Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

►B

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 1178/2011

av den 3 november 2011

om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende ►C1 flygande personal ◄ inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008

(Text av betydelse för EES)

(EUT L 311, 25.11.2011, s. 1)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
►M1	Kommissionens förordning (EU) nr 290/2012 av den 30 mars 2012	L 100	1	5.4.2012
►M2	Kommissionens förordning (EU) nr 70/2014 av den 27 januari 2014	L 23	25	28.1.2014
►M3	Kommissionens förordning (EU) nr 245/2014 av den 13 mars 2014	L 74	33	14.3.2014
►M4	Kommissionens förordning (EU) nr 2015/445 av den 17 mars 2015	L 74	1	18.3.2015

Rättad genom:

►C1 Rättelse, EUT L 106, 16.4.2013, s. 14 (1178/2011)
►C2 Rättelse, EUT L 107, 17.4.2013, s. 7 (290/2012)

▼B

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 1178/2011

av den 3 november 2011

om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende ►C1 flygande personal ◄ inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670 EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG ([1]), särskilt artiklarna 7.6, 8.5 och 10.5, och

av följande skäl:

(1) Syftet med förordning (EG) nr 216/2008 är att skapa och upprätthålla en hög och enhetlig säkerhetsnivå inom den civila luftfarten i Europa. Genom den förordningen ska detta och andra mål kunna uppnås när det gäller säkerhetsnivån inom den civila luftfarten.

(2) De piloter som utför trafik med vissa luftfartyg samt utbildningshjälpmedel för flygsimulering, personer och organisationer som medverkar i utbildning, testning eller kontroll av dessa piloter ska uppfylla de relevanta grundläggande kraven i bilaga III till förordning (EG) nr 216/2008. Enligt den förordningen bör piloter, personer och organisationer som deltar i deras utbildning certifieras när de befunnits uppfylla grundläggande krav.

(3) Ett medicinskt intyg bör utfärdas för en pilot, och flygläkare, som ansvarar för att bedöma piloternas medicinska lämplighet, bör certifieras när de har befunnits uppfylla de relevanta grundläggande kraven. Enligt förordning (EG) nr 216/2008 får emellertid allmänläkare fungera som flygläkare enligt vissa villkor och i den mån det är tillåtet enligt nationell rätt.

(4) Kabinbesättning som deltar i trafik med vissa luftfartyg ska uppfylla de grundläggande kraven i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008. Enligt den förordningen bör kabinbesättningen med jämna mellanrum bedömas med avseende på medicinsk lämplighet att på ett säkert sätt utöva de säkerhetsuppgifter som tilldelats. Lämpligheten måste kontrolleras genom lämplig bedömning baserad på bästa flygmedicinsk praxis.

([1]) EUT L 79, 19.3.2008, s. 1.

▼B

(5) Enligt förordning (EG) nr 216/2008 ska kommissionen utarbeta nödvändiga tillämpningsföreskrifter för fastställande av villkoren för certifiering av piloter samt för personer som deltar i deras utbildning, testning eller kontroll, för utfärdande av intyg för kabinbesättning och för bedömningen av deras medicinska lämplighet.

(6) Krav och förfaranden bör fastställas för konvertering av nationella flygcertifikat och nationella certifikat för flygmaskinister till flygcertifikat så att de kan utöva sin verksamhet enligt harmoniserade villkor; kvalifikationer för flygprov bör också konverteras i enlighet med denna förordning.

(7) Det bör vara möjligt för medlemsstater att godta certifikat utfärdade av tredjeländer där en säkerhetsnivå motsvarande den som anges i förordning (EG) nr 216/2008 kan garanteras; villkor för godtagande av certifikat som utfärdats av tredjeländer bör fastställas.

(8) För att se till att utbildning som påbörjats före ikraftträdandet av denna förordning kan beaktas för erhållande av flygcertifikat bör villkor fastställas för erkännande av utbildning som redan fullbordats; villkor för erkännande av militära certifikat bör också fastställas.

(9) Det är nödvändigt att ge tillräcklig tid för luftfartsindustrin och medlemsstaternas myndigheter att anpassa sig till det nya regelverket, att ge medlemsstaterna tid att utfärda särskilda typer av flygcertifikat och medicinska intyg som inte omfattas av JAR, och att under vissa villkor erkänna giltigheten av utfärdade licenser och certifikat, liksom gjorda flygmedicinska bedömningar, innan denna förordning börjar tillämpas.

(10) Rådets direktiv 91/670/EEG av den 16 december 1991 om ömsesidigt godkännande av certifikat för personal med funktioner inom den civila luftfarten [1] ska upphöra att gälla i enlighet med artikel 69.2 i förordning (EG) nr 216/2008. De åtgärder som föreskrivs genom denna förordning ska betraktas som motsvarande åtgärder.

(11) För att säkerställa en smidig övergång och en hög och enhetlig säkerhetsnivå inom den civila luftfarten i unionen bör genomförandeåtgärderna återspegla teknikens utvecklingsnivå inklusive beprövade erfarenheter samt vetenskapliga och tekniska framsteg inom områdena pilotutbildning och ►C1 flygande personals flygmedicinska lämplighet ◄. I enlighet med detta bör tekniska krav och administrativa förfaranden som antagits av Internationella civila luftfartsorganisationen (nedan kallad *Icao*) och de gemensamma luftfartsmyndigheterna till och med den 30 juni 2009 samt befintlig lagstiftning som hänför sig till särskilda nationella förhållanden beaktas.

(12) Byrån utarbetade utkast till tillämpningsföreskrifter och överlämnade dem till kommissionen i form av ett yttrande i enlighet med artikel 19.1 i förordning (EG) nr 216/2008.

[1] EGT L 373, 31.12.1991, s. 21.

▼B

(13) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats genom artikel 65 i förordning (EG) nr 216/2008.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

I den här förordningen fastställs närmare bestämmelser om följande:

1. Olika behörigheter för flygcertifikat, villkor för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla certifikat, rättigheter och skyldigheter för innehavare av flygcertifikat, villkor för konvertering av befintliga nationella flygcertifikat och nationella certifikat för flygmaskinister till flygcertifikat samt villkor för godtagande av certifikat från tredjeland.

2. Certifiering av personer som ansvarar för flygutbildning eller utbildning i flygsimulator och för att bedöma piloters kompetens.

3. Olika medicinska intyg för piloter, villkor för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla medicinska intyg, rättigheter och skyldigheter för innehavare av medicinska intyg samt villkor för att konvertera nationella medicinska intyg till allmänt erkända medicinska intyg.

4. Certifiering av flygläkare samt under vilka villkor allmänläkare får fungera som flygläkare.

5. Periodiska flygmedicinska bedömningar av kabinbesättningsmedlemmar, samt kvalifikationer för de personer som är ansvariga för dessa bedömningar.

▼M1

6. Villkoren för att utfärda, behålla, ändra, begränsa, tillfälligt upphäva eller återkalla kabinbesättningsintyg samt rättigheterna och skyldigheterna för innehavarna av dessa intyg.

▼C2

7. Villkoren för att utfärda, behålla, ändra, begränsa, tillfälligt upphäva eller återkalla godkännanden för pilotutbildningsorganisationer och flygmedicinska centrum som medverkar i kvalificering och flygmedicinsk bedömning av flygande personal inom civil luftfart.

▼M1

8. Kraven för certifiering av utbildningshjälpmedel för flygsimulering och av de organisationer som hanterar och använder sådana hjälpmedel.

9. De krav som medlemsstaterna, byrån och organisationerna måste uppfylla i fråga om administration och ledningssystem, i enlighet med de regler som avses i punkterna 1 till 8.

▼B

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

1. Del FCL-certifikat: ett certifikat som utfärdats för en flygbesättningsmedlem och som uppfyller kraven i bilaga I.

2. JAR: gemensam luftfartsbestämmelse som antagits av de gemensamma luftfartsmyndigheterna och som är tillämplig den 30 juni 2009.

3. flygcertifikat för lätta flygplan (LAPL): flygcertifikat för fritidsflygning enligt artikel 7 i förordning (EG) nr 216/2008.

