapallon tarkastuslentäjällä on oikeus ottaa vastaan

- 1) lentokokeita BPL- ja LAPL(B)-lupakirjoja varten sekä lentokokeita ja tarkastuslentoja oikeuksien laajentamiseksi toiseen ilmapalloluokkaan tai -ryhmään edellyttäen, että tarkastuslentäjä on suorittanut 250 tuntia lentoaikaa ilmapallon ohjaajana, josta 50 tuntia lennonopetusta;
- 2) tarkastuslentoja BPL-oikeuksien laajentamiseksi kaupalliseen lentotoimintaan edellyttäen, että tarkastuslentäjä on suorittanut ilmapallon ohjaajana 300 tuntia lentoaikaa, josta 50 tuntia samalla ilmapalloryhmällä, jota varten laajennusta haetaan. Tämän 300 tunnin lentoajan on sisällettävä 50 tuntia lennonopetusta.

FCL.1010.FE FE – Edellytykset

FE-valtuutuksen hakijalla on oltava kyseisen ilma-alusryhmän FI-kelpuutus.

3 JAKSO

Tyypitarkastuslentäjän erityisvaatimukset – TRE

FCL.1005.TRE TRE – Oikeudet ja ehdot

a) TRE(A) ja TRE(PL). Lentokoneen tai pystysuoraan nousevan lentokoneen tyypitarkastuslentäjällä on oikeus ottaa vastaan

- 1) lentokokeita lentokoneen tai pystysuoraan nousevan lentokoneen ensimmäisen tyypikelpuutuksen myöntämiseksi;
- 2) tarkastuslentoja tyypin- ja mittarilentokelpuutusten voimassaolon jatkamista tai uusimista varten;
- 3) lentokokeita ATPL(A)-lupakirjan myöntämistä varten;
- 4) lentokokeita MPL-lupakirjan myöntämistä varten edellyttäen, että tarkastuslentäjä täyttää FCL.925 kohdan vaatimukset;
- 5) pätevyysarvioita TRI-kelpuutusten tai SFI-valtuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista tai uusimista varten kyseisessä ilma-alusryhmässä edellyttäen, että tarkastuslentäjä on toiminut vähintään kolme vuotta tyypitarkastuslentäjänä.

b) TRE(H). TRE(H)-tarkastuslentäjällä on oikeus ottaa vastaan

- 1) lentokokeita ja tarkastuslentoja helikopterin tyypikelpuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista tai uusimista varten;
- 2) tarkastuslentoja mittarilentokelpuutusten voimassaolon jatkamista tai uusimista varten tai IR(H)-kelpuutuksen laajentamiseksi yksimoottorisista helikoptereista monimoottorisiin helikoptereihin edellyttäen, että TRE(H)-tarkastuslentäjällä on voimassa oleva IR(H)-kelpuutus;
- 3) lentokokeita ATPL(H)-lupakirjan myöntämistä varten;
- 4) pätevyysarvioita TRI(H)-kelpuutusten tai SFI(H)-valtuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista tai uusimista varten edellyttäen, että tarkastuslentäjä on toiminut vähintään kolme vuotta tyypitarkastuslentäjänä.

FCL.1010.TRE TRE – Edellytykset

a) TRE(A) ja TRE(PL). Lentokoneen tai pystysuoraan nousevan lentokoneen tyypitarkastuslentäjän valtuutuksen

- 1) hakijan on usean ohjaajan lentokoneiden tai pystysuoraan nousevien lentokoneiden osalta oltava suorittanut usean ohjaajan lentokoneiden tai pystysuoraan nousevien lentokoneiden ohjaajana soveltuvin osin 1 500 tuntia lentoaikaa, josta vähintään 500 tuntia on oltava lennetty ilma-aluksen päällikkönä;
- 2) vaativien suorituskykyisten yhden ohjaajan lentokoneiden osalta hakijan on oltava suorittanut yhden ohjaajan lentokoneen ohjaajana 500 tuntia lentoaikaa, josta vähintään 200 tuntia on oltava lennetty ilma-aluksen päällikkönä;
- 3) hakijalla on oltava CPL- tai ATPL-lupakirja ja TRI-kelpuutus kyseiseen tyyppiin;
- 4) TRE-valtuutuksen ensimmäistä myöntämistä varten hänen on oltava antanut vähintään 50 tuntia lentokoulutusta tyypikouluttajana (TRI), lennonopettajana (FI) tai simulaattorikouluttajana (SFI) kyseisellä ilma-alustyyppillä tai simulaatiokoulutuslaitteella (FSTD), joka edustaa kyseistä tyyppiä.

b) TRE(H). Helikopterin TRE(H)-valtuutuksen

- 1) hakijalla on oltava TRI(H)-kelpuutus tai yksimoottoristen yhden ohjaajan helikopterien osalta voimassa oleva FI(H)-kelpuutus kyseiseen helikopterityyppiin;
- 2) TRE-valtuutuksen ensimmäistä myöntämistä varten hakijan on oltava antanut 50 tuntia lentokoulutusta tyyppikouluttajana (TRI), lennonopettajana (FI) tai simulaattorikouluttajana (SFI) kyseisellä helikopterityypillä tai simulaatiokoulutuslaitteella (FSTD), joka edustaa kyseistä tyyppiä;
- 3) usean ohjaajan helikopterien osalta hakijalla on oltava CPL(H)- tai ATPL(H)-lupakirja, ja hänen on oltava suorittanut usean ohjaajan helikopterin ohjaajana 1 500 tuntia lentoaikaa, joista vähintään 500 tuntia ilma-aluksen päällikkönä;
- 4) monimoottoristen yhden ohjaajan helikopterien osalta
 - i) hakijan on oltava suorittanut helikopterin ohjaajana 1 000 tuntia lentoaikaa, joista vähintään 500 tuntia ilma-aluksen päällikkönä;
 - ii) hakijalla on oltava CPL(H)- tai ATPL(H)-lupakirja ja tarvittaessa voimassa oleva IR(H)-kelpuutus;
- 5) yksimoottoristen yhden ohjaajan helikopterien osalta
 - i) hakijan on oltava suorittanut helikopterin ohjaajana 750 tuntia lentoaikaa, joista vähintään 500 tuntia ilma-aluksen päällikkönä;
 - ii) hakijalla on oltava helikopteriammattilentäjän lupakirja.
- 6) Ennen kuin TRE(H)-valtuutuksen oikeudet laajennetaan yhden ohjaajan monimoottorisen helikopterin oikeuksista usean ohjaajan monimoottorisen helikopterin oikeuksiin samassa helikopterityypissä, sen haltijalla on oltava vähintään 100 tunnin kokemus usean ohjaajan lentotoiminnasta kyseisellä tyyppillä.
- 7) Kun hakija hakee ensimmäistä monimoottorisen usean ohjaajan helikopterin TRE-valtuutusta, b kohdan 3 alakohdassa vaadittu 1 500 tunnin lentokokemus usean ohjaajan helikopterilla voidaan katsoa täyttyneeksi, jos hän on suorittanut 500 tuntia lentoaikaa saman tyyppin usean ohjaajan helikopterilla ilma-aluksen päällikkönä.

4 JAKSO

Luokkakelpuustarkastuslentäjän erityisvaatimukset – CRE**FCL.1005.CRE CRE –Oikeudet**

Luokkakelpuustarkastuslentäjällä on oikeus ottaa vastaan yhden ohjaajan lentokoneilla, lukuun ottamatta vaativia suorituskykyisiä yhden ohjaajan lentokoneita

- a) lentokoneita luokka- ja tyyppikelpuutusten myöntämistä varten;
- b) tarkastuslentoja:
 - 1) luokka- ja tyyppikelpuutusten voimassaolon jatkamista ja uusimista varten;
 - 2) mittarilentokelpuutusten voimassaolon jatkamista ja uusimista varten edellyttäen, että luokkakelpuustarkastuslentäjä täyttää FCL.1010.IRE kohdan a kohdan vaatimukset.

FCL.1010.CRE CRE – Edellytykset

CRE-valtuutuksen

- a) hakijalla on oltava tai oltava aiemmin ollut CPL(A)-, MPL(A)- tai ATPL(A)-lupakirja yhden ohjaajan oikeuksin ja hänellä on oltava PPL(A)-lupakirja;
- b) hakijalla on oltava CRI-kelpuutus kyseiseen luokkaan tai tyyppiin;
- c) hakijan on oltava suorittanut 500 tuntia lentoaikaa lentokoneen ohjaajana.

5 JAKSO

Mittaritarkastuslentäjän erityisvaatimukset – IRE**FCL.1005.IRE IRE – Oikeudet**

Mittaritarkastuslentäjällä on oikeus ottaa vastaan lentokokeita mittarilentokelpuutusten myöntämistä varten ja tarkastuslentoja mittarilentokelpuutusten voimassaolon jatkamista tai uusimista varten.

FCL.1010.IRE IRE – Edellytykset

a) IRE(A). Lentokoneen IRE-valtuutuksen hakijalla on oltava IRI(A)-kelpuutus ja hänen on oltava suorittanut

- 1) 2 000 tuntia lentoaikaa lentokoneen ohjaajana, ja
- 2) 450 tuntia mittarilentoaikaa, ja siitä 250 tuntia kouluttajana.

b) IRE(H). Helikopterin IRE-valtuutuksen hakijalla on oltava IRI(H)-kelpuutus ja hänen on oltava suorittanut

- 1) 2 000 tuntia lentoaikaa helikopterin ohjaajana, ja
- 2) 300 tuntia mittarilentoaikaa helikoptereilla, ja siitä 200 tuntia kouluttajana.

c) IRE(As). Ilmalaivan IRE-valtuutuksen hakijalla on oltava IRI(As)-kelpuutus ja hänen on oltava suorittanut

- 1) 500 tuntia lentoaikaa ilmalaivan ohjaajana, ja
- 2) 100 tuntia mittarilentoaikaa ilmalaivoilla, ja siitä 50 tuntia kouluttajana.

6 JAKSO

Simulaattoritarkastuslentäjän erityisvaatimukset – SFE**FCL.1005.SFE SFE – Oikeudet ja ehdot**

a) SFE(A) ja SFE(PL). Lentokoneen tai pystysuoraan nousevan lentokoneen simulaattoritarkastuslentäjällä on oikeus ottaa vastaan lentosimulaattorilla

- 1) lentokokeita ja tarkastuslentoja usean ohjaajan lentokoneiden tai pystysuoraan nousevien lentokoneiden tyyppikelpuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista tai uusimista varten;
- 2) tarkastuslentoja mittarilentokelpuutusten voimassaolon jatkamista tai uusimista varten edellyttäen, että simulaattoritarkastuslentäjä täyttää FCL.1010.IRE kohdan vaatimukset kyseisessä ilma-alusryhmässä;
- 3) lentokokeita ATPL(A)-lupakirjan myöntämistä varten;
- 4) lentokokeita MPL-lupakirjan myöntämistä varten edellyttäen, että tarkastuslentäjä täyttää FCL.925 kohdan vaatimukset;
- 5) pätevyysarvioita SFI-valtuutuksen myöntämistä, voimassaolon jatkamista tai uusimista varten asianomaisessa ilma-alusryhmässä edellyttäen, että tarkastuslentäjä on toiminut simulaattoritarkastuslentäjänä vähintään kolme vuotta.

b) SFE(H). Simulaattoritarkastuslentäjällä on oikeus ottaa vastaan lentosimulaattorilla

- 1) lentokokeita ja tarkastuslentoja tyyppikelpuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista tai uusimista varten, ja
- 2) tarkastuslentoja mittarilentokelpuutusten voimassaolon jatkamista tai uusimista varten edellyttäen, että simulaattoritarkastuslentäjä täyttää FCL.1010.IRE kohdan b kohdan vaatimukset;
- 3) lentokokeita ATPL(H)-lupakirjan myöntämistä varten;
- 4) lentokokeita ja tarkastuslentoja SFI(H)-valtuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista tai uusimista varten edellyttäen, että tarkastuslentäjä on toiminut simulaattoritarkastuslentäjänä vähintään kolme vuotta.

FCL.1010.SFE SFE – Edellytykset

a) SFE(A). Lentokoneen SFE-valtuutuksen

- 1) hakijalla on oltava tai oltava ollut ATPL(A)-lupakirja, luokka- tai tyyppikelpuutus ja SFI(A)-valtuutus kyseiseen lentokonetyyppiin;
- 2) hakijalla on oltava vähintään 1 500 tuntia lentoaikaa usean ohjaajan lentokoneen ohjaajana;
- 3) ensimmäistä myöntämistä varten hakijan on oltava antanut vähintään 50 tuntia synteettistä lentokoulutusta SFI(A)-kouluttajana kyseisellä tyyppillä.

b) SFE(H). Helikopterin SFE-valtuutuksen

- 1) hakijalla on oltava tai oltava ollut ATPL(H)-lupakirja, tyyppikelpuutus ja SFI(H)-valtuutus kyseiseen helikopterityyppiin;
- 2) hakijalla on oltava vähintään 1 000 tuntia lentoaikaa usean ohjaajan helikopterin ohjaajana;
- 3) ensimmäistä myöntämistä varten hakijan on oltava suorittanut vähintään 50 tuntia synteettistä lentokoulutusta SFI(H)-kouluttajana kyseisellä tyyppillä.

7 JAKSO

Lennonopettajien tarkastuslentäjän erityisvaatimukset – FIE**FCL.1005.FIE FIE – Oikeudet ja ehdot**

- a) FIE(A). Lentokoneen lennonopettajien tarkastuslentäjällä on oikeus suorittaa pätevyysarvioita FI(A)-, CRI(A)-, IRI(A)- ja TRI(A)-kelpuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista tai uusimista varten yhden ohjaajan lentokoneilla edellyttäen, että hänellä on kyseinen opettajakelpuutus.
- b) FIE(H). Helikopterin lennonopettajien tarkastuslentäjällä on oikeus suorittaa pätevyysarvioita FI(H)-, IRI(H)- ja TRI(H)-kelpuutuksia varten yhden ohjaajan helikoptereilla edellyttäen, että hänellä on kyseinen opettajakelpuutus.
- c) FIE (As), (S), (B). Purjelentokoneen, moottoripurjelentokoneen, ilmapallon ja ilmalaivan lennonopettajien tarkastuslentäjällä on oikeus suorittaa pätevyysarvioita opettajakelpuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista tai uusimista varten kyseisellä ilma-alusryhmällä edellyttäen, että hänellä on kyseinen opettajakelpuutus.

FCL.1010.FIE FIE – Edellytykset

a) FIE(A). Lentokoneen FIE-valtuutuksen,

jos hakija aikoo suorittaa pätevyysarvioita,

- 1) hakijalla on oltava kyseinen opettajakelpuutus;
- 2) hakijan on oltava suorittanut 2 000 tuntia lentoaikaa lentokoneen tai TMG-moottoripurjelentokoneen ohjaajana, ja
- 3) hakijan on oltava suorittanut vähintään 100 tuntia lentoaikaa opettaen hakijoita opettajakelpuutusta varten.

b) FIE(H). Helikopterin FIE-valtuutuksen

- 1) hakijalla on oltava kyseinen opettajakelpuutus;
- 2) hakijan on oltava suorittanut 2 000 tuntia lentoaikaa helikopterin ohjaajana;
- 3) hakijan on oltava suorittanut vähintään 100 tuntia lentoaikaa opettaen hakijoita opettajakelpuutusta varten.

c) FIE(As). Ilmalaivan FIE-valtuutuksen

- 1) hakijan on oltava suorittanut 500 tuntia lentoaikaa ilmalaivan ohjaajana;
- 2) hakijan on oltava suorittanut vähintään 20 tuntia lentoaikaa opettaen hakijoita FI(As)-kelpuutusta varten;
- 3) hakijalla on oltava kyseinen opettajakelpuus.

d) FIE(S). Purjelentokoneen FIE-valtuutuksen

- 1) hakijalla on oltava kyseinen opettajakelpuus;
- 2) hakijan on oltava suorittanut 500 tuntia lentoaikaa purjelentokoneen tai moottoripurjelentokoneen ohjaajana;
- 3) hakijan on oltava suorittanut
 - i) jos hän aikoo suorittaa pätevyyden arviointeja TMG-moottoripurjelentokoneilla, 10 tuntia tai 30 lentoonlähtöä kouluttaen opettajakelpuutuksen hakijoita TMG-moottoripurjelentokoneilla;
 - ii) kaikissa muissa tapauksissa 10 tuntia tai 30 lentoonlähtöä opettaen hakijoita opettajakelpuutusta varten.

e) FIE(B). Ilmapallon FIE-valtuutuksen

- 1) hakijalla on oltava kyseinen opettajakelpuus;
 - 2) hakijan on oltava suorittanut 350 tuntia lentoaikaa ilmapallon ohjaajana;
 - 3) hakijan on oltava suorittanut 10 tuntia opettaen hakijoita opettajakelpuutusta varten.
-

Lisäys 1

Teoriatiedon hyvittäminen**A. TEORIATIEDON HYVITTÄMINEN LENTOLUPAKIRJAN MYÖNTÄMISEKSI TOISESSA ILMA-ALUSRYHMÄSSÄ – SIIRTYMÄKOULUTUS JA KOEVAATIMUKSET****1. LAPL, PPL, BPL ja SPL**

1.1 LAPL-lupakirjan myöntämistä varten toisen ilma-alusryhmän LAPL-lupakirjan haltijalle on hyvitetävä täysimääräisesti FCL.120 kohdan a kohdassa säädettyjen yhteisten oppiaineiden teoriatiedot.

1.2 Rajoittamatta edellä olevan kohdan soveltamista LAPL-, PPL-, BPL- tai SPL-lupakirjan myöntämistä varten toisen ilma-alusryhmän lupakirjan haltijan on saatava teoriakoulutusta ja läpäistävä teoriakoe asianmukaisella tasolla seuraavista oppiaineista:

— lennonteoria

— lentotoimintamenetelmät

— suoritusarvot ja lennonsuunnittelu

— ilma-aluksen yleistuntemus, lentosuunnistus.

1.3 PPL-, BPL- tai SPL-lupakirjan myöntämistä varten saman ilma-alusryhmän LAPL-lupakirjan haltijalle on hyvitetävä täysimääräisesti teoriakoulutus ja koevaatimukset.

2. CPL

2.1 CPL-lupakirjan hakijan, jolla on CPL-lupakirja toisessa ilma-alusryhmässä, on saatava tietopuolista siirtymäkoulutusta hyväksytyillä kurssilla eri ilma-alusryhmien CPL-koulutusohjelmissä havaittujen erojen mukaisesti.

2.2 Hakijan on suoritettava hyväksytysti tässä osassa (FCL) määritelty teoriakoe asianomaisessa ilma-alusryhmässä seuraavista oppiaineista:

021 – ilma-aluksen yleistuntemus: runko ja järjestelmät, sähköjärjestelmä, voimalaitteet, hätävarusteet

022 – ilma-aluksen yleistuntemus: mittarit

032/034 – lentokoneiden tai helikopterien suoritusarvot soveltuvien osien

070 – lentotoimintamenetelmät ja

080 – lennonteoria.

2.3 CPL-lupakirjan hakijalle, joka on läpäissyt mittarilentokelpuutuksen teoriakokeet samassa ilma-alusryhmässä, hyvitetään teoriatietoa koskevat vaatimukset seuraavista oppiaineista:

— ihmisen suorituskyyky

— sääoppi.

3. ATPL

3.1 ATPL-lupakirjan hakijan, jolla on ATPL-lupakirja toisessa ilma-alusryhmässä, on oltava saanut tietopuolista siirtymäkoulutusta hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa eri ilma-alusryhmien ATPL-koulutusohjelmissä havaittujen erojen mukaisesti.

- 3.2 Hakijan on suoritettava hyväksytysti tässä osassa (FCL) määritelty teoriakoe asianomaisessa ilma-alusryhmässä seuraavista oppiaineista:

021 – ilma-aluksen yleistuntemus: runko ja järjestelmät, sähköjärjestelmä, voimalaitteet, hätävarusteet

022 – ilma-aluksen yleistuntemus: mittarit

032 – suoritusarvot

070 – lentotoimintamenetelmät, ja

080 – lennonteoria.

- 3.3 ATPL(A)-lupakirjan hakija, joka on läpäissyt CPL(A)-lupakirjan teoriakokeen, saa hyvityksen teoritietoa koskevista vaatimuksista VFR-radiopuhelinliikenteessä.

- 3.4 ATPL(H)-lupakirjan hakija, joka on läpäissyt CPL(H)-lupakirjan teoriakokeen, saa hyvityksen teoritietoa koskevista vaatimuksista seuraavissa oppiaineissa:

— ilmailun säädökset

— lennonteoria (helikopterit)

— VFR-radiopuhelinliikenne.

- 3.5 ATPL(A)-lupakirjan hakija, joka on läpäissyt IR(A)-kelpuutuksen teoriakokeen, saa hyvityksen teoritietoa koskevista vaatimuksista IFR-radiopuhelinliikenteessä.

- 3.6 ATPL(H)-lupakirjan hakija, jolla on IR(H)-kelpuutus ja joka on läpäissyt CPL(H)-lupakirjan teoriakokeen, saa hyvityksen teoritietoa koskevista vaatimuksista seuraavissa oppiaineissa:

— lennonteoria (helikopterit)

— VFR-radiopuhelinliikenne.

4. IR

- 4.1 Mittarilentokelpuutuksen hakija, joka on läpäissyt CPL-lupakirjan teoriakokeet samassa ilma-alusryhmässä, saa hyvityksen teoritietoa koskevista vaatimuksista seuraavissa oppiaineissa:

— ihmisen suorituskyky

— sääoppi.

- 4.2 IR(H)-kelpuutuksen hakijan, joka on suorittanut hyväksytysti ATPL(H) VFR-teoriakokeen, on läpäistävä seuraavien oppiaineiden kokeet:

— ilmailun säädökset

— lennon suunnittelu ja seuranta

— radiosuunnistus

— IFR-radiopuhelinliikenne.

Kielitaidon arviointiasteikko – erinomainen, edistynyt ja toimiva taso

Taso	Ääntäminen	Rakenne	Sanasto	Sujuvuus	Ymmärtäminen	Vuorovaikutus
Erinomainen (Taso 6)	Ääntämys, painotus, rytmi ja intonaatio häiritsevät tuskin koskaan ymmärtämistä, vaikka puhujan ensimmäinen kieli tai alueellinen variantti saattavatkin vaikuttaa niihin.	Niin perustason kuin vaativammatkin kieliooppi- ja lauserakenteet ovat johdonmukaisesti hyvin hallinnassa.	Sanavaraston laajuus ja täsmällisyys riittävät tehokkaaseen viestintään monista tuista ja vieraista aiheista. Sanavarasto on idiomattainen ja vivahteikas ja mukautuu kielen käyttötilanteeseen.	Pystyy puhumaan pitkään luontevasti ja vaivattomasti. Vaihtelee puheen tempoa tyyli vaikutuksen aikaansaamiseksi, esimerkiksi korostukseen jotain seikkaa. Käyttää spontaanisti ja oikein eri jäsenys- ja sidesanoja.	Ymmärtäminen on johdonmukaisesti virheetöntä lähes kaikissa yhteyksissä, ja myös kielelliset ja kulttuuriset vivahteet tulevat ymmärrettäviksi.	Vuorovaikutus on vaivatonta lähes kaikissa tilanteissa. Ymmärtää helposti kielelliset ja sanattomat vivahteet ja reagoi niihin asiaankuuluvalla tavalla.
Edistynyt (Taso 5)	Ääntämys, painotus, rytmi ja intonaatio häiritsevät harvoin ymmärtämistä, vaikka puhujan ensimmäinen kieli tai kielen alueellinen variantti vaikuttavatkin niihin.	Perustason kieliooppi- ja lauserakenteet ovat johdonmukaisesti hyvin hallinnassa. Yrittää käyttää myös vaativampia rakenteita mutta tekee virheitä, jotka vaikuttavat joskus merkitykseen.	Sanavaraston laajuus ja täsmällisyys riittävät tehokkaaseen viestintään yleisistä, konkreettisista ja työhön liittyvistä aiheista. Pystyy johdonmukaisesti ja onnistuneesti ilmaisemaan saman asian toisin sanoin. Sanavarasto on toisinaan idiomattista.	Pystyy puhumaan pitkään suhteellisen vaivattomasti tuista aiheista muttei välttämättä vaihtelevaan puheen tempoa tyylikeinona. Osaa käyttää oikein eri jäsenys- ja sidesanoja.	Ymmärtää oikein, kun kyse on yleisistä, konkreettisista ja työhön liittyvistä aiheista ja ymmärtää useimmiten oikein joutuessaan kohtamaan kieleen tai tilanteeseen liittyvän ongelman tai odottamattoman tapahtuman. Pystyy ymmärtämään erilaisia puheen variantteja (murre ja/tai korostus) tai tyyliä.	Vastaukset annetaan viipymättä ja ne ovat asianmukaisia ja informatiivisia. Hallitsee hyvin puhujan ja kuuntelijan välisen suhteen.
Toimiva (Taso 4)	Puhujan ensimmäinen kieli tai alueellinen variantti vaikuttavat ääntämykseen, painotukseen, rytmiin ja intonaatioon, mutta häiritsevät vain joskus ymmärtämistä.	Perustason kieliooppi- ja lauserakenteita käytetään luovasti, ja ne ovat yleensä hyvin hallinnassa. Virheitä saatetaan esiintyä erityisesti epätavallisissa tai odottamattomissa tilanteissa, mutta ne vaikuttavat harvoin merkitykseen.	Sanavaraston laajuus ja täsmällisyys riittävät yleensä tehokkaaseen viestintään yleisistä, konkreettisista ja työhön liittyvistä aiheista. Pystyy usein onnistuneesti korvaamaan sanavaraston puutteita epätavallisissa tai odottamattomissa tilanteissa ilmaisemalla asian toisin.	Pystyy puhumaan suhteellisen pitkään asianmukaisella tempolla. Puheen sujuvuus voi ajoittain heiketä siirryttäessä harjoittelusta tai kaavamaisesta puheesta spontaaniin vuorovaikutukseen, mutta tämä ei estä tehokasta viestintää. Osaa käyttää jonkin verran eri jäsenys- ja sidesanoja. Täytesanat eivät ole häiritseviä.	Ymmärtää useimmiten oikein, kun kyse on yleisistä, konkreettisista ja työhön liittyvistä aiheista ja kun käytetty korostus tai variantti on riittävän ymmärrettävä kielen kansainväliselle käyttäjäyhteisölle. Kun puhuja kohtaa kieleen tai tilanteeseen liittyvän ongelman tai odottamattoman tapahtuman, ymmärtäminen voi olla hitaampaa tai edellyttää selvittäviä strategioita.	Vastaukset annetaan yleensä viipymättä ja ne ovat asianmukaisia ja informatiivisia. Osaa aloittaa vuoropuhelun ja ylläpitää sitä, vaikka kyse olisi odottamattomasta tapahtumasta. Selviytyy riittävän hyvin ilmeisistä väärinymmärryksistä tarkistamalla, vahvistamalla tai selvittämällä asioita.

Huomautus: Lisäyksen 2 alkuperäinen teksti on siirretty AMC:hen, katso myös selvittävä huomautus.

Lisäys 3

Koulutus ansiolentäjän ja liikennelentäjän lupakirjan myöntämistä varten

1. Tässä lisäyksessä esitetään niitä erilaisia kursseja koskevat vaatimukset, joita järjestetään ansiolentäjän ja liikennelentäjän lupakirjojen myöntämiseksi joko ilman mittarilentokelpuutusta tai sen kanssa.
2. Hakijan, joka haluaa siirtyä toiseen hyväksyttyyn koulutusorganisaatioon, on haettava toimivaltaiselta viranomaiselta virallista arviota edelleen tarvittavien koulutustuntien määrästä.

A. Yhdistetty liikennelentäjäkurssi – lentokoneet**YLEISTÄ**

1. Yhdistetyn ATP(A)-kurssin tavoitteena on kouluttaa lentäjä osaamistasolle, jolla hän voi toimia perämiehenä usean ohjaajan monimootorisissa lentokoneissa kaupallisessa ilmakuljetuksessa ja saada CPL(A)/IR-lupakirjan.
2. Hakijan, joka haluaa suorittaa yhdistetyn ATP(A)-kurssin, on suoritettava kaikki koulutusvaiheet hyväksytyn koulutusorganisaation järjestämällä yhtäjaksoisella kurssilla.
3. Hakija voidaan hyväksyä koulutukseen joko alusta alkavana tai Chicagon yleissopimuksen liitteen I mukaisesti myönnetyn PPL(A)- tai PPL(H)-lupakirjan haltijana. PPL(A)- tai PPL(H)-lupakirjan haltijalle annetaan ennen kurssia lennetyistä tunneista hyvitystä 50 prosenttia, kuitenkin korkeintaan 40 tuntia lentokokemusta tai 45 tuntia, jos oppilaalla on lentokoneen yölentokelpuutus, ja näistä 20 tuntia voidaan hyvittää koululentoaikaa koskevan vaatimuksen täyttämiseksi.
4. Kurssin on sisällettävä
 - a) teoriakoulutus ATPL(A)-lupakirjaa vastaavalle tietotasolle;
 - b) näkö- ja mittarilentokoulutus, ja
 - c) miehistöyhteistyökoulutus usean ohjaajan lentokoneiden käyttöä varten.
5. Hakija, joka ei onnistu tai pysty suorittamaan koko ATP(A)-kurssia, voi hakea toimivaltaiselta viranomaiselta teoria-koetta ja lentokoetta sellaista lupakirjaa varten, jossa on vähäisemmät oikeudet, ja mittarilentokelpuutusta, jos sovellettavat vaatimukset on täytetty.

TEORIATIEETO

6. ATP(A)-lupakirjan teoriakurssin on sisällettävä vähintään 750 tuntia koulutusta.
7. Miehistöyhteistyökurssin on sisällettävä vähintään 25 tuntia teoriakoulutusta ja harjoituksia.

TEORIAKOE

8. Hakijan on osoitettava tietotaso, joka vastaa ATPL(A)-lupakirjan haltijan oikeuksia.

LENTOKOULUTUS

9. Lentokoulutuksen, tyypikoulutusta lukuun ottamatta, on sisällettävä yhteensä vähintään 195 tuntia, mukaan lukien kaikki edistystä mittaavat kokeet, ja niistä korkeintaan 55 tuntia koko kurssilla saa olla mittariaikaa maassa. 195 tunnin kokonaisaikana hakijoiden on suoritettava vähintään
 - a) 95 tuntia koululentoaikaa, josta korkeintaan 55 tuntia saa olla mittariaikaa maassa;
 - b) 70 tuntia ilma-aluksen päällikkönä, mukaan lukien VFR-lento ja mittarilentoaika päällikköoppilaana (SPIC); mittarilentoaika päällikköoppilaana voidaan lukea lentoajaksi ilma-aluksen päällikkönä korkeintaan 20 tuntia;
 - c) 50 tuntia matkalentoa ilma-aluksen päällikkönä, mukaan lukien VFR-matkalento, joka on vähintään 540 kilometriä (300 merimailia) pitkä ja jonka aikana suoritetaan laskut pysähtymiseen asti kahdelle lentopaikalle, jotka eivät ole samoja kuin lähtölentopaikka;
 - d) 5 tuntia yölentoaikaa; näistä kolme tuntia on oltava koululentoa, joka sisältää vähintään yhden tunnin pituisen suunnistuskäytännön ja viisi lentoönlähtöä yksin ja viisi laskua pysähtymiseen asti yksin, ja

- e) 115 tuntia mittarilentoaikaa, joka sisältää vähintään
- 1) 20 tuntia pääläikköoppilana;
 - 2) 15 tuntia miehistöyhteistyötä, johon voidaan käyttää lentosimulaattoria tai FNPT II:ta;
 - 3) 50 tuntia mittarilentokoulutusta, josta korkeintaan
 - i) 25 tuntia saa olla mittariaikaa maassa FNPT I:llä, tai
 - ii) 40 tuntia saa olla mittariaikaa FNPT II:lla, FTD 2:lla tai lentosimulaattorilla, ja siitä korkeintaan 10 tuntia saa olla suoritettu FNPT I:llä.

Hakija, jolla on todistus perusmittarilennon kurssin suorittamisesta, saa hyvitystä korkeintaan 10 tuntia vaaditusta mittarikoulutusajasta; perusmittarilennon harjoituslaitteella (BITD) suoritettuja tunteja ei hyvitetä.

- f) Viisi tuntia on suoritettava lentokoneella, joka on hyväksytty vähintään neljän henkilön kuljettamiseen ja jossa on säätöpotkuri ja sisään vedettävä laskuteline.

LENTOKOE

10. Lentokoulutuksen päätyttyä hakijan on suoritettava CPL(A)-lentokoe yksimootorisella tai monimootorisella lentokoneella ja mittarilentokoe monimootorisella lentokoneella.

B. Osista koostuva liikennelentäjäkurssi – lentokoneet

1. ATPL(A)-lupakirjan hakijalla, joka suorittaa teoriakoulutuksensa osista koostuvalla kurssilla,
- a) on oltava vähintään PPL(A)-lupakirja, joka on myönnetty Chicagon yleissopimuksen liitteen 1 mukaisesti, ja hänen on oltava suorittanut vähintään seuraava teoriakoulutuksen tuntimäärä
- 1) hakijoiden, joilla on PPL(A)-lupakirja: 650 tuntia;
 - 2) hakijoiden, joilla on CPL(A)-lupakirja: 400 tuntia;
 - 3) hakijoiden, joilla on IR(A)-kelpuutus: 500 tuntia;
 - 4) hakijoiden, joilla on CPL(A)-lupakirja ja IR(A)-kelpuutus: 250 tuntia.

Teoriakoulutus on suoritettava ennen ATPL(A)-lupakirjan lentokoetta.

C. Yhdistetty kurssi ansiolentäjän lupakirjaa ja mittarilentokelpuutusta varten – lentokoneet

YLEISTÄ

1. Yhdistetyn CPL(A)- ja IR(A)-kurssin tavoitteena on kouluttaa lentäjä osaamistasolle, jolla hän voi lentää yhden ohjaajan yksimootorisilla tai monimootorisilla lentokoneilla kaupallisessa ilmakuljetuksessa ja saada CPL(A)/IR-lupakirjan.
2. Hakijan, joka haluaa suorittaa yhdistetyn CPL(A)/IR-kurssin, on suoritettava kaikki koulutusvaiheet hyväksytyn koulutusorganisaation järjestämällä yhtäjaksoisella kurssilla.
3. Hakija voidaan hyväksyä koulutukseen joko alusta alkavana tai Chicagon yleissopimuksen liitteen 1 mukaisesti myönnetyn PPL(A)- tai PPL(H)-lupakirjan haltijana. PPL(A)- tai PPL(H)-lupakirjan haltijalle annetaan ennen kurssia lennetyistä tunneista hyvitystä 50 prosenttia, kuitenkin korkeintaan 40 tuntia lentokokemusta tai 45 tuntia, jos oppilaalla on lentokoneen yölentokelpuutus, ja näistä 20 tuntia voidaan hyvittää koululentoaikaa koskevan vaatimuksen täyttämiseksi.
4. Kurssin on sisällettävä
 - a) teoriakoulutus CPL(A)-lupakirjaa ja mittarilentokelpuutusta vastaavalle tietotasolle, ja
 - b) näkö- ja mittarilentokoulutus.

5. Hakija, joka ei onnistu tai pysty suorittamaan koko CPL/IR(A)-kurssia, voi hakea toimivaltaiselta viranomaiselta teoriakoea ja lentokoea sellaista lupakirjaa varten, jossa on vähäisemmät oikeudet, ja mittarilentokelpuutusta, jos sovellettavat vaatimukset on täytetty.

TEORIATieto

6. CPL(A)/IR-lupakirjan teoriakurssin on sisällettävä vähintään 500 tuntia koulutusta.

TEORIAKOE

7. Hakijan on osoitettava tietotaso, joka vastaa CPL(A)-lupakirjan ja mittarilentokelpuutuksen haltijan oikeuksia.

LENTOKOULUTUS

8. Lentokoulutuksen, tyypikoulutusta lukuun ottamatta, on sisällettävä yhteensä vähintään 180 tuntia, mukaan lukien kaikki edistystä mittaavat kokeet, ja niistä korkeintaan 40 tuntia koko kurssilla saa olla mittariaikaa maassa. 180 tunnin kokonaisaikana hakijoiden on suoritettava vähintään

- a) 80 tuntia koululentoa, josta korkeintaan 40 tuntia saa olla mittariaikaa maassa;
- b) 70 tuntia ilma-aluksen päällikkönä, mukaan lukien VFR-lento ja mittarilentoa, jotka voidaan lentää päällikköoppilaana (SPIC); mittarilentoa päällikköoppilaana voidaan lukea lentoajaksi ilma-aluksen päällikkönä korkeintaan 20 tuntia;
- c) 50 tuntia matkalentoa ilma-aluksen päällikkönä, mukaan lukien VFR-matkalento, joka on vähintään 540 kilometriä (300 merimailia) pitkä ja jonka aikana suoritetaan laskut pysähtymiseen asti kahdelle lentopaikalle, jotka eivät ole samoja kuin lähtölentopaikka;
- d) viisi tuntia yölentoa; näistä kolme tuntia on oltava koululentoa, joka sisältää vähintään yhden tunnin pituisen suunnistusmatkalennon ja viisi lentoalähtöä yksin ja viisi laskua pysähtymiseen asti yksin, ja
- e) 100 tuntia mittarilentoa, joka sisältää vähintään
 - 1) 20 tuntia päällikköoppilaana, ja
 - 2) 50 tuntia mittarilentokoulutusta, josta korkeintaan
 - i) 25 tuntia saa olla mittariaikaa maassa FNPT I:llä, tai
 - ii) 40 tuntia saa olla mittariaikaa FNPT II:lla, FTD 2:lla tai lentosimulaattorilla, ja siitä korkeintaan 10 tuntia saa olla suoritettu FNPT I:llä.

Hakija, jolla on todistus perusmittarilennon kurssin suorittamisesta, saa hyvitystä korkeintaan 10 tuntia vaaditusta mittarikoulutusajasta; perusmittarilennon harjoituslaitteella (BITD) suoritettuja tunteja ei hyvitetä.

- f) viisi tuntia on suoritettava lentokoneella, joka on hyväksytty vähintään neljän henkilön kuljettamiseen ja jossa on säätöpotkuri ja sisään vedettävä laskuteline.

LENTOKOKEET

9. Lentokoulutuksen päätyttyä hakijan on suoritettava CPL(A)-lentokoe ja IR-lentokoe monimoottorisella lentokoneella tai yksimoottorisella lentokoneella.

D. Yhdistetty ansiolentäjäkurssi – lentokoneet

YLEISTÄ

1. Yhdistetyn CPL(A)-kurssin tavoite on kouluttaa lentäjä sille osaamistasolle, joka vaaditaan CPL(A)-lupakirjan myöntämistä varten.
2. Hakijan, joka haluaa suorittaa yhdistetyn CPL(A)-kurssin, on suoritettava kaikki koulutusvaiheet hyväksytyn koulutusorganisaation järjestämällä yhtäjaksoisella kurssilla.
3. Hakija voidaan hyväksyä koulutukseen joko alusta alkavana tai Chicagon yleissopimuksen liitteen 1 mukaisesti myönnetyn PPL(A)- tai PPL(H)-lupakirjan haltijana. PPL(A)- tai PPL(H)-lupakirjan haltijalle annetaan ennen kurssia lennetyistä tunteista hyvitystä 50 prosenttia, kuitenkin korkeintaan 40 tuntia lentokokemusta tai 45 tuntia, jos oppilaalla on lentokoneen yölentokelpuus, ja näistä 20 tuntia voidaan hyvittää koululentoa koskevan vaatimuksen täyttämiseksi.

4. Kurssin on sisällettävä

- a) teoriakoulutus CPL(A)-lupakirjaa vastaavalle tietotasolle, ja
- b) näkö- ja mittarilentokoulutus.

5. Hakija, joka ei onnistu tai pysty suorittamaan koko CPL(A)-kurssia, voi hakea toimivaltaiselta viranomaiselta teoria-koetta ja lentokoetta sellaista lupakirjaa varten, jossa on vähäisemmät oikeudet, jos sovellettavat vaatimukset on täytetty.

TEORIATieto

6. CPL(A)-lupakirjan teoriakurssin on sisällettävä vähintään 350 tuntia koulutusta.

TEORIAKOE

7. Hakijan on osoitettava tietotaso, joka vastaa CPL(A)-lupakirjan haltijan oikeuksia.

LENTOKOULUTUS

8. Lentokoulutuksen, tyypikoulutusta lukuun ottamatta, on sisällettävä yhteensä vähintään 150 tuntia, mukaan lukien kaikki edistystä mittaavat kokeet, ja niistä korkeintaan viisi tuntia koko kurssilla saa olla mittariaikaa maassa. 150 tunnin kokonaisaikana hakijoiden on suoritettava vähintään

- a) 80 tuntia koululentoa, josta korkeintaan viisi tuntia saa olla mittariaikaa maassa;
- b) 70 tuntia ilma-aluksen päällikkönä;
- c) 20 tuntia matkalentoa ilma-aluksen päällikkönä, mukaan lukien VFR-matkalento, joka on vähintään 540 kilometriä (300 merimailia) pitkä ja jonka aikana suoritetaan laskut pysähtymiseen asti kahdelle lentopaikalle, jotka eivät ole samoja kuin lähtölentopaikka;
- d) viisi tuntia yölentoa; näistä kolme tuntia on oltava koululentoa, joka sisältää vähintään yhden tunnin pituisen suunnistusmatkalennon ja viisi lento-ohjelmointia yksin ja viisi laskua pysähtymiseen asti yksin;
- e) 10 tuntia mittarilentokoulutusta, josta korkeintaan viisi tuntia saa olla mittariaikaa maassa FNPT I:llä, FTD 2:llä, FNPT II:llä tai lentosimulaattorilla. Hakija, jolla on todistus perusmittarilennon kurssin suorittamisesta, saa hyvitystä korkeintaan 10 tuntia vaaditusta mittarikoulutusajasta; perusmittarilennon harjoituslaitteella (BITD) suoritettuja tunteja ei hyvitetä.
- f) Viisi tuntia on suoritettava lentokoneella, joka on hyväksytty vähintään neljän henkilön kuljettamiseen ja jossa on säätöpotkuri ja sisään vedettävä laskuteline.

LENTOKOE

9. Lentokoulutuksen päätyttyä hakijan on suoritettava CPL(A)-lentokoe yksimootorisella tai monimootorisella lentokoneella.

E. Osista koostuva ansiolentäjäkurssi – lentokoneet

YLEISTÄ

- 1. Osista koostuvan CPL(A)-kurssin tavoite on kouluttaa PPL(A)-lupakirjan haltija sille osaamistasolle, joka vaaditaan CPL(A)-lupakirjan myöntämistä varten.
- 2. Ennen osista koostuvan CPL(A)-kurssin aloittamista hakijalla on oltava Chicagon yleissopimuksen liitteen 1 mukaisesti myönnetty PPL(A)-lupakirja.
- 3. Ennen lentokoulutuksen aloittamista hakijan on
 - a) oltava suorittanut 150 tuntia lentoa
 - b) täytettävä monimootoristen lentokoneiden luokka- tai tyypikelpuutuksen myöntämisen edellytykset luvun H mukaisesti, jos lentokokeessa käytetään monimootorista lentokonetta.
- 4. Hakijan, joka haluaa suorittaa osista koostuvan CPL(A)-kurssin, on suoritettava kaikki lentokoulutusvaiheet hyväksytyn koulutusorganisaation järjestämällä yhtäjaksoisella kurssilla. Teoriakoulutus voidaan antaa hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa, jossa annetaan vain teoriakoulutusta.

5. Kurssin on sisällettävä

- a) teoriakoulutus CPL(A)-lupakirjaa vastaavalle tietotasolle, ja
- b) näkö- ja mittarilentokoulutus.

TEORIATieto

6. CPL(A)-lupakirjan teoriakurssin on sisällettävä vähintään 250 tuntia koulutusta.

TEORIAKOE

7. Hakijan on osoitettava tietotaso, joka vastaa CPL(A)-lupakirjan haltijan oikeuksia.

LENTOKOULUTUS

8. Hakijoille, joilla ei ole mittarilentokelpuutusta, on annettava vähintään 25 tuntia lentokoulutusta, mukaan lukien 10 tuntia mittarilentokoulutusta, josta korkeintaan viisi tuntia saa olla mittariaikaa maassa BITD:llä, FNPT I:llä tai II:lla, FTD 2:lla tai lentosimulaattorilla.

9. Hakijoille, joilla on voimassa oleva IR(A)-kelpuutus, hyvitetään mittarikoulutusaika täysimääräisesti. Hakijoille, joilla on voimassa oleva IR(H)-kelpuutus, hyvitetään korkeintaan viisi tuntia koululentoa, missä tapauksessa vähintään viisi tuntia koululentoa on suoritettava lentokoneella. Hakija, jolla on todistus perusmittarilennon kurssin suorittamisesta, saa hyvitystä korkeintaan 10 tuntia vaaditusta mittarikoulutusajasta.

10. a) Hakijoille, joilla on voimassa oleva mittarilentokelpuutus, on annettava vähintään 15 tuntia lentokoulutusta näkölentosääntöjen mukaan.

b) Hakijoille, joilla ei ole lentokoneen yölentokelpuutusta, on annettava lisäksi vähintään viisi tuntia yölentokoulutusta, johon sisältyy kolme tuntia koululentoa; tähän on kuuluttava vähintään yhden tunnin pituinen suunnistusmatkalento sekä viisi lento-önlähtöä yksin ja viisi laskua pysähtymiseen asti yksin.

11. Vähintään viisi tuntia lentokoulutuksesta on annettava lentokoneella, joka on hyväksytty vähintään neljän henkilön kuljettamiseen ja jossa on säätöpotkuri ja sisään vedettävä laskuteline.

KOKEMUS

12. CPL(A)-lupakirjan hakijalla on oltava vähintään 200 tuntia lentoa, mukaan lukien vähintään

a) 100 tuntia ilma-aluksen päällikkönä, ja siitä 20 tuntia matkalentoa ilma-aluksen päällikkönä, johon on kuuluttava vähintään 540 kilometriä (300 NM) pitkä VFR-matkalento; sen aikana on tehtävä laskut pysähtymiseen asti kahdelle lentopaikalle, jotka eivät ole samoja kuin lähtölentopaikka;

b) viisi tuntia yölentoa; näistä kolme tuntia on oltava koululentoa, joka sisältää vähintään yhden tunnin pituisen suunnistusmatkalennon ja viisi lento-önlähtöä yksin ja viisi laskua pysähtymiseen asti yksin, ja

c) 10 tuntia mittarilentokoulutusta, josta korkeintaan viisi tuntia saa olla mittariaikaa maassa FNPT I:llä, FNPT II:lla tai lentosimulaattorilla; hakija, jolla on todistus perusmittarilennon kurssin suorittamisesta, saa hyvitystä korkeintaan 10 tuntia vaaditusta mittarikoulutusajasta; perusmittarilennon harjoituslaitteella (BITD) suoritettuja tunteja ei hyvitetä;

d) kuusi tuntia lentoa on suoritettava monimoottorisella lentokoneella;

e) ilma-aluksen päällikkönä muilla ilma-alusryhmillä lennetyt tunnit voidaan laskea mukaan 200 lentotuntiin seuraavissa tapauksissa:

i) 30 tuntia helikoptereilla, jos hakijalla on PPL(H)-lupakirja, tai

ii) 100 tuntia helikoptereilla, jos hakijalla on CPL(H)-lupakirja, tai

iii) 30 tuntia TMG-moottoripurjelentokoneilla tai purjelentokoneilla, tai

iv) 30 tuntia ilmalaivoilla, jos hakijalla on PPL(As)-lupakirja, tai

v) 60 tuntia ilmalaivoilla, jos hakijalla on CPL(As)-lupakirja.