4. JAR-förenligt certifikat: flygcertifikat och tillhörande behörigheter, certifikat, auktorisationer och/eller kvalifikationer, som utfärdats eller erkänts, i enlighet med nationell lagstiftning som återspeglar JAR och förfaranden, av en medlemsstat som har genomfört relevant JAR och som har rekommenderats för ömsesidigt erkännande inom de gemensamma luftfartsmyndigheternas system för en sådan JAR.

5. icke JAR-förenligt certifikat: flygcertifikat som utfärdats eller erkänts av en medlemsstat i enlighet med nationell lagstiftning och som inte har rekommenderats för ömsesidigt erkännande med avseende på relevant JAR.

6. tillgodoräknande: erkännande av tidigare erfarenheter eller kvalifikationer.

7. tillgodoräknanderapport: rapport som ligger till grund för erkännande av tidigare erfarenheter eller kvalifikationer.

8. konverteringsrapport: en rapport på grundval av vilken ett certifikat får konverteras till ett Del FCL-certifikat.

9. JAR-förenligt medicinskt intyg för piloter och certifikat för flygläkare: certifikat som utfärdats eller erkänts, i enlighet med nationell lagstiftning som återspeglar JAR och förfaranden, av en medlemsstat som har genomfört relevant JAR och som har rekommenderats för ömsesidigt erkännande inom de gemensamma luftfartsmyndigheternas system för en sådan JAR.

10. icke JAR-förenligt medicinskt intyg för piloter och certifikat för flygläkare: certifikat som utfärdats eller erkänts av en medlemsstat i enlighet med nationell lagstiftning och som inte har rekommenderats för ömsesidigt erkännande med avseende på relevant JAR.

▼M1

11. kabinbesättningsmedlem: besättningsmedlem med erforderlig kompetens, som inte tillhör flygbesättningen eller den tekniska besättningen, som av en operatör utsetts till uppgifter som hänger samman med passagerar- och flygsäkerhet under flygning.

12. flygande personal: flygbesättning och kabinbesättning.

▼M1

13. JAR-förenligt certifikat, godkännande eller organisation: i de gemensamma luftfartsbestämmelserna: certifikat eller godkännanden som utfärdats eller organisationer som certifierats, godkänts, registrerats eller erkänts, i enlighet med nationell lagstiftning som återspeglar JAR och förfaranden, av en medlemsstat som har genomfört relevant JAR och som har rekommenderats för ömsesidigt erkännande inom de gemensamma luftfartsmyndigheternas system för en sådan JAR.

▼M3

Artikel 3

Pilotcertifiering och medicinska intyg

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 8 i denna förordning ska piloter på luftfartyg som avses i artikel 4.1 b och c och artikel 4.5 i förordning (EG) nr 216/2008 efterleva de tekniska krav och administrativa förfaranden som anges i bilaga I och bilaga IV till den här förordningen.

2. Trots befogenheterna för innehavare av flygcertifikat som anges i bilaga I till denna förordning, får innehavare av flygcertifikat utfärdade i enlighet med kapitel B eller C i bilaga I till denna förordning utföra flygningar som avses i artikel 6.4 a i förordning (EU) nr 965/2012. Detta påverkar inte efterlevnaden av eventuella ytterligare krav som ställs för persontransporter eller utveckling av kommersiell verksamhet som definieras i kapitel B eller C i bilaga I till den här förordningen.

▼B

Artikel 4

Befintliga nationella flygcertifikat

1. JAR-förenliga certifikat som medlemsstater har utfärdat eller erkänt före ►M1 den dag då denna förordning börjar gälla ◄ ska anses ha utfärdats i enlighet med denna förordning. Medlemsstaterna ska senast ►M1 den 8 april 2018 ◄ ersätta dessa certifikat med certifikat som överensstämmer med det format som fastställs i Del ARA.

2. Icke JAR-förenliga certifikat inklusive därtill knutna behörigheter, behörighetsbevis, auktorisationer och/eller kvalifikationer som medlemsstater har utfärdat eller erkänt före ikraftträdandet av denna förordning, ska av den medlemsstat som utfärdade certifikatet konverteras till Del FCL-certifikat.

3. Icke JAR-förenliga certifikat ska konverteras till Del FCL-certifikat och tillhörande behörigheter eller behörighetsbevis i enlighet med

a) bestämmelserna i bilaga II, eller

b) de delar som fastställs i en konverteringsrapport.

4. Konverteringsrapporten ska

a) utarbetas av den medlemsstat som utfärdade flygcertifikatet i samråd med Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (nedan kallad *byrån*),

b) beskriva de nationella krav som ligger till grund för utfärdandet av flygcertifikaten,

c) ange räckvidden för de befogenheter som har tilldelats piloterna,

▼B

d) ange för vilka av kraven i bilaga I som tillgodoräknande ska ske,

e) ange eventuella begränsningar som ska införas för Del FCL-certifikaten samt vilka krav som piloten ska uppfylla för att dessa begränsningar ska kunna avlägsnas.

5. Konverteringsrapporten ska innehålla kopior av alla handlingar som är nödvändiga för att styrka de uppgifter som avses i punkt 4 a–e, inklusive kopior av tillämpliga nationella krav och förfaranden. När konverteringsrapporten utarbetas ska medlemsstaterna sträva efter att piloterna så långt det är möjligt ska kunna upprätthålla nuvarande räckvidd för sin verksamhet.

6. Trots vad som sägs i punkterna 1 och 3 ska innehavare av behörighet för klassinstruktör eller klasskontrollant som har befogenheter för komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda få dessa befogenheter konverterade till behörigheter för typinstruktör eller typkontrollant för enpilotsflygplan.

7. En medlemsstat får på följande villkor ge en elev begränsade befogenheter utan övervakning innan han/hon uppfyller alla krav för utfärdandet av ett LAPL:

a) Befogenheterna ska vara begränsade till medlemsstatens territorium eller en del av det.

b) Befogenheterna ska vara begränsade till ett avgränsat geografiskt område, och till enmotoriga kolvmotorflygplan med en maximal startmassa på högst 2 000 kg, och ska inte omfatta transport av passagerare.

c) Befogenheterna ska utfärdas på grundval av en individuell bedömning av säkerhetsriskerna som utförs av en instruktör enligt en konceptbedömning av säkerhetsrisker som utförs av medlemsstaten.

d) Medlemsstaten ska senast vart tredje år lämna in periodiska rapporter till kommissionen och byrån.

▼M3

8. Till och med den 8 april 2019 får en medlemsstat utfärda en auktorisation till en pilot att utöva särskilda begränsade befogenheter att framföra flygplan enligt instrumentflygregler innan piloten uppfyller samtliga krav som är nödvändiga för utfärdande av en instrumentbehörighet i enlighet med denna förordning, på följande villkor:

a) En medlemsstat får utfärda dessa tillstånd endast när detta är berättigat på grund av ett särskilt lokalt behov som inte kan tillgodoses med de behörigheter som fastställs i denna förordning.

b) Omfattningen av de befogenheter som beviljas genom auktorisationen ska grundas på en bedömning av säkerhetsriskerna, utförd av medlemsstaten, och ta hänsyn till omfattningen av den utbildning som krävs för att den avsedda nivån för pilotkompetens ska uppnås.

c) Befogenheterna som beviljas i auktorisationen ska begränsas till luftrummet över medlemsstatens nationella territorium eller delar av det.

d) Auktorisationen ska utfärdas till sökande som har genomgått lämplig utbildning med kvalificerade instruktörer och uppvisat den kompetens som krävs för en kvalificerad kontrollant, enligt beslut av medlemsstaten.

▼M3

e) Medlemsstaten ska underrätta kommissionen, Easa och de andra medlemsstaterna om de särskilda omständigheterna för denna auktorisering, inklusive dess berättigande och bedömningen av säkerhetsriskerna.

f) Medlemsstaten ska övervaka verksamheten i samband med auktoriseringen för att säkerställa en godtagbar säkerhetsnivå och vidta lämpliga åtgärder om en ökad risk eller något säkerhetsproblem konstateras.

g) Medlemsstaten ska granska säkerhetsaspekterna av auktoriseringens genomförande och lämna in en rapport till kommissionen senast den 8 april 2017.

▼B

Artikel 5

Befintliga nationella medicinska intyg för piloter och certifikat för flygläkare

1. JAR-förenliga medicinska intyg för piloter och certifikat för flygläkare utfärdade eller erkända av en medlemsstat innan denna förordning börjar tillämpas ska anses ha utfärdats i enlighet med denna förordning.