LENTOKOE

13. Suoritettuaan lentokoulutuksen ja täytettyään asianmukaiset kokemusvaatimukset hakijan on suoritettava CPL(A)-lentokoe yksimoottorisella tai monimoottorisella lentokoneella.

F. Yhdistetty kurssi liikennelentäjän lupakirjaa ja mittarilentokelpuutusta varten – helikopterit

YLEISTÄ

1. Yhdistetyn ATP(H)/IR-kurssin tavoitteena on kouluttaa lentäjä sellaiselle osaamistasolle, jolla hän voi toimia perämiehenä usean ohjaajan monimoottorisissa helikoptereissa kaupallisessa ilmakuljetuksessa ja saada CPL(H)/IR-lupakirjan.
2. Hakijan, joka haluaa suorittaa yhdistetyn ATP(H)/IR-kurssin, on suoritettava kaikki koulutusvaiheet hyväksytyn koulutusorganisaation järjestämällä yhtäjaksoisella kurssilla.
3. Hakija voidaan hyväksyä koulutukseen joko alusta alkavana tai Chicagon yleissopimuksen liitteen 1 mukaisesti myönnetyn PPL(H)-lupakirjan haltijana. PPL(H)-lupakirjan haltijalle hyvitetään 50 prosenttia asiaankuuluvasta kokeuksesta, kuitenkin korkeintaan
 - a) 40 tuntia, joista korkeintaan 20 tuntia saa olla koululentoa, tai
 - b) 50 tuntia, joista enintään 25 tuntia saa olla koululentoa, jos hakijalla on helikopterin yölentokelpuus.
4. Kurssin on sisällettävä
 - a) teoriakoulutus ATPL(H)- ja IR-tietotasolle;
 - b) näkö- ja mittarilentokoulutus, ja
 - c) miehistöyhteistyökoulutus usean ohjaajan helikoptereiden käyttöä varten.
5. Hakija, joka ei onnistu tai pysty suorittamaan koko ATP(H)/IR-kurssia, voi hakea toimivaltaiselta viranomaiselta teoriakoetta ja lentokoetta sellaista lupakirjaa varten, jossa on vähäisemmät oikeudet, ja mittarilentokelpuutusta, jos sovellettavat vaatimukset on täytetty.

TEORIATieto

6. ATP(H)/IR-lupakirjan teoriakurssin on sisällettävä vähintään 750 tuntia koulutusta.
7. Miehistöyhteistyökurssin on sisällettävä vähintään 25 tuntia teoriaharjoituksia.

TEORIAKOE

8. Hakijan on osoitettava tietotaso, joka vastaa ATPL(H)-lupakirjan ja mittarilentokelpuutuksen haltijan oikeuksia.

LENTOKOULUTUS

9. Lentokoulutuksen on sisällettävä yhteensä vähintään 195 tuntia, mukaan lukien edistystä mittaavat kokeet. 195 tunnin kokonaisuutena hakijoiden on suoritettava vähintään
 - a) 140 tuntia koululentoa, josta
 - 1) 75 tunnin näkölentokoulutus saa sisältää
 - i) 30 tuntia tason C/D helikopterin lentosimulaattorilla, tai
 - ii) 25 tuntia FTD 2:lla, 3:lla, tai
 - iii) 20 tuntia helikopterin FNPT II:lla/III:lla, tai
 - iv) 20 tuntia lentokoneella tai TMG-moottoripurjelentokoneella;
 - 2) 50 tunnin mittarilentokoulutus saa sisältää
 - i) korkeintaan 20 tuntia helikopterin lentosimulaattorilla tai FTD 2:lla, 3:lla tai FNPT II:lla/III:lla tai
 - ii) 10 tuntia vähintään helikopterin FNPT 1:llä tai lentokoneella;

- 3) 15 tuntia miehistöyhteistyötä, johon saa käyttää helikopterin lentosimulaattoria tai helikopterin FTD 2:ta, 3:a (MCC) tai FNPT II/III:a (MCC);

Jos lentokoulutukseen käytetty helikopteri on eri tyyppiä kuin näkölentokoulutukseen käytetty helikopterin lentosimulaattori, hyvitys rajoitetaan korkeintaan siihen, joka myönnetään helikopterin FNPT II:lle/III:lle.

- b) 55 tuntia ilma-aluksen päällikkönä, josta 40 tuntia saa olla päällikköoppilaana; vähintään 14 tuntia yksinlentoa päivällä ja yksi tunti yksinlentoa yöllä;
- c) 50 tuntia matkalentoa, johon on kuuluttava vähintään 10 tuntia matkalentoa päällikköoppilaana, mukaan lukien vähintään 185 kilometrin (100 NM) pituinen VFR-matkalento, jonka aikana on tehtävä lasku kahdelle eri lento- paikalle, jotka eivät ole samoja kuin lähtölentopaikka;
- d) viisi tuntia yölentoa helikoptereilla, johon sisältyy vähintään kolme tuntia koululentoa, mukaan lukien vähintään yksi tunti suunnistusmatkalentoa ja viisi laskukierrosta yöllä yksin lentäen; jokaiseen laskukierrokseen on sisällyttävä lentoonlähtö ja lasku;
- e) 50 tuntia mittarikoululentoa, johon kuuluu
- i) 10 tuntia perusmittarikoulutusta, ja
 - ii) 40 tuntia koulutusta mittarilentokelpuutusta varten, joka sisältää vähintään 10 tuntia monimoottorisella IFR- hyväksytyllä helikopterilla.

LENTOKOKEET

10. Lentokoulutuksen päätyttyä hakijan on suoritettava CPL(H)-lentokoe monimoottorisella helikopterilla ja lentokoe mittarilentokelpuutusta varten IFR-hyväksytyllä monimoottorisella helikopterilla, ja hänen on täytettävä miehistö- yhteistyökoulutuksen vaatimukset.

G. Yhdistetty kurssi liikennelentäjän lupakirjaa varten – helikopterit

YLEISTÄ

1. Yhdistetyn ATP(H)-kurssin tavoitteena on kouluttaa lentäjä osaamistasolle, jolla hän voi toimia VFR-oikeuksiin rajoitettuna perämiehenä usean ohjaajan monimoottorisissa helikoptereissa kaupallisessa ilmakuljetuksessa ja saada CPL(H)-lupakirjan.
2. Hakijan, joka haluaa suorittaa yhdistetyn ATP(H)-kurssin, on suoritettava kaikki koulutusvaiheet hyväksytyn koulutusorganisaation järjestämällä yhtäjaksoisella kurssilla.
3. Hakija voidaan hyväksyä koulutukseen joko alusta alkavana tai Chicagon yleissopimuksen liitteen 1 mukaisesti myönnetty PPL(H)-lupakirjan haltijana. PPL(H)-lupakirjan haltijalle hyvitetään 50 prosenttia asiaankuuluvasta koke- muksesta, kuitenkin korkeintaan
 - a) 40 tuntia, joista korkeintaan 20 tuntia saa olla koululentoa, tai
 - b) 50 tuntia, joista enintään 25 tuntia saa olla koululentoa, jos hakijalla on helikopterin yölentokelpuus.
4. Kurssin on sisällettävä
 - a) teoriakoulutus ATPL(H)-lupakirjaa vastaavalle tietotasolle;
 - b) näkö- ja perusmittarilentokoulutus, ja
 - c) miehistöyhteistyökoulutus usean ohjaajan helikoptereiden käyttöä varten.
5. Hakija, joka ei onnistu tai pysty suorittamaan koko ATP(H)-kurssia, voi hakea toimivaltaiselta viranomaiselta teoria- koetta ja lentokoetta sellaista lupakirjaa varten, jossa on vähäisemmät oikeudet, jos sovellettavat vaatimukset on täytetty.

TEORIATieto

6. ATP(H)-lupakirjan teoriakurssin on sisällettävä vähintään 650 tuntia koulutusta.
7. Miehistöyhteistyökurssin on sisällettävä vähintään 20 tuntia teoriaharjoituksia.

TEORIAKOE

8. Hakijan on osoitettava tietotaso, joka vastaa ATPL(H)-lupakirjan haltijan oikeuksia.

LENTOKOULUTUS

9. Lentokoulutuksen on sisällettävä yhteensä vähintään 150 tuntia, mukaan lukien edistystä mittaavat kokeet. 150 tunnin kokonaisaikana hakijoiden on suoritettava vähintään

- a) 95 tuntia koululentoa, josta

- i) 75 tunnin näkölentokoulutus saa sisältää

- 1) 30 tuntia tason C/D helikopterin lentosimulaattorilla, tai

- 2) 25 tuntia FTD 2:lla, 3:lla, tai

- 3) 20 tuntia helikopterin FNPT II:lla/III:lla, tai

- 4) 20 tuntia lentokoneella tai TMG-moottoripurjelentokoneella;

- ii) 10 tunnin perusmittarilentokoulutus saa sisältää viisi tuntia vähintään helikopterin FNPT I:llä tai lentokoneella;

- iii) 10 tuntia miehistöyhteistyökoulutusta, johon saa käyttää joko helikopteria, helikopterin lentosimulaattoria tai seuraavia koulutuslaitteita: FTD 2, 3 (MCC) tai FNPT II/III (MCC);

Jos lentokoulutukseen käytetty helikopteri on eri tyyppiä kuin näkölentokoulutukseen käytetty helikopterin lentosimulaattori, hyvitys rajoitetaan korkeintaan siihen, joka myönnetään helikopterin FNPT II:lle/III:lle.

- b) 55 tuntia ilma-aluksen päällikkönä, josta 40 tuntia saa olla päällikköoppilaana; vähintään 14 tuntia yksinlentoa päivällä ja yksi tunti yksinlentoa yöllä;

- c) 50 tuntia matkalentoa, johon on kuuluttava vähintään 10 tuntia matkalentoa päällikköoppilaana, mukaan lukien vähintään 185 kilometrin (100 NM) pituinen VFR-matkalento, jonka aikana on tehtävä lasku kahdelle eri lento-
paikalle, jotka eivät ole samoja kuin lähtölentopaikka;

- d) viisi tuntia yölentoa helikoptereilla, johon sisältyy vähintään kolme tuntia koululentoa, mukaan lukien vähintään yksi tunti suunnistusmatkalentoa ja viisi laskukierrosta yöllä yksin lentäen; jokaiseen laskukierrokseen on sisällyttävä lentoonlähtö ja lasku.

LENTOKOKEET

10. Lentokoulutuksen päätyttyä hakijan on suoritettava CPL(H)-lentokoe monimoottorisella helikopterilla ja täytettävä miehistöyhteistyövaatimukset.

H. Osista koostuva kurssi liikennelentäjän lupakirjaa varten – helikopterit

1. ATPL(H)-lupakirjan hakijalla, joka saa teoriakoulutuksensa osista koostuvalla kurssilla, on oltava vähintään PPL(H)-lupakirja ja hänen on suoritettava vähintään seuraavat koulutustunnit 18 kuukauden aikana:

- a) Hakija, jolla on Chicagon yleissopimuksen liitteen 1 mukaisesti myönnetty PPL(H)-lupakirja: 550 tuntia;

- b) hakija, jolla on CPL(H)-lupakirja: 300 tuntia.

2. ATPL(H)/IR-lupakirjan hakijalla, joka saa teoriakoulutuksensa osista koostuvalla kurssilla, on oltava vähintään PPL(H)-lupakirja ja hänen on suoritettava vähintään seuraava määrä koulutustunteja:

- a) hakija, jolla on PPL(H)-lupakirja: 650 tuntia;

- b) hakija, jolla on CPL(H)-lupakirja: 400 tuntia;

- c) hakija, jolla on IR(H)-kelpuutus: 500 tuntia;

- d) hakija, jolla on CPL(H)-lupakirja ja IR(H)-kelpuutus: 250 tuntia.

I. Yhdistetty kurssi ansiolentäjän lupakirjaa ja mittarilentokelpuutusta varten – helikopterit**YLEISTÄ**

1. Yhdistetyn CPL(H)/IR-kurssin tavoitteena on kouluttaa lentäjä osaamistasolle, jolla hän voi lentää yhden ohjaajan monimoottorisia helikoptereita ja saada monimoottorisen helikopterin CPL(H)/IR-lupakirjan.
2. Hakijan, joka haluaa suorittaa yhdistetyn CPL(H)/IR-kurssin, on suoritettava kaikki koulutusvaiheet hyväksytyn koulutusorganisaation järjestämällä yhtäjaksoisella kurssilla.
3. Hakija voidaan hyväksyä koulutukseen joko alusta alkavana tai Chicagon yleissopimuksen liitteen 1 mukaisesti myönnetyn PPL(H)-lupakirjan haltijana. PPL(H)-lupakirjan haltijalle hyvitetään 50 prosenttia asiaankuuluvasta kokeuksesta, kuitenkin korkeintaan
 - a) 40 tuntia, joista korkeintaan 20 tuntia saa olla koululentoa, tai
 - b) 50 tuntia, joista enintään 25 tuntia saa olla koululentoa, jos hakijalla on helikopterin yölentokelpuutus.
4. Kurssin on sisällettävä
 - a) teoriakoulutus CPL(H)-lupakirjaa ja mittarilentokelpuutusta vastaavalle tietotasolle, ja ensimmäinen monimoottorisen helikopterin tyyppikelpuutus, ja
 - b) näkö- ja mittarilentokoulutus.
5. Hakija, joka ei onnistu tai pysty suorittamaan koko CPL(H)/IR-kurssia, voi hakea toimivaltaiselta viranomaiselta teoriakoea ja lentokoea sellaista lupakirjaa varten, jossa on vähäisemmät oikeudet, ja mittarilentokelpuutusta, jos sovellettavat vaatimukset on täytetty.

TEORIATieto

6. CPL(H)/IR-lupakirjan teoriakurssin on sisällettävä vähintään 500 tuntia koulutusta.

TEORIAKOE

7. Hakijan on osoitettava tietotaso, joka vastaa CPL(H)-lupakirjan ja mittarilentokelpuutuksen haltijan oikeuksia.

LENTOKOULUTUS

8. Lentokoulutuksen on sisällettävä yhteensä vähintään 180 tuntia, mukaan lukien edistystä mittaavat kokeet. 180 tunnin kokonaisaikana hakijoiden on suoritettava vähintään
 - a) 125 tuntia koululentoa, josta
 - i) 75 tunnin näkölentokoulutus saa sisältää
 - 1) 30 tuntia tason C/D helikopterin lentosimulaattorilla, tai
 - 2) 25 tuntia FTD 2:lla, 3:lla, tai
 - 3) 20 tuntia helikopterin FNPT II:lla/III:lla, tai
 - 4) 20 tuntia lentokoneella tai TMG-moottoripurjelentokoneella;
 - ii) 50 tunnin mittarilentokoulutus saa sisältää
 - 1) korkeintaan 20 tuntia helikopterin lentosimulaattorilla tai FTD 2:lla, 3:lla tai FNPT II/III:lla, tai
 - 2) 10 tuntia vähintään helikopterin FNPT 1:llä tai lentokoneella;

jos lentokoulutukseen käytetty helikopteri on eri tyyppiä kuin näkölentokoulutukseen käytetty lentosimulaattori, hyvitys rajoitetaan korkeintaan siihen, joka myönnetään helikopterin FNPT II:lle/III:lle;
 - b) 55 tuntia ilma-aluksen päällikkönä, josta 40 tuntia saa olla päällikköoppilana; vähintään 14 tuntia yksinlentoa päivällä ja yksi tunti yksinlentoa yöllä;

- c) 10 tuntia koulumatkalentoa;
- d) 10 tuntia matkalentoa ilma-aluksen päällikkönä, mukaan lukien VFR-matkalento, joka on vähintään 185 kilometrin (100 NM) pituinen ja jonka aikana suoritetaan laskut pysähtymiseen asti kahdelle lentopaikalle, jotka eivät ole samoja kuin lähtölentopaikka;
- e) viisi tuntia yölentoa helikoptereilla, johon sisältyy vähintään kolme tuntia koululentoa, mukaan lukien vähintään yksi tunti suunnistusmatkalentoa, ja viisi laskukierrosta yöllä yksin lentäen; jokaiseen laskukierrokseen on sisällyttävä lentoonlähtö ja lasku;
- f) 50 tuntia mittarikoululentoa, johon kuuluu
 - i) 10 tuntia perusmittarikoulutusta, ja
 - ii) 40 tuntia koulutusta mittarilentokelpuutusta varten, joka sisältää vähintään 10 tuntia monimootorisella IFR-hyväksytyllä helikopterilla.

LENTOKOE

9. Lentokoulutuksen päätyttyä hakijan on suoritettava CPL(H)-lentokoe monimootorisella tai yksimootorisella helikopterilla ja mittarilentokoe IFR-hyväksytyllä monimootorisella helikopterilla.

J. Yhdistetty kurssi ansiolentäjän lupakirjaa varten – helikopterit

YLEISTÄ

1. Yhdistetyn CPL(H)-kurssin tavoite on kouluttaa lentäjä sille osaamistasolle, joka vaaditaan CPL(H)-lupakirjan myöntämistä varten.
2. Hakijan, joka haluaa suorittaa yhdistetyn CPL(H)-kurssin, on suoritettava kaikki koulutusvaiheet hyväksytyn koulutusorganisaation järjestämällä yhtäjaksoisella kurssilla.
3. Hakija voidaan hyväksyä koulutukseen joko alusta alkavana tai Chicagon yleissopimuksen liitteen 1 mukaisesti myönnetyn PPL(H)-lupakirjan haltijana. PPL(H)-lupakirjan haltijalle hyvitetään 50 prosenttia asiaankuuluvasta kokeuksesta, kuitenkin korkeintaan
 - a) 40 tuntia, joista korkeintaan 20 tuntia saa olla koululentoa, tai
 - b) 50 tuntia, joista enintään 25 tuntia saa olla koululentoa, jos hakijalla on helikopterin yölentokelpuus.
4. Kurssin on sisällettävä
 - a) teoriakoulutus CPL(A)-lupakirjaa vastaavalle tietotasolle, ja
 - b) näkö- ja mittarilentokoulutus.
5. Hakija, joka ei onnistu tai pysty suorittamaan koko CPL(H)-kurssia, voi hakea toimivaltaiselta viranomaiselta teoria-koetta ja lentokoetta sellaista lupakirjaa varten, jossa on vähäisemmät oikeudet, jos sovellettavat vaatimukset on täytetty.

TEORIATIETO

6. Hyväksytyn CPL(H)-teoriakurssin on sisällettävä vähintään 350 tuntia koulutusta tai 200 tuntia, jos hakijalla on PPL-lupakirja.

TEORIAKOE

7. Hakijan on osoitettava tietotaso, joka vastaa CPL(H)-lupakirjan haltijan oikeuksia.

LENTOKOULUTUS

8. Lentokoulutuksen on sisällettävä yhteensä vähintään 135 tuntia, mukaan lukien kaikki edistystä mittaavat kokeet, ja niistä korkeintaan viisi tuntia saa olla mittariaikaa maassa. 135 tunnin kokonaisaikana hakijoiden on suoritettava vähintään
 - a) 85 tuntia koululentoa, josta
 - i) korkeintaan 75 tuntia saa olla näkölentokoulutusta ja sisältää
 - 1) 30 tuntia tason C/D helikopterin lentosimulaattorilla, tai

- 2) 25 tuntia FTD 2:lla, 3:lla, tai
- 3) 20 tuntia helikopterin FNPT II:lla/III:lla, tai
- 4) 20 tuntia lentokoneella tai TMG-moottoripurjelentokoneella;
- ii) korkeintaan 10 tuntia saa olla mittarilentokoulutusta ja sisältää viisi tuntia vähintään helikopterin FNPT I:llä tai lentokoneella;

jos lentokoulutukseen käytetty helikopteri on eri tyyppiä kuin näkölentokoulutukseen käytetty lentosimulaattori, hyvitys rajoitetaan korkeintaan siihen, joka myönnetään helikopterin FNPT II:lle/III:lle;
- b) 50 tuntia ilma-aluksen päällikkönä, josta 35 tuntia saa olla päällikköoppilaana; vähintään 14 tuntia yksinlentoa päivällä ja yksi tunti yksinlentoa yöllä;
- c) 10 tuntia koulumatkalentoa;
- d) 10 tuntia matkalentoa ilma-aluksen päällikkönä, mukaan lukien VFR-matkalento, joka on vähintään 185 kilometrin (100 NM) pituinen ja jonka aikana suoritetaan laskut pysähtymiseen asti kahdelle lentopaikalle, jotka eivät ole samoja kuin lähtölentopaikka;
- e) viisi tuntia yölentoaikaa helikoptereilla, johon sisältyy vähintään kolme tuntia koululentoa, mukaan lukien vähintään yksi tunti suunnistusmatkalentoa ja viisi laskukierrosta yöllä yksin lentäen; jokaiseen laskukierrokseen on sisällyttävä lentoonlähtö ja lasku;
- f) 10 tuntia mittarikoulutusaikaa, josta vähintään viisi tuntia helikopterilla.

LENTOKOE

9. Lentokoulutuksen päätyttyä hakijan on suoritettava CPL(H)-lentokoe.

K. Osista koostuva kurssi ansiolentäjän lupakirjaa varten – helikopterit

YLEISTÄ

1. Osista koostuvan CPL(H)-kurssin tavoite on kouluttaa PPL(H)-lupakirjan haltija sille osaamistasolle, joka vaaditaan CPL(H)-lupakirjan myöntämistä varten.
2. Ennen osista koostuvan CPL(H)-kurssin aloittamista hakijalla on oltava Chicagon yleissopimuksen liitteen 1 mukaisesti myönnetty PPL(H)-lupakirja.
3. Ennen lentokoulutuksen aloittamista hakijan on
 - a) oltava suorittanut helikopterin ohjaajana 155 tuntia lentoaikaa, mukaan lukien ilma-aluksen päällikkönä 50 tuntia, joista 10 tuntia on oltava matkalentoa;
 - b) täytettävä FCL.725 ja FCL.720.H kohdan vaatimukset, jos lentokokeessa käytetään monimoottorista helikopteria.
4. Hakijan, joka haluaa suorittaa osista koostuvan CPL(H)-kurssin, on suoritettava kaikki lentokoulutusvaiheet hyväksytyn koulutusorganisaation järjestämällä yhtäjaksoisella kurssilla. Teoriakoulutus voidaan antaa hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa, jossa annetaan vain teoriakoulutusta.
5. Kurssin on sisällettävä
 - a) teoriakoulutus CPL(A)-lupakirjaa vastaavalle tietotasolle, ja
 - b) näkö- ja mittarilentokoulutus.

TEORIATieto

6. CPL(H)-lupakirjan teoriakurssin on sisällettävä vähintään 250 tuntia koulutusta.

TEORIAKOE

7. Hakijan on osoitettava tietotaso, joka vastaa CPL(H)-lupakirjan haltijan oikeuksia.

LENTOKOULUTUS

8. Hakijoille, joilla ei ole mittarilentokelpuutusta, on annettava vähintään 30 tuntia lentokoulutusta, josta
- a) 20 tuntia näkölentokoulutusta, joka saa sisältää viisi tuntia helikopterin lentosimulaattorilla tai FTD 2:lla, 3:lla tai FNPT II:lla, III:lla, ja
 - b) 10 tuntia mittarilentokoulutusta, joka saa sisältää viisi tuntia vähintään helikopterin FTD 1:llä tai FNPT I:llä tai lentokoneella.
9. Hakijalle, jolla on voimassa oleva IR(H)-kelpuutus, hyvitetään mittarikoulutusaika täysimääräisesti. Hakijan, jolla on voimassa oleva IR(A)-kelpuutus, on suoritettava vähintään viisi tuntia mittarikoululentoa helikopterilla.
10. Hakijalle, jolla ei ole helikopterin yölentokelpuutusta, on annettava lisäksi vähintään viisi tuntia yölentokoulutusta, johon kuuluu kolme tuntia koululentoa mukaan lukien vähintään yksi tunti suunnistusmatkalentoa sekä viisi laskukierrosta yöllä yksin lentäen. Jokaiseen laskukierrokseen on sisällyttävä lentoonlähtö ja lasku.

KOKEMUS

11. CPL(H)-lupakirjan hakijan on oltava suorittanut vähintään 185 tuntia lentoaikaa, mukaan lukien 50 tuntia ilma-aluksen päällikkönä, joista 10 tuntia matkalentoa ilma-aluksen päällikkönä; tähän on kuuluttava yksi vähintään 185 kilometrin (100 NM) pituinen VFR-matkalento, jonka aikana tehdään laskut pysähtymiseen asti kahdelle lentopaikalle, jotka eivät ole samoja kuin lähtölentopaikka.

Ilma-aluksen päällikkönä muilla ilma-alusryhmillä lennetyt tunnit voidaan laskea mukaan 185 lentotuntiin seuraavissa tapauksissa:

- a) 20 tuntia lentokoneilla, jos hakijalla on PPL(A)-lupakirja, tai
- b) 50 tuntia lentokoneilla, jos hakijalla on CPL(A)-lupakirja, tai
- c) 10 tuntia TMG-moottoripurjelentokoneilla tai purjelentokoneilla, tai
- d) 20 tuntia ilmalaivoilla, jos hakijalla on PPL(As)-lupakirja, tai
- e) 50 tuntia ilmalaivoilla, jos hakijalla on CPL(As)-lupakirja.

LENTOKOE

12. Lentokoulutuksen päätyttyä ja tarvittavan kokemuksen hankittuaan hakijan on suoritettava CPL(H)-lentokoe.

L. Yhdistetty kurssi ansiolentäjän lupakirjaa ja mittarilentokelpuutusta varten – ilmalaivat

YLEISTÄ

1. Yhdistetyn CPL(As)/IR-kurssin tavoitteena on kouluttaa lentäjä osaamistasolle, jolla hän voi lentää ilmalaivaa ja saada CPL(As)/IR-lupakirjan.
2. Hakijan, joka haluaa suorittaa yhdistetyn CPL(As)/IR-kurssin, on suoritettava kaikki koulutusvaiheet hyväksytyn koulutusorganisaation järjestämällä yhtäjaksoisella kurssilla.
3. Hakija voidaan hyväksyä koulutukseen joko alusta alkavana tai Chicagon yleissopimuksen liitteen 1 mukaisesti myönnetyn PPL(As)-, PPL(A)- tai PPL(H)-lupakirjan haltijana. PPL(As)-, PPL(A)- tai PPL(H)-lupakirjan haltijoille hyvitetään korkeintaan
- a) 10 tuntia, joista korkeintaan viisi tuntia saa olla koululentoa, tai
 - b) 15 tuntia, joista enintään seitsemän tuntia saa olla koululentoa, jos hakijalla on ilmalaivan yölentokelpuutus.
4. Kurssin on sisällettävä
- a) teoriakoulutus CPL(As)-lupakirjaa ja mittarilentokelpuutusta vastaavalle tietotasolle ja ensimmäinen ilmalaivan tyypikelpuutus, ja
 - b) näkö- ja mittarilentokoulutus.

5. Hakija, joka ei onnistu tai pysty suorittamaan koko CPL/IR(As)-kurssia, voi hakea toimivaltaiselta viranomaiselta teoriakoetta ja lentokoetta sellaista lupakirjaa varten, jossa on vähäisemmät oikeudet, ja mittarilentokelpuutusta, jos sovellettavat vaatimukset on täytetty.

TEORIATieto

6. CPL(As)/IR-lupakirjan teoriakurssin on sisällettävä vähintään 500 tuntia koulutusta.

TEORIAKOE

7. Hakijan on osoitettava tietotaso, joka vastaa CPL(As)-lupakirjan ja mittarilentokelpuutuksen haltijan oikeuksia.

LENTOKOULUTUS

8. Lentokoulutuksen on sisällettävä yhteensä vähintään 80 tuntia, mukaan lukien edistystä mittaavat kokeet. 80 tunnin kokonaisaikana hakijoiden on suoritettava vähintään

- a) 60 tuntia koululentoa, josta

- i) 30 tunnin näkölentokoulutus saa sisältää

- 1) 12 tuntia ilmalaivan lentosimulaattorilla tai
- 2) 10 tuntia ilmalaivan FTD:llä tai
- 3) 8 tuntia ilmalaivan FNPT II:lla/III:lla tai
- 4) 8 tuntia lentokoneella, helikopterilla tai TMG-moottoripurjelentokoneella;

- ii) 30 tunnin mittarilentokoulutus saa sisältää

- 1) korkeintaan 12 tuntia ilmalaivan lentosimulaattorilla tai FTD:llä tai FNPT II:lla/III:lla, tai
- 2) 6 tuntia vähintään ilmalaivan FTD 1:llä tai FNPT I:llä tai lentokoneella;

jos lentokoulutukseen käytetty ilmalaiva on eri tyyppiä kuin näkölentokoulutukseen käytetty lentosimulaattori, hyvitys rajoitetaan kahdeksaan tuntiin;

- b) 20 tuntia ilma-aluksen päällikkönä, josta viisi tuntia saa olla päällikköoppilaana; vähintään 14 tuntia yksinlentoa päivällä ja yksi tunti yksinlentoa yöllä;
- c) viisi tuntia matkalentoa ilma-aluksen päällikkönä, mukaan lukien VFR-matkalento, joka on vähintään 90 kilometrin (50 NM) pituinen ja jonka aikana suoritetaan kaksi laskua pysähtymiseen asti määrälentopaikalle;
- d) viisi tuntia yölentoaikaa ilmalaivoilla, johon sisältyy vähintään kolme tuntia koululentoa, mukaan lukien vähintään yksi tunti suunnistusmatkalentoa ja viisi laskukierrosta yöllä yksin lentäen; jokaiseen laskukierrokseen on sisällytävä lentoonlähtö ja lasku;
- e) 30 tuntia mittarikoululentoaikaa, johon kuuluu
- i) 10 tuntia perusmittarikoulutusta, ja
 - ii) 20 tuntia koulutusta mittarilentokelpuutusta varten, joka sisältää vähintään 10 tuntia monimoottorisella IFR-hyväksytyllä ilmalaivalla.

LENTOKOE

9. Lentokoulutuksen päätyttyä hakijan on suoritettava CPL(As)-lentokoe monimoottorisella tai yksimoottorisella ilma-laivalla ja mittarilentokoe IFR-hyväksytyllä monimoottorisella ilma-laivalla.

M. Yhdistetty kurssi ansiolentäjän lupakirjaa varten – ilmalaivat

YLEISTÄ

1. Yhdistetyn CPL(As)-kurssin tavoite on kouluttaa lentäjä sille osaamistasolle, joka vaaditaan CPL(As)-lupakirjan myöntämistä varten.
2. Hakijan, joka haluaa suorittaa yhdistetyn CPL(As)-kurssin, on suoritettava kaikki koulutusvaiheet hyväksytyn koulutusorganisaation järjestämällä yhtäjaksoisella kurssilla.

3. Hakija voidaan hyväksyä koulutukseen joko alusta alkavana tai Chicagon yleissopimuksen liitteen I mukaisesti myönnetyn PPL(As)-, PPL(A)- tai PPL(H)-lupakirjan haltijana. PPL(As)-, PPL(A)- tai PPL(H)-lupakirjan haltijoille myönnetään korkeintaan

- a) 10 tuntia, joista korkeintaan viisi tuntia saa olla koululentoa, tai
- b) 15 tuntia, joista enintään seitsemän tuntia saa olla koululentoa, jos hakijalla on ilmalaivan yölentokelpuus.

4. Kurssin on sisällettävä

- a) teoriakoulutus CPL(As)-lupakirjaa vastaavalle tietotasolle, ja
- b) näkö- ja mittarilentokoulutus.

5. Hakija, joka ei onnistu tai pysty suorittamaan koko CPL(As)-kurssia, voi hakea toimivaltaiselta viranomaiselta teoria-koetta ja lentokoetta sellaista lupakirjaa varten, jossa on vähäisemmät oikeudet, jos sovellettavat vaatimukset on täytetty.

TEORIATIEETO

6. Hyväksytyn CPL(As)-teoriakurssin on sisällettävä vähintään 350 tuntia koulutusta tai 200 tuntia, jos hakijalla on PPL-lupakirja.

TEORIAKOE

7. Hakijan on osoitettava tietotaso, joka vastaa CPL(As)-lupakirjan haltijan oikeuksia.

LENTOKOULUTUS

8. Lentokoulutuksen on sisällettävä yhteensä vähintään 50 tuntia, mukaan lukien kaikki edistystä mittaavat kokeet, ja niistä korkeintaan viisi tuntia saa olla mittariaikaa maassa. 50 tunnin kokonaisaikana hakijoiden on suoritettava vähintään

- a) 30 tuntia koululentoa, josta korkeintaan viisi tuntia saa olla mittariaikaa maassa;
- b) 20 tuntia ilma-aluksen päällikkönä;
- c) viisi tuntia koulumatkalentoa;
- d) viisi tuntia matkalentoa ilma-aluksen päällikkönä, mukaan lukien VFR-matkalento, joka on vähintään 90 kilometrin (50 NM) pituinen ja jonka aikana suoritetaan kaksi laskua pysähtymiseen asti määrälentopaikalle;
- e) viisi tuntia yölentoa ilma-laivoilla, johon sisältyy vähintään kolme tuntia koululentoa, mukaan lukien vähintään yksi tunti suunnistusmatkalentoa ja viisi laskukierrosta yöllä yksin lentäen; jokaiseen laskukierrokseen on sisällytettävä lento-ohitus ja lasku;
- f) 10 tuntia mittarikoulutusaikaa, josta vähintään viisi tuntia ilma-laivalla.

LENTOKOE

9. Lentokoulutuksen päätyttyä hakijan on suoritettava CPL(As)-lentokoe.

N. Osista koostuva kurssi ansiolentäjän lupakirjaa varten – ilmalaivat

YLEISTÄ

1. Osista koostuvan CPL(As)-kurssin tavoite on kouluttaa PPL(As)-lupakirjan haltija sille osaamistasolle, joka vaaditaan CPL(As)-lupakirjan myöntämistä varten.
2. Ennen osista koostuvan CPL(As)-kurssin aloittamista hakijalla on oltava
 - a) PPL(As)-lupakirja, joka on myönnetty Chicagon yleissopimuksen liitteen I mukaisesti;
 - b) suoritettuna 200 tuntia lentoa ilma-laivan ohjaajana, mukaan lukien 50 tuntia ilma-aluksen päällikkönä; näistä 10 tuntia on oltava matkalentoa.
3. Hakijan, joka haluaa suorittaa osista koostuvan CPL(As)-kurssin, on suoritettava kaikki lentokoulutusvaiheet hyväksytyn koulutusorganisaation järjestämällä yhtäjaksoisella kurssilla. Teoriakoulutus voidaan antaa hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa, jossa annetaan vain teoriakoulutusta.

4. Kurssin on sisällettävä

- a) teoriakoulutus CPL(As)-lupakirjaa vastaavalle tietotasolle, ja
- b) näkö- ja mittarilentokoulutus.

TEORIATieto

5. CPL(As)-lupakirjan teoriakurssin on sisällettävä vähintään 250 tuntia koulutusta.

TEORIAKOE

6. Hakijan on osoitettava tietotaso, joka vastaa CPL(As)-lupakirjan haltijan oikeuksia.

LENTOKOULUTUS

7. Hakijoille, joilla ei ole mittarilentokelpuutusta, on annettava vähintään 20 tuntia lentokoulutusta, josta

10 tuntia näkölentokoulutusta, joka saa sisältää viisi tuntia ilmalaivan lentosimulaattorilla tai FTD 2:lla, 3:lla tai FNPT II:lla, III:lla, ja

10 tuntia mittarilentokoulutusta, joka saa sisältää viisi tuntia vähintään ilmalaivan FTD 1:llä tai FNPT I:llä tai lentokoneella.

8. Hakijoille, joilla on voimassa oleva IR(As)-kelpuutus, hyvitetään mittarikoulutusaika täysimääräisesti. Hakijan, jolla on voimassa oleva mittarilentokelpuutus toisessa ilma-alusryhmässä, on suoritettava vähintään viisi tuntia mittarikoulutusta ilmaivalla.

9. Hakijoille, joilla ei ole ilmalaivan yölentokelpuutusta, on annettava lisäksi vähintään viisi tuntia yölentokoulutusta, johon kuuluu kolme tuntia koulutusta, mukaan lukien vähintään yhden tunnin suunnistusmatkalento sekä viisi laskukierrosta yöllä yksin lentäen; jokaiseen laskukierrokseen on sisällyttävä lentoonlähtö ja lasku.

KOKEMUS

10. CPL(As)-lupakirjan hakijan on oltava suorittanut vähintään 250 tuntia lentoaikaa ilmaivalla, mukaan lukien 125 tuntia ilma-aluksen päällikkönä, joista 50 tuntia matkalentoa ilma-aluksen päällikkönä; tähän on kuuluttava yksi vähintään 90 kilometrin (50 NM) pituinen VFR-matkalento, jonka aikana tehdään lasku pysähtymiseen asti määrälentopaikalle.

Ilma-aluksen päällikkönä muilla ilma-alusryhmillä lennetyt tunnit voidaan laskea mukaan 185 lentotuntiin seuraavissa tapauksissa:

- a) 30 tuntia lentokoneilla tai helikoptereilla, jos hakijalla on PPL(A)- tai PPL(H)-lupakirja, tai
- b) 60 tuntia lentokoneilla tai helikoptereilla, jos hakijalla on CPL(A)- tai CPL(H)-lupakirja, tai
- c) 10 tuntia TMG-moottoripurjelentokoneilla tai purjelentokoneilla, tai
- d) 10 tuntia ilmapalloilla.

LENTOKOE

11. Lentokoulutuksen päätyttyä ja tarvittavan kokemuksen hankittuaan hakijan on suoritettava CPL(As)-lentokoe.

Lisäys 4

Lentokoe ansiolentäjän lupakirjan myöntämistä varten**A. Yleistä**

1. Ansiolentäjän lupakirjan hakijan on oltava saanut koulutusta saman luokan tai tyyppin ilma-aluksella, jota käytetään lentokokeessa.
2. Hakijan on suoritettava hyväksytysti kaikki lentokokeen asiaankuuluvat osat. Jos hänen suorituksensa hylätään osan yhdessäkin kohdassa, koko osa katsotaan hylätyksi. Jos hakijan suoritus hylätään useammassa kuin yhdessä osassa, hänen on suoritettava koko koe uudelleen. Vain yhdessä osassa hylätyn hakijan on suoritettava hylätty osa uudelleen. Jos uusintakokeen jokin osa hylätään, hakijan on suoritettava koko koe uudelleen, vaikka hän olisi suorittanut kyseisen osan hyväksytysti aiemmalla kerralla. Kaikki lentokokeen osat on suoritettava kuuden kuukauden kuluessa. Jos hakija ei läpäise kaikkia lentokokeen osia kahdella yrityksellä, vaaditaan lisäkoulutusta.
3. Lentokokeen hyläyksen jälkeen voidaan vaatia lisäkoulutusta. Lentokokeen suorittamista voi yrittää miten monta kertaa tahansa.

LENTOKOKEEN SUORITTAMINEN

4. Jos hakija keskeyttää lentokokeen sellaisesta syystä, jota tarkastuslentäjä (FE) ei pidä riittävänä, hakijan on suoritettava koko lentokoe uudelleen. Jos koe keskeytetään tarkastuslentäjän mielestä riittävästä syystä, vain ne osat, joita ei ole suoritettu kokonaan, on suoritettava myöhemmin toisella lennolla.
5. Tarkastuslentäjän niin salliessa hakija voi suorittaa minkä tahansa lentokokeeseen kuuluvan liikkeen tai menetelmän kerran uudelleen. Tarkastuslentäjä voi keskeyttää kokeen missä tahansa vaiheessa, jos hän katsoo, että hakijan osoittamat lentotaidot edellyttävät kokeen suorittamista kokonaan uudelleen.
6. Hakijan on ohjattava ilma-alusta sellaiselta paikalta, jolta ilma-aluksen päällikön tehtävät voi hoitaa, ja suoritettava koe siten kuin ilma-aluksessa ei olisi muita miehistön jäseniä. Vastuu lennosta määräytyy kansallisten määräysten mukaisesti.
7. Hakijan on ilmaistava tarkastuslentäjälle suorittamansa tarkistukset ja tehtävät, mukaan lukien radiosuunnistulaitteiden tunnistaminen. Tarkistukset on tehtävä kokeessa käytettävän ilma-aluksen tarkistuslistan mukaisesti. Lentokoetta edeltävän lennonvalmistelun aikana hakijan on valittava käytettävät tehoasetukset ja nopeudet. Hakijan on laskettava suoritusarvotiedot lento-oloihin, lähestymistä ja laskua varten toimintakäsikirjan tai ilma-aluksen lentokäsikirjan mukaisesti.
8. Tarkastuslentäjä ei saa millään tavalla osallistua lennon suorittamiseen, paitsi jos se on tarpeen turvallisuussyistä tai muulle liikenteelle aiheutuvan kohtuuttoman viivytyksen välttämiseksi.

B. Ansiolentäjän lupakirjaa varten vaadittavan lentokokeen sisältö – lentokoneet

1. Lentokokeessa käytettävän lentokoneen on täytettävä koulutukseen käytettäviä lentokoneita koskevat vaatimukset, sen on oltava hyväksytty vähintään neljän henkilön kuljettamiseen ja siinä on oltava säätöpotkuri ja sisään vedettävä laskuteline.
2. Tarkastuslentäjä valitsee lennettävän reitin, ja määräpaikan on oltava valvottu lentopaikka. Hakija vastaa lennon suunnittelusta ja hänen on varmistettava, että kaikki lennon suorittamiseen tarvittavat varusteet ja asiakirjat ovat lentokoneessa. Lennon on kestävä vähintään 90 minuuttia.
3. Hakijan on osoitettava, että hän
 - a) pystyy käyttämään lentokonetta sen rajoitusten mukaisesti;
 - b) pystyy suorittamaan kaikki lentoliikkeet pehmeästi ja tarkasti;
 - c) toimii harkitusti ja noudattaa hyvää ilmailutapaa;
 - d) osaa soveltaa ilmailutietämystään käytäntöön, ja
 - e) kykenee koko ajan säilyttämään lentokoneen hallinnan niin, että menetelmän tai liikkeen onnistumista ei ole missään vaiheessa syytä vakavasti epäillä.

LENTOKOKEEN HYVÄKSYMISRAJAT

4. Seuraavat raja-arvot on tarkoitettu yleisohjeiksi. Tarkastuslentäjän on otettava huomioon turbulenssiolosuhteet sekä käytettävän lentokoneen käsittelyominaisuudet ja suorituskyky.

Korkeus

normaali lento	± 100 jalkaa
mootorihäiriötä jäljiteltäessä	± 150 jalkaa

Radiosuunnistuslaitteiden ohjauksen seuraaminen ± 5°

Ohjaussuunta

normaali lento	± 10°
mootorihäiriötä jäljiteltäessä	± 15°

Nopeus

lento-ohjauksen ja lähestymisen	± 5 solmua
kaikki muut lennon vaiheet	± 10 solmua

LENTOKOKEEN SISÄLTÖ

5. Osassa 2 oleva c kohta ja e kohdan iv alakohta sekä osat 5 ja 6 kokonaisuudessaan voidaan suorittaa FNPT II:lla tai lentosimulaattorilla.

Lentokoneen tarkistuslistojen käyttöä, hyvää ilmailutapaa, lentokoneen ohjaamista ulkoisten näköhavaintojen perusteella, jäänesto-/jäänpoistomenetelmiä sekä uhkatekijöiden ja virheiden hallinnan periaatteita tarkkaillaan kaikissa lentokokeen osissa.

OSA 1 — TOIMENPITEET ENNEN LENTOA JA LÄHTÖMENETELMÄT

a	Lennon valmistelu, mukaan lukien lennon suunnittelu, asiakirjat, massan ja massakeskiön määrittäminen, säätietojen hankkiminen, NOTAMit
b	Lentokoneen tarkastus ja ohjaajan suorittamat huoltotoimenpiteet
c	Rullaus ja lento-ohjauksen
d	Suoritusarvojen huomioon ottaminen ja trimmin käyttö
e	Toiminta lentopaikalla ja laskukierroksessa
f	Lähtömenetelmä, korkeusmittarin asetus, menetelmät yhteentörmäyksen välttämiseksi (ilmatilan tarkkailu)
g	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne

OSA 2 — LENTOKONEEN KÄSITTELY

a	Lentokoneen ohjaaminen ulkoisten näköhavaintojen perusteella: suora vaakalento, nousu, liuku, ilmatilan tarkkailu
b	Lentäminen kriittisen pienellä ilmanopeudella sekä alkavan ja täyden sakkauksen tunnistaminen ja oikaisu niistä
c	Kaartaminen, mukaan lukien kaarrot laskuasussa. Jyrkät kaarrot 45 asteen kallistuksella.
d	Lentäminen kriittisen suurilla ilmanopeuksilla sekä kierukan tunnistaminen ja oikaisu
e	Lentäminen yksinomaan mittarien avulla, mukaan lukien i) Vaakalento matkalentoasussa, ohjaussuunnan, korkeuden ja ilmanopeuden hallinta ii) Nousu- ja liukukaarrot 10–30 asteen kallistuksella iii) Oikaisu epätavallisista asennoista iv) Lentäminen vajaalla mittaristolla
f	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne

OSA 3 — MATKALENTO

a	Lentokoneen ohjaaminen ulkoisten näköhavaintojen perusteella. Matkalentoasu, toimintamatkan ja toiminta-ajan huomioon ottaminen
b	Näkösuunnistus, kartanluku
c	Korkeuden, nopeuden ja ohjaussuunnan hallinta, ilmatilan tarkkailu
d	Korkeusmittarin asetus. Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne
e	Lennon edistymisen seuranta, operatiivinen lentosuunnitelma, polttoaineenkulutuksen seuranta, lentoreitiltä poikkeaman arviointi ja palaaminen takaisin oikealle lentoreitille
f	Säätilan seuranta ja sen kehityksen arviointi, lennon suunnittelu varalentopaikalle
g	NDB- tai VOR-ohjauksen seuraaminen, paikanmäärittäminen niiden avulla, suunnistussuunnitelmien tunnistaminen (mittarilento). Varalentopaikalle lentäminen suunnitelman mukaisesti (näkölento)

OSA 4 — LÄHESTYMIS- JA LASKUMENETELMÄT

a	Saapumismenetelmät, korkeusmittarin asetus, tarkistukset, ilmatilan tarkkailu
b	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne
c	Ylösveto matalalta
d	Normaali lasku, sivutuulilasku (jos olosuhteet ovat sopivat)
e	Lasku lyhyelle kiitotielle
f	Lähestyminen ja lasku tyhjäkäynnillä (vain yksimoottorisilla lentokoneilla)
g	Lasku käyttämättä laskusiivekkeitä
h	Toimenpiteet lennon jälkeen

OSA 5 — TOIMINTA POIKKEUS- JA PAKKOTILANTEISSA

Tämä osa voidaan suorittaa osien 1–4 yhteydessä.

a	Simuloitu moottorihäiriö lentoonlähdön jälkeen (turvallisessa korkeudessa), palonsammutustoimenpiteet
b	Laitteiden toimintahäiriöt muun muassa laskutelineen käyttö varajärjestelmän avulla, sähköjärjestelmän ja jarrujen viat
c	Pakkolasku (simuloituna)
d	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne
e	Suullinen kuulustelu

OSA 6 — TOIMINTA MOOTTORIHÄIRIÖTILANTEISSA JA LUOKKA-/TYYPPIKOHTAISET SEIKAT

Tämä osa voidaan suorittaa osien 1–5 yhteydessä.

a	Simuloitu moottorihäiriö lentoonlähdessä (turvallisessa korkeudessa, ellei suoriteta lentosimulaattorilla)
b	Lähestyminen ja ylösveto moottorihäiriötä jäljitellen
c	Lähestyminen ja lasku pysähtymiseen asti moottorihäiriötä jäljitellen

d	Moottorin sammutus ja uudelleenkäynnistys
e	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne, hyvä ilmailutapa
f	Luokka- tai tyyppikelpuutukseen vaadittavan lentokokeen soveltuvat kohdat tarkastuslentäjän harkinnan mukaan, muun muassa seuraavat siltä osin kuin ne tulevat kyseeseen: i) lentokoneen järjestelmät, automaattiohjauksen käyttö ii) paineistusjärjestelmän käyttö iii) jäänesto- ja jäänpoistojärjestelmän käyttö
g	Suullinen kuulustelu

C. Ansiolentäjän lupakirjaa varten vaadittavan lentokokeen sisältö – helikopterit

- Lentokokeessa käytettävän helikopterin on täytettävä koulutushelikoptereita koskevat vaatimukset.
- Tarkastuslentäjä valitsee lentoalueen ja reitin, ja kaikki matalalla tehtävät harjoitukset ja leijunta on suoritettava hyväksytyllä lentopaikalla tai muulla hyväksytyllä laskupaikalla. Osaan 3 käytettävät reitit saavat päättyä lähtölentopaikalle tai muulle lentopaikalle, ja yhden kohteen on oltava valvottu lentopaikka. Lentokoe voidaan suorittaa kahdella lennolla. Lennon/lentojen on kestettävä yhteensä vähintään 90 minuuttia.
- Hakijan on osoitettava, että hän
 - pystyy käyttämään helikopteria sen rajoitusten mukaisesti;
 - pystyy suorittamaan kaikki lentoliikkeet pehmeästi ja tarkasti;
 - toimii harkitusti ja noudattaa hyvää ilmailutapaa;
 - osaa soveltaa ilmailutietämystään käytäntöön, ja
 - kykenee koko ajan säilyttämään helikopterin hallinnan siten, että menetelmän tai liikkeen onnistumista ei ole missään vaiheessa syytä vakavasti epäillä.

LENTOKOKEEN HYVÄKSYMISRAJAT

- Seuraavat raja-arvot on tarkoitettu yleisohjeiksi. Tarkastuslentäjän on otettava huomioon turbulenssiolosuhteet sekä käytettävän helikopterin käsittelyominaisuudet ja suorituskyky.

Korkeus

normaali lento	± 100 jalkaa
häätätilannetta jäljiteltäessä	± 150 jalkaa

Radiosuunnistusslaitteiden ohjauksen seuraaminen	± 10°
--	-------

Ohjaussuunta

normaali lento	± 10°
häätätilannetta jäljiteltäessä	± 15°

Nopeus

lentoönlähtö ja lähestyminen monimoottorisella helikopterilla	± 5 solmua
kaikki muut lennon vaiheet	± 10 solmua

Maaliikehdinnän sivupoikkeama

lentoönlähtö leijunnasta maavaikutuksessa	± 3 jalkaa
lasku ei liikettä taaksepäin tai sivulle	

LENTOKOKEEN SISÄLTÖ

5. Osan 4 tehtävät voidaan suorittaa helikopterin FNPT:llä tai helikopterin lentosimulaattorilla. Helikopterin tarkistuslistojen käyttöä, hyvää ilmailutapaa, helikopterin ohjaamista ulkoisten näköhavaintojen perusteella, jäänesto-/jäänpoistomenetelmiä sekä uhkatekijöiden ja virheiden hallinnan periaatteita tarkkaillaan kaikissa lentokokeen osissa.

OSA 1 — TARKASTUKSET JA TOIMENPITEET ENNEN LENTOA JA LENNON JÄLKEEN	
a	Helikopterin yleistuntemus (esimerkiksi tekninen matkapäiväkirja, polttoainelaskelmat, massa ja massakeskiö, suoritusarvot), lennon suunnittelu, asiakirjat, NOTAMit, säätiedot
b	Lentoa edeltävä tarkastus ja toimenpiteet, tarkastuskohteet ja tarkastuksen tarkoitus
c	Ohjaamotarkistukset, käynnistysmenetelmä
d	Yhteydenpito- ja suunnistuslaitteiden tarkistus, taajuuksien valinta ja asetus
e	Toimenpiteet ennen lentoonlähtöä, radiopuhelinliikenne, yhteydenpito lennonjohtoon ja selvitysten noudattaminen
f	Pysäköinti, moottorien sammutus ja lennon jälkeiset toimenpiteet
OSA 2 — LEIJUNTA, HELIKOPTERIN KÄSITTELY JA TOIMINTA AHTAISSA PAIKOISSA	
a	Lentoonlähtö ja lasku (nosto leijuntaan ja lasku leijunnasta)
b	Rullaus, ilmarullaus
c	Leijunta paikallaan vasta-, sivu- ja myötätuulella
d	Leijuntakäännökset, 360° vasemmalle ja oikealle (poljinkäännökset)
e	Liikkuminen leijunnassa eteenpäin, sivulle ja taaksepäin
f	Simuloitu moottorihäiriö leijunnasta
g	Pikapysäytykset vasta- ja myötätuuleen
h	Laskut kaltevalle pinnalle ja valmistelemattomille laskupaikoille, lentoonlähdöt tällaisilta paikoilta
i	Lentoonlähdöt (eri profiileilla)
j	Lentoonlähtö sivu- ja myötätuulella (jos mahdollista)
k	Lentoonlähtö suurimmalla sallitulla lentoonlähtömassalla (todellisella tai simuloitulla)
l	Lähestymiset (eri profiileilla)
m	Lentoonlähtö ja lasku rajoitetulla moottoriteholla
n	Autorotaatiot (tarkastuslentäjä valitsee kaksi seuraavista: perusautorotaatio, paras liitomatka, minimiautorotaationopeus, 360 asteen käännökset)
o	Autorotaatiolasku
p	Pakkolaskuharjoitus, loivennuksen jälkeen tehoa käyttäen
q	Tehon tarkastus, lentoonlähtöprofiilit, lähestymis- ja lähtömenetelmät
OSA 3 — SUUNNISTUS JA MATKALENTOMENETELMÄT	
a	Suunnistus ja sijainnin määrittäminen eri korkeuksilla, karttanäyttö
b	Korkeuden, nopeuden ja ohjaussuunnan hallinta, ilmatilan tarkkailu, korkeusmittarin asetus
c	Lennon edistymisen seuranta, operatiivinen lentosuunnitelma, polttoaineenkulutuksen seuranta, toiminta-aika, arvioitu saapumisaika, reitiltä poikkeaman arviointi ja paluu oikealle reitille, mittarien valvonta
d	Säätien tarkkailu, lennon suunnittelu varalentopaikalle

e	NDB- ja/tai VOR-ohjauksen seuraaminen, paikanmääritys niiden avulla, suunnistusslaitteiden tunnistaminen
f	Yhteydenpito lennonjohtoon ja selvitysten noudattaminen ym.
OSA 4 — LENTOLIIKKEET JA -MENETELMÄT YKSINOMAAN MITTARIEN AVULLA	
a	Vaakalento; ohjaussuunnan, korkeuden ja nopeuden hallinta
b	Perusmittarikaarrot, oikaisu määrättyyn suuntaan, 180°–360° vasemmalle ja oikealle
c	Nousu- ja liukukaarrot, mukaan lukien mittarikaarrot, oikaisu määrättyyn suuntaan
d	Oikaisu epätavallisista asennoista
e	Kaarrot 30 asteen kallistuksella, enintään 90° vasemmalle ja oikealle
OSA 5 — TOIMINTA POIKKEUS- JA PAKKOTILANTEISSA (TARVITTAESSA SIMULOITUNA)	
<i>Huomautus 1:</i> Jos lentokoe suoritetaan monimootorisella helikopterilla, siihen on kuuluttava simuloitu moottorihäiriö sekä lähestyminen ja lasku yhdellä moottorilla.	
<i>Huomautus 2:</i> Tarkastuslentäjä valitsee neljä seuraavista kohdista:	
a	Moottorihäiriöt, mukaan lukien kuvernöörivika, kaasuttimen/moottorin jäätyminen, voitelujärjestelmän häiriö
b	Polttoainejärjestelmän häiriö
c	Sähköjärjestelmän häiriö
d	Hydraulijärjestelmän häiriö, mukaan lukien lähestyminen ja lasku hydraulijärjestelmä toimimattomana
e	Pää- ja/tai pyrstömoottorijärjestelmän häiriö (lentosimulaattorilla tai vain suullinen selvitys)
f	Palonsammutustoimenpiteet, mukaan lukien savun torjunta ja poisto
g	Muut poikkeus- ja pakkotilannemenetelmät, jotka määrätään helikopterin lentokäsikirjassa. Monimootorisilla helikoptereilla niihin on kuuluttava Simuloitu moottorihäiriö lentoonlähdessä: lento-onlähdon keskeytys lento-onlähdon ratkaisupisteessä (TDP) tai sitä ennen tai turvallinen pakkolasku määritellystä pisteestä lento-onlähdon jälkeen (DPATO) tai aikaisemmin, pian TDP:n tai DPATO:n saavuttamisen jälkeen Lasku, jossa simuloitu moottorihäiriö: lasku tai ylösveto moottorin vikaannuttua ennen kuin on saavutettu laskun ratkaisupiste (LDP) tai määritetty piste ennen laskua (DPBL) LDP:n saavuttamisen jälkeen, tai turvallinen pakkolasku DPBL:n saavuttamisen jälkeen.

D. Ansiolentäjän lupakirjaa varten vaadittavan lentokokeen sisältö – ilmalaivat

- Lentokokeessa käytettävän ilmalaivan on täytettävä koulutusilmalaivoja koskevat vaatimukset.
- Tarkastuslentäjä valitsee lentoalueen ja -reitin. Osaan 3 käytettävät reitit saavat päättyä lähtölentopaikalle tai muulle lentopaikalle, ja yhden kohteen on oltava valvottu lentopaikka. Lentokoe voidaan suorittaa kahdella lennolla. Lennon/lentojen on kestävä yhteensä vähintään 60 minuuttia.
- Hakijan on osoitettava, että hän
 - pystyy käyttämään ilmalaivaa sen rajoitusten mukaisesti;
 - pystyy suorittamaan kaikki lentoliikkeet pehmeästi ja tarkasti;
 - toimii harkitusti ja noudattaa hyvää ilmailutapaa;
 - osaa soveltaa ilmailutietämystään käytäntöön, ja
 - kykenee koko ajan säilyttämään ilmalaivan hallinnan siten, että menetelmän tai liikkeen onnistumista ei ole missään vaiheessa syytä vakavasti epäillä.

LENTOKOKEEN HYVÄKSYMISRAJAT

4. Seuraavat raja-arvot on tarkoitettu yleisohjeiksi. Tarkastuslentäjän on otettava huomioon turbulenssiolosuhteet sekä käytettävän ilmalaivan käsittelyominaisuudet ja suorituskyky.

Korkeus

normaali lento	± 100 jalkaa
hätätilannetta jäljiteltäessä	± 150 jalkaa

Radiosuunnistuslaitteiden ohjauksen seuraaminen ± 10°

Ohjaussuunta

normaali lento	± 10°
hätätilannetta jäljiteltäessä	± 15°

LENTOKOKEEN SISÄLTÖ

5. Osien 5 ja 6 tehtävät voidaan suorittaa ilmalaivan FNPT:llä tai ilmalaivan lentosimulaattorilla. Ilmalaivan tarkistuslistojen käyttöä, hyvää ilmailutapaa, ilmalaivan ohjaamista ulkoisten näköhavaintojen perusteella, jäänesto-/jäänpoistomenetelmiä sekä uhkatekijöiden ja virheiden hallinnan periaatteita tarkkaillaan kaikissa lentokokeen osissa.

OSA 1 — TOIMENPITEET ENNEN LENTOA JA LÄHTÖMENETELMÄT

a	Lennon valmistelu, mukaan lukien lennon suunnittelu, asiakirjat, massan ja massakeskiön määrittäminen, säätietojen hankkiminen, NOTAMit
b	Ilmalaivan tarkastus ja ohjaajan suorittamat huoltotoimenpiteet
c	Mastosta irrottaminen, liikehtiminen maassa ja lentoonlähtö
d	Suoritusarvojen huomioon ottaminen ja trimmin käyttö
e	Toiminta lentopaikalla ja laskukierroksessa
f	Lähtömenetelmä, korkeusmittarin asetus, menetelmät yhteentörmäyksen välttämiseksi (ilmatilan tarkkailu)
g	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne

OSA 2 — ILMALAIVAN KÄSITTELY

a	Ilmalaivan ohjaaminen ulkoisten näköhavaintojen perusteella: suora vaakalento, nousu, liuku, ilmatilan tarkkailu
b	Lentäminen painekorkeudessa
c	Kaarrot
d	Jyrkät liu'ut ja nousut
e	Lentäminen yksinomaan mittarien avulla, mukaan lukien i) vaakalento, ohjaussuunnan, korkeuden ja ilmanopeuden hallinta ii) nousu- ja liukukaarrot iii) oikaisu epätavallisista asennoista iv) lentäminen vajaalla mittaristolla
f	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne

OSA 3 — MATKALENTO

a	Ilmalaivan ohjaaminen ulkoisten näköhavaintojen perusteella, toimintamatkan ja toiminta-ajan huomioon ottaminen
b	Näkösuunnistus, kartanluku

c	Korkeuden, nopeuden ja ohjaussuunnan hallinta, ilmatilan tarkkailu
d	Korkeusmittarin, asetus, yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne
e	Lennon edistymisen seuranta, operatiivinen lentosuunnitelma, polttoaineenkulutuksen seuranta, lentoreitiltä poikkeaman arviointi ja palaaminen takaisin oikealle lentoreitille
f	Säätilan seuranta ja sen kehityksen arviointi, lennon suunnittelu varalentopaikalle
g	NDB- tai VOR-ohjauksen seuraaminen, paikanmääritys niiden avulla, suunnistuslaitteiden tunnistaminen (mittarilento). Varalentopaikalle lentäminen suunnitelman mukaisesti (näkölento)

OSA 4 — LÄHESTYMIS- JA LASKUMENETELMÄT

a	Saapumismenetelmät, korkeusmittarin asetus, tarkistukset, ilmatilan tarkkailu
b	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne
c	Ylös veto matalalta
d	Normaali lasku
e	Lasku lyhyelle kiitotielle
f	Lähestyminen ja lasku tyhjäkäynnillä (vain yksimoottorisilla ilmalaivoilla)
g	Lasku käyttämättä laskusiivekkeitä
h	Toimenpiteet lennon jälkeen

OSA 5 — TOIMINTA POIKKEUS- JA PAKKOTILANTEISSA

Tämä osa voidaan suorittaa osien 1–4 yhteydessä.

a	Simuloitu moottorihäiriö lentoalähdön jälkeen (turvallisessa korkeudessa), palonsammutustoimenpiteet
b	Laitteiden toimintahäiriöt
c	Pakkolasku (simuloituna)
d	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne
e	Suullinen kuulustelu

OSA 6 — LUOKKA- TAI TYYPPIKOHTAISET SEIKAT

Tämä osa voidaan suorittaa osien 1–5 yhteydessä.

a	Simuloitu moottorihäiriö lentoalähdössä (turvallisessa korkeudessa, ellei suoriteta lentosimulaattorilla)
b	Lähestyminen ja ylös veto moottorihäiriötilanteessa
c	Lähestyminen ja lasku pysähtymiseen asti moottorihäiriötilanteessa
d	Toimintahäiriö kuoren painejärjestelmässä
e	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne, hyvä ilmailutapa
f	Luokka- tai tyyppikelpuutukseen vaadittavan lentokokeen soveltuvat kohdat tarkastuslentäjän harkinnan mukaan, muun muassa seuraavat siltä osin kuin ne tulevat kyseeseen: i) ilmalaivan järjestelmät ii) kuoren painejärjestelmän toiminta
g	Suullinen kuulustelu

Lisäys 5

Yhdistetty kurssi usean ohjaajan miehistölupakirjaa varten

YLEISTÄ

1. Yhdistetyn MPL-kurssin tavoitteena on kouluttaa lentäjä osaamistasolle, jolla hän voi toimia perämiehenä usean ohjaajan monimoottorisessa turbiinikäyttöisessä liikennelentokoneessa VFR- ja IFR-lennoilla ja saada usean ohjaajan miehistölupakirjan.
2. MPL-kurssin saa järjestää vain hyväksytty koulutusorganisaatio, joka on osa kaupallista lentoliikenteen harjoittajaa, joka on sertifioitu osan MS ja sovellettavien lentotoimintaa koskevien vaatimusten mukaisesti, tai hyväksytty koulutusorganisaatio, joka on sopinut erityisjärjestelystä tällaisen lentoliikenteen harjoittajan kanssa. Lupa rajoitetaan kyseiseen lentoliikenteen harjoittajaan, kunnes lentoliikenteen harjoittajan siirtymäkurssi on päättynyt.
3. Hakijan, joka haluaa suorittaa yhdistetyn MPL-kurssin, on suoritettava kaikki koulutusvaiheet hyväksytyn koulutusorganisaation järjestämällä yhtäjaksoisella kurssilla. Koulutuksen on oltava pätevyyssperusteinen ja se on suoritettava usean ohjaajan toimintaympäristössä.
4. Kurssille voidaan hyväksyä vain alusta aloittavia hakijoita.
5. Kurssin on sisällettävä
 - a) teoriakoulutus ATPL(A)-lupakirjaa vastaavalle tietotasolle;
 - b) näkö- ja mittarilentokoulutus;
 - c) miehistöyhteistyökoulutus usean ohjaajan lentokoneita varten, ja
 - d) tyyppikoulutus.
6. Hakija, joka ei onnistu tai pysty suorittamaan koko MPL-kurssia, voi hakea toimivaltaiselta viranomaiselta teoriakoetta ja lentokoetta sellaista lupakirjaa varten, jossa on vähäisemmät oikeudet, ja mittarilentokelpuutusta, jos sovellettavat vaatimukset on täytetty.

TEORIATieto

7. Hyväksytyn MPL-teoriakurssin on sisällettävä vähintään 750 tuntia koulutusta ATPL(A)-tietotasoa varten sekä asianomaiseen tyyppikelpuutukseen vaaditut teoriatunnit luvun H mukaisesti.

LENTOKOULUTUS

8. Lentokoulutuksen on sisällettävä yhteensä vähintään 240 tuntia, jotka koostuvat tunneista ohjaavana ohjaajana ja avustavana ohjaajana todellisella ja simuloidulla lennolla, ja sen on katettava seuraavat neljä koulutusvaihetta:
 - a) Vaihe 1 – Alkeislentokoulutus

Peruskoulutus yhden ohjaajan lentotoimintaan lentokoneella.
 - b) Vaihe 2 – Perustaso

Johdatus toimintaan usean ohjaajan miehistössä ja mittarilentoon.
 - c) Vaihe 3 – Keskitaso

Toiminta usean ohjaajan miehistössä monimoottorisella turbiinimoottorilentokoneella, joka on sertifioitu suorituskäyttöiseksi lentokoneeksi osan 21 mukaisesti.
 - d) Vaihe 4 – Edistynyt

Tyyppikoulutus lentoyhtiölle ominaisessa toimintaympäristössä.

Todellisilla lennoilla hankittuun lentokokemukseen on kuuluttava kaikki H luvun kokemusvaatimukset, koulutus oikaisuun epätavallisista asennoista, yölento, lentäminen pelkästään mittarien avulla sekä hyvän ilmailutavan edellyttämä kokemus.

Miehistöyhteistyötä koskevat vaatimukset on yhdistettävä edellä mainittuihin koulutusvaiheisiin.

Moottorihäiriötilanteita koskeva koulutus on annettava joko lentokoneella tai lentosimulaattorilla.

9. Lentokoulutusohjelman jokaisen koulutusvaiheen on koostuttava perustietojen opettamisesta ja käytännön koulutusosioista.
10. Kurssin on sisällettävä jatkuva koulutusohjelman arviointiprosessi ja koulutusohjelmaa noudattavien oppilaiden jatkuva arviointi. Arvioinnilla on varmistettava se, että:
 - a) pätevyys ja sen arviointi ovat usean ohjaajan lentokoneen perämiehen tehtävään soveltuvia, ja
 - b) oppilaat omaksuvat tarvittavan pätevyyden asteittain ja tyydyttävällä tavalla.
11. Kurssin on sisällettävä vähintään 12 lentoonlähtöä ja laskua pätevyyden varmistamiseksi. Nämä lentoonlähdöt ja laskut on suoritettava kouluttajan valvonnassa sillä lentokoneella, jota varten tyyppikelpuutus myönnetään.

ARVIOINTITASO

12. MPL-kurssille pyrkivän hakijan on oltava osoittanut edistyneen tason pätevyys kaikissa yhdeksässä pätevyysyksikössä, jotka luetellaan 13 kohdassa. Tämä osaamistaso vaaditaan perämiehenä toimimiseen ja vuorovaikutukseen usean ohjaajan turbiinimoottorilentokoneessa näkö- ja mittarilento-olosuhteissa. Arvioinnin on osoitettava, että lentokoneen tai tilanteen hallinta säilytetään koko ajan niin, että menetelmän tai liikkeen onnistuminen on varmaa. Hakijan on johdonmukaisesti osoitettava sellaista tietoa, taitoa ja asennetta, jotka vaaditaan käytettävän lentokonetyypin turvalliseen käyttöön MPL-suorituskriteerien mukaisesti.

PÄTEVYYSYKSIKÖT

13. Hakijan on osoitettava pätevyys seuraavissa yhdeksässä pätevyysyksikössä:
 - 1) ihmisen suorituskyvyn periaatteiden soveltaminen, mukaan lukien uhkatekijöiden ja virheiden hallinnan periaatteet;
 - 2) lentokoneen käsittely maassa;
 - 3) lentoonlähtö;
 - 4) nousu;
 - 5) matkalento;
 - 6) korkeuden vähentäminen;
 - 7) lähestyminen;
 - 8) lasku, ja
 - 9) toiminta laskun jälkeen ja lennon jälkeiset toimenpiteet.

SIMULOITU LENTO

14. FSTD:n vähimmäisvaatimukset:

- a) Vaihe 1 – Alkeislentokoulutus

Verkkokoulutus- ja tehtäväkohtaiset koulutuslaitteet, jotka toimivaltainen viranomainen on hyväksynyt ja joilla on seuraavat ominaisuudet:

- niissä on edistyneempiä lisälaitteita kuin tavallisissa pöytätietokoneissa, kuten toimivat kaasuvivun, ohjaussauvan tai FMS-näppäimistön jäljitelmät, ja
- ne edellyttävät psykomotorista toimintaa sekä sopivaa voiman käyttöä ja vasteiden ajoitusta.

b) Vaihe 2 – Perustaso

FNPT II MCC, joka jäljittelee yleisesti monimoottorista turbiinimoottorilentokonetta.

c) Vaihe 3 – Keskitaso

FSTD, joka jäljittelee monimoottorista turbiinimoottorilentokonetta, jonka käyttöön vaaditaan perämies ja joka on hyväksytty tasoa B vastaavaksi ja sisältää lisäksi

— päivänvalo-, hämärä- ja yöolosuhteita jäljittelevän näyttöjärjestelmän, joka antaa kummallekin ohjaajanpaikalle jatkuvan ja yhdenmukaisen näkymän, jonka laajuus on vaakasuunnassa vähintään 180° ja pystysuunnassa vähintään 40°.

— lennonjohdon radioliikenteen simulointi.

d) Vaihe 4 – Edistynyt

Lentosimulaattori, joka vastaa täysin tasoa D tai C ja jossa on kehittynyt päivänvalonäkymäjärjestelmä, mukaan lukien lennonjohdon radioliikenteen simulointi.

Lisäys 6

Osista koostuva koulutus mittarilentokelpuutusta varten**A. IR(A) – Osista koostuva lentokoulutus**

YLEISTÄ

1. Osista koostuvan IR(A)-lentokoulutuksen tavoitteena on kouluttaa lentäjä sille osaamistasolle, joka vaaditaan lentokoneen lentämiseen mittarilentosääntöjen mukaisesti ja mittarisääolosuhteissa. Kurssi koostuu kahdesta osasta, jotka voidaan suorittaa erikseen tai yhdessä:

- a) Perusmittarilento-osa

Sisältää 10 tuntia mittarilentokoulutusta, josta korkeintaan viisi tuntia saa olla mittariaikaa maassa BITD:llä, FNPT I:llä tai II:lla tai lentosimulaattorilla. Perusmittarilento-osan suorittamisen jälkeen hakijalle on annettava todistus kurssin suorittamisesta.

- b) Menetelmämittarilento-osa

Sisältää loput koulutusohjelmasta IR(A)-kelpuutusta varten, 40 tuntia mittarilentokoulutusta yksimoottorisella tai 45 tuntia monimoottorisella lentokoneella, sekä IR(A)-kelpuutuksen teoriakurssin.

2. Osista koostuvalle IR(A)-kurssille pyrkivällä hakijalla on oltava PPL(A)- tai CPL(A)-lupakirja sekä yölento-oikeus. Menetelmämittarilento-osaan pyrkivällä hakijalla, jolla ei ole CPL(A)-lupakirjaa, on oltava todistus perusmittarilento-osan suorittamisesta.

Hyväksytyn koulutusorganisaation on varmistettava, että monimoottorisen lentokoneen IR(A)-kurssille pyrkivä hakija, jolla ei ole ollut monimoottorisen lentokoneen luokka- tai tyyppikelpuutusta, on saanut H luvussa määritellyn monimoottorikoulutuksen ennen IR(A)-kurssin lentokoulutuksen alkua.

3. Hakijan, joka haluaa osallistua osista koostuvan IR(A)-kurssin menetelmämittarilento-osaan, on suoritettava kaikki koulutusvaiheet yhdellä yhtäjaksoisella hyväksytyllä kurssilla. Hyväksytyn koulutusorganisaation on varmistettava ennen menetelmämittarilento-osan alkua hakijan pätevyys perusmittarilentotaitojen osalta. Kertauskoulutusta on annettava tarpeen mukaan.
4. Teoriakurssi on suoritettava 18 kuukauden kuluessa. Menetelmämittarilento-osa ja lentokoe on suoritettava hyväksytyn teoriakokeen voimassaoloaikana.
5. Kurssin on sisällettävä
 - a) teoriakoulutus mittarilentokelpuutusta vastaavalle tietotasolle;
 - b) mittarilentokoulutus.

TEORIATIEO

6. Hyväksytyn osista koostuvan IR(A)-kurssin on sisällettävä vähintään 150 tuntia teoriakoulutusta.

LENTOKOULUTUS

7. Yksimoottorisen lentokoneen IR(A)-kurssin on sisällettävä vähintään 50 tuntia mittarilentokoulutusta, josta korkeintaan 20 tuntia saa olla mittariaikaa maassa FNPT I:llä tai korkeintaan 35 tuntia lentosimulaattorilla tai FNPT II:lla. Korkeintaan 10 tuntia FNPT II:n tai lentosimulaattorin mittariajasta maassa voidaan suorittaa FNPT I:llä.
8. Monimoottorisen lentokoneen IR(A)-kurssin on sisällettävä vähintään 55 tuntia mittarilentokoulutusta, josta korkeintaan 25 tuntia saa olla mittariaikaa maassa FNPT I:llä tai korkeintaan 40 tuntia lentosimulaattorilla tai FNPT II:lla. Korkeintaan 10 tuntia FNPT II:n tai lentosimulaattorin mittariajasta maassa voidaan suorittaa FNPT I:llä. Jäljellä olevan mittarilentokoulutuksen on sisällettävä vähintään 15 tuntia monimoottorisilla lentokoneilla.
9. Yksimoottorisen lentokoneen IR(A)-kelpuutuksen haltijan, jolla on myös monimoottorisen lentokoneen luokka- tai tyyppikelpuus ja joka haluaa saada monimoottorisen lentokoneen IR(A)-kelpuutuksen ensimmäistä kertaa, on suoritettava hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa kurssi, joka sisältää monimoottorisilla lentokoneilla vähintään viisi tuntia mittarilentokoulutusta, josta kolme tuntia voidaan suorittaa lentosimulaattorilla tai FNPT II:lla.

- 10.1 CPL(A)-lupakirjan tai perusmittarilento-osan todistuksen haltijan osalta edellä olevissa 7 ja 8 kohdassa vaaditun koulutuksen kokonaismäärää voidaan vähentää 10 tunnilla.
- 10.2 IR(H)-kelpuutuksen haltija voi saada 7 ja 8 kohdassa vaaditun koulutuksen kokonaismäärän vähennetyksi 10 tunnilla.
- 10.3 Lentokoneilla suoritettavan mittarilentokoulutuksen kokonaismäärän on oltava 7 tai 8 kohdan mukainen.
11. Ennen IR(A)-kelpuutuksen lentokoetta suoritettavien lentoharjoitusten on sisällettävä:
- a) perusmittarilento-osuus perusmittarilennon menetelmät ja ohjausliikkeet, joihin on kuuluttava vähintään
- perusmittarilento ilman ulkoista näköyhteyttä:
- vaakalento
 - nousu
 - korkeuden vähentäminen
 - vaaka-, nousu- ja liukukaarrot
- mittarilentokuvio
- jyrkkä kaarto
- radiosuunnistus
- oikaisu epätavallisista asennoista
- lentäminen vajaalla mittaristolla
- alkavan ja täyden sakkauksen tunnistaminen ja oikaisu niistä;
- b) Menetelmämittarilento-osuus
- i) IFR-lentojen valmistelutoimenpiteet, mukaan lukien lentokäsikirjan ja tarvittavien ilmaliikennepalvelun asiakirjojen käyttö IFR-lentosuunnitelman laadinnassa;
- ii) mittarilentotoiminnassa normaaliolosuhteissa sekä poikkeus- ja pakkotilanteissa käytettävät menetelmät ja lentoliikkeet, joihin on kuuluttava vähintään
- siirtyminen näkölennosta mittarilentoon lentoonlähdessä
 - vakiolähtö- ja tuloreitit
 - matkalennon IFR-menetelmät
 - odotusmenetelmät
 - mittarilähestymiset minimikorkeuteen
 - keskeytetyn lähestymisen menetelmät
 - laskut mittarilähestymisistä, mukaan lukien kiertolähestymiset;
- iii) normaalit lentoliikkeet ja käytettävän lentokoneen erityiset lento-ominaisuudet;
- iv) tarvittaessa edellä luetellut harjoitukset monimootorisella lentokoneella, mukaan lukien lentokoneen ohjaaminen yksinomaan mittarien avulla simuloidussa moottorihäiriötilanteessa sekä moottorin pysäytys ja uudelleenkäynnistys (jälkimmäinen harjoitus on suoritettava turvallisessa korkeudessa, ellei sitä tehdä lentosimulaattorilla tai FNPT II:lla).

B. IR(H) – Osista koostuva lentokoulutus

1. Osista koostuvan IR(H)-lentokoulutuksen tavoitteena on kouluttaa lentäjä sille osaamistasolle, joka vaaditaan helikopterin lentämiseen mittarilentosääntöjen mukaisesti ja mittarisääolosuhteissa.
2. Osista koostuvalle IR(H)-kurssille pyrkivällä hakijalla on oltava PPL(H)-lupakirja sekä yölentokelpuutus tai CPL(H)- tai ATPL(H)-lupakirja. Ennen IR(H)-kurssin ilma-aluksella annettavan koulutuksen aloittamista hakijalla on oltava IR(H)-lentokokeessa käytettävän helikopterin tyyppikelpuutus, tai hänen on oltava suorittanut kyseisen tyyppin hyväksytty tyyppikoulutus. Hakijalla on oltava todistus hyväksytysti suoritetusta miehistöyhteistyökurssista, jos lentokoe suoritetaan usean ohjaajan lentotoiminnassa.
3. Hakijan, joka haluaa suorittaa osista koostuvan IR(H)-kurssin, on suoritettava kaikki koulutusvaiheet yhdellä yhtäjaksoisella hyväksytyllä kurssilla.
4. Teoriakurssi on suoritettava 18 kuukauden kuluessa. Lentokoulutus ja lentokoe on suoritettava hyväksytyn teorialentokokeen voimassaoloaikana.
5. Kurssin on sisällettävä
 - a) teoriakoulutus mittarilentokelpuutusta vastaavalle tietotasolle;
 - b) mittarilentokoulutus.

TEORIATIE TO

6. Hyväksytyn osista koostuvan IR(H)-kurssin on sisällettävä vähintään 150 tuntia koulutusta.

LENTOKOULUTUS

7. Yksimoottorisen helikopterin IR(H)-kurssin on sisällettävä vähintään 50 tuntia mittarilentokoulutusta, josta
 - a) korkeintaan 20 tuntia saa olla mittariaikaa maassa FNPT I(H):lla tai (A):lla. Nämä 20 tuntia koulutusta FNPT I(H):lla tai (A):lla voidaan korvata 20 tunnilla koulutusta IR(H)-kelpuutusta varten lentokoneella, joka on hyväksytty tätä kurssia varten, tai
 - b) korkeintaan 35 tuntia saa olla mittariaikaa maassa helikopterin FTD 2/3:lla, FNPT II/III:lla tai lentosimulaattorilla.Mittarilentokoulutukseen on kuuluttava vähintään 10 tuntia IFR-hyväksytyllä helikopterilla.
8. Monimoottorisen helikopterin IR(H)-kurssin on sisällettävä vähintään 55 tuntia mittarilentokoulutusta, josta
 - a) korkeintaan 20 tuntia saa olla mittariaikaa maassa FNPT I(H):lla tai (A):lla. Nämä 20 tuntia koulutusta FNPT I(H):lla tai (A):lla voidaan korvata 20 tunnilla koulutusta IR(H)-kelpuutusta varten lentokoneella, joka on hyväksytty tätä kurssia varten, tai
 - b) korkeintaan 40 tuntia saa olla mittariaikaa maassa helikopterin FTD 2/3:lla, FNPT II/III:lla tai lentosimulaattorilla.Mittarilentokoulutukseen on kuuluttava vähintään 10 tuntia IFR-hyväksytyllä monimoottorisella helikopterilla.

- 9.1 ATPL(H)-lupakirjan haltijoilta vaadittuja teoriatunteja vähennetään 50 tunnilla.

- 9.2 IR(A)-kelpuutuksen haltijoilta vaadittua koulutusta voidaan vähentää 10 tunnilla.

10. Ennen IR(H)-kelpuutuksen lentokoetta suoritettavien lentoharjoitusten on sisällettävä

- a) IFR-lentojen valmistelutoimenpiteet, mukaan lukien lentokäsikirjan ja tarvittavien ilmaliikennepalvelun asiakirjojen käyttö IFR-lentosuunnitelman laadinnassa;
- b) mittarilentotoiminnassa normaaliolosuhteissa sekä poikkeus- ja pakkotilanteissa käytettävät menetelmät ja lento-
liikkeet, joihin on kuuluttava vähintään

siirtyminen näkölennosta mittarilentoon lentoonlähdessä

vakiolähtö- ja tuloreitit

matkalennon IFR-menetelmät

odotusmenetelmät

mittarilähestymiset minimikorkeuteen

keskeytetyn lähestymisen menetelmät

laskut mittarilähestymisistä, mukaan lukien kiertolähestymiset;

c) normaalit lentoliikkeet ja käytettävän helikopterin erityiset lento-ominaisuudet;

d) tarvittaessa edellä luetellut harjoitukset monimoottorisella helikopterilla, mukaan lukien helikopterin ohjaaminen yksinomaan mittarien avulla simuloidussa moottorihäiriötilanteessa sekä moottorin pysäytys ja uudelleenkäynnistys (jälkimmäinen harjoitus on suoritettava lentosimulaattorilla tai FNPT II:lla tai FTD 2/3:lla).

C. IR(As) – Osista koostuva lentokoulutus

YLEISTÄ

1. Osista koostuvan IR(As)-lentokoulutuksen tavoitteena on kouluttaa lentäjä sille osaamistasolle, joka vaaditaan ilma-laivojen lentämiseen mittarilentosääntöjen mukaisesti ja mittarisääolosuhteissa. Kurssi koostuu kahdesta osasta, jotka voidaan suorittaa erikseen tai yhdessä:

a) Perusmittarilento-osa

Sisältää 10 tuntia mittarilentokoulutusta, josta korkeintaan viisi tuntia saa olla mittariaikaa maassa BITD:llä, FNPT I:llä tai II:lla tai lentosimulaattorilla. Perusmittarilento-osan suorittamisen jälkeen hakijalle on annettava todistus kurssin suorittamisesta.

b) Menetelmämittarilento-osa

Sisältää loput koulutusohjelmasta IR(As)-kelpuutusta varten, 25 tuntia mittarilentokoulutusta sekä IR(As)-kelpuutuksen teoriakurssin.

2. Osista koostuvalle IR(As)-kurssille pyrkivällä hakijalla on oltava PPL(As)-lupakirja sekä yölento-oikeus tai CPL(As)-lupakirja. Menetelmämittarilento-osaan pyrkivällä hakijalla, jolla ei ole CPL(As)-lupakirjaa, on oltava todistus perusmittarilento-osan suorittamisesta.

3. Hakijan, joka haluaa osallistua osista koostuvan IR(As)-kurssin menetelmämittarilento-osaan, on suoritettava kaikki koulutusvaiheet yhdellä yhtäjaksoisella hyväksytyllä kurssilla. Hyväksytyn koulutusorganisaation on varmistettava ennen menetelmämittarilento-osan alkua hakijan pätevyys perusmittarilentotaitojen osalta. Kertauskoulutusta on annettava tarpeen mukaan.

4. Teoriakurssi on suoritettava 18 kuukauden kuluessa. Menetelmämittarilento-osa ja lentokoe on suoritettava hyväksytyn teoriakokeen voimassaoloaikana.

5. Kurssin on sisällettävä

a) teoriakoulutus mittarilentokelpuutusta vastaavalle tietotasolle;

b) mittarilentokoulutus.

TEORIATieto

6. Hyväksytyn osista koostuvan IR(As)-kurssin on sisällettävä vähintään 150 tuntia teoriakoulutusta.

LENTOKOULUTUS

7. IR(As)-kurssin on sisällettävä vähintään 35 tuntia mittarilentokoulutusta, josta korkeintaan 15 tuntia saa olla mittariaikaa maassa FNPT I:llä tai korkeintaan 20 tuntia lentosimulaattorilla tai FNPT II:lla. Korkeintaan 5 tuntia FNPT II:n tai lentosimulaattorin mittariajasta maassa voidaan suorittaa FNPT I:llä.

8. CPL(As)-lupakirjan tai perusmittarilento-osan todistuksen haltijan osalta 7 kohdassa vaaditun koulutuksen kokonaismäärää voidaan vähentää 10 tunnilla. Ilmalaivalla suoritettavan mittarilentokoulutuksen kokonaismäärän on oltava 7 kohdan mukainen.

9. Jos hakijalla on mittarilentokelpuus jossain muussa ilma-alusryhmässä, vaaditun lentokoulutuksen kokonaismäärää voidaan vähentää 10 tuntiin ilmalaivalla.

10. Ennen IR(As)-kelpuutuksen lentokoetta suoritettavien lentoharjoitusten on sisällettävä:

a) perusmittarilento-osuus

perusmittarilennon menetelmät ja ohjausliikkeet, joihin on kuuluttava vähintään

perusmittarilento ilman ulkoista näköyhteyttä:

— vaakalento

— nousu

— korkeuden vähentäminen

— vaaka-, nousu- ja liukukaarrot

mittarilentokuvio

radiosuunnistus

oikaisu epätavallisista asennoista

lentäminen vajaalla mittaristolla;

b) Menetelmämittarilento-osuus

i) IFR-lentojen valmistelutoimenpiteet, mukaan lukien lentokäsikirjan ja tarvittavien ilmaliikennepalvelun asiakirjojen käyttö IFR-lentosuunnitelman laadinnassa;

ii) mittarilentotoiminnassa normaaliolosuhteissa sekä poikkeus- ja pakkotilanteissa käytettävät menetelmät ja lentoliikkeet, joihin on kuuluttava vähintään

— siirtyminen näkölennosta mittarilentoon lentoonlähdössä

— vakiolähtö- ja tuloreitit

— matkalennon IFR-menetelmät

— odotusmenetelmät

— mittarilähestymiset minimikorkeuteen

— keskeytetyn lähestymisen menetelmät

— laskut mittarilähestymisistä, mukaan lukien kiertolähestymiset;

iii) normaalit lentoliikkeet ja erityiset lento-ominaisuudet;

iv) edellä luetellut harjoitukset ilmalaivalla, mukaan lukien ilmalaivan ohjaaminen yksinomaan mittarien avulla simuloitussa moottorihäiriötilanteessa sekä moottorin pysäytys ja uudelleenkäynnistys (jälkimmäinen harjoitus on suoritettava turvallisessa korkeudessa, ellei sitä tehdä lentosimulaattorilla tai FNPT II:lla).

Lisäys 7

Lentokoe mittarilentokelpuutusta varten

1. Mittarilentokelpuutuksen hakijan on oltava saanut koulutusta saman luokan tai tyyppin ilma-aluksella, jota käytetään lentokokeessa.
2. Hakijan on suoritettava hyväksytysti kaikki lentokokeen asiaankuuluvat osat. Jos hänen suorituksensa hylätään osan yhdessäkin kohdassa, koko osa katsotaan hylätyksi. Jos hakijan suoritus hylätään useammassa kuin yhdessä osassa, hänen on suoritettava koko koe uudelleen. Vain yhdessä osassa hylätyn hakijan on suoritettava hylätty osa uudelleen. Jos uusintakokeen jokin osa hylätään, hakijan on suoritettava koko koe uudelleen, vaikka hän olisi suorittanut kyseisen osan hyväksytysti aiemmalla kerralla. Kaikki lentokokeen osat on suoritettava kuuden kuukauden kuluessa. Jos hakija ei läpäise kaikkia lentokokeen osia kahdella yrityksellä, vaaditaan lisäkoulutusta.
3. Lentokokeen hylkäyksen jälkeen voidaan vaatia lisäkoulutusta. Lentokokeen suorittamista voi yrittää miten monta kertaa tahansa.

LENTOKOKEEN SUORITTAMINEN

4. Lentokokeessa on tarkoitus jäljitellä normaalia lentoa. Tarkastuslentäjä valitsee lennettävän reitin. Kokeen oleellinen osa on selvittää hakijan kyky suunnitella ja suorittaa lento käyttäen tavanomaista lennonvalmisteluaineistoa. Hakijan on huolehdittava lennon suunnittelusta ja varmistettava, että kaikki lennon suorittamiseen tarvittavat varusteet ja asiakirjat ovat ilma-aluksessa. Lennon on kestettävä vähintään 1 tunti.
5. Jos hakija keskeyttää lentokokeen sellaisesta syystä, jota tarkastuslentäjä ei pidä riittävänä, hakijan on suoritettava koko lentokoe uudelleen. Jos koe keskeytetään tarkastuslentäjän mielestä riittävästä syystä, vain ne osat, joita ei ole suoritettu kokonaan, on suoritettava myöhemmin toisella lennolla.
6. Tarkastuslentäjän niin salliessa hakija voi suorittaa minkä tahansa lentokokeeseen kuuluvan liikkeen tai menetelmän kerran uudelleen. Tarkastuslentäjä voi keskeyttää kokeen missä tahansa vaiheessa, jos hän katsoo, että hakijan osoittamat lentotaidot edellyttävät sen suorittamista kokonaan uudelleen.
7. Hakijan on ohjattava ilma-alusta sellaiselta paikalta, jolta ilma-aluksen päällikön tehtävät voi hoitaa, ja suoritettava koe siten kuin ilma-aluksessa ei olisi muita miehistön jäseniä. Tarkastuslentäjä ei saa millään tavalla osallistua lennon suorittamiseen, paitsi jos se on tarpeen turvallisuussyistä tai muulle liikenteelle aiheutuvan kohtuuttoman viivytyksen välttämiseksi. Vastuu lennosta määräytyy kansallisten määräysten mukaisesti.
8. Hakijan on määritettävä ratkaisukorkeus, minimilaskeutumiskorkeus ja lähestymisen keskeytyspiste, ja tarkastuslentäjän on hyväksyttävä ne.
9. Mittarilentokelpuutuksen hakijan on ilmaistava tarkastuslentäjälle suorittamansa tarkistukset ja tehtävät, mukaan lukien radiosuunnistuslaitteiden tunnistaminen. Tarkistukset on tehtävä kokeessa käytettävän ilma-aluksen hyväksytyn tarkistuslistan mukaisesti. Lentokoetta edeltävän lennonvalmistelun aikana hakijan on valittava käytettävät tehoasetukset ja nopeudet. Hakijan on laskettava suoritusarvotiedot lentoonlähtöä, lähestymistä ja laskua varten toimintakäsikirjan tai ilma-aluksen lentokäsikirjan mukaisesti.

LENTOKOKEEN HYVÄKSYMISRAJAT

10. Hakijan on osoitettava, että hän
 - pystyy käyttämään ilma-alusta sen rajoitusten mukaisesti;
 - pystyy suorittamaan kaikki lentoliikkeet pehmeästi ja tarkasti;
 - toimii harkitusti ja noudattaa hyvää ilmailutapaa;
 - osaa soveltaa ilmailutietämystään käytäntöön, ja
 - kykenee koko ajan säilyttämään ilma-aluksen hallinnan siten, että menetelmän tai liikkeen onnistumista ei ole missään vaiheessa syytä vakavasti epäillä.

11. Seuraavat raja-arvot on tarkoitettu yleisohjeiksi. Tarkastuslentäjän on otettava huomioon turbulenssiolosuhteet sekä käytettävän ilma-aluksen käsittelyominaisuudet ja suorituskky.