2. Medlemsstaterna ska senast den 8 april 2017 ersätta medicinska intyg för piloter och certifikat för flygläkare med certifikat som överensstämmer med det format som fastställs i Del ARA.

3. Icke JAR-förenliga medicinska intyg för piloter och certifikat för flygläkare som utfärdats av en medlemsstat innan denna förordning börjar tillämpas ska fortsätta att gälla fram till dagen för nästa förlängning eller till den 8 april 2017, beroende på vilket som inträffar först.

4. Förlängningen av de intyg och certifikat som avses i punkterna 1 och 2 ska vara förenlig med bestämmelserna i bilaga IV.

Artikel 6

Konvertering av kvalifikationer för flygprov

1. Piloter som innan denna förordning börjar tillämpas utfört flygprov i kategori 1 och 2 enligt definitionen i bilagan till kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 ([1]), eller som har lett utbildning för testpiloter, ska få sina flygtestkvalifikationer konverterade till flygtestbehörigheter i enlighet med bilaga I till den här förordningen samt i tillämpliga fall till behörighetsbevis för flygtestinstruktör av den medlemsstat som har utfärdat flygtestkvalifikationerna.

2. Denna konvertering ska utföras i enlighet med en konverteringsrapport som uppfyller kraven i artikel 4.4 och 4.5.

([1]) EUT L 243, 27.9.2003, s. 6.

▼B

Artikel 7

Befintliga nationella certifikat för flygmaskinister

1. För att konvertera certifikat för flygmaskinister, som utfärdats i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen, till Del FCL-certifikat ska innehavaren ansöka hos den medlemsstat som utfärdat certifikaten.

2. Certifikat för flygmaskinister ska konverteras till Del FCL-certifikat i enlighet med en konverteringsrapport som uppfyller kraven i artikel 4.4 och 4.5.

3. Vid ansökan om trafikflygarcertifikat (ATPL) för flygplan ska bestämmelserna om tillgodoräknande i FCL.510.A c 2 i bilaga I tillämpas.

Artikel 8

Villkor för godtagande av certifikat från tredjeland

▼M4

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 12 i förordning (EG) nr 216/2008 och om det inte finns några avtal mellan unionen och ett tredjeland som omfattar pilotcertifiering får medlemsstaterna godta certifikat från tredjeland, behörigheter eller behörighetsbevis och tillhörande medicinska intyg som utfärdats av eller på uppdrag av tredjeland, i enlighet med bestämmelserna i bilaga III till denna förordning.

▼B

2. Personer som ansöker om Del FCL-certifikat och som redan innehar åtminstone motsvarande certifikat, behörighet eller behörighetsbevis som utfärdats av ett tredjeland i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen ska uppfylla alla kraven i bilaga I till denna förordning, frånsett att kraven på kurslängd, antal lektioner och specifika utbildningstimmar får reduceras.

3. Hur mycket sökanden får tillgodoräkna sig ska fastställas av den medlemsstat som piloten lämnar sin ansökan till på grundval av en rekommendation från en godkänd utbildningsorganisation.

4. Innehavare av ett ATPL som har utfärdats av ett tredjeland eller på ett tredjelands vägnar i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen, vilka har uppfyllt erfarenhetskraven för utfärdande av ett ATPL i relevant kategori av luftfartyg enligt kapitel F i bilaga I till denna förordning, får till fullo tillgodoräkna sig detta när det gäller kraven att genomgå en utbildningskurs före teori- och flygprov, förutsatt att certifikatet från tredjeland innehåller en giltig typbehörighet för det luftfartyg som ska användas på ATPL-flygprovet.

5. Typbehörigheter för flygplan eller helikopter får utfärdas till innehavare av Del FCL-certifikat som uppfyller de krav för utfärdande av dessa behörigheter som har fastställts av ett tredjeland. Dessa behörigheter begränsas till luftfartyg som är registrerade i detta tredjeland. Denna begränsning får avlägsnas när piloten uppfyller kraven under punkt C.1 i bilaga III.

▼B

Artikel 9

Tillgodoräknande av utbildning som har påbörjats innan denna förordning börjar tillämpas

1. När det gäller utfärdande av Del FCL-certifikat i enlighet med bilaga I ska utbildning som har påbörjats innan denna förordning börjar tillämpas i enlighet med de gemensamma luftfartsmyndigheternas krav och förfaranden under tillsyn av en medlemsstat som rekommenderats för ömsesidigt erkännande inom de gemensamma luftfartsmyndigheternas system i förhållande till relevant JAR, tillgodoräknas till fullo, förutsatt att utbildning och prov slutförs senast den 8 april 2016.

2. Utbildning som har påbörjats innan denna förordning börjar tillämpas i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen ska tillgodoräknas när det gäller utfärdande av Del FCL-certifikat på grundval av en tillgodoräknanderapport som har utarbetats av medlemsstaten i samråd med byrån.

3. I tillgodoräknanderapporten ska följande anges: utbildningens omfattning, vilka Del FCL-krav som tillgodoräknandet avser samt, i tillämpliga fall, vilka krav som sökande behöver uppfylla för att Del FCL-certifikat ska kunna utfärdas. Rapporten ska inbegripa kopior av alla handlingar som krävs för att styrka utbildningens omfattning samt av de nationella bestämmelser och förfaranden som utbildningen har inletts i enlighet med.

▼M2

Artikel 9a

Utbildning för typbehörighet och uppgifter om driftslämplighet

1. Om det i bilagorna till denna förordning hänvisas till uppgifter om driftslämplighet som fastställts i enlighet med förordning (EU) nr 748/2012, och det inte finns sådana uppgifter för den relevanta typen av luftfartyg, ska den som ansöker om en typbehörighetskurs endast uppfylla bestämmelserna i bilagorna till förordning (EU) nr 1178/2011.

2. Typbehörighetskurser som godkänts före godkännandet av den kursplan som minimalt krävs för pilotcertifieringsutbildning i uppgifter om driftslämplighet för den relevanta typen av luftfartyg i enlighet med förordning (EU) nr 748/2012 ska omfatta de obligatoriska utbildningsdelarna senast den 18 december 2017 eller inom två år efter godkännandet av uppgifterna om driftslämplighet, beroende på vilket datum som är senast.

▼B

Artikel 10

Tillgodoräknande av flygcertifikat som erhållits under militärtjänstgöring

1. Militära flygbesättningsmedlemmar som önskar erhålla Del FCL-certifikat ska ansöka i den medlemsstat i vilken de har tjänstgjort.

▼B

2. Kunskaper, erfarenhet och färdigheter som har förvärvats under militärtjänstgöring ska tillgodoräknas mot de gällande kraven i bilaga I i enlighet med en tillgodoräknanderapport som har utarbetats av medlemsstaten i samråd med byrån.

3. Tillgodoräknanderapporten ska

a) ange vilka nationella krav som ligger till grund för utfärdandet av militära certifikat, behörigheter, behörighetsbevis, auktorisationer och/eller kvalifikationer,

b) ange räckvidden för de befogenheter som har tilldelats piloterna,

c) ange för vilka av kraven i bilaga I som tillgodoräknande ska ske,

d) ange eventuella begränsningar som kan behöva införas för Del FCL-certifikaten och vilka krav som piloterna ska uppfylla för att dessa begränsningar ska kunna avlägsnas,

e) inbegripa kopior av alla handlingar som krävs för att styrka det ovanstående, åtföljt av kopior av tillämpliga nationella krav och förfaranden.

▼M1

Artikel 10a

Pilotutbildningsorganisationer

1. Pilotutbildningsorganisationer ska vara i överensstämmelse med de tekniska krav och administrativa förfaranden som anges i bilagorna VI och VII och ska inneha godkännande.

2. Pilotutbildningsorganisationer som innehar godkännanden som är JAR-förenliga och som utfärdats eller erkänts av en medlemsstat innan denna förordning börjar gälla ska anses inneha godkännande utfärdat i enlighet med denna förordning.

I sådana fall ska organisationens befogenheter begränsas till de befogenheter som omfattas av det godkännande som medlemsstaten utfärdat.

Utan att det påverkar artikel 2 ska pilotutbildningsorganisationer senast den 8 april 2014 anpassa sina ledningssystem, utbildningsprogram, förfaranden och manualer så att de är förenliga med bilaga VII.