Korkeus

yleisesti	± 100 jalkaa
ylösvedon aloitus ratkaisukorkeudesta	+ 50 jalkaa /– 0 jalkaa
minimilaskeutumiskorkeuden/MAP:n noudattaminen	+ 50 jalkaa /– 0 jalkaa

Lentoradan noudattaminen

radiosuunnistuslaitteiden ohjauksen seuraaminen	± 5°
tarkkuuslähestyminen	puolet suuntasäteen ja liukupolun maksimipoikkeamasta

Ohjaussuunta

kaikkien moottorien toimiessa	± 5°
moottorihäiriötä jäljiteltäessä	± 10°

Nopeus

kaikkien moottorien toimiessa	± 5 solmua
moottorihäiriötä jäljiteltäessä	+ 10 solmua /– 5 solmua

LENTOKOKEEN SISÄLTÖ

Lentokoneet

OSA 1 – TOIMENPITEET ENNEN LENTOA JA LÄHTÖMENETELMÄT

Tarkistuslistan käyttöä, hyvää ilmailutapaa, jäänesto- ja jäänpoistomenetelmiä ym. tarkkaillaan kaikissa lentokokeen osissa

a	Lentokäsikirjan (tai vastaavan) käyttö, erityisesti suoritusarvolaskelmat, massan ja massakeskiön määrittäminen
b	Ilmaliikennepalvelun asiakirjojen ja säätietojen käyttö
c	Operatiivisen ja ATC-lentosuunnitelman laatiminen IFR-lentoa varten
d	Lentoa edeltävä tarkastus
e	Sääminimit
f	Rullaus
g	Lentoonlähdon valmistelu, lentoonlähtö
h (°)	Siirtyminen mittarilentoon
i (°)	Mittarilähtömenetelmät, korkeusmittarin asetus
j (°)	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne

OSA 2 – LENTOKONEEN KÄSITTELY (°)

a	Lentokoneen ohjaaminen yksinomaan mittarien avulla, mukaan lukien vaakalento eri nopeuksilla, trimmin käyttö
b	Nousu- ja liukukaarrot mittarikaartona
c	Oikaisu epätavallisista asennoista, mukaan lukien kaarrot säilyttäen 45 asteen kallistuksen ja jyrkät liukukaarrot
d (*)	Oikaisu lähestyvistä sakkauksesta vaakalennossa, nousu- tai liukukaarrossa ja laskuasussa – vain lentokoneilla
e	Lentäminen vajaalla mittaristolla: vakaa nousu tai laskeutuminen mittarikaartona ennalta määrättyihin ohjaussuuntiin, oikaisu epätavallisista asennoista – vain lentokoneilla

OSA 3 – MATKALENNON IFR-MENETELMÄT (*)

a	Radiosuunnistuslaitteiden ohjauksen seuraaminen ja hakeutuminen määrätylle linjalle, esimerkiksi NDB, VOR, RNAV
b	Radiosuunnistuslaitteiden käyttö
c	Vaakalento, ohjaussuunnan, korkeuden ja ilmanopeuden hallinta, tehonsäätö, trimmaus
d	Korkeusmittarin asetukset
e	Aika-arviot ja niiden korjaaminen (reittiodotus, jos tarpeen)
f	Lennon edistymisen seuranta, operatiivinen lentosuunnitelma, polttoaineenkulutuksen seuranta, järjestelmien valvonta
g	Jäänestomenetelmät, tarvittaessa simuloituina
h	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne

OSA 4 – TARKKUUSLÄHESTYMISMENETELMÄT (*)

a	Suunnistuslaitteiden asetukset ja tarkistukset, asemien tunnistus
b	Saapumismenetelmät, korkeusmittarin tarkistus
c	Lähestymisen ja laskun valmistelu, mukaan lukien korkeuden vähennykseen, lähestymiseen ja laskuun liittyvät tarkistukset
d (*)	Odotusmenetelmä
e	Julkaistun lähestymismenetelmän noudattaminen
f	Kellon käyttö lähestymisessä
g	Korkeuden, nopeuden ja ohjaussuunnan hallinta (vakaa lähestyminen)
h (*)	Ylös veto
i (*)	Keskeytetyn lähestymisen menetelmä/lasku
j	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne

OSA 5 – EI-TARKKUUSLÄHESTYMISMENETELMÄT (*)

a	Suunnistuslaitteiden asetukset ja tarkistukset, asemien tunnistus
b	Saapumismenetelmät, korkeusmittarin asetukset
c	Lähestymisen ja laskun valmistelu, mukaan lukien korkeuden vähennykseen, lähestymiseen ja laskuun liittyvät tarkistukset
d (*)	Odotusmenetelmä
e	Julkaistun lähestymismenetelmän noudattaminen
f	Kellon käyttö lähestymisessä
g	Korkeuden, nopeuden ja ohjaussuunnan hallinta (vakaa lähestyminen)
h (*)	Ylös veto
i (*)	Keskeytetyn lähestymisen menetelmä/lasku
j	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne

OSA 6 – TOIMINTA MOOTTORIHÄIRIÖTILANTEISSA (vain monimoottorisilla lentokoneilla) ^(*)

a	Simuloitu moottorihäiriö lentoonlähdön jälkeen tai ylösvedossa
b	Lähestyminen, ylösveto ja keskeytetty lähestyminen moottorihäiriötä jäljitellen
c	Lähestyminen ja lasku moottorihäiriötä jäljitellen
d	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne

(*) Voidaan suorittaa lentosimulaattorilla, FTD 2/3:lla tai FNPT II:lla.

(*) Voidaan suorittaa osassa 4 tai osassa 5.

(*) Suoritetaan yksinomaan mittarien avulla.

Helikopterit

OSA 1 – LÄHTÖMENETELMÄT

Tarkistuslistan käyttöä, hyvää ilmailutapaa, jäänesto- ja jäänpoistomenetelmiä ym. tarkkaillaan kaikissa lentokokeen osissa

a	Lentokäsikirjan (tai vastaavan) käyttö, erityisesti suoritusarvolaskelmat; massan ja massakeskiön määrittäminen
b	Ilmaliikennepalvelun asiakirjojen ja säätietojen käyttö
c	Operatiivisen ja ATC-lentosuunnitelman laatiminen IFR-lentoa varten
d	Lentoa edeltävä tarkastus
e	Sääminimit
f	Rullaus/ilmarullaus lennonjohdon tai tarkastuslentäjän ohjeiden mukaan
g	Lentoonlähdön valmistelu, menetelmät ja tarkistukset
h	Siirtyminen mittarilentoon
i	Mittarilähtömenetelmät

OSA 2 – HELIKOPTERIN KÄSITTELY

a	Helikopterin ohjaaminen yksinomaan mittarien avulla, mukaan lukien:
b	Nousu- ja liukukaarrot mittarikaartona
c	Oikaisu epätavallisista asennoista, mukaan lukien kaarrot säilyttäen 30 asteen kallistuksen ja jyrkät liukukaarrot

OSA 3 – MATKALENNON IFR-MENETELMÄT

a	Radiosuunnistuslaitteiden ohjauksen seuraaminen ja hakeutuminen määrättylle linjalle, esimerkiksi NDB, VOR, RNAV
b	Radiosuunnistuslaitteiden käyttö
c	Vaakalento, ohjaussuunnan, korkeuden ja ilmanopeuden hallinta, tehonsäätö
d	Korkeusmittarin asetukset
e	Aika-arviot ja niiden korjaaminen
f	Lennon edistymisen seuranta, operatiivinen lentosuunnitelma, polttoaineenkulutuksen seuranta, järjestelmien valvonta
g	Jäänestomenetelmät, tarvittaessa simuloituina
h	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne

OSA 4 – TARKKUUSLÄHESTYMINEN

a	Suunnistuslaitteiden asetukset ja tarkistukset, asemien tunnistus
b	Saapumismenetelmät, korkeusmittarin tarkistus
c	Lähestymisen ja laskun valmistelu, mukaan lukien korkeuden vähennykseen, lähestymiseen ja laskuun liittyvät tarkistukset
d (*)	Odotusmenetelmä
e	Julkaistun lähestymismenetelmän noudattaminen
f	Kellon käyttö lähestymisessä
g	Korkeuden, nopeuden ja ohjaussuunnan hallinta (vakaa lähestyminen)
h (*)	Ylösveto
i (*)	Keskeytetyn lähestymisen menetelmä/lasku
j	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne

OSA 5 – EI-TARKKUUSLÄHESTYMINEN

a	Suunnistuslaitteiden asetukset ja tarkistukset, asemien tunnistus
b	Saapumismenetelmät, korkeusmittarin tarkistus
c	Lähestymisen ja laskun valmistelu, mukaan lukien korkeuden vähennykseen, lähestymiseen ja laskuun liittyvät tarkistukset
d (*)	Odotusmenetelmä
e	Julkaistun lähestymismenetelmän noudattaminen
f	Kellon käyttö lähestymisessä
g	Korkeuden, nopeuden ja ohjaussuunnan hallinta (vakaa lähestyminen)
h (*)	Ylösveto
i (*)	Keskeytetyn lähestymisen menetelmä (*) / lasku
j	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne

OSA 6 – TOIMINTA POIKKEUS- JA PAKKOTILANTEISSA

Tämä osa voidaan yhdistää osiin 1–5. Lentokokeessa on otettava huomioon helikopterin hallinta, vikaantuneen moottorin tunnistaminen, välittömät toimet (toimenpiteitä jäljitellen; touch drills), seurantatoimet ja tarkistukset sekä lentotarkkuus seuraavissa tilanteissa:

a	Simuloitu moottorihäiriö lentoonlähdon jälkeen ja lähestymisen aikana (**) (turvallisessa korkeudessa, ellei sitä tehdä lentosimulaattorilla tai FNPT II/III:lla, FTD 2:lla, 3:lla)
b	Vakautusjärjestelmien/hydraulijärjestelmän häiriö (jos soveltuu)
c	Lentäminen vajaalla mittaristolla
d	Autorotaatio ja keskeytys määrättyyn korkeuteen
e	Tarkkuuslähestyminen käsin ohjaten ilman lennonohjausnäyttöä (***) Tarkkuuslähestyminen käsin ohjaten lennonohjausnäytön avulla (***)

(*) Suoritetaan osassa 4 tai osassa 5.

(**) Vain monimoottorisilla helikoptereilla.

(***) Vain toinen menettelyistä tarkastetaan.

Ilmalaivat**OSA 1 – TOIMENPITEET ENNEN LENTOA JA LÄHTÖMENETELMÄT**

Tarkistuslistan käyttöä, hyvää ilmailutapaa, yhteydenpitoa lennonjohtoon – selvitysten noudattamista ja radiopuhelinliikennettä tarkkaillaan kaikissa lentokokeen osissa.

a	Lentokäsikirjan (tai vastaavan) käyttö, erityisesti suoritusarvolaskelmat, massan ja massakeskiön määrittäminen
b	Ilmaliikennepalvelun asiakirjojen ja säätietojen käyttö
c	Operatiivisen ja ATC-lentosuunnitelman laatiminen IFR-lentoa varten
d	Lentoa edeltävä tarkastus
e	Sääminimit
f	Lentoonlähdön valmistelu, mastosta irrottaminen, maassa suoritettava toimenpiteet
g	Lentoonlähtö
h	Siirtyminen mittarilentoon
i	Mittarilähtömenetelmät, korkeusmittarin asetus
j	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne

OSA 2 – ILMALAIVAN KÄSITTELY

a	Ilmalaivan ohjaaminen yksinomaan mittarien avulla
b	Nousu- ja liukukaarrot mittarikaartona
c	Oikaisut epätavallisista asennoista
d	Lentäminen vajaalla mittaristolla

OSA 3 – MATKALENNON IFR-MENETELMÄT

a	Radiosuunnistuslaitteiden ohjauksen seuraaminen ja hakeutuminen määrättylle linjalle, esimerkiksi NDB, VOR, RNAV
b	Radiosuunnistuslaitteiden käyttö
c	Vaakalento, ohjaussuunnan, korkeuden ja ilmanopeuden hallinta, tehonsäätö, trimmaus
d	Korkeusmittarin asetukset
e	Aika-arviot ja niiden korjaaminen
f	Lennon edistymisen seuranta, operatiivinen lentosuunnitelma, polttoainekulutuksen seuranta, järjestelmien valvonta
g	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne

OSA 4 – TARKKUUSLÄHESTYMISMENETELMÄT

a	Suunnistuslaitteiden asetukset ja tarkistukset, asemien tunnistus
b	Saapumismenetelmät, korkeusmittarin tarkistus
c	Lähestymisen ja laskun valmistelu, mukaan lukien korkeuden vähennykseen, lähestymiseen ja laskuun liittyvät tarkistukset
d (*)	Odotusmenetelmä
e	Julkaistun lähestymismenetelmän noudattaminen
f	Kellon käyttö lähestymisessä
g	Vakaa lähestyminen (korkeuden, nopeuden ja ohjaussuunnan hallinta)

h (*)	Ylös veto
i (*)	Keskeytetyn lähestymisen menetelmä/lasku
j	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne
OSA 5 – EI-TARKKUUSLÄHESTYMISMENETELMÄT	
a	Suunnistuslaitteiden asetukset ja tarkistukset, asemien tunnistus
b	Saapumismenetelmät, korkeusmittarin asetukset
c	Lähestymisen ja laskun valmistelu, mukaan lukien korkeuden vähennykseen, lähestymiseen ja laskuun liittyvät tarkistukset
d (*)	Odotusmenetelmä
e	Julkaistun lähestymismenetelmän noudattaminen
f	Kellon käyttö lähestymisessä
g	Vakaa lähestyminen (korkeuden, nopeuden ja ohjaussuunnan hallinta)
h (*)	Ylös veto
i (*)	Keskeytetyn lähestymisen menetelmä/lasku
j	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne
OSA 6 – TOIMINTA MOOTTORIHÄIRIÖTILANTEISSA	
Tämä osa voidaan yhdistää osiin 1–5. Lentokokeessa on otettava huomioon ilmalaivan hallinta, vikaantuneen moottorin tunnistaminen, välittömät toimenpiteet, seurantatoimet ja tarkistukset sekä lentotarkkuus seuraavissa tilanteissa:	
a	Simuloitu moottorihäiriö lentoonlähdön jälkeen tai ylösvedossa
b	Lähestyminen ja ylösvetomenetelmä moottorihäiriötä jäljitellen
c	Lähestyminen ja lasku sekä keskeytetyn lähestymisen menetelmä moottorihäiriötä jäljitellen
d	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne

(*) Voidaan suorittaa osassa 4 tai osassa 5.

Lisäys 8

Mittarilento-osuuden hyvittäminen luokka- tai tyyppikelpuutusta varten suoritettavalla tarkastuslennolla**A. Lentokoneet**

Hyvitystä annetaan vain, kun kelpuutuksen haltija haluaa jatkaa yksimoottoristen lentokoneiden tai monimoottoristen yhden ohjaajan lentokoneiden mittarilentokelpuutuksen voimassaoloa.

Kun suoritetaan mittarilento-osuuden sisältävä tarkastuslento ja tarkastettavalla on voimassa oleva:	Hyvitys annetaan seuraavien tarkastuslentojen mittarilento-osuudesta:
Usean ohjaajan lentokoneen tyyppikelpuutus Suorituskykyisen vaativan lentokoneen tyyppikelpuutus	Yksimoottorisen lentokoneen luokkakelpuutus (*), ja Yksimoottorisen lentokoneen tyyppikelpuutus (*), ja Monimoottorisen yhden ohjaajan lentokoneen luokkakelpuutus ja muun kuin suorituskykyisen vaativan monimoottorisen yhden ohjaajan lentokoneen tyyppikelpuutus, hyvitys vain lisäyksen 9 osan 3B lentokokeesta muita kuin suorituskykyisiä vaativia yhden ohjaajan lentokoneita varten (*)
Muun kuin suorituskykyisen vaativan monimoottorisen yhden ohjaajan lentokoneen tyyppikelpuutus, suoritettu yhden ohjaajan miehistöllä	Monimoottorisen yhden ohjaajan lentokoneen luokkakelpuutus (*), ja muun kuin suorituskykyisen vaativan monimoottorisen yhden ohjaajan lentokoneen tyyppikelpuutus, ja yksimoottorisen lentokoneen luokka- ja tyyppikelpuutus (*)
Muun kuin suorituskykyisen vaativan monimoottorisen yhden ohjaajan lentokoneen tyyppikelpuutus, rajoitettu usean ohjaajan lentotoimintaan	a) Monimoottorisen yhden ohjaajan lentokoneen luokkakelpuutus (*), ja b) Muun kuin suorituskykyisen vaativan monimoottorisen yhden ohjaajan lentokoneen tyyppikelpuutus (*), ja c) yksimoottorisen lentokoneen luokka- ja tyyppikelpuutus (*)
Monimoottorisen yhden ohjaajan lentokoneen lentokoneiden luokkakelpuutus, suoritettu yhden ohjaajan miehistöllä	Yhden ohjaajan lentokoneen luokka- ja tyyppikelpuutus, ja Monimoottorisen yhden ohjaajan lentokoneen luokkakelpuutus, ja muun kuin suorituskykyisen vaativan monimoottorisen yhden ohjaajan lentokoneen tyyppikelpuutus
Monimoottorisen yhden ohjaajan lentokoneen luokkakelpuutus, rajoitettu usean ohjaajan lentotoimintaan	Yksimoottorisen lentokoneen luokka- ja tyyppikelpuutus (*), ja Monimoottorisen yhden ohjaajan lentokoneen luokkakelpuutus (*), ja muun kuin suorituskykyisen vaativan monimoottorisen yhden ohjaajan lentokoneen tyyppikelpuutus (*)
Yksimoottorisen yhden ohjaajan lentokoneen luokkakelpuutus	Yksimoottorisen lentokoneen luokka- ja tyyppikelpuutus
Yksimoottorisen yhden ohjaajan lentokoneen tyyppikelpuutus	Yksimoottorisen lentokoneen luokka- ja tyyppikelpuutus

(*) Edellyttäen, että hakija on viimeksi kuluneiden 12 kuukauden aikana suorittanut vähintään kolme IFR-lähtöä ja -lähestymistä yhden ohjaajan lentokoneluokalla tai -tyypillä yhden ohjaajan miehistöllä, tai että muiden kuin suorituskykyisten, muiden kuin vaativien monimoottoristen lentokoneiden osalta hakija on suorittanut hyväksytysti osan 6 lentokokeen muita kuin suorituskykyisiä, muita kuin vaativia yhden ohjaajan lentokoneita varten lennettyä pelkästään mittareiden avulla yhden ohjaajan miehistöllä.

B. Helikopterit

Hyvitystä annetaan vain, kun kelpuutuksen haltija haluaa jatkaa yksimoottoristen helikopterien tai monimoottoristen yhden ohjaajan helikopterien mittarilentokelpuutuksen voimassaoloa.

Kun suoritetaan mittarilento-osuuden sisältävä tarkastuslento ja tarkastettavalla on voimassa oleva	Hyvitys annetaan seuraavien tarkastuslentojen mittarilento-osuudesta:
Usean ohjaajan helikopterin tyyppikelpuutus	Yksimoottorisen helikopterin tyyppikelpuutus (*), ja Monimoottorisen yhden ohjaajan helikopterin tyyppikelpuutus (*)
Monimoottorisen yhden ohjaajan helikopterin tyyppikelpuutus, suoritettu yhden ohjaajan miehistöllä	Yksimoottorisen helikopterin tyyppikelpuutus, ja Monimoottorisen yhden ohjaajan helikopterin tyyppikelpuutus
Monimoottorisen yhden ohjaajan helikopterin tyyppikelpuutus, rajoitettu usean ohjaajan lentotoimintaan	Yksimoottorisen helikopterin tyyppikelpuutus (*) Monimoottorisen yhden ohjaajan helikopterin tyyppikelpuutus (*)

(*) Edellyttäen, että hakija on viimeksi kuluneiden 12 kuukauden aikana suorittanut vähintään kolme IFR-lähtöä ja -lähestymistä yhden ohjaajan helikopterityypillä yhden ohjaajan miehistöllä.

Lisäys 9

Usean ohjaajan miehistölupakirjaa, liikennelentäjän lupakirjaa ja tyyppi- ja luokkakelpuutusta varten vaadittava koulutus, lentokoe ja tarkastuslento sekä IRS-tarkastuslento**A. Yleistä**

1. Lentokokeen hakijan on oltava saanut koulutusta saman luokan tai tyyppin ilma-aluksella, jota käytetään lentokokeessa.
2. Jos hakija ei läpäise kokeen kaikkia osia kahdella yrityksellä, hänen on saatava lisää koulutusta.
3. Lentokokeen suorittamista voi yrittää miten monta kertaa tahansa.

KOULUTUKSEN, LENTOKOKEEN/TARKASTUSLENNON SISÄLTÖ

4. Ellei osan 21 mukaisesti laadituissa käyttöön soveltuvuutta koskeissa tiedoissa toisin määritellä, lentokoulutusohjelman on oltava tämän lisäyksen mukainen. Koulutusohjelmaa voidaan lyhentää hyvityksenä aikaisemmasta kokemuksesta samankaltaisilla ilma-alustyypeillä, siten kuin osan 21 mukaisesti laadituissa käyttöön soveltuvuutta koskeissa tiedoissa esitetään.
5. Lukuun ottamatta liikennelentäjän lupakirjan myöntämistä varten suoritettavia lentokokeita, hyvitystä voidaan antaa niistä lentokokeen kohdista, jotka ovat yhteisiä muiden tyyppien tai versioiden kanssa, joihin ohjaajalla on pätevyys, jos osan 21 mukaisesti laadituissa käyttöön soveltuvuutta koskeissa tiedoissa niin määritellään kyseisen tyyppin osalta.

LENTOKOKEEN/TARKASTUSLENNON SUORITTAMINEN

6. Tarkastuslentäjä voi valita eri lentokoe- tai tarkastuslento-ohjelmia, joissa jäljitellään asiaankuuluvia toimintoja toimivaltaisen viranomaisen kehittämällä ja hyväksymällä tavalla. Jos lentosimulaattoreita ja muita koulutuslaitteita on käytettävissä, niitä on käytettävä siten kuin tässä osassa (FCL) määrätään.
 7. Tarkastuslennon aikana tarkastuslentäjän on tarkistettava, että luokka- tai tyyppikelpuutuksen haltijalla on edelleen riittävä teorialueen taso.
 8. Jos hakija keskeyttää lentokokeen sellaisesta syystä, jota tarkastuslentäjä ei pidä riittävänä, hakijan on suoritettava koko lentokoe uudelleen. Jos koe keskeytetään tarkastuslentäjän mielestä riittävästä syystä, vain ne osat, joita ei ole suoritettu kokonaan, on suoritettava myöhemmin toisella lennolla.
 9. Tarkastuslentäjän niin salliessa hakija voi suorittaa minkä tahansa lentokokeeseen kuuluvan liikkeen tai menetelmän kerran uudelleen. Tarkastuslentäjä voi keskeyttää kokeen missä tahansa vaiheessa, jos hän katsoo, että hakijan osoittamat lentotaidot edellyttävät kokeen suorittamista kokonaan uudelleen.
 10. Hakijan on ohjattava ilma-alusta sellaiselta paikalta, jolta ilma-aluksen päällikön tai perämiehen tehtävät voi hoitaa, ja suoritettava koe siten kuin ilma-aluksessa ei olisi muita miehistön jäseniä, jos hän suorittaa kokeen yhden ohjaajan miehistöllä. Vastuu lennosta määräytyy kansallisten määräysten mukaisesti.
 11. Lentokoetta edeltävän lennonvalmistelun aikana hakijan on valittava käytettävät tehoasetukset ja nopeudet. Hakijan on ilmaistava tarkastuslentäjälle suorittamansa tarkistukset ja tehtävät, mukaan lukien radiosuunnistulaitteiden tunnistaminen. Tarkistukset on tehtävä kokeessa käytettävän ilma-aluksen tarkistuslistan mukaisesti ja tarvittaessa miehistön yhteistyömenetelmiä noudattaen. Hakijan on laskettava suoritusarvotiedot lento-ohjelmistoon, lähestymistä ja laskua varten toimintakäsikirjan tai ilma-aluksen lentokäsikirjan mukaisesti. Ratkaisukorkeudesta, minimilaskeutumiskorkeudesta ja lähestymisen keskeytyspisteestä on sovittava tarkastuslentäjän kanssa.
 12. Tarkastuslentäjä ei saa millään tavalla osallistua lennon suorittamiseen, paitsi jos se on tarpeen turvallisuussyistä tai muulle liikenteelle aiheutuvan kohtuuttoman viivytyksen välttämiseksi.
- ERITYISVAATIMUKSET, JOTKA KOSKEVAT LENTOKOETTA JA TARKASTUSLENTOA USEAN OHJAAJAN ILMA-ALUSTEN TYYPPIKELPUUTUKSIA VARTEN, YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEIDEN TYYPPIKELPUUTUKSIA VARTEN, KUN NIITÄ KÄYTETÄÄN USEAN OHJAAJAN LENTOTOIMINTAAN, USEAN OHJAAJAN MIEHISTÖLUPAKIRJAA JA LIIKENNELENTÄJÄN LUPAKIRJAA VARTEN
13. Usean ohjaajan ilma-aluksen lentokoe tai sellaisen yhden ohjaajan lentokoneen lentokoe, jota käytetään usean ohjaajan lentotoimintaan, on suoritettava usean ohjaajan toimintaympäristössä. Toisena ohjaajana voi toimia toinen hakija tai toinen tyyppikelpuutuksen omaava pätevä ohjaaja. Jos lentokoe tai tarkastuslento suoritetaan ilma-aluksella, toisen ohjaajan on oltava tarkastuslentäjä tai kouluttaja.

14. Hakijan on toimittava kaikissa lentokokeen tai tarkastuslennon osissa ohjaavana ohjaajana (PF) lukuun ottamatta poikkeus- ja pakkotilannemenetelmiä, jotka voidaan suorittaa ohjaavana tai avustavana ohjaajana (PNF) miehistö-yhteistyömenetelmiä noudattaen. Kun lentokoe suoritetaan ensimmäistä usean ohjaajan ilma-aluksen tyypikelpuutusta tai liikennelentäjän lupakirjaa varten, hakijan on myös osoitettava kykynsä toimia avustavana ohjaajana (PNF). Hakija voi valintansa mukaan suorittaa lentokokeen tai tarkastuslennon joko vasemmalta tai oikealta ohjaajan paikalta, mikäli kaikki siihen kuuluvat tehtävät voidaan suorittaa valitulta istuimelta.
15. Kun lentokoe tai tarkastuslento koskee liikennelentäjän lupakirjaa tai usean ohjaajan ilma-aluksen tyypikelpuutusta tai yhden ohjaajan lentokoneen käyttöä usean ohjaajan miehistöllä niin, että haltija tulee toimimaan ilma-aluksen päällikkönä, on kiinnitettävä erityistä huomiota seuraaviin seikkoihin riippumatta siitä, toimiiko hakija ohjaavana ohjaajana vai avustavana ohjaajana:
- a) ohjaamoyhteistyön johtaminen
 - b) ilma-aluksen toiminnan yleinen valvonta asianmukaisin menetelmin, ja
 - c) kyky asettaa asiat tärkeysjärjestykseen ja tehdä päätöksiä ottaen huomioon tilanteeseen liittyvät turvallisuusnäkökohdat, säännöt ja määräykset, myös pakkotilanteissa.
16. Lentokoe tai tarkastuslento olisi suoritettava mittarilentosääntöjen mukaisesti, jos siihen sisältyy mittarilentokelpuus, ja mahdollisimman tarkoin kaupallisen ilmakuljetuksen olosuhteita jäljitellen. Kokeen oleellinen osa on selvittää hakijan kyky suunnitella ja suorittaa lento käyttäen tavanomaista lennonvalmisteluaineistoa.
17. Jos tyypikurssi on sisältänyt alle kaksi tuntia lentokoulutusta ilma-aluksella, lentokoe voidaan suorittaa lentosimulaattorilla ja ennen lentokoulutusta ilma-aluksella. Siinä tapauksessa toimivaltaiselle viranomaiselle on toimitettava todistus tyypikurssin suorittamisesta, mukaan lukien ilma-aluksella suoritettu lentokoulutus, ennen kuin uusi tyypikelpuus merkitään hakijan lupakirjaan.

B. Lentokoneita koskevat erityisvaatimukset

HYVÄKSYTTY SUORITUS

1. Lukuun ottamatta vaativia suorituskysymyksiä yhden ohjaajan lentokoneita hakijan on yhden ohjaajan lentokoneiden osalta suoritettava hyväksytysti kaikki lentokokeen tai tarkastuslennon osat. Jos hänen suorituksensa hylätään osan yhdessäkin kohdassa, koko osa katsotaan hylätyksi. Jos hakijan suoritus hylätään useammassa kuin yhdessä osassa, hänen on suoritettava koko lentokoe tai tarkastuslento uudelleen. Vain yhdessä osassa hylätyn hakijan on suoritettava hylätty osa uudelleen. Jos uusintakokeen jokin osa hylätään, hakijan on suoritettava koko koe uudelleen, vaikka hän olisi suorittanut kyseisen osan hyväksytysti aiemmalla kerralla. Monimoottorisilla yhden ohjaajan lentokoneilla on suoritettava hyväksytysti lentokokeen tai tarkastuslennon osa 6, joka koskee moottorihäiriötilanteita.
2. Usean ohjaajan ja yhden ohjaajan suorituskysymysten vaativien lentokoneiden osalta hakijan on suoritettava hyväksytysti kaikki lentokokeen tai tarkastuslennon osat. Jos hakijan suoritus hylätään useammassa kuin viidessä kohdassa, hänen on suoritettava koko lentokoe tai tarkastuslento uudelleen. Korkeintaan viidessä kohdassa hylätyn hakijan on suoritettava hylätyt kohdat uudelleen. Jos uusintakokeen jokin kohta hylätään, hakijan on suoritettava koko koe uudelleen, vaikka hän olisi suorittanut kyseiset kohdat hyväksytysti aiemmalla kerralla. Osa 6 ei kuulu ATPL- tai MPL-lentokokeeseen. Jos hakija hylätään vain osassa 6 tai jos hän ei suorita sitä, tyypikelpuus myönnetään ilman CAT II- tai CAT III -oikeuksia. Tyypikelpuutuksen oikeuksien laajentamiseksi CAT II:een tai CAT III:een hakijan on suoritettava hyväksytysti osa 6 asianomaisella ilma-alustyyppillä.

LENTOKOKEEN HYVÄKSYMISRAJAT

3. Hakijan on osoitettava, että hän
- a) pystyy käyttämään lentokonetta sen rajoitusten mukaisesti;
 - b) pystyy suorittamaan kaikki lentoliikkeet pehmeästi ja tarkasti;
 - c) toimii harkitusti ja noudattaa hyvää ilmailutapaa;
 - d) osaa soveltaa ilmailutietämystään käytäntöön;
 - e) kykenee koko ajan säilyttämään lentokoneen hallinnan niin, että menetelmän tai liikkeen onnistuminen on aina varmaa;
 - f) tuntee ja hallitsee käytännössä miehistöyhteistyön menetelmät sekä toimenpiteet miehistön jäsenen menettäessä toimintakykynsä (jos soveltuu), ja
 - g) pystyy viestimään tehokkaasti muiden miehistön jäsenten kanssa (jos soveltuu).

4. Seuraavat raja-arvot on tarkoitettu yleisohjeiksi. Tarkastuslentäjän on otettava huomioon turbulenssiolosuhteet sekä käytettävän lentokoneen käsittelyominaisuudet ja suorituskyky.

Korkeus

yleisesti	± 100 jalkaa
ylösvedon aloitus ratkaisukorkeudesta	$+ 50$ jalkaa / $- 0$ jalkaa
minimilaskeutumiskorkeuden noudattaminen	$+ 50$ jalkaa / $- 0$ jalkaa

Lentoradan noudattaminen

radiosuunnistuslaitteiden ohjauksen seuraaminen	$\pm 5^\circ$
---	---------------

Tarkkuuslähestyminen puolet suuntasäteen ja liukupolun maksimipoikkeamasta

Ohjaussuunta

kaikkien moottorien toimiessa	$\pm 5^\circ$
moottorihäiriötä jäljiteltäessä	$\pm 10^\circ$

Nopeus

kaikkien moottorien toimiessa	± 5 solmua
moottorihäiriötä jäljiteltäessä	$+ 10$ solmua / $- 5$ solmua

KOULUTUKSEN, LENTOKOKEEN JA TARKASTUSLENNON SISÄLTÖ

5. Yhden ohjaajan lentokoneet lukuun ottamatta vaativia suorituskykyisiä lentokoneita

a) Taulukon merkkien selitykset:

P = Koulutetaan päällikön tai perämiehen tehtävissä sekä ohjaavana ohjaajana (PF) ja avustavana ohjaajana (PNF)

X = Suoritettava lentosimulaattorilla, jos sellainen on käytettävissä; muussa tapauksessa on käytettävä lentokonetta, jos se soveltuu kyseisen lentoliikkeen tai menetelmän suorittamiseen.

P# = Koulutusta on täydennettävä valvotulla lentokoneen tarkastuksella

- b) Käytännön koulutus on annettava vähintään P-kirjaimella merkityllä koulutuslaitteella, ja se voidaan antaa nuolen (—>) osoittamilla korkeammantasoisilla laitteilla.

Koulutuslaitteista käytetään seuraavia lyhenteitä:

A = Lentokone

FFS = Lentosimulaattori

FTD = Lentokoulutuslaite (mukaan lukien FNPT II monimoottoristen lentokoneiden luokkakelpuutusta varten)

- c) Osan 3B tähdellä (*) merkityt tehtävät ja monimoottorisilla lentokoneilla osa 6 on lennettävä yksinomaan mittarien avulla, jos lentokokeeseen tai tarkastuslentoa sisältyy mittarilentokelpuutuksen voimassaolon jatkaminen tai uusiminen. Jos tähdellä (*) merkittyjä tehtäviä ei lennetä yksinomaan mittarien avulla lentokokeen tai tarkastuslennon aikana ja jos IR-oikeuksia ei hyvitetä, luokka- tai tyyppikelpuutus rajoitetaan vain VFR-lentotoimintaan.
- d) Osa 3A on suoritettava tyyppikelpuutuksen tai monimoottoristen lentokoneiden luokkakelpuutuksen voimassaolon jatkamiseksi vain VFR-lentotoimintaa varten, jos viimeksi kuluneiden 12 kuukauden aikana ei ole suoritettu vaadittuja 10 yksittäistä lentoa. Osaa 3A ei vaadita, jos osa 3B on suoritettu.
- e) M-kirjain lentokoe/tarkastuslento-sarakkeessa osoittaa tehtävän olevan pakollinen, tai mahdollisuutta valita silloin kun sarakkeessa luetellaan useampi kuin yksi tehtävä.

f) Tyypikelpuutuksen tai monimoottoristen lentokoneiden luokkakelpuutuksen käytännön koulutuksessa on käytettävä lentosimulaattoria tai FNPT II:ta, jos laitteen käyttö kuuluu osana hyväksyttyyn luokka- tai tyypikurssiin. Kurssin hyväksymisessä otetaan huomioon

i) käytettävän lentosimulaattorin tai FNPT II:n hyväksyntä, josta määrätään osassa OR;

ii) kouluttajien kelpoisuus;

iii) kurssilla annettavan lentosimulaattori- tai FNPT II -koulutuksen määrä, ja

iv) koulutettavan ohjaajan kelpoisuus ja aiempi kokemus vastaavilla tyypeillä.

g) Jos lentokoe tai tarkastuslento suoritetaan usean ohjaajan lentotoiminnassa, tyypikelpuutus rajoitetaan usean ohjaajan lentotoimintaan.

YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET LUKUUN OTTAMATTA VAATIVIA SUORITUSKYKYISIÄ LENTOKONEITA		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS				LUOKKA- TAI TYYPPIKELPUUTUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLENTO	
Lentoliikheet/menetelmät					Kouluttajan kuiittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastettu	Tarkastus- lentäjän kuiittaus, kun tarkastettu
		FTD	FFS	A		FFS A	
OSA 1							
1	Lähtö						
1.1	Lennon valmistelu, mukaan lukien: asiakirjat massa- ja massakeskiölaskelmat säätiöjen hankkiminen NOTAMit						
1.2	Tarkistukset ennen käynnistystä						
1.2.1	Ulkopuoliset	P#		P			
1.2.2	Sisäpuoliset			P		M	
1.3	Moottorin käynnistys: normaali käynnistys, häiriöt	P→	→	→		M	
1.4	Rullaus		P→	→		M	
1.5	Tarkistukset ennen lento- lento- moottorin koekäyttö (jos soveltuu)	P→	→	→		M	
1.6	Lento- lento- normaali lento- kirjan mukaisilla laippa- asetuksilla lento- sivutuulella (jos sopi- vat olosuhteet)		P→	→			
1.7	Nousu: Vx/Vy kaarrot määrättyihin ohjaus- suuntiin asettuminen vaakalento- on		P→	→		M	

YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET LUKUUN OTTAMATTA VAATIVIA SUORITUSKYKYISIÄ LENTOKONEITA	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS				LUOKKA- TAI TYYPPIKELPUUTUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLENTO	
				Kouluttajan kuiittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastettu FFS A	Tarkastus- lentäjän kuiittaus, kun tarkastettu
Lentoliikkeet/menetelmät	FTD	FFS	A			
1.8 Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radio- puhelinliikenne						
OSA 2						
2 Lentokoneen käsittely (VMC)						
2.1 Suora vaakalento eri nopeuksilla, mukaan lukien hidaslento sileänä ja laskusiivekkeet ulkona (sekä hi- dastaminen pienimpään ohjatta- vuusnopeuteen (VMCA), jos vaa- ditaan)		P→	→			
2.2 Jyrkät kaarrot (360° vasemmalle ja oikealle 45° kallistuksella)		P→	→		M	
2.3 Sakkaukset ja oikaisu: i) Sakkaus sileänä ii) Sakkaukseen lähestyminen liu- kukaarrossa, lähestymisasussa ja -teholla iii) Sakkaukseen lähestyminen las- kuasussa ja laskuteholla iv) Sakkaukseen lähestyminen nousukaarrossa, laipat lentoon- lähtöasennossa ja nousuteholla (vain yksimootorisilla lentoko- neilla)		P→	→		M	
2.4 Lentokoneen käsittely automaatti- ohjauksen ja lennonohjausnäytön (flight director) avulla (voidaan suorittaa osassa 3), jos lentoko- neessa ovat nämä laitteet		P→	→		M	
2.5 Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radio- puhelinliikenne						
OSA 3A						
3A Matkalennon VFR-menetelmät (ks. B.5.c) ja B.5.d))						
3A.1 Lentosuunnitelma, laskelmasuun- nistus ja kartanluku						

YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET LUKUUN OTTAMATTA VAATIVIA SUORITUSKYKYISIÄ LENTOKONEITA	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS				LUOKKA- TAI TYYPPIKELPUUTUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLENTO	
Lentoliikheet/metodit				Kouluttajan kuiittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastettu	Tarkastus- lentäjän kuiittaus, kun tarkastettu
	FTD	FFS	A		FFS A	
3A.2 Korkeuden, ohjaussuunnan ja nopeuden säilyttäminen						
3A.3 Suunnistus kartan avulla, aika-arviot ja niiden korjaukset						
3A.4 Radiosuunnistuslaitteiden käyttö (jos soveltuu)						
3A.5 Lennon seuranta (operatiivinen lentosuunnitelma, rutiinitarkastukset, mm. polttoaine, järjestelmät, jäänesto)						
3A.6 Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne						
OSA 3B						
3B Mittarilento						
3B.1* IFR-lähtömenetelmät		P—>	—>		M	
3B.2* IFR-matkalento		P—>	—>		M	
3B.3* Odotusmenetelmät		P—>	—>		M	
3B.4* ILS-lähestyminen 200 jalan (60 m) ratkaisukorkeuteen tai menetelmäminimiin (automaattiohjausta voidaan käyttää liukupolkuun hakeutumiseen)		P—>	—>		M	
3B.5* Ei-tarkkuuslähestyminen minimilaskeutumiskorkeuteen ja lähestymisen keskeytyspisteeseen		P—>	—>		M	
3B.6* Lentotehtäviä kompassin ja keinohorisontin häiriöitä jäljitellen: Mittarikaarrot Oikaisut epätavallisista asennoista	P—>	—>	—>		M	
3B.7* Suunta- tai liukusäteen häiriö	P—>	—>	—>			
3B.8* Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne						

YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET LUKUUN OTTAMATTA VAATIVIA SUORITUSKYKYISIÄ LENTOKONEITA	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS				LUOKKA- TAI TYYPPIKELPUUTUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLENTO	
Lentoliikkeit/menetelmät				Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
	FTD	FFS	A		FFS A	
Tyhjä						
OSA 4						
4 Saapumismenetelmä ja laskut						
4.1 Lentopaikan saapumismenetelmä		P—>	—>		M	
4.2 Normaali lasku		P—>	—>		M	
4.3 Lasku käyttämättä laskusiivekkeitä		P—>	—>		M	
4.4 Sivutuulilasku (jos sopivat olosuhteet)		P—>	—>			
4.5 Lähestyminen ja lasku tyhjäkäynnillä enintään 2 000 jalan korkeudesta kiitotien yläpuolelta (vain yksimoottorisilla lentokoneilla)		P—>	—>			
4.6 Ylösveto minimikorkeudesta		P—>	—>		M	
4.7 Ylösveto ja lasku yöllä (jos vaaditaan)	P—>	—>	—>			
4.8 Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne						
OSA 5						
5 Toiminta poikkeus- ja pakkotilanteissa (Voidaan suorittaa osien 1–4 yhteydessä)						
5.1 Lentoonlähdön keskeytys kohtuullisesta nopeudesta		P—>	—>		M	
5.2 Simuloitu moottorihäiriö lentoonlähdön jälkeen (vain yksimoottorisilla lentokoneilla)			P		M	

YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET LUKUUN OTTAMATTA VAATIVIA SUORITUSKYKYISIÄ LENTOKONEITA	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS				LUOKKA- TAI TYYPPIKELPUUTUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLENTO	
				Kouluttajan kuiittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastettu FFS A	Tarkastus- lentäjän kuiittaus, kun tarkastettu
Lentoliikheet/menetelmät	FTD	FFS	A			
5.3 Simuloitu pakkolasku ilman moottoritehoa (vain yksimoottorisilla lentokoneilla)			P		M	
5.4 Muita simuloituja pakkotilanteita: i) tulipalo tai savunmuodostus lennolla ii) ii) järjestelmävikoja	P—>	—>	—>			
5.5 Moottorin pysäytys ja uudelleen- käynnistys (vain monimoottorikel- puutuksen lentokokeessa) (turvalli- sessa korkeudessa, jos suoritetaan lentokoneella)	P—>	—>	—>			
5.6 Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radio- puhelinliikenne						
OSA 6						
6 Toiminta moottorihäiriötilanteissa						
6.1* (Tämä osa voidaan suorittaa osien 1–5 yhteydessä) Simuloitu moottorihäiriö lentoon- lähdössä (turvallisessa korkeudessa, ellei suoriteta lentosimulaattorilla tai FNPT II:lla)	P—>	—>	—>X		M	
6.2* Lähestyminen ja ylösveto mootto- rihäiriötä jäljitellen	P—>	—>	—>		M	
6.3* Lähestyminen ja lasku pysähtymi- seen asti moottorihäiriötä jäljitel- len	P—>	—>	—>		M	
6.4 Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radio- puhelinliikenne						

6. Usean ohjaajan lentokoneet ja vaativat suorituskykyiset yhden ohjaajan lentokoneet

a) Taulukon merkkien selitykset:

P = Koulutetaan päällikön tai perämiehen tehtävissä sekä ohjaavana ohjaajana (PF) ja avustavana ohjaajana (PNF) tyyppikelpuutuksen myöntämistä varten.

X = Suoritettava lentosimulaattorilla, jos sellainen on käytettävissä; muussa tapauksessa on käytettävä ilma-alusta, jos se soveltuu kyseisen lentoliikkeen tai menetelmän suorittamiseen.

P# = Koulutusta on täydennettävä valvotulla lentokoneen tarkastuksella.

b) Käytännön koulutus on annettava vähintään P-kirjaimella merkityllä koulutuslaitteella, ja se voidaan antaa nuolen (—>) osoittamilla korkeammantasoisilla laitteilla.

Koulutuslaitteista käytetään seuraavia lyhenteitä:

A = Lentokone

FFS = Lentosimulaattori

FTD = Lentokoulutuslaite

OTD = Muu koulutuslaite

c) Tähdellä (*) merkityt kohdat on lennettävä yksinomaan mittarien avulla. Jos tämä ehto ei täyty lentokokeen tai tarkastuslennon aikana, tyyppikelpuutus rajoitetaan vain VFR-toimintaan.

d) M-kirjain lentokoe/tarkastuslento-sarakkeessa osoittaa tehtävän olevan pakollinen.

e) Käytännön koulutuksessa ja kokeissa on käytettävä lentosimulaattoria, jos lentosimulaattori kuuluu osana hyväksyttyyn tyyppikurssiin. Kurssin hyväksymisessä otetaan huomioon

i) käytettävän lentosimulaattorin tai FNPT II:n hyväksyntä;

ii) kouluttajien kelpoisuus;

iii) kurssilla annettavan lentosimulaattori- tai FNPT II -koulutuksen määrä, ja

iv) koulutettavan ohjaajan kelpoisuus ja aiempi kokemus vastaavilla tyypeillä.

f) Usean ohjaajan lentokoneissa ja vaativissa suorituskykyisissä yhden ohjaajan lentokoneissa, joita käytetään usean ohjaajan lentotoiminnassa, lentoliikkeisiin ja menetelmiin on kuuluttava miehistöyhteistyö.

g) Yhden ohjaajan lentotoiminnassa vaativilla suorituskykyisillä yhden ohjaajan lentokoneilla lentoliikkeet ja menetelmät on suoritettava yhden ohjaajan toimintaympäristössä.

h) Vaativien suorituskykyisten yhden ohjaajan lentokoneiden osalta, kun lentokoe tai tarkastuslento suoritetaan usean ohjaajan lentotoiminnassa, tyyppikelpuutus rajoitetaan usean ohjaajan lentotoimintaan. Jos haetaan oikeuksia toimintaan yhden ohjaajan miehistöllä, kohtien 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 lentoliikkeet/menetelmät ja vähintään yksi lentoliike/menetelmä kohdasta 3.4 on suoritettava lisäksi ainoana ohjaajana.

i) Kun kyseessä on FCL.720.A kohdan e kohdan mukaisesti myönnetty rajoitettu tyyppikelpuutus, hakijoiden on täytettävä samat vaatimukset kuin muiden kyseisen tyyppikelpuutuksen hakijoiden, lukuun ottamatta lentoonlähtö- ja laskuvaiheisiin liittyviä käytännön harjoituksia.

USEAN OHJAAJAN LENTOKONEET JA VAATIVAT SUORITUSKYKYISET YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					ATPL/MPL TAI TYYPPIKELPUU- TUKSEN LENTOKOE/ TAR- KASTUSLENTO	
Lentoliikheet/menetelmät						Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastet- tu	Tarkas- tuslentä- jän kuittaus, kun tarkastet- tu
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
OSA 1								
1	Lennonvalmistelu							
1.1	Suoritusarvolaskelmat	P						
1.2	Lentokoneen ulkopuolinen tarkastus, tarkastuskohteet ja tarkastuksen tarkoitus	P#			P			
1.3	Ohjaamotarkistukset		P————>	————>	————>			
1.4	Tarkistuslistan käyttö ennen moottoreiden käynnistystä, käynnistys, radio ja suunnistuslaitteiden tarkistus, suunnistus- ja yhteydenpitotaajuuksien valinta ja asetus	P————>	————>	————>	————>		M	
1.5	Rullaus lennonjohdon tai kouluttajan antamien ohjeiden mukaan			P————>	————>			
1.6	Tarkistukset ennen lentoonlähtöä		P————>	————>	————>		M	
OSA 2								
2	Lentoonlähdöt							
2.1	Normaalit lentoonlähdöt eri laippa-asetuksilla, myös pysähtymättä kiitotielle			P————>	————>			
2.2*	Mittarilentoonlähtö: siirtyminen mittarilento- rotaation aikana tai heti maasta irtoamisen jälkeen			P————>	————>			

USEAN OHJAAJAN LENTOKONEET JA VAATIVAT SUORITUSKYKYISET YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					ATPL/MPL TAI TYYPPIKELPUU- TUKSEN LENTOKOE/ TAR- KASTUSLENTO	
Lentoliikheet/menetelmät						Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastet- tu	Tarkas- tuslentä- jän kuittaus, kun tarkastet- tu
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
2.3	Lentoönlähtö sivutuulessa			P————>	————>			
2.4	Lentoönlähtö suurimmalla sallitulla lentoönlähtömas- salla (todellisella tai simu- loidulla)			P————>	————>			
2.5	Lentoönlähtö, jossa simu- loitu moottorihäiriö:							
2.5.1*	pian V2:n saavuttamisen jälkeen (Lentokoneilla, joita ei ole tyyppihyväksytty liikenne- luokan tai kevytliikenne- luokan lentokoneiksi, moottorihäiriötä ei saa si- muloida ennen kuin on saavutettu vähintään 500 jalan korkeus kiitotien pään korkeustasosta. Jos lentokoneen suoritusarvot ovat lentoönlähtömassan ja tiheyskorkeuden suhteen samat kuin liikenneluokan lentokoneilla, kouluttaja voi simuloida moottorihäi- riön pian V2:n saavuttami- sen jälkeen)			P————>	————>			
2.5.2*	V1:n ja V2:n välillä			P	X		M Vain FFS	
2.6	Lentoönlähdon keskeytys kohtuullisesta nopeudesta ennen V1:n saavuttamista			P————>	————>X		M	

USEAN OHJAAJAN LENTOKONEET JA VAATIVAT SUORITUSKYKYISET YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					ATPL/MPL TAI TYYPPIKELPUUTUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLENTO	
Lentoliikheet/menetelmät						Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastettu	Tarkastuslentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
OSA 3								
3	Lentoliikheet ja -menetelmät							
3.1	Kaarrot spoilereita käyttäen ja ilman niitä			P————>	————>			
3.2	Pituuskallistuksen muutos ja tärinä kriittisen Machin luvun saavuttamisen jälkeen sekä lentokoneen muut erityiset lento-ominaisuudet (esim. dutch roll)			P————>	————>X Tätä Harjoitusta ei saa suorittaa ilmaluksella			
3.3	Lentomekaanikon paneelin järjestelmien ja hallintalaitteiden normaali käyttö	P————>	————>	————>	————>			
Seuraavien järjestelmien käyttö normaalitoiminnassa ja poikkeustilanteissa:							M	Kohdista 3.4.0–3.4.14 on vaadittava vähintään kolme poikkeustilantehtävää
3.4.0	Moottori (tarvittaessa potkuri)	P————>	————>	————>	————>			
3.4.1	Paineistus ja ilmastointi	P————>	————>	————>	————>			
3.4.2	Pitot-staattinen järjestelmä	P————>	————>	————>	————>			
3.4.3	Polttoainejärjestelmä	P————>	————>	————>	————>			
3.4.4	Sähköjärjestelmä	P————>	————>	————>	————>			

Lentoliikheet/menetelmät	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					ATPL/MPL TAI TYYPPIKELPUU- TUKSEN LENTOKOE/ TAR- KASTUSLENTO	
	OTD	FTD	FFS	A	Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastet- tu FFS A	Tarkas- tuslentä- jän kuittaus, kun tarkastet- tu
3.4.5 Hydraulijärjestelmä	P————>	————>	————>	————>			
3.4.6 Ohjaimet ja trimmit	P————>	————>	————>	————>			
3.4.7 Jäänesto- ja jäänpoistojär- jestelmä, tuulilasin lämmi- tys	P————>	————>	————>	————>			
3.4.8 Autopilotti/ lennonohjaus- näyttö (flight director)	P————>	————>	————>	————>		M (vain yhdessä ohjaa- jan lento- ko- neissa)	
3.4.9 Sakkauksen varoitus- ja es- tojärjestelmät ja vakautus- järjestelmät	P————>	————>	————>	————>			
3.4.10 GPWS, Säätutka, radiokor- keusmittari, transponderi		P————>	————>	————>			
3.4.11 Radiot, suunnistuslaitteet, mittarit, lennonhallinta jär- jestelmä (FMS)	P————>	————>	————>	————>			
3.4.12 Laskuteline ja jarrut	P————>	————>	————>	————>			
3.4.13 Solakot ja laskusiivekkeet	P————>	————>	————>	————>			
3.4.14 Apuvoimalaite (APU)	P————>	————>	————>	————>			
Tyhjä							
3.6 Toiminta poikkeus- ja pak- kotilanteissa						M	Koh- dista 3.6.1– 3.6.9 on va- littava vähin- tään kolme tehtä- vää

Lentoliikheet/menetelmät	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					ATPL/MPL TAI TYYPPIKELPUU- TUksen LENTOKOE/ TAR- KASTUSLENTO	
	OTD	FTD	FFS	A	Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastet- tu FFS A	Tarkas- tuslentä- jän kuittaus, kun tarkastet- tu
3.6.1 Palonsammutustoimet, esi- merkiksi moottorin, APU:n, matkustamon, rahtitilan, ohjaamon, siiven ja sähkö- laitteiden palot, mukaan lu- kien evakuointi		P————>	————>	————>			
3.6.2 Savun torjunta ja poisto		P————>	————>	————>			
3.6.3 Moottorihäiriöt, moottorin sammutus ja uudelleen- käynnistys turvallisessa korkeudessa		P————>	————>	————>			
3.6.4 Polttoaineen pikatyhjennys (simulointuna)		P————>	————>	————>			
3.6.5 Nopeat tuulen muutokset (wind shear) lentoonläh- dössä ja laskussa			P	X		Vain FFS	
3.6.6 Paineistushäiriö (simuloi- tuna) ja nopea korkeuden vähennys (emergency des- cent)			P————>	————>			
3.6.7 Ohjaamomiehistön jäsenen toimintakyvyn menetys		P————>	————>	————>			
3.6.8 Muut pakkotilannemenetel- mät lentokäsikirjan mukai- sesti		P————>	————>	————>			
3.6.9 ACAS-varoitus	P————>	————>	————>	Ei saa käyttää ilma- alusta		Vain FFS	
3.7 Jyrkät kaarrot 45° kallis- tuksella 180°–360° vasem- malle ja oikealle		P————>	————>	————>			

Lentoliikheet/menetelmät	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					ATPL/MPL TAI TYYPPIKELPUU- TUKSEN LENTOKOE/ TAR- KASTUSLENTO	
	OTD	FTD	FFS	A	Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastet- tu FFS A	Tarkas- tuslentä- jän kuittaus, kun tarkastet- tu
3.8 Lähestyvän sakkauksen varhainen tunnistaminen ja oikaisu (sakkausvaroituksesta) lentoonlähtöasussa (laipat lentoonlähtöasennossa), matkalentoasussa ja laskuasussa (laipat laskuasennossa, laskuteline ulkona)			P————>	————>			
3.8.1 Oikaisu täydestä sakkauksesta tai sakkausvaroittimen toimimisen jälkeen nousu-, matkalento- ja lähestymisassussa			P	X			
3.9 Mittarilentomenetelmät							
3.9.1* Lähtö- ja saapumisreittien sekä lennonjohdon ohjeiden noudattaminen		P————>	————>	————>		M	
3.9.2* Odotusmenetelmät		P————>	————>	————>			
3.9.3* Tarkkuuslähestymiset ratkaisukorkeuteen [vähintään 60 metriä (200 jalkaa)]							
3.9.3.1* käsin ohjaten, ilman lennonohjausnäyttöä (flight director)			P————>	————>		M (vain lento- koe)	
3.9.3.2* käsin ohjaten, käyttäen lennonohjausnäyttöä			P————>	————>			
3.9.3.3* automaattiohjauksella			P————>	————>			

USEAN OHJAAJAN LENTOKONEET JA VAATIVAT SUORITUSKYKYISET YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					ATPL/MPL TAI TYYPPIKELPUU- TUksen LENTOKOE/ TAR- KASTUSLENTOKO	
Lentoliikkeen menetelmät					Koulutta- jan kuiittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastet- tu	Tarkas- tuslentä- jän kuiittaus, kun tarkastet- tu
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.9.3.4* käsin ohjaten, yksi moottori epäkunnossa (simuloina); moottorihäiriötä on simuloitava loppulähestymisen aikana ennen ulko-merkin ylitystä maako-ke- tukseen asti tai keskeytetyn lähestymisen menetelmän loppuun asti Lentokoneilla, joita ei ole tyyppihyväksytty liikenne- luokan (JAR/FAR 25) tai kevytliikenneluokan (SFAR 23) lentokoneiksi, lähes- tyminen moottorihäiriötä jäl- jittellen ja sitä seuraava ylös- veto on tehtävä kohdassa 3.9.4 tarkoitetun ei-tark- kuuslähestymisen yhtey- dessä. Ylösveto on aloitet- tava, kun saavutetaan jul- kaistu estevarakorkeus (OCH/A), mutta kuitenkin viimeistään saavutettaessa minimilaskeutumiskorkeus (MDH/A) 500 jalkaa kii- totien kynnyksen korkeus- tasosta. Jos lentokoneen suoritusarvot ovat lentoon- lähtömassan ja tiheyskor- keuden suhteen samat kuin liikenneluokan lento- koneilla, kouluttaja voi si- muloida moottorihäiriön 3.9.3.4 kohdan mukaisesti.			P————>	————>		M	
3.9.4* Ei-tarkkuuslähestyminen minimilaskeutumiskorkeu- teen			P*—>	————>		M	

USEAN OHJAAJAN LENTOKONEET JA VAATIVAT SUORITUSKYKYISET YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					ATPL/MPL TAI TYYPPIKELPUUTUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät						Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastettu	Tarkastuslentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.9.5	Kiertolähestyminen seuraavasti: a)* mittarilähestyminen kyseisen lentopaikan kiertolähestymisen minimilaskeutumiskorkeuteen simuloituissa IMC-olosuhteissa; jota seuraa: b) kiertolähestyminen minimilaskeutumiskorkeudessa toiselle kiitotielle, jonka suunta poikkeaa vähintään 90° a kohdan mittarilähestymisen loppulähestymissuunnasta. Huomautus: Jos a ja b kohdan tehtäviä ei voida lennonjohdolisista syistä suorittaa, huonon näkyvyyden kuvio voidaan lentää simuloituna.			p*—>	————>			
OSA 4								
4	Keskeytetyt lähestymiset							
4.1	Ylösveto kaikkien moottorien toimiessa* ILS-lähestymisen ratkaisukorkeudesta			p*—>	————>			

USEAN OHJAAJAN LENTOKONEET JA VAATIVAT SUORITUSKYKYISET YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					ATPL/MPL TAI TYYPPIKELPUU- TUKSEN LENTOKOE/ TAR- KASTUSLENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät						Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastet- tu	Tarkas- tuslentä- jän kuittaus, kun tarkastet- tu
		OTD	FTD	FFS	A		FFS	
							A	
4.2	Muita keskeytettyjä lähes- tymisiä			P*—>	————>			
4.3*	Ylös veto käsin ohjaten kriittinen moottori epäkun- nossa (simuloituna) mittari- lähestymisen jälkeen DH:sta, MDH:sta tai lähes- tymisen keskeytyspisteestä (MAPt)			P*————>	————>		M	
4.4	Laskun keskeytys 15 met- rin (50 jalan) korkeudesta kiitotien kynnyksen ylä- puolella ja ylös veto			P————>	————>			
OSA 5								
5	Laskut							
5.1	Normaaleja laskuja* myös ILS-lähestymisistä siirtyen näkölentoon ratkaisukor- keudessa			P				
5.2	Lasku, jossa korkeusohjai- men trimmi on simuloitu lukkiutuneeksi sellaiseen asentoon, jossa lentokone ei ole trimmattuna			P————>	Tätä har- joitusta ei saa suo- rittaa ilma-aluk- sella			
5.3	Sivutuulilaskuja (ilma-aluk- sella, jos mahdollista)			P————>	————>			
5.4	Laskukierros ja lasku laipat ja solakot sisällä tai vain osittain ulkona			P————>	————>			
5.5	Lasku kriittinen moottori epäkunnossa (simuloituna)			P————>	————>		M	

USEAN OHJAAJAN LENTOKONEET JA VAATIVAT SUORITUSKYKYISET YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					ATPL/MPL TAI TYYPPIKELPUU- TUKSEN LENTOKOE/ TAR- KASTUSLENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät						Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastet- tu	Tarkas- tuslentä- jän kuittaus kun tarkastet- tu
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
5.6	Lasku kaksi moottoria epäkunnossa: — kolmimoottorisilla len- tokoneilla keskimmäi- nen ja toinen ulompi moottori, jos se on mahdollista lentokäsi- kirjan tietojen mukaan — nelimoottorisilla lento- koneilla kaksi saman puolen moottoria			P	X		M vain FFS (vain lento- koe)	

Yleisiä huomautuksia:

Erityisvaatimukset tyyppikelpuutuksen laajentamiseksi koskemaan mittarilähestymisiä alle 200 jalan (60 metrin) ratkaisukorkeutta käyttäen (Cat II/III -toimintaa).

OSA 6

Tyyppikelpuutukseen liitettävä lisä- oikeus mittarilähestymisiin, joissa käytetään alle 60 metrin (200 jalan) ratkaisukorkeutta (CAT II/III) Tyyppikelpuutuksen laajentamiseksi mittarilähestymisiin, joissa ratkaisu- korkeus on alle 60 metriä (200 jal- kaa), on annettava koulutusta vähin- tään seuraavissa lentoliikkeissä ja menetelmissä. Seuraavassa tarkoitet- tujen mittarilähestymisten ja keskey- tettyjen lähestymisten aikana on käytettävä kaikkia lentokoneen lait- teita, jotka tyyppihyväksynnän mu- kaan vaaditaan mittarilähestymisiin käyttäen alle 60 metrin (200 jalan) ratkaisukorkeutta.							
6.1*	Keskeytetty lentoonlähtö pienimmällä sallitulla kii- totienäkyvyydellä			P*—>	—>X Tätä har- joitusta ei saa suo- rittaa ilma- aluksella		M*

USEAN OHJAAJAN LENTOKONEET JA VAATIVAT SUORITUSKYKYISET YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					ATPL/MPL TAI TYYPPIKELPUU- TUksen LENTOKOE/ TAR- KASTUSLENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät						Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastet- tu	Tarkas- tuslentä- jän kuittaus, kun tarkastet- tu
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
6.2*	ILS-lähestymiset simuloituissa mittarilento-olosuhteissa siihen ratkaisukorkeuteen asti, johon hyväksyntää haetaan, käyttäen lennonohjausjärjestelmää. Normaaleja miehistöyhteistyömenetelmiä (tehtävänjako, vakiosanonnat ja niiden käyttö, keskinäinen valvonta, tiedonvaihto ja avustaminen) on noudatettava.			P————>	————>		M	
6.3*	Ylösveto: 6.2 kohdassa tarkoitettujen lähestymisten jälkeen ratkaisukorkeudesta. Koulutukseen on kuuluttava myös ylösveto, jonka syynä on (simuloitu) riittämättömän kiitotienäkyvyys, nopeat tuulen muutokset (wind shear), lentokoneen poikkeaminen liiaksi onnistuneen lähestymisen rajoista ja maalaiteiden tai lentokoneen laitteiden häiriö ennen ratkaisukorkeuden saavuttamista, sekä ylösveto, jossa simuloitu lentokoneen laitehäiriö.			P————>	————>		M*	
6.4*	Lasku(t): siten, että näköyhteys on saavutettu mittarilähestymisessä ratkaisukorkeuteen tultaessa. Jos se on kyseisellä lennonohjausjärjestelmällä mahdollista, on suoritettava automaattilasku.			P————>	————>		M	

Huom. CAT II/III-lähestymiset on suoritettava kyseistä toimintaa koskevien lentotoimintamääräysten mukaisesti.

7. Luokkakelpuutukset – vesi

Osa 6 on suoritettava monimoottoristen vesilentokoneiden luokkakelpuutuksen voimassaolon jatkamiseksi ja rajoitetaan vain VFR-lentotoimintaan, jos 12 viimeksi kuluneiden kuukauden aikana ei ole suoritettu vaadittuja 10 yksittäistä lentoa.

LUOKKAKELPUUTUS – VESI	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS	
Lentoliikkeet/menetelmät	Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Tarkastuslentäjän kuittaus, kun tarkastettu
OSA 1		
1. Lähtö		
1.1 Lennon valmistelu, mukaan lukien: Asiakirjat Massa- ja massakeskiölaskelmat Säätietojen hankkiminen NOTAMit		
1.2 Tarkistukset ennen käynnistystä Ulkopuoliset/sisäpuoliset		
1.3 Moottorin käynnistys ja sammutus: Normaali käynnistys/häiriöt		
1.4 Rullaus		
1.5 Rullaus portaalla		
1.6 Kiinnittyminen: Hiekkaranta Laituri Poiju		
1.7 Liikkuminen vedessä moottori sammutettuna		
1.8 Tarkistukset ennen lentoonlähtöä: Moottorin koekäyttö (jos soveltuu)		
1.9 Lentoonlähtömenetelmä: Normaali lentoonlähtö lentokäsikirjan mukaisilla laippa-asetuksilla Lentoonlähtö sivutuulella (jos sopivat olosuhteet)		
1.10 Nousu: Kaarrot määrättyihin ohjaussuuntiin Asettuminen vaakalentoon		
1.11 Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitusten noudattaminen, radiopuhelinliikenne		
OSA 2		
2. Lentokoneen käsittely (VFR)		
2.1 Suora vaakalento eri nopeuksilla, mukaan lukien hidaslento sileänä ja las- kusiivekkeet ulkona (sekä hidastami- nen pienimpään ohjattavuusnopeuteen (VMCA), jos soveltuu)		

LUOKKAKELPUUTUS – VESI	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS	
Lentoliikheet/metodit	Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Tarkastuslentäjän kuittaus, kun tarkastettu
2.2 Jyrkät kaarrot (360° vasemmalle ja oikealle 45° kallistuksin)		
2.3 Sakkaukset ja oikaisu: i) Sakkaus sileänä ii) Sakkaukseen lähestyminen liuku-kaarrossa, lähestymisasussa ja -tehdolla iii) Sakkaukseen lähestyminen laskuasussa ja laskutehdolla iv) Sakkaukseen lähestyminen nousu-kaarrossa, laipat lentoonlähtöasennossa ja nousutehdolla (vain yksimootorisilla lentokoneilla)		
2.4 Yhteydenpito lennonjohtoon – palvelusten noudattaminen, radiopuhelinliikenne		
OSA 3		
3. Matkalennon VFR-menetelmät		
3.1 Lentosuunnitelma, laskelmasuunnistus ja kartanluku		
3.2 Korkeuden, ohjaussuunnan ja nopeuden säilyttäminen		
3.3 Suunnistus kartan avulla, aika-arviot ja niiden korjaukset		
3.4 Radiosuunnistulaitteiden käyttö (jos soveltuu)		
3.5 Lennon seuranta (operatiivinen lentosuunnitelma, rutiinitarkastukset, mm. polttoaine, järjestelmät, jäänesto)		
3.6 Yhteydenpito lennonjohtoon – palvelusten noudattaminen, radiopuhelinliikenne		
OSA 4		
4. Saapumismenetelmä ja laskut		
4.1 Lentopaikan saapumismenetelmä (vain amfibiolentokoneet)		
4.2 Normaali lasku		
4.3 Lasku käyttämättä laskusiivekkeitä		
4.4 Sivutuulilasku (jos sopivat olosuhteet)		
4.5 Lähestyminen ja lasku tyhjäkäynnillä enintään 2 000 jalan korkeudesta vedenpinnan yläpuolelta (vain yksimootorisilla lentokoneilla)		

LUOKKAKELPUUTUS – VESI	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS	
Lentoliikkeit/menetelmät	Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Tarkastuslentäjän kuittaus, kun tarkastettu
4.6 Ylösveto minimikorkeudesta		
4.7 Lasku tyyneen veteen Lasku voimakkaaseen aallokkoon		
4.8 Yhteydenpito lennonjohtoon – selvi- tysten noudattaminen, radiopuhelinlii- kenne		
OSA 5		
5. Toiminta poikkeus- ja pakkotilan- teissa (Tämä osa voidaan suorittaa osien 1–4 yhteydessä)		
5.1 Lentoonlähdön keskeytys kohtuulli- sesta nopeudesta		
5.2 Simuloitu moottorihäiriö lentoonläh- dön jälkeen (vain yksimoottorisilla lentokoneilla)		
5.3 Simuloitu pakkolasku ilman mootto- ritehoa (vain yksimoottorisilla lentoko- neilla)		
5.4 Muita simuloituja pakkotilanteita: i) tulipalo tai savunmuodostus len- nolla ii) järjestelmävikoja		
5.5 Yhteydenpito lennonjohtoon – selvi- tysten noudattaminen, radiopuhelinlii- kenne		
OSA 6		
6. Toiminta moottorihäiriötilanteissa (Tämä osa voidaan suorittaa osien 1–5 yhteydessä)		
6.1 Simuloitu moottorihäiriö lentoonläh- dössä (turvallisessa korkeudessa, ellei suoriteta lentosimulaattorilla tai FNPT II:lla)		
6.2 Moottorin sammutus ja uudelleen- käynnistys (vain lentokokeessa moni- moottorisilla lentokoneilla)		
6.3 Lähestyminen ja ylösveto moottori- häiriötä jäljitellen		
6.4 Lähestyminen ja lasku pysähtymiseen asti moottorihäiriötä jäljitellen		
6.5 Yhteydenpito lennonjohtoon – selvi- tysten noudattaminen, radiopuhelinlii- kenne		

C. Helikoptereita koskevat erityisvaatimukset

1. Tyypikelpuutusten ja liikennelentäjän lupakirjan lentokokeessa tai tarkastuslennolla hakijan on suoritettava hyväksytysti lentokokeen tai tarkastuslennon osat 1–4 ja 6 (soveltuvin osin). Jos hakijan suoritus hylätään useammassa kuin viidessä kohdassa, hänen on suoritettava koko lentokoe tai tarkastuslento uudelleen. Korkeintaan viidessä kohdassa hylätyn hakijan on suoritettava hylätyt kohdat uudelleen. Jos uusintakokeen jokin kohta hylätään, hakijan on suoritettava koko koe uudelleen, vaikka hän olisi suorittanut kyseiset kohdat hyväksytysti aiemmalla kerralla. Kaikki lentokokeen tai tarkastuslennon osat on suoritettava kuuden kuukauden kuluessa.

2. Mittarilentokelpuutuksen tarkastuslennolla hakijan on suoritettava hyväksytysti tarkastuslennon osa 5. Jos hakijan suoritus hylätään useammassa kuin kolmessa kohdassa, hänen on suoritettava koko osa 5 uudelleen. Korkeintaan kolmessa kohdassa hylätyn hakijan on suoritettava hylätyt kohdat uudelleen. Jos uusintakokeen jokin kohta hylätään, hakijan on suoritettava kaikki osan 5 kohdat uudelleen, vaikka hän olisi suorittanut kyseiset kohdat hyväksytysti aiemmalla kerralla.

LENTOKOKEEN HYVÄKSYMISRAJAT

3. Hakijan on osoitettava, että hän

- a) pystyy käyttämään helikopteria sen rajoitusten mukaisesti;
- b) pystyy suorittamaan kaikki lentoliikkeet pehmeästi ja tarkasti;
- c) toimii harkitusti ja noudattaa hyvää ilmailutapaa;
- d) osaa soveltaa ilmailutietämystään käytäntöön;
- e) kykenee koko ajan säilyttämään helikopterin hallinnan siten, että menetelmän tai liikkeen onnistumista ei ole missään vaiheessa syytä epäillä;
- f) tuntee ja hallitsee käytännössä miehistöyhteistyön menetelmät sekä toimenpiteet miehistön jäsenen menettäessä toimintakykynsä (jos soveltuu), ja
- g) pystyy viestimään tehokkaasti muiden miehistön jäsenten kanssa (jos soveltuu).

4. Seuraavat raja-arvot on tarkoitettu yleisohjeiksi. Tarkastuslentäjän on otettava huomioon turbulenssiolosuhteet sekä käytettävän helikopterin käsittelyominaisuudet ja suorituskyyky.

a) IFR-lennon raja-arvot

Korkeus

yleisesti	± 100 jalkaa
ylösvedon aloitus ratkaisukorkeudesta	+ 50 jalkaa/– 0 jalkaa
minimilaskeutumiskorkeuden noudattaminen	+ 50 jalkaa/– 0 jalkaa

Lentoradan noudattaminen

radiosuunnistuslaitteiden ohjauksen seuraaminen ± 5°

tarkkuuslähestyminen puolet suuntasäteen ja liukupolun maksimipoikkeamasta

Ohjaussuunta

normaalitoiminnassa	$\pm 5^\circ$
poikkeus- ja pakkotilanteissa	$\pm 10^\circ$

Nopeus

yleisesti	± 10 solmua
moottorihäiriötä jäljiteltäessä	$+ 10$ solmua/ $- 5$ solmua

b) VFR-lennon raja-arvot

Korkeus

yleisesti	± 100 jalkaa
-----------	------------------

Ohjaussuunta

normaalitoiminnassa	$\pm 5^\circ$
poikkeus- ja pakkotilanteissa	$\pm 10^\circ$

Nopeus

yleisesti	± 10 solmua
moottorihäiriötä jäljiteltäessä	$+ 10$ solmua/ $- 5$ solmua

Maaliikhehdinnän sivupoikkeama

lentoalähtö leijunnasta maavaikutuksessa ± 3 jalkaa

Lasku ± 2 jalkaa (0 jalkaa taaksepäin tai sivulle)

KOULUTUKSEN, LENTOKOKEEN JA TARKASTUSLENNON SISÄLTÖ

YLEISTÄ

5. Taulukon merkkien selitykset:

P = Koulutetaan päällikön tehtävissä yhden ohjaajan helikopterin tyypikelpuutuksen myöntämistä varten tai päällikön tai perämiehen tehtävissä sekä ohjaavana ohjaajana (PF) ja avustavana ohjaajana (PNF) usean ohjaajan helikopterin tyypikelpuutuksen myöntämistä varten.

6. Käytännön koulutus on annettava vähintään P-kirjaimella merkityllä koulutuslaitteella, ja se voidaan antaa nuolen (—>) osoittamilla korkeammantasoisilla laitteilla.

Koulutuslaitteista käytetään seuraavia lyhenteitä:

FFS = Lentosimulaattori

FTD = Lentokoulutuslaite

H = Helikopteri

7. Tähdellä (*) merkityt tehtävät on lennättävä todellisissa tai simuloiduissa mittarisääolosuhteissa, ja vain niiden hakijoiden on suoritettava nämä tehtävät, jotka haluavat uusia IR(H)-kelpuutuksen tai jatkaa sen voimassaoloa tai laajentaa kyseisen kelpuutuksen oikeudet toiseen tyyppiin.

8. Mittarilentomenetelmät (osa 5) suorittavat vain hakijat, jotka haluavat uusia IR(H)-kelpuutuksen tai jatkaa sen voimassaoloa tai laajentaa kyseisen kelpuutuksen oikeudet toiseen tyyppiin. Tähän tarkoitukseen voidaan käyttää lentosimulaattoria tai FTD 2/3:a.

9. M-kirjain lentokoe/tarkastuslento-sarakkeessa osoittaa tehtävän olevan pakollinen.

10. Käytännön koulutuksessa ja kokeissa on käytettävä FSTD:tä, jos FSTD kuuluu osana hyväksyttyyn tyypikurssiin. Kurssin hyväksymisessä otetaan huomioon

i) FSTD:n hyväksyntä osan OR mukaisesti;

ii) kouluttajan ja tarkastuslentäjän kelpoisuus;

iii) kurssilla annettavan FSTD-koulutuksen määrä;

iv) koulutettavan ohjaajan kelpoisuus ja aiempi kokemus vastaavista tyypeistä ja

v) uuden tyyppikelpuutuksen myöntämisen jälkeen valvonnan alaisena hankittavan lentokokemuksen määrä.

USEAN OHJAAJAN HELIKOPTERIT

11. Usean ohjaajan helikopterin tyyppikelpuutuksen ja ATPL(H)-lupakirjan myöntämistä koskevassa lentokokeessa hakija suorittaa vain osat 1–4 ja tarvittaessa osan 6.
12. Usean ohjaajan helikopterin tyyppikelpuutuksen voimassaolon jatkamista tai uusimista koskevalla tarkastuslennolla hakija suorittaa vain osat 1–4 ja tarvittaessa osan 6.

YHDEN/USEAN OHJAAJAN HELIKOPTERIT		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS				LENTOKOE TAI TARKASTUSLENTO	
Lentoliikkeet/metodit				Kouluttajan kuiittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastettu	Tarkastus- lentäjän kuiittaus, kun tarkastettu	
	FTD	FFS	H		FFS H		
OSA 1 – Tarkastukset ja toimenpiteet ennen lentoa							
1.1 Helikopterin ulkopuolinen tarkastus, tarkastuskohteet ja tarkastuksen tarkoitus			P		M (jos suoritetaan helikopterilla)		
1.2 Ohjaamotarkistukset		P	—>		M		
1.3 Moottorien käynnistys, radio- ja suunnistuslaitteiden tarkistus, suunnistus- ja yhteydenpitotajuuksien valinta ja asetus	P	—>	—>		M		
1.4 Rullaus/ilmarullaus lennonjohdon tai kouluttajan antamien ohjeiden mukaan		P	—>		M		
1.5 Toimenpiteet ja tarkistukset ennen lentoalähtöä	P	—>	—>		M		
OSA 2 – Lentoliikkeet ja menetelmät							
2.1 Lentoalähdöt (eri profiileilla)		P	—>		M		
2.2 Lentoalähdöt kaltevilla pinnoilta tai sivutuulissa, laskut tällaisissa olosuhteissa		P	—>				
2.3 Lentoalähtö suurimmalla sallitulla lentoalähtömassalla (todellisella tai simuloitulla)	P	—>	—>				
2.4 Lentoalähtö, jossa simuloitu moottorihäiriö hieman ennen kuin saavutetaan lentoalähdön ratkaisupiste (TDP) tai määrätty piste lentoalähdön jälkeen (DPATO)		P	—>		M		
2.4.1 Lentoalähtö, jossa simuloitu moottorihäiriö pian TDP:n tai DPATO:n saavuttamisen jälkeen		P	—>		M		
2.5 Nousu- ja liukukaarrot määrättyihin ohjaussuuntiin	P	—>	—>		M		

YHDEN/USEAN OHJAAJAN HELIKOPTERIT	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS				LENTOKOE TAI TARKASTUSLENTO	
Lentoliikheet/menetelmät				Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
	FTD	FFS	H		FFS H	
2.5.1 Kaarrot 30° kallistuksella, 180°–360° vasemmalle ja oikealle pelkästään mittarien avulla	P	—>	—>		M	
2.6 Autorotaatioliuku	P	—>	—>		M	
2.6.1 Autorotaatiolasku (vain yksimoottorisilla helikoptereilla) tai oikaisu autorotaatiosta tehoa käyttäen		P	—>		M	
2.7 Laskut erilaisilla profiileilla		P	—>		M	
2.7.1 Ylösveto tai lasku, jossa simuloi moottorihäiriö ennen kuin on saavutettu laskun ratkaisupiste (LDP) tai määrätty piste ennen laskua (DPBL)		P	—>		M	
2.7.2 Lasku, jossa simuloitu moottorihäiriö LDP:n tai DPBL:n jälkeen		P	—>		M	
OSA 3 – Seuraavien järjestelmien ja menetelmien käyttö normaaliolosuhteissa sekä poikkeustilanteissa						
3. Seuraavien järjestelmien ja menetelmien käyttö normaaliolosuhteissa sekä poikkeustilanteissa:					M	Tästä osasta on valittava vähintään kolme kohtaa
3.1 Moottori	P	—>	—>			
3.2 Ilmastointi (lämmitys, tuuletus)	P	—>	—>			
3.3 Pitot-staattinen järjestelmä	P	—>	—>			
3.4 Polttoainejärjestelmä	P	—>	—>			
3.5 Sähköjärjestelmä	P	—>	—>			
3.6 Hydraulijärjestelmä	P	—>	—>			
3.7 Ohjaimet ja trimmit	P	—>	—>			
3.8 Jäänesto- ja jäänpoistojärjestelmä	P	—>	—>			
3.9 Autopilotti/ lennonohjausnäyttö (flight director)	P	—>	—>			
3.10 Vakautusjärjestelmät (SAS)	P	—>	—>			

YHDEN/USEAN OHJAAJAN HELIKOPTERIT	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS				LENTOKOE TAI TARKASTUSLENTO	
Lentoliikheet/menetelmät				Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
	FTD	FFS	H		FFS H	
3.11 Säättuka, radiokorkeusmittari, transponderi	P	—>	—>			
3.12 Aluesuunnistusjärjestelmä	P	—>	—>			
3.13 Laskutelinejärjestelmä	P	—>	—>			
3.14 Apuvoimalaite	P	—>	—>			
3.15 Radio, suunnistuslaitteet, mittarit, lennonhallintajärjestelmä (FMS)	P	—>	—>			
OSA 4 – Toiminta poikkeus- ja pakkotilanteissa						
4. Toiminta poikkeus- ja pakkotilanteissa					M	Tästä osasta on valittava vähintään kolme kohtaa
4.1 Toimenpiteet tulipalotilanteissa (mukaan lukien evakuointi, jos soveltuu)	P	—>	—>			
4.2 Savun torjunta ja poisto	P	—>	—>			
4.3 Moottorihäiriöt, moottorin sammutus ja uudelleenkäynnistys turvallisessa korkeudessa	P	—>	—>			
4.4 Polttoaineen pikatyhjennys (simuloituna)	P	—>	—>			
4.5 Pyrstöroottorin ohjaushäiriö (jos mahdollinen)	P	—>	—>			
4.5.1 Pyrstöroottorin ohjauksen täydellinen menetys (jos mahdollinen)	P	—>	Tätä harjoitusta ei saa suorittaa helikopterilla			
4.6 Miehistön jäsenen toimintakyvyn menetys – vain usean ohjaajan helikopterit	P	—>	—>			
4.7 Voimansiirron häiriöt	P	—>	—>			
4.8 Muut pakkotilanne-menetelmät lentokäsikirjan mukaisesti	P	—>	—>			

YHDEN/USEAN OHJAAJAN HELIKOPTERIT		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS				LENTOKOE TAI TARKASTUSLENTO	
Lentoliikkeet/metodit					Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		FTD	FFS	H		FFS H	
OSA 5 – Mittarilentomenetelmät (lennettävä todellisissa tai simuloituissa mittarisääolosuhteissa)							
5.1	Mittarilento-ohjauksen siirtyminen mittarilento-ohjauksen mahdollisimman pian ilmaan nousun jälkeen	p*	—>*	—>*			
5.1.1	Simuloitu moottorihäiriö lähdön aikana	p*	—>*	—>*		M*	
5.2	Lähtö- ja saapumisreitien sekä lennonjohdon ohjeiden noudattaminen	p*	—>*	—>*		M*	
5.3	Odotusmenetelmät	p*	—>*	—>*			
5.4	ILS-lähestymiset CAT I -ratkaisukorkeuteen	p*	—>*	—>*			
5.4.1	Käsin ohjaten, ilman lennon-ohjausnäyttöä	p*	—>*	—>*		M*	
5.4.2	Tarkkuuslähestyminen käsin ohjaten lennonohjausnäyttöä käyttäen tai ilman sitä	p*	—>*	—>*		M*	
5.4.3	Automaattiohjauksella	p*	—>*	—>*			
5.4.4	Käsin ohjaten, moottorihäiriötilanteessa (moottorihäiriön on oltava simuloituna loppulähestymistä varten ennen ulkomerkin ylitystä ja sitä on simuloitava maakoetukseen asti tai kunnes keskeytetyn lähestymisen menetelmä on suoritettu loppuun)	p*	—>*	—>*		M*	
5.5	Ei-tarkkuuslähestyminen minimilaskutumis- ja minimilaskutumis- (MDA/H)	p*	—>*	—>*		M*	
5.6	Ylös- ja alasveto kaikkien moottorien toimiessa ratkaisukorkeudesta tai minimilaskutumis- ja minimilaskutumis- korkeudesta	p*	—>*	—>*			
5.6.1	Muita keskeytettyjä lähestymisiä	p*	—>*	—>*			
5.6.2	Ylös- ja alasveto moottorihäiriötilanteessa ratkaisukorkeudesta tai minimilaskutumis- ja minimilaskutumis- korkeudesta	p*				M*	

YHDEN/USEAN OHJAAJAN HELIKOPTERIT	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS				LENTOKOE TAI TARKASTUSLENTO	
Lentoliikheet/metodit				Kouluttajan kuiittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastettu	Tarkastus- lentäjän kuiittaus, kun tarkastettu
	FTD	FFS	H		FFS H	
5.7 IMC-autorotaatio, oikaisu tehoa käyttäen	P*	—>*	—>*		M*	
5.8 Oikaisu epätavallisista asennoista	P*	—>*	—>*		M*	
OSA 6 – Lisävarusteiden käyttö						
6. Lisävarusteiden käyttö	P	—>	—>			

D. Pystysuoraan nousevia lentokoneita koskevat erityisvaatimukset

- Pystysuoraan nousevien lentokoneiden tyyppikelpuutuksen lentokokeessa tai tarkastuslennolla hakijan on suoritettava hyväksytysti lentokokeen tai tarkastuslennon osat 1–5 ja 6 (soveltuvin osin). Jos hakijan suoritus hylätään useammassa kuin viidessä kohdassa, hänen on suoritettava koko lentokoe tai tarkastuslento uudelleen. Korkeintaan viidessä kohdassa hylätyn hakijan on suoritettava hylätyt kohdat uudelleen. Jos uusintakokeen jokin kohta hylätään, hakijan on suoritettava koko koe uudelleen, vaikka hän olisi suorittanut kyseiset kohdat hyväksytysti aiemmalla kerralla. Kaikki lentokokeen tai tarkastuslennon osat on suoritettava kuuden kuukauden kuluessa.

LENTOKOKEEN HYVÄKSYMISRAJAT

- Hakijan on osoitettava, että hän
 - pystyy käyttämään ilma-alusta sen rajoitusten mukaisesti;
 - pystyy suorittamaan kaikki lentoliikheet pehmeästi ja tarkasti;
 - toimii harkitusti ja noudattaa hyvää ilmailutapaa;
 - osaa soveltaa ilmailutietämystään käytäntöön;
 - kykenee koko ajan säilyttämään ilma-aluksen hallinnan siten, että menetelmän tai liikkeen onnistumista ei ole missään vaiheessa syytä epäillä;
 - tuntee ja hallitsee käytännössä miehistöyhteistyön menetelmät sekä toimenpiteet miehistön jäsenen menettäessä toimintakykynsä, ja
 - pystyy viestimään tehokkaasti muiden miehistön jäsenten kanssa.
- Seuraavat raja-arvot on tarkoitettu yleisohjeiksi. Tarkastuslentäjän on otettava huomioon turbulenssiolosuhteet sekä käytettävän ilma-aluksen käsittelyominaisuudet ja suorituskyky.

- IFR-lennon raja-arvot

Korkeus

yleisesti	± 100 jalkaa
ylösvedon aloitus ratkaisukorkeudesta	+ 50 jalkaa/– 0 jalkaa
minimilaskeutumiskorkeuden noudattaminen	+ 50 jalkaa/– 0 jalkaa

Lentoradan noudattaminen

radiosuunnistuslaitteiden ohjauksen seuraaminen $\pm 5^\circ$
 tarkkuuslähestyminen puolet suuntasäteen ja liukupolun maksimipoiskeamasta

Ohjaussuunta

normaalitoiminnassa $\pm 5^\circ$
 poikkeus- ja pakkotilanteissa $\pm 10^\circ$

Nopeus

yleisesti ± 10 solmua
 moottorihäiriötä jäljiteltäessä $+ 10$ solmua/ $- 5$ solmua

b) VFR-lennon raja-arvot

Korkeus

yleisesti ± 100 jalkaa

Ohjaussuunta

normaalitoiminnassa $\pm 5^\circ$
 poikkeus- ja pakkotilanteissa $\pm 10^\circ$

Nopeus

yleisesti ± 10 solmua
 moottorihäiriötä jäljiteltäessä $+ 10$ solmua/ $- 5$ solmua

Maaliikhehdinnän sivupoikkeama

lento-ohjauksen leijunnasta maavaikutuksessa ± 3 jalkaa
 Lasku ± 2 jalkaa (0 jalkaa taaksepäin tai sivulle)

KOULUTUKSEN, LENTOKOKEEN JA TARKASTUSLENNON SISÄLTÖ

4. Taulukon merkkien selitykset:

P = Koulutetaan päällikön tai perämiehen tehtävissä sekä ohjaavana ohjaajana (PF) ja avustavana ohjaajana (PNF) tyypikelpuutuksen myöntämistä varten.

5. Käytännön koulutus on annettava vähintään P-kirjaimella merkityllä koulutuslaitteella, ja se voidaan antaa nuolen (—>) osoittamilla korkeammantasoisilla laitteilla.

6. Koulutuslaitteista käytetään seuraavia lyhenteitä:

FFS = Lentosimulaattori

FTD = Lentokoulutuslaite

OTD = Muu koulutuslaite

PL = Pystysuoraan nouseva lentokone

a) Pystysuoraan nousevan lentokoneen tyypikelpuutuksen myöntämistä koskevassa lentokokeessa hakija suorittaa vain osat 1–5 ja tarvittaessa osan 6.

b) Pystysuoraan nousevan lentokoneen tyypikelpuutuksen voimassaolon jatkamista ja uusimista koskevalla tarkastuslennolla hakija suorittaa vain osat 1–5 ja tarvittaessa osan 6 ja/tai 7.

c) Tähdellä (*) merkityt kohdat on lennättävä yksinomaan mittarien avulla. Jos tämä ehto ei täyty lentokokeen tai tarkastuslennon aikana, tyypikelpuutus rajoitetaan vain VFR-toimintaan.

7. M-kirjain lentokoe/tarkastuslento-sarakkeessa osoittaa tehtävän olevan pakollinen.
8. Käytännön koulutuksessa ja kokeissa on käytettävä FSTD-laitteita, jos ne kuuluvat osana hyväksytyyn tyyppikurssiin. Kurssin hyväksymisessä otetaan huomioon
- a) FSTD:n hyväksyntä, josta määrätään osassa OR;
- b) kouluttajan kelpoisuus.