▼M4

3. JAR-förenliga utbildningsorganisationer ska tillåtas tillhandahålla utbildning för ett privatflygarcertifikat (PPL) inom Del-FCL, för tillhörande behörigheter som omfattas av registreringsförfarandet och för certifikat för lätta luftfartyg (LAPL) till och med den 8 april 2018 utan att iaktta bestämmelserna i bilaga VI och VII, under förutsättning att de registrerats före den 8 april 2015.

▼M1

4. Medlemsstaterna ska senast den 8 april 2017 ersätta de godkännanden som avses i första stycket i punkt 2 med godkännanden enligt det format som anges i bilaga VI.

▼M1

Artikel 10b

Utbildningshjälpmedel för flygsimulering

1. Utbildningshjälpmedel för flygsimulering som används för utbildning, testning och kontroll av piloter, med undantag för utbildningshjälpmedel under utveckling som används för flygtestutbildning, ska överensstämma med de tekniska krav och administrativa förfaranden som anges i bilagorna VI och VII och ska vara kvalificerade.

2. JAR-förenliga kvalificeringscertifikat för utbildningshjälpmedel för flygsimulering som utfärdats eller erkänts innan denna förordning börjar gälla ska anses ha utfärdats i enlighet med denna förordning.

3. Medlemsstaterna ska senast den 8 april 2017 ersätta de certifikat som avses i punkt 2 med kvalificeringscertifikat enligt det format som anges i bilaga VI.

Artikel 10c

Flygmedicinska centrum

1. Flygmedicinska centrum ska uppfylla de tekniska krav och administrativa förfaranden som anges i bilagorna VI och VII och ska certifieras.

2. JAR-förenliga godkännanden av flygmedicinska centrum som utfärdats eller erkänts av en medlemsstat innan denna förordning börjar gälla ska anses ha utfärdats i enlighet med denna förordning.

Flygmedicinska centrum ska senast den 8 april 2014 anpassa sina ledningssystem, utbildningsprogram, förfaranden och manualer så att de överensstämmer med bilaga VII.

3. Medlemsstaterna ska senast den 8 april 2017 ersätta de godkännanden av flygmedicinska centrum som avses i punkt 2 första stycket med certifikat enligt det format som anges i bilaga VI.

▼B

Artikel 11

Kabinbesättningens medicinska lämplighet

1. Kabinbesättningsmedlemmar som deltar i trafik med luftfartyg som avses i artikel 4.1 b och c i förordning (EG) nr 216/2008 ska efterleva de tekniska krav och administrativa förfaranden som anges i bilaga IV.

2. Medicinska undersökningar eller bedömningar av kabinbesättningsmedlemmar som gjordes i enlighet med rådets förordning (EEG) nr 3922/91 ([1]) och som fortfarande är giltiga då denna förordning börjar tillämpas ska anses vara giltiga enligt denna förordning till och med det datum som inträffar först av följande:

a) Utgången av den giltighetsperiod som bestäms av den behöriga myndigheten i enlighet med förordning (EEG) nr 3922/91, eller

([1]) EGT L 373, 31.12.1991, s. 4.

▼B

b) utgången av den giltighetsperiod som avses i punkt MED.C.005 i bilaga IV.

Giltighetsperioden ska räknas från och med dagen för den sista medicinska undersökningen eller bedömningen.

Efter utgången av giltighetsperioden ska alla flygmedicinska bedömningar göras i enlighet med bilaga IV.

▼M1

Artikel 11a

Kabinbesättningskvalifikationer och tillhörande intyg

1. Kabinbesättningsmedlemmar som deltar i kommersiell trafik med luftfartyg enligt artikel 4.1 b och 4.1 c i förordning (EG) nr 216/2008 ska vara kvalificerade och inneha intyg om detta i enlighet med de tekniska krav och administrativa förfaranden som fastställs i bilagorna V och VI.

2. Kabinbesättningsmedlemmar som vid tillämpningen av denna förordning innehar ett intyg avseende säkerhetsutbildning som har utfärdats i enlighet med förordning (EEG) nr 3922/91 (nedan kallad *EU-OPS*)

a) ska anses följa denna förordning om de uppfyller tillämpliga krav om utbildning, kontroll och aktuell erfarenhet i EU-OPS, eller

b) om de inte uppfyller tillämpliga krav om utbildning, kontroll och aktuell erfarenhet i EU-OPS, genomgå all den utbildning och kontroll som krävs innan de anses följa denna förordning, eller

c) om de inte har utfört kommersiell trafik med flygplan på mer än fem år, genomgå grundutbildningen och sammanhörande examination enligt bilaga V innan de anses följa denna förordning.

3. De intyg avseende säkerhetsutbildning som har utfärdats enligt EU-OPS ska ersättas med kabinbesättningsintyg i det format som fastställs i bilaga VI senast den 8 april 2017.

4. Kabinbesättningsmedlemmar som deltar i kommersiell trafik med helikopter vid tillämpningen av denna förordning

a) ska anses uppfylla grundutbildningskraven i bilaga V om de uppfyller tillämpliga krav om utbildning, kontroll och aktuell erfarenhet i de gemensamma luftfartsbestämmelserna (JAR) för kommersiella lufttransporter med helikopter, eller

b) om de inte uppfyller tillämpliga krav om utbildning, kontroll och aktuell erfarenhet i de gemensamma luftfartsbestämmelserna (JAR) för kommersiella lufttransporter med helikopter, ska de genomgå all relevant utbildning och kontroll som krävs för att bedriva verksamhet på helikopter, frånsett grundutbildningen, innan de anses följa denna förordning, eller

▼M1

c) om de inte har utfört kommersiell trafik med helikopter i mer än fem år, ska de genomgå grundutbildningen och sammanhörande examination enligt bilaga V innan de anses följa denna förordning.

5. Utan att det påverkar artikel 2 ska kabinbesättningsintyg i det format som fastställs i bilaga VI utfärdas till alla kabinbesättningsmedlemmar som deltar i kommersiell trafik med helikopter senast den 8 april 2013.

Artikel 11b

Tillsynsbefogenheter

1. Medlemsstaterna ska utse ett eller flera organ som behörig myndighet inom respektive medlemsstat, och tilldela den de befogenheter och tillhörande ansvar som krävs för certifiering och tillsyn av personer och organisationer som omfattas av förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter.

2. Om en medlemsstat utser mer än ett organ som behörig myndighet ska

a) varje organs behörighetsområde klart definieras i fråga om ansvar och geografiskt område,

b) samordning inrättas mellan dessa organ så att effektiv tillsyn över alla organisationer och personer som omfattas av förordning (EG) nr 216/2008 och dess genomförandebestämmelser garanteras inom ramen för organens respektive behörighetsområden.

3. Medlemsstaterna ska se till att den/de behöriga myndigheten/myndigheterna har tillräckliga resurser för att garantera tillsyn över alla personer och organisationer som omfattas av deras tillsynsprogram, och även tillräckliga resurser för att efterleva kraven i denna förordning.

4. Medlemsstaterna ska se till att den/de behöriga myndighetens/myndigheternas personal inte utövar tillsynsverksamhet om det är uppenbart att denna direkt eller indirekt kan leda till intressekonflikter, i synnerhet i form av familjeintressen eller ekonomiska intressen.

5. Personal som av den behöriga myndigheten bemyndigats att utföra certifierings- och/eller tillsynsverksamhet ska bemyndigas att minst utföra följande uppgifter:

a) Granska dokumentation, uppgifter, förfaranden och annat material som berör genomförandet av certifierings- och/eller tillsynsverksamhet.

b) Göra kopior av eller utdrag ur sådan dokumentation och sådana uppgifter, förfaranden och annat material.

c) Begära muntliga redogörelser på plats.

d) Beträda berörda lokaler, anläggningar eller transportmedel.

▼M1

e) Genomföra revisioner, utredningar, granskningar, inspektioner inbegripet rampinspektioner och oanmälda inspektioner.

f) Vidta eller initiera verkställighetsåtgärder enligt vad som är lämpligt.