PYSTYSUORAAN NOUSEVAT LENTOKONEET		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUSLEN- TO	
Lentoliikkeet/metodit					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastet- tu	Tarkas- tuslentä- jän kuittaus, kun tarkastet- tu	
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL		
OSA 1 – Tarkastukset ja toimenpiteet ennen lentoa								
1.1 Ilma-aluksen ulkopuolinen tarkastus; tarkastuskohteet ja tarkastuk- sen tarkoitus				P				
1.2 Ohjaamotarkistukset	P	—>	—>	—>				
1.3 Moottorien käynnistys, radio- ja suunnistuslaitteiden tarkis- tus, suunnistus- ja yhteyden- pitotajuuksien valinta ja ase- tus	P	—>	—>	—>		M		
1.4 Rullaus lennonjohdon tai kouluttajan antamien ohjei- den mukaan		P	—>	—>				
1.5 Toimenpiteet ja tarkistukset ennen lentoonlähtöä, mukaan lukien tehojen tarkistukset	P	—>	—>	—>		M		
OSA 2 – Lentoliikkeet ja menetelmät								
2.1 Normaalit VFR-lentoonläh- töprofiilit Toiminta kiitotiellä (STOL ja VTOL), myös sivutulessa Korkealla sijaitsevat helikop- terikentät Maan pinnalla sijaitsevat heli- kopterikentät		P	—>	—>		M		
2.2 Lentoonlähtö suurimmalla sallitulla lentoonlähtömassalla (todellisella tai simuloidulla)		P	—>					

PYSTYSUORAAN NOUSEVAT LENTOKONEET	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUSLEN- TO	
					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastet- tu FFS PL	Tarkas- tuslentä- jän kuittaus, kun tarkastet- tu
Lentoliikheet/menetelmät	OTD	FTD	FFS	PL			
2.3.1 Lentoonlähdon keskeytys: kiitotiellä korkealla sijaitsevalle helikop- terikentällä maan pinnalla sijaitsevalle he- likopterikentällä		P	—>			M	
2.3.2 Lentoonlähtö, jossa simuloitu moottorihäiriö ratkaisupis- teen saavuttamisen jälkeen lähdetäessä kiitotieltä lähdetäessä korkealla sijaitse- valle helikopterikentältä lähdetäessä maan pinnalla si- jaitsevalle helikopterikentältä		P	—>			M	
2.4 Autorotaatiolasku helikopte- rimoodissa maahan asti (tätä harjoitusta ei saa suorittaa ilma-aluksella)	P	—>	—>			M vain FFS	
2.4.1 Laskeutuminen lentokone- moodissa potkurien pyöriessä tuulimyllynä (tätä harjoitusta ei saa suorittaa ilma-aluksella)		P	—>			M vain FFS	
2.5 Normaalit VFR-laskuprofiilit; toiminta kiitotiellä (STOL ja VTOL) korkealla sijaitsevalle helikop- terikentällä maan pinnalla sijaitsevalle he- likopterikentällä		P	—>	—>		M	
2.5.1 Lasku, jossa simuloitu moot- torihäiriö ratkaisupisteen saa- vuttamisen jälkeen laskussa kiitotielle laskussa korkealla sijaitsevalle helikopterikentälle laskussa maan pinnalla sijait- sevalle helikopterikentälle							

PYSTYSUORAAN NOUSEVAT LENTOKONEET		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUSLEN- TO	
Lentoliikheet/metodit						Koulutta- jan kuiittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastet- tu	Tarkas- tuslentä- jän kuiittaus, kun tarkastet- tu
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
2.6	Ylösveto tai lasku, jossa si- muloitu moottorihäiriö ennen laskun ratkaisupistettä		P	—>			M	
OSA 3 – Seuraavien järjestelmien ja menetelmien käyttö normaaliolosuhteissa ja poikkeustilanteissa								
3.	Seuraavien järjestelmien ja menetelmien käyttö normaali- toiminnassa ja poikkeustila- nteissa (voidaan suorittaa FSTD:llä, jos se on hyväksytty harjoitusta varten):						M	Tästä osasta on va- littava vähin- tään kolme kohtaa
3.1	Moottori	P	—>	—>				
3.2	Paineistus ja ilmastointi (läm- mitys, tuuletus)	P	—>	—>				
3.3	Pitot-staattinen järjestelmä	P	—>	—>				
3.4	Polttoainejärjestelmä	P	—>	—>				
3.5	Sähköjärjestelmä	P	—>	—>				
3.6	Hydraulijärjestelmä	P	—>	—>				
3.7	Ohjaimet ja trimmit	P	—>	—>				
3.8	Jäänesto- ja jäänpoistojärjes- telmä, tuulilasin lämmitys (jos asennettu)	P	—>	—>				
3.9	Autopilotti/ lennonohjausnä- yttö (flight director)	P	—>	—>				

PYSTYSUORAAN NOUSEVAT LENTOKONEET	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUSLEN- TO	
					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastet- tu FFS PL	Tarkas- tuslentä- jän kuittaus, kun tarkastet- tu
Lentoliikheet/menetelmät							
3.10 Sakkauksen varoitus- ja esto- järjestelmät, vakautusjärjestel- mät	P	—>	—>				
3.11 Säättuka, radiokorkeusmittari, transponderi, GPWS (jos asennettu)	P	—>	—>				
3.12 Laskutelinejärjestelmä	P	—>	—>				
3.13 Apuvoimalaite	P	—>	—>				
3.14 Radio, suunnistuslaitteet, mit- tarit ja lennon hallintajärjes- telmä (FMS)	P	—>	—>				
3.15 Siivekejärjestelmä	P	—>	—>				
OSA 4 – Toiminta poikkeus- ja pakkotilanteissa							
4. Toiminta poikkeus- ja pak- kotilanteissa (voidaan suorittaa FSTD:llä, jos se on hyväksytty harjoi- tusta varten)						M	Tästä osasta on va- littava vähin- tään kolme kohtaa
4.1 Toimenpiteet tulipalotilan- teissa; moottori, APU, rahti- tila, ohjaamo ja sähköpalot, mukaan lukien evakuointi, jos soveltuu	P	—>	—>				
4.2 Savun torjunta ja poisto	P	—>	—>				
4.3 Moottorihäiriöt, sammutus ja uudelleenkäynnistys (tätä harjoitusta ei saa suorit- taa ilma-aluksella) myös siir- tyminen helikopterimoodista lentokonemoodiin ja päinvas- toin yhden moottorin ollessa epäkunnossa	P	—>	—>			vain FFS	

PYSTYSUORAAN NOUSEVAT LENTOKONEET		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUSLEN- TO	
Lentoliikheet/menetelmät						Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastet- tu	Tarkas- tuslentä- jän kuittaus, kun tarkastet- tu
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4.4	Polttoaineen pikatyhjennys (simuloituna, jos järjestelmä on asennettu)	P	—>	—>				
4.5	Nopeat tuulen muutokset (windshear) lentoonlähdessä ja laskussa (tätä harjoitusta ei saa suorittaa ilma-aluksella)			P			vain FFS	
4.6	Simuloitu matkustamon pai- neistushäiriö / nopea korkeu- den vähennys hätätilanteessa (tätä harjoitusta ei saa suorit- taa ilma-aluksella)	P	—>	—>			vain FFS	
4.7	ACAS-varoitus (tätä harjoitusta ei saa suorit- taa ilma-aluksella)	P	—>	—>			vain FFS	
4.8	Miehistön jäsenen toiminta- kyvyn menetys	P	—>	—>				
4.9	Voimansiirron häiriöt	P	—>	—>			vain FFS	
4.10	Oikaisu täydestä sakkauksesta (tehoa käyttäen ja ilman te- hoa) tai sakkausvaroitustarjes- telmän aktivoitumisen jälkeen nousu-, matkalento- ja lähes- tymisasussa (tätä harjoitusta ei saa suorittaa ilma-aluksella)	P	—>	—>			vain FFS	
4.11	Muut pakkotilannemenetel- mät lentokäsikirjan mukaises- ti	P	—>	—>				
OSA 5 – Mittarilentomenetelmät (lennettävä todellisissa tai simuloituissa mittarisääolosuhteissa)								
5.1	Mittarilentoonläheto: siirtymi- nen mittarilentoon mahdolli- simman pian ilmaan nousun jälkeen	P*	—>*	—>*				
5.1.1	Simuloitu moottorihäiriö läh- dön aikana ratkaisupisteen jälkeen	P*	—>*	—>*			M*	

PYSTYSUORAAN NOUSEVAT LENTOKONEET	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUSLEN- TO	
					Koulutta- jan kuiittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastet- tu FFS PL	Tarkas- tuslentä- jän kuiittaus, kun tarkastet- tu
Lentoliikheet/menetelmät							
5.2 Lähtö- ja saapumisreittien sekä lennonjohdon ohjeiden noudattaminen	p*	—>*	—>*			M*	
5.3 Odotusmenetelmät	p*	—>*	—>*				
5.4 Tarkkuuslähestyminen ratkai- sukorkeuteen (vähintään 60 metriä (200 jalkaa))	p*	—>*	—>*				
5.4.1 Käsin ohjaten, ilman lennon- ohjausnäyttöä	p*	—>*	—>*			M* (vain lento- koe)	
5.4.2 Käsin ohjaten, lennonohjaus- näytön avulla	p*	—>*	—>*				
5.4.3 Automaattiohjauksella	p*	—>*	—>*				
5.4.4 Käsin ohjaten, moottorihäi- riötilanteessa; moottorihäiriön on oltava simuloituna loppu- lähestymistä varten ennen ul- komerkin ylitystä ja sitä on jäljiteltävä maakosketukseen asti tai kunnes keskeytetyn lä- hestymisen menetelmä on suoritettu loppuun	p*	—>*	—>*			M*	
5.5 Ei-tarkkuuslähestyminen mi- nimilaskeutumiskorkeuteen (MDA/H)	p*	—>*	—>*			M*	
5.6 Ylösveto kaikkien moottorien toimissa ratkaisukorkeudesta tai minimilaskeutumiskorkeu- desta	p*	—>*	—>*				
5.6.1 Muita keskeytettyjä lähesty- misiä	p*	—>*	—>*				
5.6.2 Ylösveto moottorihäiriö-tilan- teessa ratkaisukorkeudesta tai minimilaskeutumiskorkeudes- ta	p*					M*	

PYSTYSUORAAN NOUSEVAT LENTOKONEET		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUSLEN- TO	
Lentoliikheet/metodit						Koulutta- jan kuiittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastet- tu	Tarkas- tuslentä- jän kuiittaus, kun tarkastet- tu
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.7	IMC-autorotaatio ja oikaisu tehoa käyttäen laskeudutta- essa kiitotielle, vain helikopte- rimoodissa (tätä harjoitusta ei saa suorittaa ilma-aluksella)	P*	—>*	—>*			M* vain FFS	
5.8	Oikaisu epätavallisista asen- noista (lentosimulaattorin laa- dun mukaan)	P*	—>*	—>*			M*	
OSA 6 – Tyypikelpuutukseen liitettävä lisävaltuutus mittarilähestymisiin, joissa käytetään alle 60 metrin ratkai- sukorkeutta (CAT II/III)								
6.	Tyypikelpuutukseen liitet- tävä lisävaltuutus mittarilä- hestymisiin, joissa käytetään alle 60 metrin ratkaisukorke- utta (CAT II/III). Tyypikelpuutuksen laajenta- miseksi mittarilähestymisiin, joissa ratkaisukorkeus on alle 60 metriä (200 jalkaa), on annettava koulutusta vähin- tään seuraavissa lentoliik- keissä ja menetelmissä. Seu- raavassa tarkoitettujen mitta- rilähestymisten ja keskeytetty- jen lähestymisten aikana on käytettävä kaikkia ilma-aluk- sen laitteita, jotka tyyppihi- väksynnän mukaan vaaditaan mittarilähestymisiin käyttäen alle 60 metrin (200 jalan) rat- kaisukorkeutta.							
6.1	Keskeytetty lento- lähtö pienim- mällä sallitulla kiitotienä- kyvytydellä	P	—>				M*	
6.2	ILS-lähestymiset simuloiduissa mittarilento- olosuhteissa siihen ratkai- sukorkeuteen asti, johon hyväk- syntää haetaan, käyttäen len- nonohjaus-järjestelmää. Mie- histön yhteistyömenetelmien noudattamista (SOPs) on eri- tyisesti tarkkailtava.	P	—>	—>			M*	

PYSTYSUORAAN NOUSEVAT LENTOKONEET	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUSLEN- TO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastet- tu	Tarkas- tuslentä- jän kuittaus, kun tarkastet- tu
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
6.3 Ylösveto 6.2 kohdassa tarkoitettujen lähestymisten jälkeen ratkaisukorkeudesta. Koulutukseen on kuuluttava myös ylösveto, jonka syynä on (simuloitu) riittämätön kiitotienäkyvyys, nopeat tuulen muutokset (wind shear), ilma-aluksen poikkeaminen liiaksi onnistuneen lähestymisen rajoista ja maalaiteiden tai ilma-aluksen laitteiden häiriö ennen ratkaisukorkeuden saavuttamista, sekä ylösveto, jossa simuloitu ilma-aluksen laitehäiriö.		P	—>	—>		M*	
6.4 Lasku(t) siten, että näköyhteys on saavutettu mittarilähestymisessä ratkaisukorkeuteen tultaessa. Jos se on kyseisellä lennonohjausjärjestelmällä mahdollista, on suoritettava automaattilasku		P	—>			M*	
OSA 7 – Lisävarusteiden käyttö							
7. Lisävarusteiden käyttö		P	—>	—>			

E. Ilmalaivoja koskevat erityisvaatimukset

- Ilmalaivan tyyppikelpuutuksen lentokokeessa tai tarkastuslennolla hakijan on suoritettava hyväksytysti lentokokeen tai tarkastuslennon osat 1–5 ja 6 (soveltuvin osin). Jos hakijan suoritus hylätään useammassa kuin viidessä kohdassa, hänen on suoritettava koko lentokoe tai tarkastuslento uudelleen. Korkeintaan viidessä kohdassa hylätyn hakijan on suoritettava hylätyt kohdat uudelleen. Jos uusintakokeen jokin kohta hylätään, hakijan on suoritettava koko koe uudelleen, vaikka hän olisi suorittanut kyseiset kohdat hyväksytysti aiemmalla kerralla. Kaikki lentokokeen tai tarkastuslennon osat on suoritettava kuuden kuukauden kuluessa.

LENTOKOKEEN HYVÄKSYMISRAJAT

- Hakijan on osoitettava, että hän
 - pystyy käyttämään ilmalaivaa sen rajoitusten mukaisesti;
 - pystyy suorittamaan kaikki lentoliikkeet pehmeästi ja tarkasti;
 - toimii harkitusti ja noudattaa hyvää ilmailutapaa;

- iv) osaa soveltaa ilmailutietämystään käytäntöön;
 - v) kykenee koko ajan säilyttämään ilmalaivan hallinnan siten, että menetelmän tai liikkeen onnistumista ei ole missään vaiheessa syytä epäillä;
 - vi) tuntee ja hallitsee käytännössä miehistöyhteistyön menetelmät sekä toimenpiteet miehistön jäsenen menettäessä toimintakykynsä, ja
 - vii) pystyy viestimään tehokkaasti muiden miehistön jäsenten kanssa.
3. Seuraavat raja-arvot on tarkoitettu yleisohjeiksi. Tarkastuslentäjän on otettava huomioon turbulenssiolosuhteet sekä käytettävän ilmalaivan käsittelyominaisuudet ja suorituskyky.

a) IFR-lennon raja-arvot

Korkeus

yleisesti	± 100 jalkaa
ylösvedon aloitus ratkaisukorkeudesta	+ 50 jalkaa/- 0 jalkaa
minimilaskeutumiskorkeuden noudattaminen	+ 50 jalkaa/- 0 jalkaa

Lentoradan noudattaminen

radiosuunnistuslaitteiden ohjauksen seuraaminen	± 5°
tarkkuuslähestyminen	puolet suuntasäteen ja liukupolun maksimipoikkeamasta

Ohjaussuunta

normaalitoiminnassa	± 5°
poikkeus- ja pakkotilanteissa	± 10°

b) VFR-lennon raja-arvot

Korkeus

yleisesti	± 100 jalkaa
-----------	--------------

Ohjaussuunta

normaalitoiminnassa	± 5°
poikkeus- ja pakkotilanteissa	± 10°

KOULUTUKSEN, LENTOKOKEEN JA TARKASTUSLENNON SISÄLTÖ

4. Taulukon merkkien selitykset:

P = Koulutetaan päällikön tai perämiehen tehtävissä sekä ohjaavana ohjaajana (PF) ja avustavana ohjaajana (PNF) tyyppikelpuutuksen myöntämistä varten.

5. Käytännön koulutus on annettava vähintään P-kirjaimella merkityllä koulutuslaitteella, ja se voidaan antaa nuolen (—>) osoittamilla korkeammantasoisilla laitteilla.

6. Koulutuslaitteista käytetään seuraavia lyhenteitä:

FFS = Lentosimulaattori

FTD = Lentokoulutuslaite

OTD = Muu koulutuslaite

As = Ilmalaiva

a) Ilmalaivan lentokokeessa hakija suorittaa vain osat 1–5 ja tarvittaessa osan 6.

b) Ilmalaivan tyyppikelpuutuksen voimassaolon jatkamista tai uusimista koskevalla tarkastuslennolla osallistuva hakija suorittaa vain osat 1–5 ja tarvittaessa osan 6.

c) Tähdellä (*) merkityt kohdat on lennettävä yksinomaan mittarien avulla. Jos tämä ehto ei täyty lentokokeen tai tarkastuslennon aikana, tyyppikelpuutus rajoitetaan vain VFR-toimintaan.

7. M-kirjain lentokoe/tarkastuslento-sarakkeessa osoittaa tehtävän olevan pakollinen.

8. Käytännön koulutuksessa ja kokeissa on käytettävä FSTD-laitteita, jos ne ovat osa tyyppikurssia. Kurssin hyväksymisessä otetaan huomioon

a) FSTD:n hyväksyntä, josta määrätään osassa OR;

b) kouluttajan kelpoisuus.

ILMALAIVAT	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUSLENTO	
Lentoliikheet/menetelmät					Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
OSA 1 – Tarkastukset ja toimenpiteet ennen lentoa							
1.1 Lentoa edeltävä tarkastus				P			
1.2 Ohjaamotarkistukset	P	——>	——>	——>			
1.3 Moottorien käynnistys, radio- ja suunnistuslaitteiden tarkistus, suunnistus- ja yhteydenpitotajuuksien valinta ja asetus		P	——>	——>		M	
1.4 Mastosta irrottaminen ja liikehtiminen maassa			P	——>		M	

ILMALAIVAT	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUSLENTO	
					Kouluttajan kuiittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastettu	Tarkastus- lentäjän kuiittaus, kun tarkastettu
Lentoliikheet/metodit	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
1.5 Toimenpiteet ja tarkistukset ennen lentoonlähtöä	P	—>	—>	—>		M	
OSA 2 – Lentoliikheet ja menetelmät							
2.1 Normaali VFR-lentoonlähtöprofiili			P	—>		M	
2.2 Lentoonlähtö, jossa simuloitu moottorihäiriö			P	—>		M	
2.3 Lentoonlähtö ilmaa raskaampana (raskas lentoonlähtö)			P	—>			
2.4 Lentoonlähtö ilmaa kevyempänä (kevyt lentoonlähtö)			P	—>			
2.5 Normaali nousumenetelmä			P	—>			
2.6 Nousu painekorkeuteen			P	—>			
2.7 Painekorkeuden tunnistaminen			P	—>			
2.8 Lento painekorkeudessa tai lähellä sitä			P	—>		M	
2.9 Normaali liuku ja lähestyminen			P	—>			
2.10 Normaali VFR-laskuprofiili			P	—>		M	
2.11 Lasku ilmaa raskaampana (raskas lasku)			P	—>		M	
2.12 Lasku ilmaa kevyempänä (kevyt lasku) P			P	—>		M	
Tyhjä							

ILMALAIVAT	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUSLENTO	
Lentoliikheet/menetelmät					Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
OSA 3 – Seuraavien järjestelmien ja menetelmien käyttö normaaliolosuhteissa ja poikkeustilanteissa							
3. Seuraavien järjestelmien ja menetelmien käyttö normaalitoiminnassa ja poikkeustilanteissa (voidaan suorittaa FSTD:llä, jos se on hyväksytty harjoitusta varten):						M	Tästä osasta on valittava vähintään kolme kohtaa
3.1 Moottori	P	—>	—>	—>			
3.2 Kuoren paineistus	P	—>	—>	—>			
3.3 Pitot-staattinen järjestelmä	P	—>	—>	—>			
3.4 Polttoainejärjestelmä	P	—>	—>	—>			
3.5 Sähköjärjestelmä	P	—>	—>	—>			
3.6 Hydraulijärjestelmä	P	—>	—>	—>			
3.7 Ohjaimet ja trimmit	P	—>	—>	—>			
3.8 Ballonet-järjestelmä (ilmasäiliöt)	P	—>	—>	—>			
3.9 Autopilotti/ lennon-ohjausnäyttö (flight director)	P	—>	—>	—>			
3.10 Vakautusjärjestelmät (SAS)	P	—>	—>	—>			
3.11 Säättuka, radiokorkeusmittari, transponderi, GPWS (jos asennettu)	P	—>	—>	—>			
3.12 Laskutelinejärjestelmä	P	—>	—>	—>			

ILMALAIVAT	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUSLENTO	
					Kouluttajan kuiittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastettu FFS As	Tarkastus- lentäjän kuiittaus, kun tarkastettu
Lentoliikheet/metodit	OTD	FTD	FFS	As			
3.13 Apuvoimalaite	P	—>	—>	—>			
3.14 Radio, suunnistuslaitteet, mittarit ja lennon hallintajärjestelmä (FMS)	P	—>	—>	—>			
Tyhjä							
OSA 4 – Toiminta poikkeus- ja pakkotilanteissa							
4. Toiminta poikkeus- ja pakkotilanteissa (voidaan suorittaa FSTD:llä, jos se on hyväksytty harjoitusta varten)						M	Tästä osasta on valittava vähintään kolme kohtaa
4.1 Toimenpiteet tulipalotilanteissa; moottori, APU, rahtitila, ohjaamo ja sähköpalo, mukaan lukien evakuointi, jos soveltuu	P	—>	—>	—>			
4.2 Savun torjunta ja poisto	P	—>	—>	—>			
4.3 Moottorihäiriöt, sammutus ja uudelleenkäynnistys Tiettyissä lennon vaiheissa, mukaan lukien usean moottorin vikaantuminen	P	—>	—>	—>			
4.4 Miehistön jäsenen toimintakyvyn menetykset	P	—>	—>	—>			
4.5 Voimansiirron/ vaihteiston toimintahäiriöt	P	—>	—>	—>		vain FFS	
4.6 Muut pakkotilanne- menetelmät lentokäsikirjan mukaisesti	P	—>	—>	—>			

ILMALAIVAT	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUSLENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
OSA 5 – Mittarilentomenetelmät (lennettävä todellisissa tai simuloituissa mittarisääolosuhteissa)							
5.1 Mittarilentoonlähtö: siirtyminen mittarilentoon mahdollisimman pian ilmaan nousun jälkeen	p*	—>*	—>*	—>*			
5.1.1 Simuloitu moottorihäiriö lähdön aikana	p*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.2 Lähtö- ja saapumisreittien sekä lennonjohdon ohjeiden noudattaminen	p*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.3 Odotusmenetelmät	p*	—>*	—>*	—>*			
5.4 Tarkkuuslähestymisen ratkaisukorkeuteen (vähintään 60 metriä (200 jalkaa))	p*	—>*	—>*	—>*			
5.4.1 Käsin ohjaten, ilman lennonohjausnäyttöä	p*	—>*	—>*	—>*		M* (vain lentokoe)	
5.4.2 Käsin ohjaten, lennonohjausnäytön avulla	p*	—>*	—>*	—>*			
5.4.3 Automaattiohjauksella	p*	—>*	—>*	—>*			
5.4.4 Käsin ohjaten, moottorihäiriötilanteessa; moottorihäiriön on oltava simuloituna loppulähestymistä varten ennen ulko-merkin ylitystä ja sitä on simuloitava maakosketukseen asti tai kunnes keskeytetyn lähestymisen menetelmä on suoritettu loppuun	p*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.5 Ei-tarkkuuslähestymisen minimilaskutusmiskorkeuteen (MDA/H)	p*	—>*	—>*	—>*		M*	

ILMALAIVAT	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUSLENTO	
					Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
Lentoliikheet/metodit	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
5.6 Ylösveto kaikkien moottorien toimiessa ratkaisukorkeudesta tai minimilaskutusmiskorkeudesta	p*	—>*	—>*	—>*			
5.6.1 Muita keskeytettyjä lähestymisiä	p*	—>*	—>*	—>*			
5.6.2 Ylösveto moottorihäiriötilanteessa ratkaisukorkeudesta tai minimilaskutusmiskorkeudesta	p*					M*	
5.7 Oikaisu epätavallisista asennoista (lentosimulaattorin laadun mukaan)	p*	—>*	—>*	—>*		M*	
OSA 6 – Tyypikelpuutukseen liitettävä lisävaltuutus mittarilähestymisiin, joissa käytetään alle 60 metrin ratkaisukorkeutta (CAT II/III)							
6. Tyypikelpuutukseen liitettävä lisävaltuutus mittarilähestymisiin, joissa käytetään alle 60 metrin ratkaisukorkeutta (CAT II/III). Tyypikelpuutuksen laajentamiseksi mittarilähestymisiin, joissa ratkaisukorkeus on alle 60 metriä (200 jalkaa), on annettava koulutusta vähintään seuraavissa lentoliiketeissä ja menetelmissä. Seuraavassa tarkoitettujen mittarilähestymisten ja keskeytettyjen lähestymisten aikana on käytettävä kaikkia ilmalaitteita, jotka tyyppihyväksynnän mukaan vaaditaan mittarilähestymisiin käyttäen alle 60 metrin (200 jalan) ratkaisukorkeutta.							

ILMALAIVAT	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUSLENTO	
	OTD	FTD	FFS	As	Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastettu FFS As	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
6.1 Keskeytetty lento- lähtö pienimmällä sallitulla kiitotienäky- vyydellä		P	——>			M*	
6.2 ILS-lähestymiset Simuloiduissa mitta- rilehto-olosuhteissa sovellettavaan ratkai- sukorkeuteen asti käyttäen lennonohja- usjärjestelmää. Mie- histön yhteistyöme- netelmien noudatta- mista (SOPs) on eri- tyisesti tarkkailtava.		P	——>			M*	
6.3 Ylösveto 6.2 kohdassa tarkoi- tettujen lähestymisten jälkeen ratkaisukor- keudesta. Koulutukseen on kuuluttava myös ylösveto, jonka syynä on (simuloitu) riittä- mätön kiitotienäky- vyys, nopeat tuulen muutokset (wind shear), ilma-aluksen poikkeaminen liiaksi onnistuneen lähesty- misen rajoista ja maalaitteiden tai ilma-aluksen laittei- den häiriö ennen rat- kaisukorkeuden saa- vuttamista, sekä ylös- veto, jossa simuloitu ilma-aluksen laitehäi- riö.		P	——>			M*	
6.4 Lasku(t) sitä, että näköyhteys on saavutettu mittari- lähestymisessä ratkai- sukorkeuteen tulta- essa. Jos se on kysei- sellä lennonohjausjär- jestelmällä mahdol- lista, on suoritettava automaattilasku		P	——>			M*	

ILMALAIVAT		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUSLENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu	
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As		
OSA 7 – Lisävarusteiden käyttö								
7.	Lisävarusteiden käyt- tö		P	—→				

LIITE II

LENTOKONEIDEN JA HELIKOPTERIEEN KANSALLISTEN LUPAKIRJOJEN JA KELPUUTUSTEN MUUNTAMISTA KOSKEVAT EDELLYTYKSET

A. LENTOKONEET

1. Lentolupakirjat

Jäsenvaltion kansallisten vaatimusten mukaisesti myöntämä lentolupakirja on muunnettava osan FCL lupakirjaksi edellyttäen, että hakija:

- ATPL(A)- ja CPL(A)-lupakirjaa varten täyttää tarkastuslennolla ne osan FCL vaatimukset tyyppi-/luokka- ja mittarilentokelpuutuksen voimassaolon jatkamiseksi, jotka liittyvät kyseisen lupakirjan oikeuksiin;
- osoittaa tietonsa asiaankuuluvista osan OPS ja FCL kohdista;
- osoittaa kielitaitonsa FCL.055 kohdan mukaisesti;
- täyttää seuraavassa taulukossa esitetyt vaatimukset:

Kansallinen lupakirja	Lentotunnit yhteensä	Muut vaatimukset	Korvaava osan FCL lupakirja ja ehdot (tarvittaessa)	Ehtojen poistaminen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1 500 päällikkönä usean ohjaajan lentokoneilla	Ei ole	ATPL(A)	Ei sovelleta	a)
ATPL(A)	> 1 500 usean ohjaajan lentokoneilla	Ei ole	kuten c kohdan 4 alakohdassa	kuten c kohdan 5 alakohdassa	b)
ATPL(A)	> 500 usean ohjaajan lentokoneilla	Osoitettava tiedot suoritusarvoista ja lennonsuunnittelusta FCL.515 kohdan vaatimusten mukaisesti	ATPL(A), tyyppikelpuutus rajoitettu perämiehen tehtäviin	Osoitettava kyky toimia päällikkönä osan FCL lisäyksen 9 mukaisesti	c)
CPL/IR(A) ja läpäissyt ICAO ATPL-teoriakokeen lupakirjan myöntäneessä jäsenvaltiossa		i) osoitettava tiedot suoritusarvoista ja lennonsuunnittelusta FCL.310 kohdan ja FCL.615 kohdan b kohdan vaatimusten mukaisesti ii) täytettävä muut FCL.720.A kohdan c kohdan vaatimukset	CPL/IR(A) ja ATPL-teoriahyvitys	Ei sovelleta	d)
CPL/IR(A)	> 500 usean ohjaajan lentokoneilla, tai CS-23 kevytliikenne-luokan tai vastaavilla yhden ohjaajan lentokoneilla usean ohjaajan lentotoiminnassa osan OPS kaupallista ilmakuljetusta koskevien vaatimusten mukaisesti	i) suoritettava ATPL(A)-teoriakoe lupakirjan myöntäneessä jäsenvaltiossa (*) ii) täytettävä muut FCL.720.A kohdan c kohdan vaatimukset	CPL/IR(A) ja ATPL-teoriahyvitys	Ei sovelleta	e)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	> 500 päällykkinä yhden ohjaajan lentokoneilla	Ei ole	CPL/IR(A) ja tyyppi-/luokkakelpuutus rajoitettuna yhden ohjaajan lentokoneisiin		f)
CPL/IR(A)	< 500 päällykkinä yhden ohjaajan lentokoneilla	Osoitettava CPL/IR-tason tiedot suoritusarvoista ja lennonsuunnittelusta	Kuten 4 kohdan f alakohdassa	Hankittava usean ohjaajan tyyppikelpuutus osan FCL mukaisesti	g)
CPL(A)	> 500 päällykkinä yhden ohjaajan lentokoneilla	Yölentokelpuutus, tarvittaessa	CPL(A) ja tyyppi-/luokkakelpuutus rajoitettuna yhden ohjaajan lentokoneisiin		h)
CPL(A)	< 500 päällykkinä yhden ohjaajan lentokoneilla	i) yölentokelpuutus, tarvittaessa ii) osoitettava tiedot suoritusarvoista ja lennonsuunnittelusta FCL.310 kohdan vaatimusten mukaisesti	Kuten 4 kohdan h alakohdassa		i)
PPL/IR(A)	≥ 75 mittarilentoa	Yölentokelpuutus, jos yölento-oikeudet eivät sisälly mittarilentokelpuutukseen	PPL/IR(A) (IR rajoitettuna PPL-lupakirjaan)	Osoitettava tiedot suoritusarvoista ja lennonsuunnittelusta FCL.615 kohdan b kohdan vaatimusten mukaisesti	j)
PPL(A)	≥ 70 lentokoneilla	Osoitettava taito käyttää radiosuunnituslaitteita	PPL(A)		k)

(*) CPL-lupakirjan haltijoilta, joilla on jo tyyppikelpuutus usean ohjaajan lentokoneeseen, ei vaadita ATPL(A)-teoriakokeen läpäisyä, jos he lentävät edelleen samalla lentokonetyypillä, mutta heille ei anneta ATPL(A)-teoriahyvitystä osan FCL -lupakirjaan. Jos he hakevat toista tyyppikelpuutusta eri usean ohjaajan lentokoneeseen, heidän on täytettävä edellä olevan taulukon 3 sarakkeen rivillä e olevan i kohdan ehdot.

2. Opettajakelpuutukset

Jäsenvaltion kansallisten vaatimusten mukaisesti myöntämä opettajakelpuutus on muunnettava osan FCL kelpuutukseksi edellyttäen, että hakija täyttää seuraavat vaatimukset:

Kansallinen kelpuutus tai oikeudet	Kokemus	Muut vaatimukset	Korvaava osan FCL kelpuutus
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	kuten osassa FCL vaaditaan kyseistä kelpuutusta varten	ei sovelleta	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. Simulaattorikouluttajan valtuutus

Jäsenvaltion kansallisten vaatimusten mukaisesti myöntämä simulaattorikouluttajan valtuutus on muunnettava osan FCL valtuutukseksi edellyttäen, että hakija täyttää seuraavat vaatimukset:

Kansallinen valtuutus	Kokemus	Muut vaatimukset	Korvaava osan FCL valtuutus
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	> 1 500 tuntia usean ohjaajan lentokoneen ohjaajana	i) Hakijalla on tai on aiemmin ollut jäsenvaltion myöntämä lentokoneen CPL-, MPL- tai ATPL-lupakirja ii) Hakija on suorittanut kyseisen tyyppikurssin simulaattoriosuuden, mukaan lukien MCC	SFI(A)
SFI(A)	3 vuotta viimeaikaista kokemusta SFI:nä	Hakija on suorittanut kyseisen tyyppikurssin simulaattoriosuuden, mukaan lukien MCC	SFI(A)

Muunnettu valtuutus on voimassa korkeintaan kolme vuotta. Voimassaoloa jatketaan osassa FCL esitettyjen asiaa koskevien vaatimusten mukaisesti.

4. Maalaitetekouluttajan valtuutus

Jäsenvaltion kansallisten vaatimusten mukaisesti myöntämä maalaitetekouluttajan valtuutus on muunnettava osan FCL valtuutukseksi edellyttäen, että hakija täyttää seuraavat vaatimukset:

Kansallinen valtuutus	Kokemus	Muut vaatimukset	Korvaava valtuutus
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	> 500 tuntia yhden ohjaajan lentokoneen ohjaajana	i) Hakijalla on oltava tai oltava aiemmin ollut jäsenvaltion myöntämä lentolupakirja ii) Hakijan on oltava suorittanut tarkastuslento osan FCL lisäyksen 9 mukaisesti FSTD:llä, joka soveltuu aiottuun koulutukseen	STI(A)
STI(A)	Kolme vuotta viimeaikaista kokemusta STI:nä	Hakijan on oltava suorittanut tarkastuslento osan FCL lisäyksen 9 mukaisesti FSTD:llä, joka soveltuu aiottuun koulutukseen	STI(A)

Valtuutuksen voimassaoloa jatketaan osassa FCL esitettyjen asiaa koskevien vaatimusten mukaisesti.

B. HELIKOPTERIT

1. Lentolupakirjat

Jäsenvaltion kansallisten vaatimusten mukaisesti myöntämä lentolupakirja on muunnettava osan FCL lupakirjaksi edellyttäen, että hakija:

- täyttää tarkastuslennolla ne osan FCL vaatimukset tyyppi- ja mittarilentokelpuutuksen voimassaolon jatkamiseksi, jotka liittyvät kyseisen lupakirjan oikeuksiin;
- osoittaa tietonsa asiaankuuluvista osan OPS ja FCL kohdista;
- osoittaa kielitaitonsa FCL.055 kohdan mukaisesti;

d) täyttää seuraavassa taulukossa esitetyt vaatimukset:

Kansallinen lupakirja	Lentotunnit yhteensä	Muut vaatimukset	Korvaava osan FCL lupakirja ja ehdot (tarvittaessa)	Ehtojen poistaminen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H), voimassa oleva IR(H)	> 1 000 päällikkönä usean ohjaajan helikoptereilla	Ei ole	ATPL(H) ja IR	Ei sovelleta	a)
ATPL(H), ei IR(H)-oikeuksia	> 1 000 päällikkönä usean ohjaajan helikoptereilla	Ei ole	ATPL(H)		b)
ATPL(H), voimassa oleva IR(H)	> 1 000 usean ohjaajan helikoptereilla	Ei ole	ATPL(H) ja IR, tyyppikelpuutus rajoitettu perämiehen tehtäviin	Osoitettava kyky toimia päällikkönä osan FCL lisäyksen 9 mukaisesti	c)
ATPL(H), ei IR(H)-oikeuksia	> 1 000 usean ohjaajan helikoptereilla	Ei ole	ATPL(H), tyyppikelpuutus rajoitettu perämiehen tehtäviin	Osoitettava kyky toimia päällikkönä osan FCL lisäyksen 9 mukaisesti	d)
ATPL(H), voimassa oleva IR(H)	> 500 usean ohjaajan helikoptereilla	Osoitettava tiedot suoritusarvoista ja lennon suunnittelusta FCL.515 kohdan ja FCL.615 kohdan b kohdan vaatimusten mukaisesti	kuten 4 kohdan c alakohdassa	kuten 5 kohdan c alakohdassa	e)
ATPL(H), ei IR(H)-oikeuksia	> 500 usean ohjaajan helikoptereilla	kuten 3 kohdan e alakohdassa	kuten 4 kohdan d alakohdassa	kuten 5 kohdan d alakohdassa	f)
CPL/IR(H) ja ICAO ATPL(H) -teoriakoe suoritettu lupakirjan myöntäneessä jäsenvaltiossa		i) osoitettava tiedot suoritusarvoista ja lennon suunnittelusta FCL.310 kohdan ja FCL.615 kohdan b kohdan vaatimusten mukaisesti ii) täytettävä muut FCL.720.H kohdan b kohdan vaatimukset	CPL/IR(H) ATPL(H)-teoriahyvitys edellyttäen, että ICAO ATPL(H) -teoriakokeen on arvioitu olevan osan FCL ATPL:n tasoinen	Ei sovelleta	g)
CPL/IR(H)	> 500 usean ohjaajan helikoptereilla	i) suoritettava osan FCL ATPL(H)-teoriakoe lupakirjan myöntäneessä jäsenvaltiossa (*) ii) täytettävä muut FCL.720.H kohdan b kohdan vaatimukset	CPL/IR(H) ja osan FCL ATPL(H)-teoriahyvitys	Ei sovelleta	h)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	> 500 päällykkinä yhden ohjaajan helikoptereilla	Ei ole	CPL/IR(H), tyyppikelpuutukset rajoitettu yhden ohjaajan helikoptereihin	Hankittava usean ohjaajan tyyppikelpuutus osan FCL mukaisesti	i)
CPL/IR(H)	< 500 päällykkinä yhden ohjaajan helikoptereilla	Osoitettava tiedot suoritusarvoista ja lennonsuunnittelusta FCL.310 kohdan ja FCL.615 kohdan b kohdan vaatimusten mukaisesti	kuten 4 kohdan i alakohdassa		j)
CPL(H)	> 500 päällykkinä yhden ohjaajan helikoptereilla	Yölentokelpuutus	CPL(H), tyyppikelpuutukset rajoitettu yhden ohjaajan helikoptereihin		k)
CPL(H)	< 500 päällykkinä yhden ohjaajan helikoptereilla	Yölentokelpuutus, osoitettava tiedot suoritusarvoista ja lennonsuunnittelusta FCL.310 kohdan vaatimusten mukaisesti	kuten 4 kohdan k alakohdassa		l)
CPL(H) ilman yölentokelpuutusta	> 500 päällykkinä yhden ohjaajan helikoptereilla		Kuten 4 kohdan k alakohdassa ja rajoitettuna VFR-toimintaan päivällä	Hankittava usean ohjaajan tyyppikelpuutus osan FCL mukaisesti ja yölentokelpuutus	m)
CPL(H) ilman yölentokelpuutusta	< 500 päällykkinä yhden ohjaajan helikoptereilla	Osoitettava tiedot suoritusarvoista ja lennonsuunnittelusta FCL.310 kohdan vaatimusten mukaisesti	Kuten 4 kohdan k alakohdassa ja rajoitettuna VFR-toimintaan päivällä		n)
PPL/IR(H)	≥ 75 mittarilentoa	Yölentokelpuutus, jos yölento-oikeudet eivät sisälly mittarilentokelpuutukseen	PPL/IR(H) (IR rajoitettuna PPL-lupakirjaan)	Osoitettava tiedot suoritusarvoista ja lennonsuunnittelusta FCL.615 kohdan b kohdan vaatimusten mukaisesti	o)
PPL (H)	≥ 75 helikoptereilla	Osoitettava taito käyttää radiosuunnistustilaitteita	PPL (H)		p)

(*) CPL-lupakirjan haltijoita, joilla on jo tyyppikelpuutus usean ohjaajan helikopteriin, ei vaadita ATPL(H)-teoriakokeen läpäisyä, jos he lentävät edelleen samalla helikopterityypillä, mutta heille ei anneta ATPL(H)-teoriahyvitystä osan FCL lupakirjaan. Jos he hakevat toista tyyppikelpuutusta eri usean ohjaajan helikopteriin, heidän on täytettävä edellä olevan taulukon 3 sarakkeen h rivillä olevan i kohdan ehdot.

2. Opettajakelpuutukset

Jäsenvaltion kansallisten vaatimusten mukaisesti myöntämä opettajakelpuutus on muunnettava osan FCL kelpuutukseksi edellyttäen, että hakija täyttää seuraavat vaatimukset:

Kansallinen kelpuutus tai oikeudet	Kokemus	Muut vaatimukset	Korvaava kelpuutus
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	kuten osassa FCL vaaditaan kyseistä kelpuutusta varten		FI(H)/IRI(H)/TRI(H)*

Kelpuutuksen voimassaoloa jatketaan osassa FCL esitettyjen asiaa koskevien vaatimusten mukaisesti.

3. Simulaattorikouluttajan valtuutus

Jäsenvaltion kansallisten vaatimusten mukaisesti myöntämä simulaattorikouluttajan kelpuutus on muunnettava osan FCL kelpuutukseksi edellyttäen, että hakija täyttää seuraavat vaatimukset:

Kansallinen valtuutus	Kokemus	Muut vaatimukset	Korvaava valtuutus
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	> 1 000 tuntia usean ohjaajan helikopterin ohjaajana	i) Hakijalla on oltava tai oltava aiemmin ollut jäsenvaltion myöntämä CPL-, MPL- tai ATPL-lupakirja ii) Hakijan on oltava suorittanut kyseisen tyyppikurssin simulaattoriosuus, mukaan lukien MCC	SFI(H)
SFI(H)	Kolme vuotta viimeaikaista kokemusta SFI:nä	Hakijan on oltava suorittanut kyseisen tyyppikurssin simulaattoriosuus, mukaan lukien MCC	SFI(H)

Valtuutuksen voimassaoloa jatketaan osassa FCL esitettyjen asiaa koskevien vaatimusten mukaisesti.

4. Maalaittekouluttajan valtuutus

Jäsenvaltion kansallisten vaatimusten mukaisesti myöntämä maalaittekouluttajan valtuutus on muunnettava osan FCL valtuutukseksi edellyttäen, että hakija täyttää seuraavat vaatimukset:

Kansallinen valtuutus	Kokemus	Muut vaatimukset	Korvaava valtuutus
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	> 500 tuntia yhden ohjaajan helikopterin ohjaajana	i) Hakijalla on oltava tai oltava aiemmin ollut jäsenvaltion myöntämä lentolupakirja ii) Hakijan on oltava suorittanut tarkastuslento osan FCL lisäyksen 9 mukaisesti FSTD:llä, joka soveltuu aiottuun koulutukseen	STI(H)
STI(H)	Kolme vuotta viimeaikaista kokemusta STI:nä	Hakijan on oltava suorittanut tarkastuslento osan FCL lisäyksen 9 mukaisesti FSTD:llä, joka soveltuu aiottuun koulutukseen	STI(H)

Valtuutuksen voimassaoloa jatketaan osassa FCL esitettyjen asiaa koskevien vaatimusten mukaisesti.

LIITE III

KOLMANNEN VALTION MYÖNTÄMIEN TAI SEN PUOLESTA MYÖNNETTYJEN LUPAKIRJOJEN HYVÄKSYMISTÄ KOSKEVAT EDELLYTYKSET

A. LUPAKIRJOJEN HYVÄKSYNTÄ

Yleistä

1. Jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voi hyväksyä kolmannen valtion Chicagon yleissopimuksen liitteen 1 vaatimusten mukaisesti myöntämän lentolupakirjan.

Lentäjän on haettava hyväksyntää sen jäsenvaltion toimivaltaiselta viranomaiselta, jossa hän asuu tai jonne hän on sijoittautunut, tai, jos hän ei asu jäsenvaltioiden alueella, sen jäsenvaltion toimivaltaiselta viranomaiselta, jossa sillä lentotoiminnan harjoittajalla, jonka palveluksessa hän lentää tai aikoo lentää, on päätoimipaikka.

2. Lupakirja voidaan hyväksyä (validoida) enintään yhden vuoden ajaksi edellyttäen, että peruslupakirja on edelleen voimassa.

Toimivaltainen viranomainen, joka on antanut hyväksynnän, voi pidentää aikaa kerran, jos lentäjä on hyväksynnän voimassaoloaikana hakenut osan FCL mukaista lupakirjaa tai on suorittamassa koulutusta tällaista lupakirjaa varten. Pidentäminen kattaa ajan, joka vaaditaan osan FCL mukaisen lupakirjan myöntämistä varten.

Jäsenvaltion hyväksymän lupakirjan haltijan on käytettävä oikeuksiaan osassa FCL esitettyjen vaatimusten mukaisesti.

Lupakirjat kaupallisia ilmakuljetuksia ja muuta kaupallista lentotoimintaa varten

3. Kaupallisia ilmakuljetuksia ja muuta kaupallista lentotoimintaa koskevia lupakirjoja varten haltijan on täytettävä seuraavat vaatimukset:
- a) täytettävä lentokokeessa ne osan FCL vaatimukset tyyppi- tai luokkakelpuutuksen voimassaolon jatkamiseksi, jotka liittyvät kyseisen lupakirjan oikeuksiin
 - b) osoitettava, että hänellä on tiedot asiaankuuluvista osan OPS ja FCL osista
 - c) osoitettava FCL.055 kohdan mukainen englannin kielen taito
 - d) hänellä on oltava voimassa oleva luokan 1 lääketieteellinen kelpoisuustodistus, joka on myönnetty osan Medical mukaisesti
 - e) täytettävä lentokoneiden osalta seuraavassa taulukossa esitetyt kokemusvaatimukset:

Lupakirja	Lentotunnit yhteensä	Oikeudet	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1 500 tuntia usean ohjaajan lentokoneen päällikkönä	Kaupallinen ilmakuljetus usean ohjaajan lentokoneen päällikkönä	a)
ATPL(A) tai CPL(A)/IR (*)	> 1 500 tuntia usean ohjaajan lentokoneen päällikkönä tai perämiehenä lentotoimintavaatimusten mukaisesti	Kaupallinen ilmakuljetus usean ohjaajan lentokoneen perämiehenä	b)
CPL(A)/IR	> 1 000 tuntia päällikkönä kaupallisessa ilmakuljetuksessa IR-kelpuutuksen saamisen jälkeen	Kaupallinen ilmakuljetus yhden ohjaajan lentokoneen päällikkönä	c)
CPL(A)/IR	> 1 000 tuntia yhden ohjaajan lentokoneen päällikkönä tai perämiehenä lentotoimintavaatimusten mukaisesti	Kaupallinen ilmakuljetus yhden ohjaajan lentokoneen perämiehenä osan OPS mukaisesti	d)
ATPL(A), CPL (A)/IR, CPL(A)	> 700 tuntia lentokoneilla, paitsi TMG:illä, mukaan lukien 200 tuntia siinä tehtävässä, johon hyväksyntää haetaan, ja 50 tuntia kyseisessä tehtävässä viimeksi kuluneiden 12 kuukauden aikana	Lupakirjan oikeuksien käyttäminen lentokoneilla muussa toiminnassa kuin kaupallisessa ilmakuljetuksessa	e)

(1)	(2)	(3)	
CPL(A)	> 1 500 tuntia päällikkönä kaupallisessa ilmakuljetuksessa, mukaan lukien 500 tuntia vesilentokoneilla	Kaupallinen ilmakuljetus yhden ohjaajan lentokoneen päällikkönä	f)

(*) Usean ohjaajan lentokoneiden CPL(A)/IR-lupakirjan haltijan on oltava osoittanut ICAO ATPL(A) -tason tiedot ennen hyväksyntää.

f) täytettävä helikoptereiden osalta seuraavassa taulukossa esitetyt kokemusvaatimukset:

Lupakirja	Lentotunnit yhteensä	Oikeudet	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H), voimassa oleva IR	> 1 000 tuntia päällikkönä usean ohjaajan helikoptereilla	Kaupallinen ilmakuljetus usean ohjaajan helikopterin päällikkönä VFR- ja IFR-toiminnassa	a)
ATPL(H), ei IR-oikeuksia	> 1 000 tuntia päällikkönä usean ohjaajan helikoptereilla	Kaupallinen ilmakuljetus usean ohjaajan helikopterin päällikkönä VFR-toiminnassa	b)
ATPL(H), voimassa oleva IR	> 1 000 tuntia usean ohjaajan helikopterin ohjaajana	Kaupallinen ilmakuljetus usean ohjaajan helikopterin perämiehenä VFR- ja IFR-toiminnassa	c)
ATPL(H), ei IR-oikeuksia	> 1 000 tuntia usean ohjaajan helikopterin ohjaajana	Kaupallinen ilmakuljetus usean ohjaajan helikopterin perämiehenä VFR-toiminnassa	d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 tuntia usean ohjaajan helikopterin ohjaajana	Kaupallinen ilmakuljetus usean ohjaajan helikopterin perämiehenä	e)
CPL(H)/IR	> 1 000 tuntia päällikkönä kaupallisessa ilmakuljetuksessa IR-kelpuutuksen saamisen jälkeen	Kaupallinen ilmakuljetus yhden ohjaajan helikopterin päällikkönä	f)
ATPL(H) IR-oikeuksien kanssa tai ilman niitä, CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 tuntia muilla helikoptereilla kuin CS-27/29- tai vastaavien vaatimusten mukaisesti hyväksytyillä, mukaan lukien 200 tuntia siinä tehtävässä, johon hyväksyntää haetaan, ja 50 tuntia kyseisessä tehtävässä viimeksi kuluneiden 12 kuukauden aikana	Lupakirjan oikeuksien käyttäminen helikoptereilla muussa toiminnassa kuin kaupallisessa ilmakuljetuksessa	g)

(*) Usean ohjaajan helikopterien CPL(H)/IR-lupakirjan haltijan on oltava osoittanut ICAO ATPL -tason tiedot ennen hyväksyntää.