6. Uppgifterna enligt punkt 5 ska utföras i enlighet med lagstiftningen i den berörda medlemsstaten.

Artikel 11c

Övergångsbestämmelser

För organisationer för vilka byrån är den behöriga myndigheten i enlighet med artikel 21.1 b i förordning (EG) nr 216/2008 ska

a) medlemsstaterna senast den 8 april 2013 till byrån överföra all dokumentation avseende tillsynen av dessa organisationer,

b) certifieringsförfaranden som inletts av en medlemsstat före den 8 april 2012 slutföras av den medlemsstaten i samordning med byrån. Byrån ska överta allt ansvar som behörig myndighet för sådana organisationer så snart certifikatet utfärdats av den berörda medlemsstaten.

▼B

Artikel 12

Ikraftträdande och tillämpning

1. Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 8 april 2012.

▼M1

1b. Genom undantag från punkt 1 kan medlemsstaterna besluta att inte tillämpa bestämmelserna i bilagorna I till IV förrän den 8 april 2013.

▼M4

2. Genom undantag från punkt 1 får medlemsstaterna besluta att till och med den 8 april 2015 inte tillämpa följande bestämmelser i bilaga I:

a) Bestämmelserna om flygcertifikat för vertikalstartande/-landande luftfartyg och luftskepp.

b) Bestämmelserna i punkt FCL.820.

c) För helikoptrar, bestämmelserna i sektion 8 i kapitel J.

d) Bestämmelserna i sektion 11 i kapitel J.

2a. Genom undantag från punkt 1 får medlemsstaterna besluta att till och med den 8 april 2018 inte tillämpa följande bestämmelser i bilaga I:

▼**M4**

a) Bestämmelserna om flygcertifikat för segelflygplan och ballonger.

b) Bestämmelserna i kapitel B.

c) Bestämmelserna i punkterna FCL.800, FCL.805 och FCL.815.

d) Bestämmelserna i sektion 10 i kapitel J.

▼**B**

3. Genom undantag från punkt 1 får medlemsstaterna besluta att inte konvertera icke JAR-förenliga flygplans- och helikoptercertifikat som de har utfärdat till och med den 8 april 2014.

▼**M4**

4. Genom undantag från punkt 1 får medlemsstaterna besluta att inte tillämpa bestämmelserna i denna förordning till och med den 8 april 2016 för piloter som innehar certifikat och tillhörande medicinskt intyg som utfärdats av ett tredjeland som utför icke-kommersiell trafik med luftfartyg enligt artikel 4.1 b eller c i förordning (EG) nr 216/2008.

▼**B**

5. Genom undantag från punkt 1 får medlemsstaterna besluta att inte tillämpa bestämmelserna i sektion 3 i kapitel B i bilaga IV till och med den 8 april 2015.

6. Genom undantag från punkt 1 får medlemsstaterna besluta att inte tillämpa bestämmelserna i kapitel C i bilaga IV till och med den 8 april 2014.

7. När en medlemsstat använder sig av bestämmelserna i ►**M1** punkterna 1b till 6 ◄ ska den meddela kommissionen och byrån. Denna anmälan ska beskriva skälen till ett sådant undantag samt programmet för genomförande med planerade åtgärder och tillhörande tidsplan.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

▼B

BILAGA I

[DEL FCL]

KAPITEL A

ALLMÄNNA KRAV

FCL.001 Behörig myndighet

I denna del ska den behöriga myndigheten vara den myndighet som utses av den medlemsstat hos vilken en person ansöker om utfärdande av flygcertifikat eller tillhörande behörigheter eller behörighetsbevis.

FCL.005 Tillämpningsområde

I denna del fastställs kraven för utfärdande av flygcertifikat och tillhörande behörigheter och behörighetsbevis samt villkor för deras giltighet och användning.

FCL.010 Definitioner

I denna del gäller följande definitioner:

avancerad flygning: med ett luftfartyg avsiktligt utförda manövrer, som innebär en plötslig förändring av dess läge, ett onormalt läge eller en onormal acceleration, som inte krävs vid normal flygning eller vid utbildning för andra certifikat eller behörigheter än behörigheten för avancerad flygning.

flygplan: luftfartyg tyngre än luften som framdrivs av en kraftkälla och som erhåller sin lyftkraft under flygning genom luftens dynamiska reaktion mot dess fasta vingar.

flygplan som ska brukas med en biträdande pilot: en typ av flygplan som ska flygas med en biträdande pilot enligt vad som anges i flyghandboken eller i drifttillståndet.

luftfartyg: maskin som kan få bärkraft i atmosfären genom andra luftreaktioner än luftens reaktioner mot jordytan.

flygsinne: att genomgående visa gott omdöme och att ha väl utvecklade kunskaper, färdigheter och attityder avseende flygning.

luftskepp: luftfartyg som är lättare än luften och som har framdrivningsanordning, med undantag för varmluftsskepp, som i denna del ingår i definitionen av ballonger.

ballong: luftfartyg som är lättare än luften, som saknar framdrivningsanordning och som upprätthåller flygningen med hjälp av gas eller en luftburen brännare. I denna del anses ett varmluftsskepp också utgöra en ballong, trots att det har framdrivningsanordning.

utbildningshjälpmedel för grundläggande instrumentutbildning (BITD, Basic Instrument Training Device): markbaserat utbildningshjälpmedel som motsvarar elevstationen för en flygplansklass. Kan använda skärmbaserade instrumentpaneler och fjäderbelastade manöverorgan, som utgör en utbildningsplattform för åtminstone de procedurmässiga aspekterna av instrumentflygning.

kategori av luftfartyg: kategorisering av luftfartyg enligt angivna grundläggande egenskaper, t.ex. flygplan, vertikalstartande/-landande luftfartyg, helikopter, luftskepp, segelflygplan, friballong.

flygplansklass: kategorisering av enpilotsflygplan som inte kräver typbehörighet.

ballongklass: kategorisering av ballonger utifrån de lyftmedel som används för att upprätthålla flygning.

kommersiell flygtransport: transport av passagerare, gods eller post mot ersättning.

▼B

kompetens: en kombination av färdigheter, kunskaper och attityder som krävs för att utföra en uppgift till den standard som föreskrivs.

kompetensdel: ett förfarande som består av en uppgift som har en utlösande händelse och en avslutande händelse som klart definierar dess gränser, och som har ett märkbart resultat.

kompetensenhet: en separat del som består av ett antal kompetensdelar.

biträdande pilot: en aktiv pilot som inte är befälhavare i ett luftfartyg som kräver fler än en pilot. Begreppet biträdande pilot innefattar dock inte en pilot som endast är ombord i syfte att få utbildning till ett certifikat eller en behörighet.

distansflygning: en flygning mellan en startpunkt och en ankomstpunkt efter en förhandsplanerad sträcka där standardförfaranden för navigering används.

biträdande avlösningspilot: pilot som avlöser den biträdande piloten från hans/hennes uppgifter vid manöverorganen under marschfasen vid en flygning i flerpilotsverksamhet över FL 200.

dubbelkommandotid: flygtid eller instrumenttid på marken under vilken en person erhåller flygutbildning av en härtill behörig instruktör.

fel: åtgärder eller passivitet från flygbesättningen som leder till avvikelser från organisatoriska eller flygrelaterade avsikter eller förväntningar.

hantering av fel: den process som upptäcker och svarar på fel med motåtgärder som minskar eller eliminerar konsekvenserna av fel och som minskar sannolikheten för fel eller för att luftfartyg ska hamna i oönskade situationer.

flygsimulator (FFS, Full Flight Simulator): återgivning i fullstorlek av cockpit av viss typ eller visst fabrikat, viss modell och serie av luftfartyg, inklusive sammankoppling av all utrustning och alla datorprogram som krävs för att återge luftfartyget i mark- och flygverksamhet, ett visuellt system som ger utblick från cockpit samt ett rörelsesystem som simulerar de krafter som uppstår vid flygning.

flygtid:

i flygplan, turmotorsegelflygplan och vertikalstartande/-landande luftfartyg: den totala tiden räknad från det att ett luftfartyg bringas i rörelse i avsikt att starta till dess att det efter flygning bringas att stanna,

i helikopter: den totala tiden räknad från det att helikopterns rotorer börjar röra sig till dess att helikoptern står stilla efter flygning och rotorerna har stannat,

i luftskepp: den totala tiden från det att ett luftskepp frigörs från masten i avsikt att starta till dess att det bringas att stanna efter flygning och förtöjs vid masten,

i segelflygplan: den totala tiden räknad från det att segelflygplanet bringas i rörelse i avsikt att starta till dess att det efter flygning bringats att stanna,

i ballong: den totala tiden räknat från det att korgen lämnar marken i avsikt att flyga till dess att den står stilla på marken efter flygning.

flygtid enligt IFR (instrumentflygreglerna): all flygtid då luftfartyget framförs enligt instrumentflygreglerna.

▼B

flygutbildningshjälpmedel (FTD, Flight Training Device): återgivning i fullstorlek av instrument, utrustning, paneler och manöverorgan för en viss typ av luftfartyg i ett öppet cockpitområde eller i en sluten luftfartygscockpit, inklusive sammankoppling av all utrustning och alla datorprogram som krävs för att återge luftfartyget under mark- och flygförhållanden i den omfattning som systemen är installerade i anordningen. Här krävs det varken ett rörelsesystem som simulerar de krafter som uppstår vid flygning eller ett visuellt system, frånsett för FTD(H) nivå 2 och 3, där visuella system måste ingå.

utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FNPT, Flight and Navigation Procedures Trainer): utbildningshjälpmedel som återger ett luftfartygs förarutrymme eller cockpitmiljön, inklusive sammankoppling av utrustning och datorprogram som krävs för att återge en typ eller klass av luftfartyg i flygverksamhet i en sådan omfattning som systemen verkar fungera i ett luftfartyg.

grupp av ballonger: kategorisering av ballonger utifrån höljets storlek eller kapacitet.

helikopter: luftfartyg som är tyngre än luft och som vid flygning får sin lyftkraft huvudsakligen från luftens reaktioner på en eller flera motordrivna rotorer på i huvudsak vertikala axlar.

instrumenttid under flygning: flygtid under vilken en pilot kontrollerar ett luftfartyg med hjälp av enbart instrument.

instrumenttid på marken: tid under vilken en pilot erhåller utbildning i simulerad instrumentflygning i utbildningshjälpmedel för flygsimulering (FSTD).

instrumenttid: instrumenttid under flygning eller instrumenttid på marken.

flerpilotsverksamhet:

i flygplan: en verksamhet som kräver minst två piloter som tillämpar samarbete i flerpilotsbesättning (MCC) i antingen flerpilots- eller enpilotsflygplan,

i helikoptrar: en verksamhet som kräver minst två piloter som tillämpar samarbete i flerpilotsbesättning (MCC) på flerpilotshelikoptrar.

samarbete i flerpilotsbesättning (MCC): flygbesättningens funktion som en samarbetsgrupp under ledning av befälhavaren.

flerpilotsluftfartyg:

för flygplan: flygplan certifierade för verksamhet med en besättning som består av minst två piloter.

för helikoptrar, luftskepp och vertikalstartande/-landande luftfartyg: en typ av luftfartyg som måste flygas med en biträdande pilot enligt vad som anges i flyghandboken, drifttillståndet eller motsvarande dokument.

natt: perioden mellan den borgerliga skymningens slut och den borgerliga gryningens början, eller annan period mellan solnedgång och soluppgång som föreskrivs av berörd myndighet, som har fastställts av medlemsstaten.

andra utbildningshjälpmedel (OTD): andra utbildningshjälpmedel än flygsimulatorer, flygutbildningshjälpmedel eller utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer som medför möjligheter till träning när det inte behövs en komplett cockpitmiljö.

kriterier för prestanda: en enkel, utvärderande redogörelse av det erforderliga resultatet av kompetensdelen och en beskrivning av de kriterier som används för att bedöma om den prestandanivå som krävs har uppnåtts.

▼B

befälhavare (PIC): pilot som är ansvarig för framförande och säkerhet under flygning.

befälhavare under övervakning (PICUS): biträdande pilot som under övervakning av befälhavaren utför en befälhavares uppgifter.

vertikalstartande/-landande luftfartyg: luftfartyg som får vertikal lyftkraft och framdrivning/lyftkraft under flygning från rotorer med variabel geometri eller från motorer/framdrivningsanordningar som är fästa vid eller integrerade i luftfartygets skrov eller vingar.

motordrivet segelflygplan: luftfartyg med en eller flera motorer som när motorn eller motorerna inte är i gång har egenskaper som ett segelflygplan.

privatflygare: pilot som innehar ett certifikat som inte tillåter att luftfartyg framförs i verksamhet för vilken ersättning utbetalas, med undantag för utbildning eller examinering enligt denna del.

kompetenskontroll: uppvisande av färdigheter för att förlänga eller förnya behörigheter, inbegripet sådana muntliga prov som kan krävas.

förnyande (av t.ex. en behörighet eller ett behörighetsbevis): den administrativa åtgärd som vidtas efter det att en behörighet eller ett behörighetsbevis har upphört att gälla och som förnyar befogenheterna enligt behörigheten eller behörighetsbeviset för ytterligare en angiven tidsperiod som följer efter det att angivna krav har uppfyllts.

förlängning (av t.ex. en behörighet eller ett behörighetsbevis): den administrativa åtgärd som vidtas under den tid som en behörighet eller ett behörighetsbevis gäller och som tillåter innehavaren att fortsätta att utöva befogenheter enligt behörigheten eller behörighetsbeviset för ytterligare en angiven tidsperiod som följer efter det att angivna krav har uppfyllts.

routesektor: en flygning som omfattar start, avgång, marschflygning i minst 15 minuter, ankomst, inflygning och landning.

segelflygplan: luftfartyg som är tyngre än luft och som vid flygning får sin lyftkraft från luftens dynamiska reaktion mot dess fasta lyftytor; det är inte beroende av en motor för friflygning.

enpilotsflygplan: flygplan certifierade att framföras av en pilot.

flygprov: uppvisande av färdigheter inför utfärdande av certifikat eller behörighet, inbegripet sådana muntliga prov som kan krävas.

enkelkommandotid: flygtid under vilken en pilot under utbildning är den enda personen ombord på ett luftfartyg.

elevbefälhavare (SPIC): pilot under utbildning som agerar som befälhavare på en flygning med en flyginstruktör där instruktören endast iakttar eleven utan att påverka eller kontrollera flygningen.

hot: händelser eller fel som inträffar som flygbesättningen inte kan påverka, som ökar den operativa komplexiteten och som måste hanteras för att säkerhetsmarginalerna ska upprätthållas.

hantering av hot: den process som upptäcker och svarar på hot med motåtgärder som minskar eller eliminerar konsekvenserna av hot och minskar sannolikheten för fel eller för att luftfartyg ska hamna i oönskade situationer.

turmotorsegelflygplan (TMG): en särskild klass av motordrivet segelflygplan med en fast monterad, icke-infällbar motor och icke-infällbar propeller. Det ska kunna starta och stiga av egen kraft i enlighet med sin flyghandbok.

▼B

typ av luftfartyg: kategorisering av luftfartyg som kräver typbehörighet, vilken fastställs i OSD-informationen (Operational Suitability Data) i enlighet med Del 21, och som inbegriper alla luftfartyg av samma grundkonstruktion, vilket även innefattar alla modifieringar som inte medför förändringar i handhavande eller flygegenskaper.

▼M3

FCL.015 Ansökan om och utfärdande, förlängning och förnyelse av certifikat, behörigheter och behörighetsbevis

▼B

a) Ansökan om utfärdande, förlängning eller förnyelse av flygcertifikat och tillhörande behörigheter och behörighetsbevis ska göras till den behöriga myndigheten i sådan form och på sådant sätt som fastställts av denna myndighet. Ansökan ska åtföljas av upplysningar som styrker att sökanden uppfyller de krav för utfärdande, förlängning eller förnyelse av certifikatet eller behörighetsbeviset samt tillhörande behörigheter eller behörighetstillägg som fastställs i denna del samt Del Medical.

b) Om de befogenheter som tilldelas genom certifikat, behörighet eller behörighetsbevis begränsas eller utökas, ska den behöriga myndighetens godkännande anges i certifikatet eller behörighetsbeviset.

c) En person får aldrig inneha mer än ett certifikat per kategori av luftfartyg som har utfärdats i överensstämmelse med denna del.

d) Ansökan om utfärdande av ett certifikat för en annan kategori av luftfartyg eller för utfärdande av ytterligare behörigheter eller behörighetsbevis samt ändring, förlängning eller förnyelse av dessa certifikat, behörigheter eller behörighetsbevis ska göras till den behöriga myndighet som först utfärdade flygcertifikatet, utom i de fall när piloten har begärt att den behöriga myndigheten ska ändras och att hans/hennes certifierings- och hälsouppgifter ska överföras till den myndigheten.