Lentolupakirjat muuhun kuin kaupalliseen lentotoimintaan, sisältäen mittarilentokelpuutuksen

4. Jos lentäjällä on yksityislentäjän lupakirja ja mittarilentokelpuutus, tai ansiolentäjän tai liikennelentäjän lupakirja ja mittarilentokelpuutus, mutta hän aikoo käyttää vain yksityislentäjän oikeuksia, lupakirjan haltijan on täytettävä seuraavat vaatimukset:
 - a) suoritettava hyväksytysti lentokoe mittarilentokelpuutusta ja lupakirjaan liittyviä tyyppi- tai luokkakelpuutuksia varten osan FCL lisäysten 7 ja 9 mukaisesti
 - b) osoitettava tietonsa ilmailun säädöksistä, ilmailun sääkoodeista, suoritusarvoista ja lennonsuunnittelusta (IR) sekä ihmisen suorituskyvystä
 - c) osoitettava FCL.055 kohdan mukainen englannin kielen taito
 - d) hänellä on oltava voimassa oleva vähintään luokan 2 lääketieteellinen kelpoisuustodistus, joka on myönnetty Chicagon yleissopimuksen liitteen 1 mukaisesti
 - e) hänellä on oltava vähintään 100 tunnin mittarilentokokemus ilma-aluksen päällikkönä kyseisessä ilma-alusryhmässä.

Lentolupakirjat muuhun kuin kaupalliseen lentotoimintaan ilman mittarilentokelpuutusta

5. Jos lentäjällä on yksityislentäjän, ansiolentäjän tai liikennelentäjän lupakirja ilman mittarilentokelpuutusta ja hän aikoo käyttää vain yksityislentäjän oikeuksia, lupakirjan haltijan on täytettävä seuraavat vaatimukset:
- a) osoitettava tiedot ilmailun säädöksistä ja ihmisen suorituskyvystä;
 - b) suoritettava hyväksytysti yksityislentäjän lupakirjan lentokoe osan FCL mukaisesti;
 - c) täytettävä tyyppi- tai luokkakelpuutuksen myöntämistä koskevat osan FCL vaatimukset, jotka liittyvät kyseisen lupakirjan oikeuksiin;
 - d) hänellä on oltava vähintään luokan 2 lääketieteellinen kelpoisuustodistus, joka on myönnetty Chicagon yleissopimuksen liitteen 1 mukaisesti;
 - e) osoitettava FCL.055 kohdan mukainen kielitaito;
 - f) hänellä on oltava vähintään 100 tunnin kokemus kyseisen ilma-alusryhmän ohjaajana.

Lentolupakirjan hyväksyminen erityistehtäviä varten määräajaksi

6. Sen estämättä, mitä edellä olevissa kohdissa määrätään, jäsenvaltiot voivat hyväksyä valmistajan lentoja varten lupakirjan, jonka kolmas valtio on myöntänyt Chicagon yleissopimuksen liitteen 1 mukaisesti, korkeintaan 12 kuukaudeksi erityisiä määräaikaista tehtäviä varten, kuten koulutuslennot ilma-aluksen käyttöönottoa varten, esittely sekä siirto- tai koelennot edellyttäen, että hakija täyttää seuraavat vaatimukset:
- a) hänellä on asianmukainen lupakirja ja lääketieteellinen kelpoisuustodistus sekä niihin liittyvät kelpuutukset tai kelpoisuudet, jotka on myönnetty Chicagon yleissopimuksen liitteen 1 mukaisesti
 - b) hän on suoraan tai välillisesti lentokoneen valmistajan palveluksessa.

Tässä tapauksessa lupakirjan haltijan oikeudet on rajoitettava lentokoulutukseen ja kokeisiin ensimmäisten tyyppikelpuutusten myöntämistä varten, lentotoiminnan harjoittajan lentäjien ensimmäisten reittilentojen valvontaan, toimitus- ja siirtolentoihin, ensimmäisiin reittilentoihin, lentonäytöksiin ja koelentoihin.

B. LUPAKIRJAN MUUNTAMINEN

1. Jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voi muuntaa kolmannen valtion Chicagon yleissopimuksen liitteen 1 mukaisesti myöntämän PPL/BPL/SPL-, CPL- tai ATPL-lupakirjan osan FCL mukaiseksi PPL/BPL/SPL -lupakirjaksi, johon liittyy yhden ohjaajan luokka- tai tyyppikelpuutus.

Lentäjä voi hakea muuntamista sen jäsenvaltion toimivaltaiselta viranomaiselta, jossa hän asuu tai johon hän on sijoittautunut.

2. Lupakirjan haltijan on täytettävä seuraavat vähimmäisvaatimukset asianomaisessa ilma-alusryhmässä:

- a) suoritettava hyväksytysti kirjallinen koe ilmailun säädöksistä ja ihmisen suorituskyvystä;
- b) suoritettava hyväksytysti PPL-, BPL- tai SPL-lentokoe osan FCL mukaisesti;
- c) täytettävä kyseisen luokka- tai tyyppikelpuutuksen myöntämistä koskevat vaatimukset H luvun mukaisesti;
- d) hänellä on oltava vähintään luokan 2 lääketieteellinen kelpoisuustodistus, joka on myönnetty osan Medical mukaisesti;
- e) osoitettava FCL.055 kohdan mukainen kielitaito;
- f) oltava suorittanut vähintään 100 tuntia lentoaikaa ohjaajana.

C. LUOKKA- JA TYYPPIKELPUUTUSTEN HYVÄKSYMINEN

1. Voimassa oleva luokka- tai tyyppikelpuutus, joka sisältyy kolmannen valtion myöntämään lupakirjaan, voidaan sisällyttää osan FCL lupakirjaan edellyttäen, että hakija

- a) täyttää kokemusvaatimukset ja edellytykset kyseisen tyyppi- tai luokkakelpuutuksen myöntämistä varten osan FCL mukaisesti;
- b) suorittaa hyväksytysti lentokokeen kyseisen tyyppi- tai luokkakelpuutuksen myöntämiseksi osan FCL mukaisesti;
- c) toimii edelleen lentäjänä;

d) on hankkinut vähintään seuraavan lentokokemuksen:

- i) lentokoneiden luokkakelpuuksia varten 100 tuntia kyseisen luokan lentokoneiden ohjaajana;
 - ii) lentokoneiden tyyppikelpuuksia varten 500 tuntia kyseisen lentokonetyypin ohjaajana;
 - iii) niiden yksimoottoristen helikopterien osalta, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on korkeintaan 3 175 kilogrammaa, 100 tuntia kyseisen helikopterityypin ohjaajana;
 - iv) kaikkien muiden helikopterien osalta 350 tuntia kyseisen luokan helikopterien ohjaajana.
-

LIITE IV

LÄÄKETIETEELLISET VAATIMUKSET (OSA MED)

A LUKU

YLEISET VAATIMUKSET

1 JAKSO

Yleistä

MED.A.001 Toimivaltainen viranomainen

Tämän osan mukainen toimivaltainen viranomainen on

- a) ilmailulääketieteen keskusten (AeMC) osalta
 - 1) sen jäsenvaltion nimeämä viranomainen, jossa ilmailulääketieteen keskuksen pääasiallinen toimipaikka sijaitsee;
 - 2) virasto, jos ilmailulääketieteen keskus sijaitsee kolmannessa maassa;
- b) ilmailulääkäreiden (AME) osalta
 - 1) sen jäsenvaltion nimeämä viranomainen, jossa ilmailulääkärin pääasiallinen vastaanotto sijaitsee;
 - 2) jos ilmailulääkärin pääasiallinen vastaanotto sijaitsee kolmannessa maassa, sen jäsenvaltion nimeämä viranomainen, jolta ilmailulääkäri hakee ilmailulääkärin valtuutusta;
- c) yleislääkäreiden osalta sen jäsenvaltion nimeämä viranomainen, jossa yleislääkäri on ilmoittanut harjoittavansa toimintaansa;
- d) matkustamomiehistön lääketieteellistä kelpoisuutta arvioivien työterveyslääkäreiden osalta sen jäsenvaltion nimeämä viranomainen, jossa työterveyslääkäri on ilmoittanut harjoittavansa toimintaa.

MED.A.005 Soveltamisala

Tässä osassa määritetään seuraavia seikkoja koskevat vaatimukset:

- a) lentolupakirjan mukaisten tai lento-oppilaan oikeuksien käyttämiseen vaadittavan lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntäminen, voimassaolo, voimassaolon jatkaminen ja uusiminen;
- b) matkustamomiehistön lääketieteellinen kelpoisuus;
- c) ilmailulääkäreiden valtuutus; ja
- d) yleislääkäreiden ja työterveyslääkäreiden kelpoisuus.

MED.A.010 Määritelmät

Tässä osassa

- "vahvistetulla lääkärintlausunnolla" tarkoitetaan päätelmää, johon yksi tai useampi lupakirjaviranomaisen hyväksymä lääketieteen asiantuntija on päättänyt objektiivisin ja syrjimättömin perustein kyseisessä tapauksessa tarvittaessa lento-toiminnan asiantuntijoiden tai muiden asiantuntijoiden kanssa neuvoteltuaan,
- "arvioinnilla" tarkoitetaan henkilön lääketieteellistä kelpoisuutta koskevan päätelmän tekemistä lääketieteellisten esitietojen ja/tai tämän osan vaatimusten mukaisten ilmailulääketieteellisten tarkastusten ja muiden tarvittavien tarkastusten ja/tai lääketieteellisten kokeiden, kuten EKG, verenpaineen mittaus, verikoe tai röntgenkuva, perusteella,
- "turvallisuuden kannalta riittävällä värinäöllä" tarkoitetaan sitä, että hakija kykenee helposti erottamaan lennonvarmistuksessa käytettävät värit ja tunnistamaan ilmailussa käytettävät värivalot oikein,
- "näköasiantuntijalla" tarkoitetaan silmälääkärinä tai näönhuollon asiantuntijaa, jolla on optometrian tutkinto ja joka on koulutettu tunnistamaan silmän sairauteen viittaavat tilat,

- "tarkastuksella" tarkoitetaan tarkastelua, tunnustelua, koputtelua, kuuntelua tai muuta erityisesti tautien diagnosoinniseksi suoritettavaa tutkimusta,
- "tutkimuksella" tarkoitetaan hakijan epäillyn sairauteen viittaavan tilan arviointia tarkastusten ja kokeiden avulla sairauden toteamiseksi tai sen poissulkemiseksi,
- "lupakirjaviranomaisella" tarkoitetaan lupakirjan myöntäneen jäsenvaltion toimivaltaista viranomaista tai tahoa, jolta lupakirjaa on haettava, tai jos henkilö ei ole vielä hakenut lupakirjaa, tämän osan mukaista toimivaltaista viranomaista,
- "rajoituksella" tarkoitetaan lääketieteelliseen kelpoisuustodistukseen, lupakirjaan tai matkustamomiehISTÖN lääkärintodistukseen merkittävää ehtoa, jota lupakirjan tai matkustamomiehISTÖN kelpoisuustodistuksen mukaisten oikeuksien käyttämisessä on noudatettava,
- "taittovirheellä" tarkoitetaan suurimman tahtovirheen meridiaanin poikkeamaa normaalinäöstä dioptrioissa vakiomenetelmillä mitattuna.

MED.A.015 Lääketieteellisten tietojen luottamuksellisuus

Kaikkien lääkärintarkastukseen, arviointiin ja kelpoisuustodistuksen myöntämiseen osallistuvien henkilöiden on varmistettava, että lääketieteellisten tietojen luottamuksellisuutta noudatetaan aina.

MED.A.020 Lääketieteellisen kelpoisuuden heikkeneminen

- a) Lupakirjan haltijat eivät saa käyttää lupakirjojensa ja niihin liittyvien kelpuutusten tai todistusten mukaisia oikeuksia, jos he
 - 1) tietävät lääketieteellisen kelpoisuutensa heikentyneen niin, että se saattaisi estää heitä käyttämästä näitä oikeuksia turvallisesti;
 - 2) ottavat tai käyttävät lääkärin määräyksellä tai ilman sitä saatavia lääkkeitä, jotka todennäköisesti haittaavat kyseisen lupakirjan mukaisten oikeuksien käyttämistä turvallisesti;
 - 3) saavat lääketieteellistä, kirurgista tai muunlaista hoitoa, joka todennäköisesti vaikuttaa haitallisesti lentoturvallisuuteen.
- b) Lisäksi lupakirjan haltijoiden on ilman tarpeetonta viivytystä otettava yhteyttä ilmailulääkäriin, jos
 - 1) heille on tehty kirurginen tai invasiivinen (elimistön sisälle ulottuva) toimenpide;
 - 2) he ovat aloittaneet säännöllisen lääkityksen;
 - 3) heille on aiheutunut merkittävä henkilökohtainen vamma, joka vaikuttaa heidän kykynsä toimia ohjaamomiehISTÖN jäsenenä;
 - 4) he kärsivät merkittävästä sairaudesta, joka vaikuttaa heidän kykynsä toimia ohjaamomiehISTÖN jäsenenä;
 - 5) he ovat raskaana;
 - 6) he ovat joutuneet sairaalaan tai muuhun sairaanhoitolaitokseen;
 - 7) he tarvitsevat silmälasit ensimmäisen kerran.
- c) Näissä tapauksissa
 - 1) luokan 1 ja luokan 2 lääketieteellisten kelpoisuustodistusten haltijoiden on käännettävä ilmailulääketieteen keskuksen tai ilmailulääkärin puoleen. Ilmailulääketieteen keskus tai ilmailulääkäri arvioi lupakirjan haltijan lääketieteellisen kelpoisuuden ja päättää, kykeneekö tämä jatkamaan oikeuksiensa käyttämistä;
 - 2) kevyiden ilma-alusten lupakirjaan liittyvän lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen haltijan on käännettävä todistuksen allekirjoittaneen ilmailulääketieteen keskuksen, ilmailulääkärin tai yleislääkärin puoleen. Ilmailulääketieteen keskus, ilmailulääkäri tai yleislääkäri arvioi lupakirjan haltijan lääketieteellisen kelpoisuuden ja päättää, kykeneekö tämä jatkamaan oikeuksiensa käyttämistä.

- d) Matkustamomiehistön jäsenet eivät saa suorittaa tehtäviä ilma-aluksessa tai he eivät saa käyttää matkustamomiehistön kelpoisuustodistuksensa mukaisia oikeuksia, jos he ovat tietoisia jostakin sellaisesta lääketieteellisestä kelpoisuuttaan heikentävästä seikasta, joka vaikuttaa heidän kykyynsä suorittaa turvallisuuteen liittyviä tehtäviään ja velvollisuuksiaan.
- e) Jos matkustamomiehistön jäsen on jossain b kohdan 1–5 alakohdassa tarkoitetussa tilanteessa, hänen on ilman tarpeetonta viivytystä käännettävä ilmailulääkäriin, ilmailulääketieteen keskuksen tai työterveyslääkäriin puoleen. Ilmailulääkäri, ilmailulääketieteen keskus tai työterveyslääkäri arvioi matkustamohenkilökunnan jäsenen lääketieteellisen kelpoisuuden ja päättää, kykeneekö tämä jatkamaan toimintaa turvallisuuteen liittyvissä tehtävissään.

MED.A.025 Ilmailulääketieteen keskuksen, ilmailulääkäreiden, yleislääkäreiden ja työterveyslääkäreiden velvollisuudet

- a) Tehdessään lääkärintarkastuksia ja/tai arviointeja ilmailulääketieteen keskuksen, ilmailulääkäreiden, yleislääkäreiden ja työterveyslääkäreiden on
- 1) varmistettava, että viestintä tutkittavan henkilön kanssa sujuu ilman kieliongelmia;
 - 2) selvitettävä tutkittavalle henkilölle, mitä seurauksia on puutteellisten, epätarkkojen tai väärin lääketieteellisten esitetöiden antamisesta.
- b) Ilmailulääketieteellisen tarkastuksen ja/tai arvioinnin tehtyään ilmailulääketieteen keskuksen, ilmailulääkäriin, yleislääkäriin tai työterveyslääkäriin on
- 1) ilmoitettava, onko hakija hyväksytty vai hylätty vai onko hänen kelpoisuutensa jätetty lupakirjaviranomaisen, ilmailulääketieteen keskuksen tai ilmailulääkäriin ratkaistavaksi;
 - 2) kerrottava hakijalle mahdollisista rajoitteista, joiden vuoksi lentokoulutusta tai lupakirjan tai matkustamomiehistön kelpoisuustodistuksen mukaisia oikeuksia saatetaan joutua rajoittamaan;
 - 3) kerrottava hakijalle hänen oikeudestaan uudelleen arviointiin, jos hänet on katsottu terveydentilansa vuoksi kelpaamattomaksi; ja
 - 4) lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoiden osalta toimitettava viivytystä lupakirjaviranomaiselle allekirjoitettu tai elektronisesti varmennettu lausunto, joka sisältää arvioinnin tuloksen sekä kopion lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta.
- c) Ilmailulääketieteen keskuksen, ilmailulääkäreiden, yleislääkäreiden tai työterveyslääkäreiden on säilytettävä tämän osan mukaisesti suoritettujen lääkärintarkastusten ja arviointien yksityiskohtaiset tiedot sekä niiden tulokset kansallisen lainsäädännön mukaisesti.
- d) Mikäli tarpeen lääketieteellistä kelpoisuustodistusta ja/tai valvontatehtäviä varten, ilmailulääketieteen keskuksen, ilmailulääkäreiden, yleislääkäreiden ja työterveyslääkäreiden on toimitettava toimivaltaisen viranomaisen lääketieteelliselle asiantuntijalle pyydettyä kaikki ilmailulääketieteelliset tallenteet ja lausunnot sekä kaikki muut tarvittavat tiedot.

2 JAKSO

Lääketieteellisiä kelpoisuustodistuksia koskevat vaatimukset

MED.A.030 Lääketieteelliset kelpoisuustodistukset

- a) Lento-oppilas ei saa lentää yksin, ellei hänellä ole kyseisen lupakirjan edellyttämää lääketieteellistä kelpoisuustodistusta.
- b) Kevyiden ilma-alusten lupakirjan (LAPL) hakijoilla ja haltijoilla on oltava vähintään LAPL-vaatimusten mukainen lääketieteellinen kelpoisuustodistus.
- c) Yksityislentäjän lupakirjan, purjelentäjän lupakirjan tai kuumailmapallolentäjän lupakirjan hakijoilla tai haltijoilla on oltava vähintään luokan 2 lääketieteellinen kelpoisuustodistus.
- d) Kaupalliseen purjelento- tai kuumailmapallolentotoimintaan osallistuvilla purjelentokoneen tai kuumailmapallolentäjän lupakirjan hakijoilla ja haltijoilla on oltava vähintään luokan 2 lääketieteellinen kelpoisuustodistus.
- e) Jos yksityislentäjän lupakirjaan tai kevyiden ilma-alusten lupakirjaan lisätään yölentokelpuus, lupakirjan haltijalla on oltava turvallisuuden kannalta riittävä värinäkö.
- f) Ansioilentäjän lupakirjan, usean ohjaajan miehistölupakirjan tai liikennelentäjän lupakirjan hakijoilla ja haltijoilla on oltava luokan 1 lääketieteellinen kelpoisuustodistus.
- g) Jos yksityislentäjän lupakirjaan lisätään mittarilentokelpuus, lupakirjan haltijan on osallistuttava puhdasääniaudiometriatutkimuksiin luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen haltijoita koskevien määräaikaisten ja vaatimusten mukaisesti.
- h) Lupakirjan haltijalla saa olla kerrallaan vain yksi tämän osan mukaisesti myönnetty lääketieteellinen kelpoisuustodistus.

MED.A.035 Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakeminen

- a) Lääketieteellistä kelpoisuustodistusta koskevat hakemukset on tehtävä toimivaltaisen viranomaisen määräämässä muodossa.
- b) Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoiden on toimitettava ilmailulääketieteen keskuksen, ilmailulääkärille tai yleislääkärille
 - 1) henkilöllisyystodistus;
 - 2) allekirjoitettu ilmoitus, josta käyvät ilmi seuraavat seikat:
 - i) hakijan lääketieteelliset esitiedot;
 - ii) tieto siitä, ovatko he olleet aikaisemmin lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen edellyttämässä tarkastuksessa ja jos ovat, tieto tarkastuksen suorittajasta ja sen tuloksesta;
 - iii) tieto siitä, onko hakija joskus arvioitu terveydentilansa vuoksi kelpaamattomaksi tai onko hakijan lääketieteellisen kelpoisuustodistus joskus peruutettu määrääjäksi tai pysyvästi.
- c) Hakiessaan lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen voimassaolon jatkamista tai uusimista hakijoiden on esitettävä lääketieteellinen kelpoisuustodistus ilmailulääketieteen keskukselle, ilmailulääkärille tai yleislääkärille ennen varsinaisia tarkastuksia.

MED.A.040 Lääketieteellisten kelpoisuustodistusten myöntäminen, voimassaolon jatkaminen ja uusiminen

- a) Lääketieteellinen kelpoisuustodistus myönnetään, sen voimassaoloa jatketaan tai se uusitaan vasta, kun kaikki tarvittavat lääkärintarkastukset ja/tai arvioinnit on suoritettu ja hakija on arvioitu kelpoisuusvaatimukset täyttäväksi.
- b) Lupakirjan myöntäminen ensimmäisen kerran
 - 1) Luokan 1 lääketieteelliset kelpoisuustodistukset myöntää ilmailulääketieteen keskus.
 - 2) Luokan 2 lääketieteelliset kelpoisuustodistukset myöntää ilmailulääketieteen keskus tai ilmailulääkäri.
 - 3) Kevyiden ilma-alusten lupakirjaan liittyvät lääketieteelliset kelpoisuustodistukset myöntää ilmailulääketieteen keskus tai ilmailulääkäri tai lupakirjan myöntäneen jäsenvaltion kansallisen lainsäädännön salliessa yleislääkäri.
- c) Lupakirjan voimassaolon jatkaminen ja uusiminen
 - 1) Luokan 1 ja luokan 2 lääketieteellisten kelpoisuustodistusten voimassaoloa jatkaa tai kelpoisuustodistukset uusii ilmailulääketieteen keskus tai ilmailulääkäri.
 - 2) Kevyiden ilma-alusten lupakirjaan liittyvien lääketieteellisten kelpoisuustodistusten voimassaoloa jatkaa tai kelpoisuustodistukset uusii ilmailulääketieteen keskus tai ilmailulääkäri tai lupakirjan myöntäneen jäsenvaltion kansallisen lainsäädännön salliessa yleislääkäri.
- d) Ilmailulääketieteen keskus, ilmailulääkäri tai yleislääkäri saa myöntää tai uusia lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen tai jatkaa sen voimassaoloaikaa ainoastaan, jos
 - 1) hakija on toimittanut kaikki itseään koskevat lääketieteelliset esitiedot sekä ilmailulääketieteen keskuksen, ilmailulääkärin tai yleislääkärin vaatimuksesta hakijan omalääkärin tai muun lääketieteen asiantuntijan suorittamien lääkärintarkastusten ja kokeiden tulokset; ja
 - 2) ilmailulääketieteen keskus, ilmailulääkäri tai yleislääkäri on suorittanut ilmailulääketieteellisen arvioinnin kyseisen lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen edellyttämien lääkärintarkastusten ja kokeiden perusteella sen todentamiseksi, että hakija täyttää kaikki tämän osan mukaiset asiaa koskevat vaatimukset.
- e) ilmailulääkäri, ilmailulääketieteen keskus tai, jos asia on siirretty viranomaisen ratkaistavaksi, lupakirjaviranomainen voi ennen lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämistä, voimassaolon jatkamista tai uusimista edellyttää, että hakijalle on tehtävä lisää lääkärintarkastuksia ja tutkimuksia, jos se on kliinisesti tarkoituksenmukaista.
- f) Lupakirjaviranomainen voi myöntää lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen tai palauttaa sen voimaan, jos
 - 1) asia on siirretty sen ratkaistavaksi;
 - 2) viranomainen on havainnut, että todistuksessa olevia tietoja on korjattava.

MED.A.045 Lääketieteellisten kelpoisuustodistusten voimassaolo, voimassaolon jatkaminen ja uusiminen**a) Voimassaolo**

- 1) Luokan 1 lääketieteelliset kelpoisuustodistukset ovat voimassa 12 kuukautta.
- 2) Luokan 1 lääketieteellisten kelpoisuustodistusten voimassaoloaika lyhennetään kuuteen kuukauteen niiden lupakirjan haltijoiden osalta, jotka
 - i) toimivat kaupallisessa ilmakuljetuksessa yhden ohjaajan miehistöllä kuljettaen matkustajia ja ovat täyttäneet 40 vuotta;
 - ii) ovat täyttäneet 60 vuotta.
- 3) Luokan 2 lääketieteelliset kelpoisuustodistukset ovat voimassa
 - i) 60 kuukautta siihen saakka, kunnes lupakirjan haltija täyttää 40 vuotta. Ennen 40 ikävuoden täyttymistä myönnetyn lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen voimassaolo päättyy, kun lupakirjan haltija on täyttänyt 42 vuotta;
 - ii) 24 kuukautta ikävuosien 40–50 välillä. Ennen 50 ikävuoden täyttymistä myönnetyn lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen voimassaolo päättyy, kun lupakirjan haltija on täyttänyt 51 vuotta; ja
 - iii) 12 kuukautta sen jälkeen, kun lupakirjan haltija on täyttänyt 50 vuotta.
- 4) Kevyiden ilma-alusten lupakirjoihin liittyvät lääketieteelliset kelpoisuustodistukset ovat voimassa
 - i) 60 kuukautta siihen saakka, kunnes lupakirjan haltija täyttää 40 vuotta. Ennen 40 ikävuoden täyttymistä myönnetyn lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen voimassaolo päättyy, kun lupakirjan haltija on täyttänyt 42 vuotta;
 - ii) 24 kuukautta sen jälkeen, kun lupakirjan haltija on täyttänyt 40 vuotta.
- 5) Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen ja siihen liittyvien tarkastusten tai erikoistutkimusten voimassaoloaika
 - i) määritetään hakijan iän perusteella lääkärintarkastuksen suorittamispäivänä; ja
 - ii) lasketaan lääkärintodistuksen suorittamispäivästä, kun todistus myönnetään ensimmäistä kertaa tai uusitaan, ja edellisen lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen viimeisestä voimassaolopäivästä, kun todistuksen voimassaoloa jatketaan.

b) Voimassaolon jatkaminen

Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen voimassaolon jatkamista koskevat tarkastukset ja/tai arvioinnit voidaan tehdä enintään 45 päivää ennen lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen viimeistä voimassaolopäivää.

c) Uusiminen

- 1) Jos lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen haltija ei noudata b kohtaa, vaaditaan tarkastus ja/tai arviointi kelpoisuustodistuksen uusimista varten.
- 2) Luokan 1 ja luokan 2 lääketieteelliset kelpoisuustodistukset:
 - i) jos lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen voimassaolo on päättynyt yli kaksi vuotta sitten, ilmailulääketieteen keskuksen tai ilmailulääkärin on tehtävä tarkastus todistuksen uusimiseksi vasta hakijan ilmailulääketieteellisten tietojen arvioinnin jälkeen;
 - ii) jos lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen voimassaolo on päättynyt yli viisi vuotta sitten, on noudatettava ensimmäisen kelpoisuustodistuksen myöntämistä koskevia tarkastusvaatimuksia, ja arvioinnin on perustuttava voimassaolon jatkamista koskeviin vaatimuksiin.
- 3) Kevyiden ilma-alusten lupakirjoihin liittyvien lääketieteellisten kelpoisuustodistusten osalta ilmailulääketieteen keskuksen, ilmailulääkärin tai yleislääkärin on arvioitava hakijan lääketieteelliset esitiedot ja suoritettava ilmailulääketieteellinen tarkastus ja/tai arviointi kohdan MED.B.095 mukaisesti.

MED.A.050 Asian siirtäminen ratkaistavaksi

- a) Jos luokan 1 tai luokan 2 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijan kelpoisuus siirretään lupakirjaviranomaisen ratkaistavaksi kohdan MED.B.001 mukaisesti, ilmailulääketieteen keskuksen tai ilmailulääkärin on siirrettävä asiaa koskevat lääketieteelliset asiakirjat lupakirjaviranomaiselle.

- b) Jos kevyiden ilma-alusten lupakirjaan liittyvän lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijan kelpoisuus siirretään ilmailulääkäriin tai ilmailulääketieteen keskuksen ratkaistavaksi kohdan MED.B.001 mukaisesti, yleislääkäriin on siirrettävä asiaa koskevat lääketieteelliset asiakirjat ilmailulääketieteen keskuksen tai ilmailulääkärille.

B LUKU

LENTÄJIEN LÄÄKETIETEELLISIÄ KELPOISUUSTODISTUKSIA KOSKEVAT VAATIMUKSET

1 JAKSO

Yleistä

MED.B.001 Lääketieteellisten kelpoisuustodistusten rajoitukset

a) Luokan 1 ja luokan 2 lääketieteellisten kelpoisuustodistusten rajoitukset

- 1) Jos hakija ei täytä kaikkia kyseisen luokan lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen vaatimuksia, mutta hänen ei silti katsota vaarantavan lentoturvallisuutta, ilmailulääketieteen keskuksen tai ilmailulääkäriin on toimittava seuraavasti:
 - i) luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoiden osalta päätös hakijan kelpoisuudesta on siirrettävä lupakirjaviranomaisen ratkaistavaksi tässä luvussa esitetyn mukaisesti;
 - ii) tapauksissa, joissa tässä luvussa ei edellytetä asian siirtämistä lupakirjaviranomaisen ratkaistavaksi, ilmailulääketieteen keskuksen tai ilmailulääkäriin on arvioitava, voiko hakija suorittaa tehtävänsä turvallisesti noudattaen yhtä tai useampaa lääketieteelliseen kelpoisuustodistukseen merkittyä rajoitusta, ja myönnettävä lääketieteellinen kelpoisuustodistus, johon on tarvittaessa merkitty rajoitus tai rajoituksia;
 - iii) luokan 2 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoiden osalta ilmailulääketieteen keskuksen tai ilmailulääkäriin on arvioitava, voiko hakija suorittaa tehtävänsä turvallisesti noudattaen yhtä tai useampaa lääketieteelliseen kelpoisuustodistukseen merkittyä rajoitusta, ja myönnettävä lääketieteellinen kelpoisuustodistus, johon on tarvittaessa merkitty rajoitus tai rajoituksia, lupakirjaviranomaisen kanssa neuvotellen;
 - iv) ilmailulääketieteen keskus tai ilmailulääkäri voi jatkaa lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen voimassaoloa tai uusia sen samoin rajoituksin ilman hakijan kelpoisuuden siirtämistä lupakirjaviranomaisen ratkaistavaksi.

b) Kevyiden ilma-alusten lupakirjaan liittyvien lääketieteellisten kelpoisuustodistusten rajoitukset

- 1) Jos yleislääkäri hakijan lääketieteelliset esitiedot huolellisesti arvioituaan katsoo, ettei hakija täytä kaikkia lääketieteellisen kelpoisuuden vaatimuksia, yleislääkäriin on siirrettävä hakijan kelpoisuus ilmailulääketieteen keskuksen tai ilmailulääkäriin ratkaistavaksi lukuun ottamatta niitä hakijoita, joiden kelpoisuustodistukseen on merkittävä vain silmälasien käyttöä koskeva rajoitus.
- 2) Jos kevyiden ilma-alusten lupakirjaan liittyvän lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijan kelpoisuus on siirretty ilmailulääketieteen keskuksen tai ilmailulääkäriin ratkaistavaksi, näiden on otettava tarkasti huomioon kohta MED.B.095 ja arvioitava, voiko hakija suorittaa tehtävänsä turvallisesti noudattaen lääketieteelliseen kelpoisuustodistukseen merkittyä yhtä tai useampaa rajoitusta, ja myönnettävä lääketieteellinen kelpoisuustodistus, johon on tarvittaessa merkitty rajoitus tai rajoituksia. Ilmailulääketieteen keskuksen tai ilmailulääkäriin on aina harkittava, onko lentäjälle asetettava rajoitus, joka kieltää matkustajien kuljettamisen (Operational Passenger Limitation, OPL).
- 3) Yleislääkäri voi jatkaa lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen voimassaoloa tai uusia sen samoin rajoituksin ilman hakijan kelpoisuuden siirtämistä ilmailulääketieteen keskuksen tai ilmailulääkäriin ratkaistavaksi.

c) Arvioitaessa rajoituksen tarpeellisuutta on kiinnitettävä huomiota erityisesti seuraaviin seikkoihin:

- 1) onko vahvistetun lääkärintäytännön perusteella oletettavaa, ettei lupakirjan mukaisten oikeuksien käyttäminen erityisolosuhteissa todennäköisesti vaaranna lentoturvallisuutta, vaikka hakija ei täytä kaikkia lukuarvoja tai muita vaatimuksia;
- 2) hakijan kyvyt, taidot ja kokemus suoritettavassa tehtävässä.

d) Toimintarajoitusten koodit

1) Rajoitus toimintaan usean ohjaajan miehistössä (OML, Vain luokka 1)

- i) mikäli ansiolentäjän, liikennelentäjän tai usean ohjaajan miehistölupakirjan haltija ei täytä kaikkia luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen vaatimuksia ja jos hakijan kelpoisuus on siirretty lupakirjaviranomaisen ratkaistavaksi, on arvioitava, voidaanko lääketieteellinen kelpoisuustodistus myöntää OML-rajoituksella "voimassa vain perämiehenä tai tehtävään hyväksytyn perämiehen kanssa". Lupakirjaviranomaisen on tehtävä tämä arviointi;

- ii) OML-rajoituksella myönnetyn lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen haltija saa lentää ilma-alusta ainoastaan usean ohjaajan miehistön jäsenenä, kun toisella lentäjällä on täysi kelpoisuus kyseiseen ilma-alustyyppiin; toisen lentäjän omassa lupakirjassa ei saa olla OML-rajoitusta eikä hän saa olla 60 vuotta täyttänyt;
 - iii) luokan 1 lääketieteellisiin kelpoisuustodistuksiin OML-rajoituksen saa määrätä ja poistaa ainoastaan lupakirjaviranomainen.
- 2) Rajoitus toimintaan varmistusohjaajan kanssa (OSL, Luokka 2 ja kevyiden ILMA-Alusten lupakirjojen mukaiset oikeudet)
- i) OSL-rajoituksella myönnetyn lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen haltija saa lentää ilma-alusta ainoastaan, jos ilma-aluksessa on mukana toinen ohjaaja, jolla on kelpoisuus toimia kyseisen luokan tai tyyppin ilma-aluksen päällikkönä, ja jos ilma-aluksessa on kaksoisohjaimet ja toinen lentäjä istuu ohjaimin varustetulla paikalla;
 - ii) luokan 2 lääketieteellistä kelpoisuustodistusta koskevan OSL-rajoituksen saa määrätä tai poistaa ilmailulääketieteen keskus tai ilmailulääkäri lupakirjaviranomaisen kanssa neuvotellen.
- 3) Matkustajien kuljettamisen kieltävä rajoitus (OPL, Luokka 2 ja kevyiden ILMA-Alusten lupakirjojen mukaiset oikeudet)
- i) OPL-rajoituksella myönnetyn lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen haltija saa ohjata vain ilma-alusta, jossa ei ole matkustajia;
 - ii) luokan 2 lääketieteellistä kelpoisuustodistusta koskevan OPL-rajoituksen saa määrätä ilmailulääketieteen keskus tai ilmailulääkäri lupakirjaviranomaisen kanssa neuvotellen;
 - iii) kevyiden ilma-alusten lupakirjaa koskevan OPL-rajoituksen saa määrätä ilmailulääketieteen keskus tai ilmailulääkäri.
- e) Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen haltijalle voidaan määrätä muita rajoituksia, jos se on tarpeen lentoturvallisuuden varmistamiseksi.
- f) Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen haltijalle määrätty rajoitus on yksilöitävä todistuksessa.

2 JAKSO

Luokan 1 ja luokan 2 lääketieteellistä kelpoisuustodistusta koskevat lääketieteelliset kelpoisuusvaatimukset

MED.B.005 Yleistä

- a) Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijalla ei saa olla
- 1) synnynnäistä tai hankittua poikkeavuutta;
 - 2) aktiivista, piilevää, akuuttia tai kroonista sairautta tai vammaa;
 - 3) haavaa, vammaa tai leikkauksen jälkitilaa;
 - 4) lääkärin määräyksellä tai ilman sitä käytetyn hoidollisen, diagnostisen tai ennaltaehkäisevän lääkkeen vaikutusta tai sivuvaikutusta,
- joka aiheuttaa sellaista toimintakyvyn heikkenemistä, joka todennäköisesti haittaa kyseisen lupakirjan mukaisten oikeuksien käyttämistä turvallisesti tai jonka vuoksi hakija todennäköisesti voisi äkillisesti menettää kykynsä käyttää lupakirjan mukaisia oikeuksia turvallisesti.
- b) Kun päätös luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijan lääketieteellisestä kelpoisuudesta siirretään lupakirjaviranomaisen ratkaistavaksi, mainittu viranomainen voi siirtää päätöksen tekemisen ilmailulääketieteen keskukselle, paitsi jos tarvitaan OML-rajoitus.
- c) Kun päätös luokan 2 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijan lääketieteellisestä kelpoisuudesta siirretään lupakirjaviranomaisen ratkaistavaksi, mainittu viranomainen voi siirtää päätöksen tekemisen ilmailulääketieteen keskukselle tai ilmailulääkärille, paitsi jos tarvitaan OSL- tai OPL-rajoitus.

MED.B.010 Sydän ja verisuonisto

a) Tutkimukset

- 1) Normaali 12-kytkentäinen lepo-EKG (sydämen sähkökäyrä) ja lausunto siitä vaaditaan, jos se on kliinisesti tarkoituksenmukaista sekä
 - i) luokan 1 lääketieteellistä kelpoisuustodistusta varten ensimmäisen lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämiseen liittyvässä tarkastuksessa, sen jälkeen viiden vuoden välein 30 ikävuoteen saakka, kahden vuoden välein 40 ikävuoteen saakka, kerran vuodessa 50 ikävuoteen saakka ja sen jälkeen kaikissa todistuksen voimaolon jatkamiseen tai sen uusimiseen liittyvissä tarkastuksissa;
 - ii) luokan 2 lääketieteellistä kelpoisuustodistusta varten ensimmäisessä tarkastuksessa 40 ikävuoden jälkeen ja kahden vuoden välein 50 ikävuoden jälkeen.

- 2) Laajempi sydämen ja verisuoniston arviointi on tehtävä, mikäli se on kliinisesti tarkoituksenmukaista.
- 3) Luokan 1 lääketieteellistä kelpoisuustodistusta varten laajempi sydämen ja verisuoniston arviointi on tehtävä ensimmäisessä todistuksen voimassaolon jatkamiseen tai uusimiseen liittyvässä tarkastuksessa 65 ikävuoden jälkeen ja sen jälkeen neljän vuoden välein.
- 4) Luokan 1 lääketieteellistä kelpoisuustodistusta varten seerumin rasva-arvot ja kolesteroli on tutkittava ensimmäisen lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämiseen liittyvässä tarkastuksessa sekä ensimmäisessä 40 ikävuoden jälkeen tehtävässä tarkastuksessa.

b) *Sydän ja verisuonisto – yleistä*

- 1) Hakijoilla ei saa olla sellaista sydämen tai verisuoniston häiriötä, joka todennäköisesti haittaa kyseisen lupakirjan tai kyseisten lupakirjojen mukaisten oikeuksien käyttämistä turvallisesti.
- 2) Luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijat, joilla on jokin seuraavista sairauksista tai joille on tehty seuraava toimenpide, on arvioitava terveydentilansa vuoksi kelpaamattomiksi:

- i) rinta-aortan tai vatsa-aortan suprarenaalisen osan pullistuma ennen leikkausta tai sen jälkeen;
- ii) jonkin sydänläpän merkittävä toiminnallinen poikkeavuus;
- iii) sydämen siirto tai sydän-keuhkosiirto.

- 3) Niiden luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoiden, joilla on ollut tai todettu jokin seuraavista sairauksista, kelpoisuus on siirrettävä lupakirjaviranomaisen ratkaistavaksi:

- i) perifeerinen valtimosairaus ennen leikkausta tai sen jälkeen;
- ii) vatsa-aortan pullistuma, ennen leikkausta tai sen jälkeen;
- iii) toiminnan kannalta merkityksettömät sydänläpän poikkeavuudet;
- iv) sydänläppäleikkauksen jälkitila;
- v) sydänpussin, sydänlihaksen tai sydämen sisäkalvon poikkeavuus;
- vi) synnynnäinen sydämen poikkeavuus, ennen korjausleikkausta tai sen jälkeen;
- vii) toistuvia pyörtymisiä (vasovagaalinen synkopee);
- viii) valtimo- tai laskimotukos;
- ix) keuhkolaajentuma;
- x) sydän- ja verisuonitauti, joka vaatii systeemistä veren hyytymistä ehkäisevää hoitoa.

- 4) Ennen kuin voidaan harkita sellaisen luokan 2 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijan hyväksymistä, jolla on diagnosoitu jokin 2 tai 3 kohdassa mainittu sairaus, sydäntautien erikoislääkärin on arvioitava hänet lupakirjaviranomaisen kanssa neuvotellen.

c) *Verenpaine*

- 1) Verenpaine on mitattava jokaisessa lääkärintarkastuksessa.
- 2) Hakijan verenpaineen on oltava normaaliarvojen rajoissa.
- 3) Luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijat,
 - i) joilla on oireita aiheuttava matala verenpaine, tai
 - ii) joiden verenpaine on tarkastuksessa jatkuvasti yli 160 mmHg (yläpaine) ja/tai 95 mmHg (alapaine) verenpaine-lääkityksen kanssa tai ilman sitä,on arvioitava terveydentilansa vuoksi kelpaamattomiksi.

- 4) Verenpainelääkitystä aloitettaessa lääketieteellinen kelpoisuustodistus on peruutettava määräajaksi sen varmistamiseksi, ettei lääkityksestä aiheudu merkittäviä sivuvaikutuksia.

d) *Sepelvaltimotauti*

- 1) Niiden luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoiden kelpoisuus, joilla on
- i) epäilty sydänlihaskemia;
 - ii) oireeton lievä sepelvaltimotauti, joka ei vaadi antianginaalista lääkitystä;
- on siirrettävä lupakirjaviranomaisen ratkaistavaksi, ja heille on tehtävä kardiologinen arviointi sydänlihaskemian poissulkemiseksi, ennen kuin hyväksymistä voidaan harkita.
- 2) Luokan 2 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoille, joilla on jokin 1 kohdassa mainittu sairaus, on tehtävä kardiologinen arviointi ennen kuin hyväksymistä voidaan harkita.
- 3) Hakijat, joilla on jokin seuraavista sairauksista, on arvioitava terveydentilansa vuoksi kelpaamattomiksi:
- i) sydänlihaskemia;
 - ii) oireileva sepelvaltimotauti;
 - iii) sepelvaltimotaudin oireita, joita hoidetaan lääkkeillä.
- 4) Ensimmäisen luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijat, joilla on ollut tai todettu jokin seuraavista sairauksista tai joille on tehty seuraava toimenpide, on arvioitava terveydentilansa vuoksi kelpaamattomiksi:
- i) sydänlihaskemia;
 - ii) sydäninfarkti;
 - iii) ohitusleikkaus sepelvaltimotaudin vuoksi.
- 5) Luokan 2 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoiden, joilla on oireeton sydäninfarktin jälkitila tai sepelvaltimotaudin vuoksi tehdyn leikkauksen jälkitila, on saatava hyväksyttävä tulos kardiologisesta arvioinnista, ennen kuin hyväksymistä voidaan harkita lupakirjaviranomaisen kanssa neuvotellen. Luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen voimassaolon jatkamista hakevien kelpoisuus on siirrettävä lupakirjaviranomaisen ratkaistavaksi.

e) *Rytmi-/johtumishäiriöt*

- 1) Luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijan kelpoisuus on siirrettävä lupakirjaviranomaisen ratkaistavaksi, jos hänellä on merkittäviä sydämen johtumis- tai rytmihäiriöitä, kuten:
- i) supraventrikulaarinen rytmihäiriö, mukaan lukien ajoittainen tai jatkuva sinoatriaalinen toimintahäiriö, eteisvärinä ja/tai eteislepatus sekä oireettomat sinuskatkokset;
 - ii) täydellinen vasemman puolen haarakatkos;
 - iii) Mobitz 2 -tyypin eteis-kammiokatkos;
 - iv) leveä- ja/tai kapeakompleksinen tiheälyöntisyys;
 - v) sydänkammion enneaikainen aktivaatio;
 - vi) oireeton pidentynyt QT-aika;
 - vii) Brugada oireyhtymän mukainen sydänsähkökäyrä.
- 2) Luokan 2 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoiden, joilla on jokin 1 kohdassa mainittu sairaus, on saatava hyväksyttävä tulos kardiologisesta arvioinnista, ennen kuin hyväksymistä voidaan harkita lupakirjaviranomaisen kanssa neuvotellen.

3) Hakijoiden, joilla on jokin seuraavista häiriöistä:

- i) epätäydellinen haarakatkos;
- ii) täydellinen oikean puolen haarakatkos;
- iii) pysyvä vasenvoittoinen sähköinen akseli;
- iv) oireeton sinusbradykardia (sinusperäinen harvalyöntisyys);
- v) oireeton sinustakykardia (sinusperäinen tiheälyöntisyys);
- vi) oireettomat yhdyntyyppiset yksittäiset supraventrikulaariset tai ventrikulaariset ektooppiset lyönnit;
- vii) ensimmäisen asteen eteis-kammiokatkos;
- viii) Mobitz 1 -tyypin eteis-kammiokatkos;

voidaan katsoa täyttävän lääketieteellistä kelpoisuutta koskevat vaatimukset, mikäli heillä ei ole muita poikkeavuuksia ja mikäli kardiologisen arvioinnin tulos on hyväksyttävä.

4) Hakijoiden, joille on

- i) tehty ablaatiohoito;
- ii) asennettu sydämentahdistin;

on saatava hyväksyttävä tulos sydäntä ja verisuonistoa koskevasta arvioinnista, ennen kuin hyväksymistä voidaan harkita. Luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoiden kelpoisuus on siirrettävä lupakirjaviranomaisen ratkaistavaksi. Luokan 2 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijat on arvioitava lupakirjaviranomaisen kanssa neuvotellen.

5) Hakijat, joilla on jokin seuraavista sairauksista tai tiloista, on arvioitava terveydentilansa vuoksi kelpaamattomiksi:

- i) oireileva sinoatriaalin sairaus;
- ii) täydellinen eteis-kammiokatkos;
- iii) oireileva pidentynyt QT-aika;
- iv) automaattisesti reagoiva, elimistöön sijoitettava rytminsiirtolaite;
- v) kammioon asennettu antitakykardiatahdistin.