▼M3

FCL.020 Elev under grundflygutbildning

a) En elev under grundflygutbildning får inte flyga ensam utan godkännande och övervakning av en flyginstruktör.

b) Vid den första ensamflygningen ska en elev under flygutbildning

1) för flygplan, helikoptrar och luftskepp vara minst 16 år gammal,

2) för segelflygplan och ballonger vara minst 14 år gammal.

FCL.025 Teoriprov för utfärdande av certifikat och behörigheter

▼B

a) *Sökandens skyldigheter*

▼M3

1) En sökande ska genomföra hela serien av teoriprov för ett visst certifikat eller en viss behörighet i en och samma medlemsstat.

2) En sökande ska genomföra ett teoriprov endast efter rekommendation från den godkända utbildningsorganisation (ATO) som ansvarar för den sökandes utbildning, och sedan den sökande genomgått lämpliga delar av den teoretiska utbildningskursen med tillfredsställande resultat.

▼B

3. En ATO:s rekommendation är giltig i 12 månader. Om sökanden har underkänts på minst ett teoriprov under denna giltighetsperiod, ska behovet av ytterligare utbildning fastställas av ATO:n på grundval av sökandens behov.

b) *Krav för godkänt*

▼M3

1) Godkänt på en teoriprovskrivning tilldelas en sökande som uppnår minst 75 procent av provskrivningens maximala poäng. Minuspoäng förekommer inte.

▼B

2. Såvida inte annat anges i denna del, ska en sökande anses ha fullföljt det erforderliga teoriprovet för tillämpligt pilotcertifikat eller behörighet när denne har blivit godkänd på samtliga erforderliga ämnen inom en period av 18 månader, räknat från slutet på den kalendermånad då sökanden skrev sitt första prov.

▼M3

3) En sökande ska skriva om hela provet om denne inte har erhållit godkänt på en enskild teoriprovskrivning efter fyra provtillfällen, eller om denne inte har erhållit godkänt på alla provskrivningar efter antingen sex provtillfällen eller inom den period som anges i punkt 2.

Innan sökanden skriver om teoriprovet ska denne genomgå ytterligare utbildning vid en ATO. Utbildningsbehovets omfattning och räckvidd ska fastställas av ATO:n på grundval av sökandens behov.

▼B

c) *Giltighetsperiod*

1. Ett godkänt på teoriproven godtas som grund för följande:

i) För att bevilja ett LAPL, PPL, SPL eller BPL under en period av 24 månader.

▼M3

ii) För att bevilja ett CPL, en instrumentbehörighet (IR) eller en instrumentbehörighet på sträcka (EIR) under en period av 36 månader.

▼B

iii) Perioderna under punkterna i och ii gäller från det datum då sökanden blev godkänd på teoriprovet i enlighet med b 2.

2. Ett godkänt på teoriprovet för ATPL förblir giltigt för beviljande av ett ATPL under en period på sju år räknat från den sista giltighetsdagen för

i) en IR som har införts i certifikatet eller

ii) för helikoptrar: en helikoptertypbehörighet som har införts i certifikatet.

FCL.030 Praktiskt flygprov

a) Innan ett flygprov för utfärdande av ett certifikat, en behörighet eller ett behörighetsbevis genomförs, ska sökanden ha godkänts på det tillhörande teoriprovet. Undantag kan dock göras för sökande som genomgår en kurs i integrerad flygutbildning.

Teoriutbildningen ska alltid ha avslutats innan ett sådant prov genomförs.

b) Förutom vid utfärdande av ATPL ska sökanden till ett flygprov ha rekommenderats för provet av den organisation/person som ansvarar för utbildningen, efter det att utbildningen har avslutats. Utbildningsdokumentationen ska finnas tillgänglig för kontrollanten.

FCL.035 Tillgodoräknande av flygtid och teorikunskaper

a) *Tillgodoräknande av flygtid*

▼M3

1) Såvida inte annat anges i denna del, ska flygtid som tillgodoräknas för ett certifikat, en behörighet eller ett behörighetsbevis ha flugits i samma kategori av luftfartyg som för vilken certifikatet, behörigheten eller behörighetsbeviset söks.

2) Befälhavare eller pilot under utbildning.

▼B

i) En sökande till ett certifikat, en behörighet eller ett behörighetsbevis får till fullo tillgodoräkna sig all enkelkommandotid, flygtid i dubbelkommando eller befälhavartid gentemot den totala flygtid som krävs för certifikatet, behörigheten eller behörighetsbeviset.

▼B

ii) En elev som genomgått en integrerad ATP-kurs har rätt att tillgodoräkna sig upp till 50 timmars instrumenttid som elevbefälhavare (SPIC) gentemot den befälhavartid som krävs för utfärdande av ett ATPL, ett CPL och en typ- eller klassbehörighet för flermotoriga flygplan.

iii) En elev som genomgått en integrerad CPL-/IR-kurs har rätt att tillgodoräkna sig upp till 50 timmars instrumenttid som elevbefälhavare (SPIC) gentemot den befälhavartid som krävs för utfärdande av ett CPL och en typ- eller klassbehörighet för flermotoriga flygplan.

▼M3

3) Flygtid som biträdande pilot eller befälhavare under övervakning (PICUS). Såvida inte annat anges i denna del, har innehavaren av ett flygcertifikat, när han eller hon är biträdande pilot eller PICUS, rätt att tillgodoräkna sig all tid som biträdande pilot gentemot den totala flygtid som krävs för ett flygcertifikat av högre grad.

▼B

b) *Tillgodoräknande av teorikunskaper*

▼M3

1. En sökande som har blivit godkänd på teoriprovet för ATPL får tillgodoräkna sig detta mot kraven på teorikunskaper för LAPL, PPL, CPL och, med undantag för helikoptrar, IR och EIR för samma kategori av luftfartyg.

▼B

2. En sökande som har blivit godkänd på teoriprovet för CPL får tillgodoräkna sig detta mot kravet på teorikunskaper för LAPL eller PPL för samma kategori av luftfartyg.

3. Innehavaren av en IR eller en sökande som har blivit godkänd på instrumentteoriprovet för en kategori av luftfartyg får till fullo tillgodoräkna sig detta mot kraven på teoriutbildning och teoriprov för en IR för en annan kategori av luftfartyg.

4. Innehavaren av ett flygcertifikat får tillgodoräkna sig detta mot kraven på teoriutbildning och teoriprov för ett certifikat för en annan kategori av luftfartyg i överensstämmelse med tillägg 1 till denna del.

▼M3

5. Trots vad som sägs i punkt b 3 får innehavaren av en IR(A) som har genomgått en kompetensbaserad modulkurs för IR(A) eller innehavaren av en EIR endast till fullo tillgodoräkna sig detta mot kraven på teoriutbildning och teoriprov för en IR för en annan kategori av luftfartyg om han/hon också har godkänts på teoriutbildningen och teoriprovet för IFR-delen av den kurs som krävs enligt FCL.720.A b 2 i.

▼B

Detta tillgodoräknande omfattar även sökande till flygcertifikat som redan har godkänts på teoriprovet för utfärdande av detta certifikat i en annan kategori av luftfartyg, så länge detta sker inom den giltighetsperiod som anges i FCL.025 c.

FCL.040 Utövande av certifikatens befogenheter

Utövandet av de befogenheter som tilldelas genom ett certifikat ska vara avhängigt av giltigheten för de behörigheter som omfattas, i tillämpliga fall, samt av det medicinska intyget.

FCL.045 Skyldighet att medföra och uppvisa handlingar

a) Ett giltigt certifikat och ett giltigt medicinskt intyg ska alltid medföras av piloten när han eller hon utövar befogenheterna i certifikatet.

▼B

b) En personlig ID-handling med fotografi ska medföras av piloten för att identifiera certifikatinnehavaren.

c) En pilot eller elev ska på begäran av en auktoriserad företrädare för en behörig myndighet uppvisa sina flygtidsnoteringar för granskning utan otillbörligt dröjsmål.

d) En elev ska på alla distansflygningar i enkelkommando medföra den auktorisation som krävs enligt FCL.020 a.