MED.B.015 Hengityselimet

- a) Hakijat, joiden keuhkojen toiminta on merkittävästi heikentynyt, on arvioitava terveydentilansa vuoksi kelpaamattomiksi. Kelpoisuus voidaan arvioida uudestaan, kun keuhkojen toiminta on parantunut ja se on hyväksyttävällä tasolla.
- b) Luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoille on tehtävä keuhkojen toimintakokeet ensimmäisessä tarkastuksessa ja kun se on kliinisesti tarkoituksenmukaista.
- c) Luokan 2 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoille on tehtävä keuhkojen toimintakokeet, kun se on kliinisesti tarkoituksenmukaista.
- d) Hakijoille, joilla on ollut tai joilla todetaan jokin seuraavista sairauksista tai joille on tehty jokin seuraavista toimenpiteistä:
 - 1) lääkitystä vaativa astma;
 - 2) aktiivinen tulehdussairaus hengityselimissä;
 - 3) aktiivinen sarkoidoosi;
 - 4) ilmarinta;
 - 5) uniapneaoireyhtymä;

6) suuri rintakehän alueen leikkaus;

7) keuhkonpoistoleikkaus;

on tehtävä hengityselinten arviointi ja arvioinnista on saatava hyväksyttävä tulos, ennen kuin hyväksymistä voidaan harkita. Hakijoiden, joilla on todettu 3 ja 5 kohdassa mainittu sairaus, on saatava kardiologisesta arvioinnista hyväksyttävä tulos, ennen kuin hyväksymistä voidaan harkita.

e) Ilmailulääketieteellinen arviointi:

1) luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoiden, joilla on jokin d kohdassa mainittu sairaus tai jälkitila, kelpoisuus on siirrettävä lupakirjaviranomaisen ratkaistavaksi;

2) luokan 2 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoiden, joilla on jokin d kohdassa mainittu sairaus tai jälkitila, kelpoisuus on arvioitava lupakirjaviranomaisen kanssa neuvotellen.

f) Luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijat, joille on tehty täydellinen keuhkonpoistoleikkaus, on arvioitava terveydentilansa vuoksi kelpaamattomiksi.

MED.B.020 Ruoansulatuselimet

a) Hakijoilla ei saa olla sellaista mahasuolikanavan tai sen sivuelinten toiminnallista tai rakenteellista sairautta, joka todennäköisesti haittaa kyseisen lupakirjan mukaisten oikeuksien käyttämistä turvallisesti.

b) Hakijat, joilla on jossain ruoansulatuskanavan tai sen sivuelinten osassa sellainen sairauden tai kirurgisen toimenpiteen jälkitila, joka todennäköisesti saattaa aiheuttaa toimintakyvyn menetyksen lennon aikana etenkin kurouman tai puristuman aiheuttamien ahtaumien vuoksi, on arvioitava terveydentilansa vuoksi kelpaamattomiksi.

c) Hakijoilla ei saa olla sellaista tyrää, joka saattaisi aiheuttaa toimintakyvttömyyteen johtavia oireita.

d) Hakijat, joilla on mahasuolikanavan häiriötä, kuten

1) toistuva ruoansulatushäiriö, joka vaatii lääkitystä;

2) haimatulehdus;

3) oireilevat sappikivet;

4) aiemmin ollut tai todettu krooninen tulehduksellinen suolistosairaus;

5) sekä hakijat, joille on tehty ruoansulatuskanavaan tai sen sivuelimiin kohdistunut leikkaus, mukaan lukien näiden elinten täydellinen tai osittainen poisto tai siirto;

on arvioitava terveydentilansa vuoksi kelpaamattomiksi. Lääketieteellinen kelpoisuus voidaan arvioida uudelleen sen jälkeen, kun hoito on onnistunut tai henkilö on toipunut leikkauksesta täysin sekä saanut hyväksyttävän tuloksen gastroenterologisesta arvioinnista.

e) Ilmailulääketieteellinen arviointi:

1) luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoiden, joilla on 2, 4 tai 5 kohdassa mainittu sairaus tai jälkitila, kelpoisuus on siirrettävä lupakirjaviranomaisen ratkaistavaksi;

2) luokan 2 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoiden, joilla on haimatulehdus, kelpoisuus on arvioitava lupakirjaviranomaisen kanssa neuvotellen.

MED.B.025 Aineenvaihdunta- ja umpieritysjärjestelmät

a) Hakijoilla ei saa olla sellaista aineenvaihdunnallista, ravitsemuksellista tai umpieritysjärjestelmään liittyvää toiminnallista tai rakenteellista häiriötä, joka todennäköisesti haittaa kyseisen lupakirjan tai lupakirjojen mukaisten oikeuksien käyttämistä turvallisesti.

b) Hakijat, joilla on aineenvaihdunnallinen, ravitsemuksellinen tai umpieritysjärjestelmään liittyvä häiriö, voidaan katsoa lääketieteelliset kelpoisuusvaatimukset täyttäväksi, mikäli tilan osoitetaan olevan vakaa ja ilmailulääketieteellisen arvioinnin tulos on hyväksyttävä.

c) *Diabetes*

1) insuliinihoitoa vaativaa diabetesta sairastavat hakijat on arvioitava terveydentilansa vuoksi kelpaamattomiksi;

2) hakijat, joiden diabetes ei vaadi insuliinihoitoa, on arvioitava terveydentilansa vuoksi kelpaamattomiksi, ellei voida osoittaa, että verensokerin tasapaino on hallinnassa.

d) Ilmailulääketieteellinen arviointi:

- 1) luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoiden, joiden verensokeria hoidetaan muulla lääkityksellä kuin insuliinilla, kelpoisuus on siirrettävä lupakirjaviranomaisen ratkaistavaksi;
- 2) luokan 2 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoiden, joiden verensokeria hoidetaan muulla lääkityksellä kuin insuliinilla, kelpoisuus on arvioitava lupakirjaviranomaisen kanssa neuvotellen.

MED.B.030 Veritaudit

- a) Hakijoilla ei saa olla sellaista veritautia, joka todennäköisesti haittaa kyseisen lupakirjan tai kyseisten lupakirjojen mukaisten oikeuksien käyttämistä turvallisesti.
- b) Luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoilta on mitattava veren hemoglobiini jokaisessa lääkärintarkastuksessa lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämiseksi.

c) Hakijoiden, joilla on hematologisia häiriöitä, kuten

- 1) hyttymis-, vuoto- tai tukoshäiriö;
- 2) krooninen leukemia;

voidaan katsoa täyttävän lääketieteellisen kelpoisuuden vaatimukset, mikäli ilmailulääketieteellisen arvioinnin tulos on hyväksyttävä.

d) Ilmailulääketieteellinen arviointi:

- 1) luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoiden, joilla on jokin c kohdassa mainittu sairaus, kelpoisuus on siirrettävä lupakirjaviranomaisen ratkaistavaksi;
- 2) luokan 2 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoiden, joilla on jokin kohdassa c mainittu sairaus, kelpoisuus on arvioitava lupakirjaviranomaisen kanssa neuvotellen.
- e) Luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoiden, joilla on jokin jäljempänä mainituista hematologisista sairauksista, kelpoisuus on siirrettävä lupakirjaviranomaisen ratkaistavaksi:
 - 1) epänormaali hemoglobiini, mukaan lukien esimerkiksi anemia, polysytemia tai hemoglobiнопатia;
 - 2) merkittävästi suurentuneet imusolmukkeet;
 - 3) suurentunut perna.

MED.B.035 Virtsatiet ja sukupuolielimet

- a) Hakijoilla ei saa olla mitään sellaista munuaisten, virtsateiden ja sukupuolielinten tai niiden sivuelinten toiminnallista tai rakenteellista sairautta, joka todennäköisesti haittaa kyseisen lupakirjan tai kyseisten lupakirjojen mukaisten oikeuksien käyttämistä turvallisesti.
- b) Virtsanäyte on tutkittava jokaisessa ilmailulääketieteellisessä tarkastuksessa. Virtsassa ei saa olla merkittäviä sairautteen viittaavia poikkeavuuksia.
- c) Hakijat, joilla on munuaisissa tai virtsateissa sellainen sairauden tai kirurgisen toimenpiteen jälkitila, joka saattaa aiheuttaa toimintakyvyn menetyksen etenkin kurouman tai puristuman aiheuttamien ahtaumien vuoksi, on arvioitava terveydentilansa vuoksi kelpaamattomiksi.

d) Hakijoiden, joilla on virtsateiden tai sukupuolielinten häiriö, kuten

- 1) munuaissairaus;
- 2) yksi tai useampi virtsakivi tai sairastettu munuaiskoliikki;

voidaan katsoa täyttävän lääketieteellisen kelpoisuuden vaatimukset, mikäli munuaisten tutkimuksen tai urologisen arvioinnin tulos on hyväksyttävä.

- e) Hakijat, joille on tehty virtsateihin kohdistunut suuri leikkaus, jossa elimiä on poistettu tai siirretty kokonaan tai osittain, on arvioitava terveydentilansa vuoksi kelpaamattomiksi, ja heidät on arvioitava uudestaan täydellisen toipumisen jälkeen, ennen kuin kelpoisuuden palauttamista voidaan harkita. Luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoiden uudelleenarviointi on siirrettävä lupakirjaviranomaisen ratkaistavaksi.

MED.B.040 Infektiotaudit

- a) Hakijoilla ei saa olla esitietojen tai kliinisen taudinmäärityksen perusteella todettua infektioautia, joka todennäköisesti haittaa kyseisen lupakirjan tai kyseisten lupakirjojen mukaisten oikeuksien käyttämistä turvallisesti.
- b) HIV-positiivisten hakijoiden voidaan katsoa täyttävän lääketieteellisen kelpoisuuden vaatimukset, mikäli ilmailulääketieteellisen arvioinnin tulos on hyväksyttävä. Luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoiden kelpoisuus on siirrettävä lupakirjaviranomaisen ratkaistavaksi.

MED.B.045 Naistentaudit ja raskaus

- a) Hakijoilla ei saa olla sellaista toiminnallista tai rakenteellista obstetrista tai gynekologista tilaa tai sairautta, joka todennäköisesti haittaa kyseisen lupakirjan tai kyseisten lupakirjojen mukaisten oikeuksien käyttämistä turvallisesti.
- b) Hakijat, joille on tehty suuri gynekologinen leikkaus, on arvioitava terveydentilansa vuoksi kelpaamattomiksi siihen saakka, kunnes he ovat toipuneet leikkauksesta täysin.
- c) *Raskaus*
 - 1) Jos ilmailulääketieteen keskus tai ilmailulääkäri katsoo, että raskaana oleva lupakirjan haltija kykenee käyttämään oikeuksiaan turvallisesti, lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen voimassaoloaika on rajoitettava 26. raskausviikon loppuun. Sen jälkeen kelpoisuustodistus on väliaikaisesti peruutettava. Todistus saatetaan uudelleen voimaan raskauden päättyttyä ja henkilön toivuttua siitä täysin.
 - 2) Luokan 1 lääketieteellisten kelpuustodistusten haltijat saavat käyttää lupakirjojensa mukaisia oikeuksia vain 26. raskausviikkoon saakka OML-rajoituksen mukaisesti. Sen estämättä, mitä kohdassa MED.B.001 määrätään, ilmailulääketieteen keskus tai ilmailulääkäri voi tässä tapauksessa määrätä tai poistaa OML-rajoituksen.

MED.B.050 Tuki- ja liikuntaelimet

- a) Hakijoilla ei saa olla sellaisia luuston, nivelten, lihasten tai jänteiden synnynnäisiä tai hankittuja poikkeavuuksia, jotka todennäköisesti haittaavat kyseisen lupakirjan tai kyseisten lupakirjojen mukaisten oikeuksien käyttämistä turvallisesti.
- b) Hakijan istumakorkeuden, käsivarsien ja jalkojen pituuden sekä lihasvoiman on oltava riittävä kyseisen lupakirjan tai kyseisten lupakirjojen mukaisten oikeuksien käyttämiseen turvallisesti.
- c) Hakijan tuki- ja liikuntaelinten toiminnan on oltava hyväksyttävä kyseisen lupakirjan tai kyseisten lupakirjojen mukaisten oikeuksien turvallisen käyttämisen kannalta. Hakijoiden kelpoisuus on arvioitava lupakirjaviranomaisen kanssa neuvotellen.

MED.B.055 Psykiatria

- a) Hakijoilla ei saa olla esitietojen tai kliinisen taudinmäärityksen perusteella todettua akuuttia, kroonista, synnynnäistä tai hankittua psykiatrista sairautta, vammaa, tilaa tai häiriötä, joka todennäköisesti haittaa kyseisen lupakirjan tai kyseisten lupakirjojen mukaisten oikeuksien käyttämistä turvallisesti.
- b) Hakijat, joilla on alkoholin tai muiden psykoaktiivisten aineiden käytöstä tai väärinkäytöstä johtuva mielenterveyden tai käyttäytymisen häiriö, on arvioitava terveydentilansa vuoksi kelpaamattomiksi siihen saakka, kunnes he ovat raittiita ja päihteettömiä ja kun onnistuneen hoidon jälkeisen psykiatrisen arvioinnin tulos on hyväksyttävä. Luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoiden kelpoisuus on siirrettävä lupakirjaviranomaisen ratkaistavaksi. Luokan 2 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoiden kelpoisuus on arvioitava lupakirjaviranomaisen kanssa neuvotellen.
- c) Hakijoiden, joilla on psykiatrisia häiriöitä, kuten
 - 1) mielialahäiriö;
 - 2) neuroottinen häiriö;
 - 3) persoonallisuushäiriö;
 - 4) mielenterveyden tai käyttäytymisen häiriö;

on saatava hyväksyttävä tulos psykiatrisesta arvioinnista, ennen kuin heidän voidaan katsoa täyttävän lääketieteellisen kelpoisuuden vaatimukset.

- d) Hakijat, jotka ovat tahallisesti vahingoittaneet itseään kerran tai useammin, on arvioitava terveydentilansa vuoksi kelpaamattomiksi. Hakijoiden on saatava hyväksyttävä tulos psykiatrisesta arvioinnista, ennen kuin hyväksymistä voidaan harkita.

e) Ilmailulääketieteellinen arviointi:

- 1) luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoiden, joilla on jokin b, c tai d kohdassa mainittu häiriö, kelpoisuus on siirrettävä lupakirjaviranomaisen ratkaistavaksi;
- 2) luokan 2 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoiden, joilla on jokin b, c tai d kohdassa mainittu häiriö, kelpoisuus on arvioitava lupakirjaviranomaisen kanssa neuvotellen.

f) Hakijat, joilla on ollut tai joille on kliinisesti diagnosoitu skitsofrenia, skitsotyyppinen häiriö tai harhaluuloisuushäiriö, on arvioitava terveydentilansa vuoksi kelpaamattomiksi.

MED.B.060 Psykologia

- a) Hakijoilla ei saa olla sellaisia psykologisia puutteita, jotka todennäköisesti haittaavat kyseisen lupakirjan tai kyseisten lupakirjojen mukaisten oikeuksien käyttämistä turvallisesti.
- b) Erikoislääkärin tekemän psykiatrisen tai neurologisen tarkastuksen osana tai niiden lisäksi voidaan tarvittaessa vaatia psykologinen arviointi.

MED.B.065 Hermosto

- a) Hakijoilla ei saa olla esitetöiden tai kliinisen taudinmäärityksen perusteella todettua hermostollista häiriötä, joka todennäköisesti haittaa kyseisen lupakirjan tai kyseisten lupakirjojen mukaisten oikeuksien käyttämistä turvallisesti.
- b) Hakijat, joilla on ollut tai joille on kliinisesti diagnosoitu jokin seuraavista:

- 1) epilepsia;
 - 2) uusiutuvia, tuntemattomasta syystä johtuvia tajunnanhäiriötiloja;
- on arvioitava terveydentilansa vuoksi kelpaamattomiksi.

c) Hakijoille, joilla on ollut tai joille on kliinisesti diagnosoitu jokin seuraavista:

- 1) epilepsia, joka ei ole uusiutunut viidennen ikävuoden jälkeen;
- 2) epilepsia, joka ei ole uusiutunut ja johon hakija ei ole käyttänyt lääkitystä yli 10 vuoteen;
- 3) epileptiformisia poikkeavuuksia aivosähkökäyrässä ja fokaalista hidasaaltotoimintaa;
- 4) etenevä tai ei-etenevä hermostosairaus;
- 5) yksittäinen, tuntemattomasta syystä johtuva tajunnanhäiriötila;
- 6) päävammasta johtunut tajuttomuus;
- 7) penetroiva aivovaurio;
- 8) selkäytimen tai ääreishermoston vamma;

on tehtävä tarkempi arviointi, ennen kuin hyväksymistä voidaan harkita. Luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoiden kelpoisuus on siirrettävä lupakirjaviranomaisen ratkaistavaksi. Luokan 2 hakijoiden kelpoisuus on arvioitava lupakirjaviranomaisen kanssa neuvotellen.

MED.B.070 Näkö

- a) Hakijoilla ei saa olla mitään silmien tai niiden sivuelinten toiminnan poikkeavuuksia tai aktiivista sairauteen viittaavaa tilaa, synnynnäistä tai hankittua, akuuttia tai kroonista häiriötä tai silmäleikkauksen tai -vamman jälkitilaa, joka todennäköisesti haittaa kyseisen lupakirjan tai kyseisten lupakirjojen mukaisten oikeuksien käyttämistä turvallisesti.

b) Tutkimukset

1) Luokan 1 lääketieteellistä kelpoisuustodistusta varten

- i) ensimmäisessä lääkärintarkastuksessa on tehtävä perusteellinen silmätutkimus, ja se on uusittava määräajoin silmän taittovirheen ja toimintakyvyn mukaan; ja
- ii) todistuksen voimassaolon jatkamiseen ja uusimiseen liittyvissä tarkastuksissa on tehtävä rutiininomainen silmätutkimus.

2) Luokan 2 lääketieteellistä kelpoisuustodistusta varten

- i) ensimmäisessä lääkärintarkastuksessa sekä kaikissa todistuksen voimassaolon jatkamiseen ja uusimiseen liittyvissä tarkastuksissa on tehtävä rutiininomainen silmätutkimus; ja
- ii) perusteellinen silmätutkimus on tehtävä, jos se on kliinisesti tarkoituksenmukaista.

c) Vaadittava kaukonäkö tarkkuus joko silmälaseilla korjattuna tai ilman korjausta

1) luokan 1 lääketieteellisten kelpoisuustodistusten osalta 6/9 (0,7) tai parempi kummassakin silmässä erikseen; molempien silmien näöntarkkuuden on oltava 6/6 (1,0) tai parempi;

2) luokan 2 lääketieteellisten kelpoisuustodistusten osalta 6/12 (0,5) tai parempi kummassakin silmässä erikseen; molempien silmien näöntarkkuuden on oltava 6/9 (0,7) tai parempi. Hakija, jonka näöntarkkuus ei täytä vaatimusta yhden silmän osalta, voidaan katsoa lääketieteelliset kelpoisuusvaatimukset täyttäväksi lupakirjaviranomaisen kanssa neuvotellen ja hyväksyttävän silmälääketieteellisen arvioinnin perusteella;

3) ensimmäisen luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijat, joiden näöntarkkuus ei täytä vaatimuksia yhden silmän osalta, on arvioitava terveydentilansa vuoksi kelpaamattomiksi. Todistuksen voimassaoloa jatkettaessa niiden hakijoiden, joiden näöntarkkuus ei täytä vaatimuksia yhden silmän osalta, kelpoisuus on siirrettävä lupakirjaviranomaisen ratkaistavaksi, ja heidän voidaan katsoa täyttävän vaatimukset, jos näöntarkkuus ei todennäköisesti haittaa lupakirjan mukaisten oikeuksien käyttämistä turvallisesti.

d) Hakijan on voitava lukea N5-taulua (tai vastaavaa) 30–50 cm:n etäisyydeltä ja N14-taulua (tai vastaavaa) 100 cm:n etäisyydeltä lasikorjauksella, mikäli hakijalle on määrätty silmälasit.

e) Luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoilla on oltava normaali näkökenttä ja normaali yhteisnäkö.

f) Hakijoiden, joille on tehty silmälikkaus, voidaan katsoa täyttävän vaatimukset, jos silmälääketieteellisen arvioinnin tulos on hyväksyttävä.

g) Hakijoiden, joilla on kliinisesti diagnosoitu keratokonus (sarveiskalvon kartiopullistuma), voidaan katsoa täyttävän vaatimukset, jos silmälääkärin tekemän tarkastuksen tulos on hyväksyttävä. Luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoiden kelpoisuus on siirrettävä lupakirjaviranomaisen ratkaistavaksi.

h) Hakijoiden, joilla on

1) hajataittoa; ja

2) oikean ja vasemman silmän eritaittoa (anisometropia);

voidaan katsoa täyttävän lääketieteellisen kelpoisuuden vaatimukset, mikäli silmälääketieteellisen arvioinnin tulos on hyväksyttävä.

i) Hakijat, jotka näkevät kaksoiskuvia (diplopia), on arvioitava terveydentilansa vuoksi kelpaamattomiksi.

j) Silmälasit ja piilolinssit. Jos hyväksyttävä näöntarkkuus saavutetaan vain lasikorjauksella

1) i) kaukonäön osalta hakijan on pidettävä silmälaseja tai piilolinsejä kyseisen lupakirjan tai kyseisten lupakirjojen mukaisia oikeuksia käyttäessään;

ii) lähinäön osalta hakijan on pidettävä lähilasit saatavilla lupakirjan mukaisia oikeuksia käyttäessään;

2) hakijan on pidettävä samalla tavoin korjaavat varalasiset välitöntä käyttöä varten saatavilla lupakirjan mukaisia oikeuksia käyttäessään;

3) lasikorjauksen avulla on saavutettava optimaalinen näkökyky, lasien on oltava hyvin siedetyt ja sovelluttava ilmailutehtäviin;

4) jos hakija käyttää piilolinsejä, niiden on oltava kaukonäön korjaamiseen tarkoitettut, yksitehoiset, kirkkaat (väriltömät) ja hyvin siedetyt;

5) hakijoiden, joilla on voimakas taittovirhe, on käytettävä piilolinsejä tai heidän silmälaseissaan on oltava ohennetut linssit;

6) näkövaatimusten täyttämiseksi saa käyttää vain yksiä silmälasia;

7) sarveiskalvoa muotoilevia linssejä ei saa käyttää.

MED.B.075 Värinäkö

a) Hakijoiden on osoitettava, että he kykenevät näkemään tehtäviensä turvalliseen suorittamiseen tarvittavat värit oikein.

b) Tutkimukset

1) Hakijoiden on läpäistävä Ishiharan koe ensimmäistä lääketieteellistä kelpoisuustodistusta myönnettäessä.

2) Hakijoiden, jotka eivät läpäise Ishiharan koetta, on suoritettava muita värien erottelukykyä mittaavia kokeita sen varmistamiseksi, onko heidän värinäkönsä turvallisuuden kannalta riittävä.

c) Luokan 1 lääketieteellistä kelpoisuustodistusta varten hakijoiden on erotettava värit normaalisti tai heidän värinäkönsä on oltava turvallisuuden kannalta riittävä. Hakijat, jotka eivät läpäise muita värien erottelukykyä mittaavia kokeita on arvioitava terveydentilansa vuoksi kelpaamattomiksi. Luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoiden kelpoisuus on siirrettävä lupakirjaviranomaisen ratkaistavaksi.

d) Jos luokan 2 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijan värinäkö ei ole hyväksyttävä, hänen lento-oikeutensa on rajattava vain päivällä lentämiseen.

MED.B.080 Korva-, nenä- ja kurkkutaudit

a) Hakijoilla ei saa olla mitään sellaista korvien, nenän, sivuonteloiden tai kurkun, mukaan lukien suuontelo, hampaat ja kurkunpää, toiminnallista poikkeavuutta tai aktiivista synnynnäistä tai hankittua sairautta, aktiivista tai kroonista häiriötä tai leikkauksen tai vamman jälkitilaa, joka todennäköisesti haittaa kyseisen lupakirjan tai kyseisten lupakirjojen mukaisten oikeuksien käyttämistä turvallisesti.

b) Hakijan kuulon on oltava hyväksyttävä kyseisen lupakirjan tai kyseisten lupakirjojen mukaisten oikeuksien käyttämiseksi turvallisesti.

c) Tutkimukset

1) Kuulo on tutkittava kaikissa lääkärintarkastuksissa.

i) Luokan 1 ja luokan 2 lääketieteelliset kelpoisuustodistukset: kun lupakirjaan haetaan lisättäväksi mittarilento-kelpuutus, kuulo on testattava puhdasääniaudiometrin avulla ensimmäisessä lääkärintarkastuksessa ja sen jälkeisissä todistuksen voimassaolon jatkamis- tai uusimistarkastuksissa viiden vuoden välein 40 vuoden ikään saakka ja sen jälkeen kahden vuoden välein.

ii) Puhdasääniaudiometrillä testattaessa ensimmäisen kelpoisuustodistuksen hakijoilla kuulonheikkenemä saa olla 500, 1 000 tai 2 000 hertsin taajuuksilla korkeintaan 35 dB ja 3 000 hertsin taajuudella korkeintaan 50 dB kummassakin korvassa erikseen mitattuna. Todistuksen voimassaolon jatkamista tai uusimista hakevien henkilöiden, joiden kuulonheikkenemä on tätä suurempi, on osoitettava, että heidän toiminnallinen kuulonsa on riittävä.

iii) Huonokuuloisten hakijoiden on osoitettava, että heidän toiminnallinen kuulonsa on riittävä.

2) Korvat, nenä ja kurkku on tutkittava perusteellisesti luokan 1 lääketieteellistä kelpoisuustodistusta ensimmäistä kertaa myönnettäessä ja sen jälkeen määräajoin, jos se on kliinisesti tarkoituksenmukaista.

d) Luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijat, joilla on

1) sisä- tai välikorvan aktiivinen sairaus (akuutti tai krooninen);

2) tärykalvon tai tärykalvojen puhkeama, joka ei ole parantunut, tai toimintahäiriö;

3) tasapainoelimen toimintahäiriö;

4) nenäkäytävien merkittävä ahtauma;

5) sivuonteloiden toimintahäiriö;

6) suuontelon tai ylähengitysteiden merkittävä epämuodostuma tai merkittävä akuutti tai krooninen infektio;

7) puheen tai äänenmuodostuksen merkittävä häiriö;

on määrättävä lisätutkimuksiin ja -arviointeihin sen varmistamiseksi, ettei kyseinen tila haittaa lupakirjan mukaisten oikeuksien käyttämistä turvallisesti.

e) Ilmailulääketieteellinen arviointi:

- 1) luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoiden, joilla on tasapainoelimen toimintahäiriö, kelpoisuus on siirrettävä lupakirjaviranomaisen ratkaistavaksi;
- 2) luokan 2 todistuksen hakijoiden, joilla on tasapainoelimen toimintahäiriö, kelpoisuus on arvioitava lupakirjaviranomaisen kanssa neuvotellen.

MED.B.085 Ihotaudit

Hakijoilla ei saa olla sellaisia todettuja ihotauteja, jotka todennäköisesti haittaavat kyseisen lupakirjan tai kyseisten lupakirjojen mukaisten oikeuksien käyttämistä turvallisesti.

MED.B.090 Syöpätaudit

- a) Hakijoilla ei saa olla todettua primaarista tai sekundaarista pahanlaatuista sairautta, joka todennäköisesti haittaa kyseisen lupakirjan tai kyseisten lupakirjojen mukaisten oikeuksien käyttämistä turvallisesti.
- b) Kun pahanlaatuinen sairaus on hoidettu, hakijalle on tehtävä syöpätautilääkärin arviointi ja hänen on saatava siitä hyväksyttävä tulos, ennen kuin hänet voidaan hyväksyä. Luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoiden kelpoisuus on siirrettävä lupakirjaviranomaisen ratkaistavaksi. Luokan 2 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijoiden kelpoisuus on arvioitava lupakirjaviranomaisen kanssa neuvotellen.
- c) Hakijat, joilla on ollut tai kliinisesti todettu pahanlaatuinen aivokasvain, on arvioitava terveydentilansa vuoksi kelpaamattomiksi.

3 JAKSO

Kevyiden ilma-alusten lupakirjaan vaadittavien lääketieteellisten kelpoisuustodistusten erityisvaatimukset**MED.B.095 Kevyiden ilma-alusten lupakirjaan vaadittavien lääketieteellisten kelpoisuustodistusten hakijoiden lääkärintarkastukset ja/tai arviointi**

- a) Kevyiden ilma-alusten lupakirjaan vaadittavan lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen hakijat on arvioitava ilmailulääketieteen parhaiden käytäntöjen mukaisesti.
- b) Erityistä huomiota on kiinnitettävä hakijan lääketieteellisiin esitetoihin kokonaisuudessaan.
- c) Ensimmäiseen arviointiin, kaikkiin 50 ikävuoden jälkeen tehtäviin uudelleenarviointeihin ja sellaisissa tapauksissa tehtäviin arviointeihin, joissa hakijan lääketieteelliset esitetiedot eivät ole lääkärin saatavilla, on kuuluttava ainakin seuraavat tutkimukset:
 - 1) kliininen tarkastus;
 - 2) verenpaineen mittaust;
 - 3) virtsakoe;
 - 4) näöntarkastus;
 - 5) kuulotutkimus.
- d) Uudelleenarviointeihin, jotka tehdään ensimmäisen arvioinnin jälkeen mutta ennen 50. ikävuotta, on kuuluttava seuraavat osat:
 - 1) kevyiden ilma-alusten lupakirjan haltijan lääketieteellisten esitetietojen arviointi; ja
 - 2) c kohdassa mainitut tutkimukset, siltä osin kuin ilmailulääketieteen keskus, ilmailulääkäri tai yleislääkäri katsoo ne tarpeelliseksi parhaiden ilmailulääketieteellisten käytäntöjen perusteella.

C LUKU

MATKUSTAMOMIEHISTÖN LÄÄKETIETEELLISTÄ KELPOISUUTTA KOSKEVAT VAATIMUKSET

1 JAKSO

Yleiset vaatimukset**MED.C.001 Yleistä**

Matkustamomiehistön jäsenet saavat suorittaa ilmailun turvallisuussääntöjen mukaisia tehtäviä ja velvollisuuksia ilma-aluksessa vain, jos he täyttävät tämän osan mukaiset sovellettavat vaatimukset.

MED.C.005 Ilmailulääketieteelliset arvioinnit

- a) Matkustamomiehistön jäsenille on tehtävä ilmailulääketieteellinen arviointi sen varmistamiseksi, ettei heillä ole sellaisia fyysisiä tai psyykkisiä sairauksia, jotka saattavat johtaa toimintakyvyn menetykseen tai kyvyttömyyteen suorittaa heille osoitettuja turvallisuuteen liittyviä tehtäviä ja velvollisuuksia.
- b) Jokaiselle matkustamomiehistön jäsenelle on tehtävä ilmailulääketieteellinen arviointi, ennen kuin hänelle voidaan osoittaa ilma-aluksessa suoritettavia tehtäviä, ja sen jälkeen korkeintaan 60 kuukauden välein.
- c) Ilmailulääketieteelliset arvioinnit suorittaa ilmailulääkäri, ilmailulääketieteen keskus tai työterveyslääkäri, jos kohdan MED.D.040 vaatimukset täyttyvät.

2 JAKSO***Matkustamomiehistön ilmailulääketieteellistä arviointia koskevat vaatimukset*****MED.C.020 Yleistä**

Matkustamomiehistön jäsenillä ei saa olla

- a) synnynnäistä tai hankittua poikkeavuutta;
- b) aktiivista, piilevää, akuuttia tai kroonista sairautta tai vammaa;
- c) haavaa, vammaa tai leikkauksen jälkitilaa; eikä
- d) lääkärin määräyksellä tai ilman sitä käytetyn hoidollisen, diagnostisen tai ennalta ehkäisevän lääkkeen vaikutusta tai sivuvaikutusta, joka heikentää toimintakykyä siinä määrin, että se voisi johtaa toimintakyvyn menetykseen tai kyvyttömyyteen suoriutua turvallisuuteen liittyvistä tehtävistä ja velvollisuuksista.

MED.C.025 Ilmailulääketieteellisten arviointien sisältö

- a) Ensimmäiseen ilmailulääketieteelliseen arviointiin on kuuluttava vähintään seuraavat osat:
 - 1) matkustamomiehistön jäseneksi hakevan henkilön lääketieteellisten esitietojen arviointi; ja
 - 2) seuraavien kehonosien ja aistien kliiniset tarkastukset:
 - i) sydän ja verisuonisto;
 - ii) hengityselimet;
 - iii) tuki- ja liikuntaelimet;
 - iv) korvat, nenä ja kurkku;
 - v) näkö; ja
 - vi) värinäkö.
- b) Kuhunkin seuraavaan ilmailulääketieteelliseen arviointiin on kuuluttava
 - 1) matkustamomiehistön jäsenen lääketieteellisten esitietojen arviointi; ja
 - 2) kliininen tarkastus, jos se katsotaan tarpeelliseksi parhaiden ilmailulääketieteellisten käytäntöjen perusteella.
- c) Jos terveydentilasta on epävarmuutta tai jos se on kliinisesti tarkoituksenmukaista, a ja b kohdan mukaiseen matkustamomiehistön jäsenen ilmailulääketieteelliseen arviointiin on kuuluttava myös kaikki lääketieteelliset lisätarkastukset, kokeet ja tutkimukset, joita ilmailulääkäri, ilmailulääketieteen keskus tai työterveyslääkäri pitää tarpeellisina.

3 JAKSO***Matkustamomiehistön kelpoisuustodistuksen hakijoita ja haltijoita koskevat lisävaatimukset*****MED.C.030 Matkustamomiehistön lääkärintodistus**

- a) Kun ilmailulääketieteellinen arviointi on suoritettu, matkustamomiehistön kelpoisuustodistuksen hakijoiden ja haltijoiden on
 - 1) saatava ilmailulääkäriltä, ilmailulääketieteen keskukselta tai työterveyslääkäriltä matkustamomiehistön lääkärintodistus; ja

- 2) toimitettava kopio saamastaan matkustamomiehISTÖN lääkärintodistuksesta tai vastaavat tiedot heidän palveluitaan käyttäville lentotoiminnan harjoittajille.

b) *MatkustamomiehISTÖN lääkärintodistus*

MatkustamomiehISTÖN lääkärintodistuksessa on oltava ilmailulääketieteellisen arvioinnin päivämäärä, tieto siitä, täyttääkö matkustamomiehISTÖN jäsen lääketieteelliset kelpoisuusvaatimukset vai ei, seuraavan vaadittavan ilmailulääketieteellisen arvioinnin ajankohta ja mahdolliset rajoitukset. Kaikki muut tiedot kuuluvat lääketieteellisten tietojen luottamuksellisuuden piiriin kohdan MED.A.015 mukaisesti.

MED.C.035 Rajoitukset

- a) Jos matkustamomiehISTÖN kelpoisuustodistuksen haltijat eivät täytä kaikkia 2 jaksossa määrättyjä lääketieteellisiä vaatimuksia, ilmailulääkäriin, ilmailulääketieteen keskuksen tai työterveyslääkäriin on arvioitava, voivatko he suorittaa matkustamomiehISTÖN tehtävistään turvallisesti yhtä tai useampaa rajoitusta noudattaen.
- b) Kaikki matkustamomiehISTÖN kelpoisuustodistuksen mukaisten oikeuksien harjoittamisen rajoitukset on yksilöitävä matkustamomiehISTÖN lääkärintodistuksessa, ja rajoitukset voi poistaa ainoastaan ilmailulääkäri, ilmailulääketieteen keskus, tai työterveyslääkäri ilmailulääkäriin kanssa neuvotellen.

D LUKU

ILMAILULÄÄKÄRIT, YLEISLÄÄKÄRIT, TYÖTERVEYSLÄÄKÄRIT

1 JAKSO

Ilmailulääkärit

MED.D.001 Oikeudet

- a) Ilmailulääkäriillä on oikeus myöntää luokan 2 lääketieteellisiä kelpoisuustodistuksia sekä kevyiden ilma-alusten lupakirjaan vaadittavia lääketieteellisiä kelpoisuustodistuksia, jatkaa niiden voimassaoloa ja uusii niitä sekä suorittaa asiaankuuluvia lääkärintarkastuksia ja arviointeja.
- b) Ilmailulääkäriin valtuutuksen haltijat voivat hakea oikeuksiensa laajentamista luokan 1 lääketieteellisten kelpoisuustodistusten voimassaolon jatkamista ja uusimista koskeviin lääkärintarkastuksiin, jos he täyttävät kohdan MED.D.015 vaatimukset.
- c) Ilmailulääkäriin oikeuksien laajuus ja mahdolliset ehdot on määritettävä valtuutuksessa.
- d) Ilmailulääkäriin valtuutuksen haltija ei saa suorittaa ilmailulääketieteellisiä tarkastuksia ja arviointeja muussa jäsenvaltiossa kuin valtuutuksen myöntäneessä jäsenvaltiossa, ellei
- 1) kyseinen toinen jäsenvaltio ole myöntänyt hänelle oikeutta harjoittaa ammattitoimintaa erikoislääkäriinä;
 - 2) hän ole ilmoittanut toisen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle aikomuksestaan suorittaa ilmailulääketieteellisiä tarkastuksia ja arviointeja sekä myöntää lääketieteellisiä kelpoisuustodistuksia ilmailulääkäriin oikeuksiensa laajuuden mukaisesti; ja
 - 3) hän ole saanut ohjeistusta toisen jäsenvaltion toimivaltaiselta viranomaiselta.

MED.D.005 Hakemus

- a) Ilmailulääkäriin valtuutushakemuksen muodon ja muut sitä koskevat toimintatavat määrää toimivaltainen viranomainen.
- b) Ilmailulääkäriin valtuutuksen hakijan on toimitettava toimivaltaiselle viranomaiselle seuraavat tiedot:
- 1) henkilötiedot ja työpaikan osoite;
 - 2) asiakirjat, joista käy ilmi hakijan täyttävän kohdan MED.D.010 mukaiset vaatimukset ja joissa on todistus suorituksesta, haettaviin oikeuksiin nähden tarkoituksenmukaisesta ilmailulääketieteen koulutuksesta;
 - 3) kirjallinen vakuutus siitä, että ilmailulääkäri myöntää lääketieteelliset kelpoisuustodistukset tämän osan vaatimusten mukaisesti.
- c) Jos ilmailulääkäri suorittaa ilmailulääketieteellisiä tarkastuksia useammassa kuin yhdessä paikassa, hänen on toimitettava toimivaltaiselle viranomaiselle kaikki tarvittavat tiedot kaikista toimipisteistä, joissa hän harjoittaa toimeaan.

MED.D.010 Ilmailulääkärin valtuutuksen myöntämistä koskevat vaatimukset

Ilmailulääkärin valtuutuksen hakijoiden, jotka hakevat oikeutta luokan 2 lääketieteellisten kelpoisuustodistusten myöntämiseen, voimassaolon jatkamiseen ja uusimiseen, on

- a) oltava lääketieteen harjoittamiseen täysin päteviä ja heillä on oltava siihen lupa sekä todistus erikoislääkärikoulutuksen suorittamisesta;
- b) oltava suorittanut ilmailulääketieteen peruskurssi;
- c) osoitettava toimivaltaiselle viranomaiselle, että
 - 1) heillä on ilmailulääketieteellisten tarkastusten suorittamiseen tarvittavat soveltuvat tilat, menettelyt, dokumentaatio ja toimivat laitteet; ja että
 - 2) heillä on lääketieteellisten tietojen luottamuksellisuuden varmistamiseen tarvittavat menetelmät ja edellytykset.

MED.D.015 Oikeuksien laajentamista koskevat vaatimukset

Ilmailulääkärin valtuutuksen hakijoilla, jotka haluavat laajentaa oikeuksiaan luokan 1 lääketieteellisten kelpoisuustodistusten voimassaolon jatkamiseen ja uusimiseen, on oltava voimassa oleva ilmailulääkärin valtuutus, ja heidän on oltava suorittanut

- a) vähintään 30 luokan 2 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämistä, voimassaolon jatkamista tai uusimista koskevaa lääkärintarkastusta enintään viiden hakemusta edeltäneen vuoden aikana;
- b) ilmailulääketieteen jatkokurssi; ja
- c) käytännön koulutus ilmailulääketieteen keskuksessa tai lupakirjaviranomaisen valvonnassa.

MED.D.020 Ilmailulääketieteen kurssit

- a) Ilmailulääketieteen kurssit hyväksyy sen jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen, jossa on kurssin järjestäjän pääasiallinen toimipaikka. Kurssin järjestäjän on osoitettava, että kurssin opetusohjelma on asianmukainen ja että koulutuksesta vastaavilla henkilöillä on riittävä tieto ja kokemus.
- b) Kertauskurseja lukuun ottamatta kurssien päätteeksi on suoritettava kirjallinen koe kurssin sisältöön kuuluvissa oppiaineissa.
- c) Kurssin järjestäneen organisaation on annettava kokeen läpäisille hakijoille todistus suoritetusta kurssista.

MED.D.025 Ilmailulääkärin valtuutuksen muutokset

- a) Ilmailulääkärin on ilmoitettava toimivaltaiselle viranomaiselle seuraavista muutoksista, jotka saattavat vaikuttaa hänen valtuutukseensa:
 - 1) lääkäreitä valvova viranomainen on aloittanut ilmailulääkäriin kohdistuvan kurinpitomenettelyn tai tutkinnan;
 - 2) ehdot, joiden mukaisesti valtuutus on myönnetty, ovat muuttuneet, mukaan lukien hakemuksen mukana toimitettujen lausuntojen sisältö;
 - 3) valtuutuksen myöntämisen vaatimukset eivät enää täyty;
 - 4) ilmailulääkärin vastaanoton osoite tai postiosoite on muuttunut.
- b) Toimivaltaiselle viranomaiselle tehtävän ilmoituksen laiminlyönti johtaa valtuutuksen mukaisten oikeuksien peruuttamiseen määräajaksi tai pysyvästi sen toimivaltaisen viranomaisen tekemän päätöksen perusteella, joka peruuttaa valtuutuksen määräajaksi tai pysyvästi.

MED.D.030 Ilmailulääkärin valtuutuksen voimassaoloaika

Ilmailulääkärin valtuutus myönnetään enintään kolmen vuoden ajaksi. Sen voimassaoloa jatketaan, jos haltija

- a) täyttää edelleen yleiset lääkäriin ammatin harjoittamista koskevat ehdot ja hänet on edelleen rekisteröity lääkäriin ammatin harjoittajaksi kansallisen lainsäädännön mukaisesti;
- b) on suorittanut ilmailulääketieteen kertauskurssin viimeksi kuluneiden kolmen vuoden aikana;

- c) on tehnyt vähintään 10 ilmailulääketieteellistä tarkastusta joka vuosi;
- d) on noudattanut valtuutuksen ehtoja; ja
- e) on käyttänyt oikeuksiaan tämän osan mukaisesti.

2 JAKSO

Yleislääkärit

MED.D.035 Yleislääkäreitä koskevat vaatimukset

- a) Yleislääkärit voivat toimia ilmailulääkäreinä ainoastaan kevyiden ilma-alusten lupakirjaan vaadittavien lääketieteellisten kelpoisuustodistusten myöntämistä varten edellyttäen, että
 - 1) he harjoittavat ammattiaan jäsenvaltiossa, joissa yleislääkäreillä on kaikki hakijaa koskevat lääketieteelliset tiedot käytettävissään; ja
 - 2) he täyttävät kaikki kansallisen lainsäädännön mukaiset lisävaatimukset.
- b) Kevyiden ilma-alusten lupakirjaan vaadittavien lääketieteellisten kelpoisuustodistusten myöntämiseksi yleislääkäreiden on oltava täysin päteviä lääketieteen harjoittamiseen ja heillä on oltava siihen lupa kansallisen lainsäädännön mukaisesti.
- c) Ilmailulääkäreinä toimivien yleislääkäreiden on ilmoitettava toiminnastaan toimivaltaiselle viranomaiselle.

3 JAKSO

Työterveyslääkärit

MED.D.040 Työterveyslääkäreitä koskevat vaatimukset

Työterveyslääkärit saavat suorittaa ainoastaan matkustamomiehistön ilmailulääketieteellisiä arviointeja, jos

- a) toimivaltainen viranomainen on vakuuttunut siitä, että jäsenvaltion työterveysjärjestelmä pystyy varmistamaan tämän osan mukaisten vaatimusten täyttymisen;
 - b) heillä on lupa lääketieteen harjoittamiseen ja työterveyslääkärin pätevyys kansallisen lainsäädännön mukaisesti; ja
 - c) he ovat perehtyneet ilmailulääketieteeseen siinä määrin kuin matkustamomiehistön toimintaympäristön tuntemisen kannalta on tarpeen.
-

TILAUSHINNAT 2011 (ilman ALV:a, sisältää normaalit lähetyskulut)

Euroopan unionin virallinen lehti, L- ja C-sarjat, vain paperipainos	22 EU:n virallista kieltä	1 100 euroa/vuosi
Euroopan unionin virallinen lehti, L- ja C-sarjat, paperipainos, vuosittainen DVD	22 EU:n virallista kieltä	1 200 euroa/vuosi
Euroopan unionin virallinen lehti, L-sarja, vain paperipainos	22 EU:n virallista kieltä	770 euroa/vuosi
Euroopan unionin virallinen lehti, L- ja C-sarjat, kuukausittainen (kumulatiivinen) DVD	22 EU:n virallista kieltä	400 euroa/vuosi
Virallisen lehden täydennysosa (S-sarja), tarjouskilpailut ja julkiset hankinnat, DVD, ilmestyy kerran viikossa	Monikielinen: 23 EU:n virallista kieltä	300 euroa/vuosi
Euroopan unionin virallinen lehti, C-sarja – kilpailut	Kilpailua koskevilla kielillä	50 euroa/vuosi

Euroopan unionin virallisilla kielillä ilmestyvästä *Euroopan unionin virallisesta lehdestä* on tilattavissa 22 eri kieliversiota. Tilaus käsittää L-sarjan (Lainsäädäntö) ja C-sarjan (Tiedonannot ja ilmoitukset).

Jokainen kieliversio tilataan erikseen.

Virallisessa lehdessä L 156 18. kesäkuuta 2005 julkaistun neuvoston asetuksen (EY) N:o 920/2005 mukaan velvollisuus laatia kaikki säädökset iirin kielellä ja julkaista ne tällä kielellä ei väliaikaisesti sido Euroopan unionin toimielimiä, joten iirin kielellä julkaistavat viralliset lehdet ovat myynnissä erikseen.

Virallisen lehden täydennysosan (S-sarja – tarjouskilpailut ja julkiset hankinnat) tilaukseen sisältyvät kaikki 23 virallista kieliversiota yhdellä monikielisellä DVD-levyllä.

Euroopan unionin virallisen lehden tilaajat voivat pyynnöstä saada virallisen lehden liitteitä. Tilaajille ilmoitetaan liitteiden ilmestymisestä *Euroopan unionin viralliseen lehteen* sisältyvässä kohdassa ”Huomautus lukijalle”.

Myynti ja tilaukset

Maksulliset julkaisut, kuten *Euroopan unionin virallinen lehti*, ovat tilattavissa jälleenmyyjiltämme. Luettelo jälleenmyyjistä löytyy seuraavasta internet-osoitteesta:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_fi.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) on suora ja maksuton portti Euroopan unionin lainsäädäntöön. Sivustolla voi tarkastella *Euroopan unionin virallista lehteä* ja siellä ovat nähtävillä myös sopimukset, lainsäädäntö, oikeuskäytäntö ja lainsäädännön valmisteluasiakirjat.

Lisätietoja Euroopan unionista löytyy osoitteesta: <http://europa.eu>



Euroopan unionin julkaisutoimisto
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

FI