FCL.050 Flygtidsnoteringar

Piloten ska notera uppgifter om samtliga flygningar som har flugits enligt en tillförlitlig metod i sådan form och på sådant sätt som fastställts av den behöriga myndigheten.

FCL.055 Språkkunskaper

a) Allmänt. Piloter på flygplan, helikoptrar, vertikalstartande/-landande luftfartyg och luftskepp som måste använda radiotelefoni får inte utöva certifikatens och behörigheternas befogenheter om de inte har ett certifikat med språkbehörighetstillägg för antingen engelska eller också det språk som används för radiokommunikation under flygningen. Språk, kompetensnivå och giltighetsdatum ska framgå av tillägget.

b) Den som ansöker om ett språkbehörighetstillägg ska visa att han eller hon minst uppfyller kraven för operativ nivå när det gäller användning av både fraseologi och normalspråk i enlighet med tillägg 2 till denna del. Detta innebär att sökanden ska kunna

1. kommunicera effektivt i situationer med enbart röst och i situationer ansikte mot ansikte,

2. kommunicera om gemensamma och arbetsrelaterade ämnen med precision och tydlighet,

3. använda lämpliga kommunikativa strategier för att utbyta meddelanden och upptäcka och lösa missförstånd i ett allmänt eller arbetsrelaterat sammanhang,

4. framgångsrikt hantera de språkliga utmaningar som uppstår vid en komplikation eller ett oväntat händelseförlopp som inträffar i en vanlig arbetssituation eller kommunikativ uppgift som annars är välbekant och

5. använda en dialekt eller ett uttal som de som arbetar i luftfartsbranschen kan förstå.

c) Med undantag för piloter som har uppvisat språkkunskaper på expertnivå i enlighet med tillägg 2 till denna del, ska språkbehörighetstillägget omprövas vart

1. fjärde år, om det avser operativ nivå, eller

2. sjätte år, om det avser utvidgad nivå.

▼M3

d) Särskilda krav för innehavare av en instrumentbehörighet (IR) eller instrumentbehörighet på sträcka (EIR). Utan att det påverkar tillämpningen av ovanstående punkter ska innehavare av en IR eller en EIR kunna använda engelska på en nivå som gör att de kan

▼B

1. förstå all information som är relevant för att fullfölja en flygnings alla faser, inbegripet förberedelserna,

2. använda radiotelefoni under en flygnings alla faser, inbegripet nödsituationer,

3. kommunicera med övriga besättningsmedlemmar under en flygnings alla faser, inbegripet förberedelserna.

▼M3

e) IR- eller EIR-innehavare ska uppvisa sina språkkunskaper och sin användning av engelska genom en bedömningsmetod som fastställs av den behöriga myndigheten.

▼B

FCL.060 Aktuell erfarenhet

a) Ballonger. En pilot får inte framföra en ballong som används i kommersiell flygtransport eller medför passagerare såvida han eller hon inte under de närmast föregående 180 dagarna har genomfört

1. minst tre flygningar som pilot som framför en ballong, varav minst en flygning ska vara i en ballong av relevant klass och grupp, eller

2. en flygning i en ballong av relevant klass och grupp under övervakning av en instruktör som är kvalificerad i enlighet med kapitel J.

b) Flygplan, helikoptrar, vertikalstartande/-landande luftfartyg, luftskepp och segelflygplan. En pilot får inte framföra ett luftfartyg som används i kommersiell flygtransport eller medför passagerare

1. såvida han eller hon inte under de närmast föregående 90 dagarna har genomfört minst 3 starter, inflygningar och landningar som befälhavare eller biträdande pilot på ett luftfartyg av samma typ/klass eller i en FFS som motsvarar den typ/klass som ska användas. De 3 starterna och landningarna ska utföras i antingen flerpilots- eller enpilotsverksamhet, beroende på pilotens befogenheter, och

2. som befälhavare under mörker såvida han eller hon inte

i) under de närmast föregående 90 dagarna har genomfört minst en start, inflygning och landning i mörker som manövrerande pilot på ett luftfartyg av samma typ/klass eller i en FFS som motsvarar den typ/klass som ska användas eller

ii) innehar en IR,

▼M3

3) som biträdande avlösningspilot såvida han eller hon inte

i) har uppfyllt kraven under punkt b 1, eller

ii) under de närmast föregående 90 dagarna har genomfört minst 3 sektorer som biträdande avlösningspilot på samma typ eller klass av luftfartyg, eller

iii) har genomgått utbildning för att upprätthålla aktuell flygerfarenhet och färdighet genom repetitionsutbildning i en FFS med intervaller som inte överstiger 90 dagar. Denna repetitionsutbildning får kombineras med operatörens repetitionsutbildning som föreskrivs i de relevanta kraven i Del-ORO.

▼B

4. När en pilot har befogenhet att framföra mer än en typ av flygplan med liknande handhavande- och flygegenskaper, får de 3 starter, inflygningar och landningar som krävs under punkt 1 utföras enligt vad som fastställts i OSD-informationen (Operational Suitability Data) i enlighet med Del 21.

5. När en pilot har befogenhet att framföra mer än en typ av icke-komplex helikopter med liknande handhavande- och flygegenskaper enligt vad som fastställts i OSD-informationen (Operational Suitability Data) i enlighet med Del 21, får de 3 starter, inflygningar och landningar som krävs under punkt 1 utföras på endast en av dessa typer, förutsatt att piloten har genomfört minst 2 timmars flygtid i varje helikoptertyp under de närmast föregående 6 månaderna.

c) Särskilda krav för kommersiell flygtransport

1. När det gäller kommersiell flygtransport får den 90-dagarsperiod som föreskrivs under punkterna b 1 och b 2 ovan förlängas med upp till maximalt 120 dagar, så länge som piloten genomför produktionsflygning under övervakning av en typinstruktör eller typkontrollant.

2. Om piloten inte uppfyller kravet under punkt 1, ska han/hon genomföra en träningsflygning i luftfartyget eller en FFS av den luftfartygstyp som ska användas, där åtminstone kraven under punkterna b 1 och b 2 ska vara uppfyllda, innan han/hon får utöva sina befogenheter.

▼M4

FCL.065 Begränsning av befogenheter för certifikatinnehavare som är 60 år eller äldre i kommersiell flygtransport

a) 60–64 år. Flygplan och helikoptrar. En certifikatinnehavare som har uppnått en ålder av 60 år får inte vara pilot på ett luftfartyg i kommersiell flygtransport utom som medlem i en flerpilotsbesättning.

b) 65 år. Med undantag av certifikatinnehavare för ballong- eller segelflyg och som har uppnått en ålder av 65 år får en certifikatinnehavare inte vara pilot på ett luftfartyg i kommersiell flygtransport.

c) 70 år. En certifikatinnehavare för ballong- eller segelflyg som har uppnått en ålder av 70 år får inte vara pilot i kommersiell ballong- eller segelflygtransport.

▼B

FCL.070 Återkallande, tillfälligt upphävande och begränsning av certifikat, behörigheter och behörighetsbevis

a) Certifikat, behörigheter och behörighetsbevis som har utfärdats i enlighet med denna del får begränsas, tillfälligt upphävas eller återkallas av den behöriga myndigheten när piloten inte uppfyller kraven i denna del, Del Medical eller de tillämpliga operativa kraven i enlighet med de villkor och förfaranden som föreskrivs i Del ARA.

b) När pilotens certifikat tillfälligt har upphävts eller återkallats ska han/hon omedelbart återlämna certifikatet eller behörighetsbeviset till den behöriga myndigheten.

KAPITEL B

FLYGCERTIFIKAT FÖR LÄTTA LUFTFARTYG – LAPL

SEKTION 1

Allmänna krav

FCL.100 LAPL – Minimiålder

En sökande till ett LAPL ska

a) för flygplan och helikoptrar vara minst 17 år gammal,

b) för segelflygplan och ballonger vara minst 16 år gammal.

FCL.105 LAPL – Befogenheter och krav

a) Allmänt. Innehavaren av ett LAPL har befogenhet att vara befälhavare på tillämplig kategori av luftfartyg i icke-kommersiell trafik, dock inte mot ersättning.

b) Villkor. En sökande till ett LAPL ska ha uppfyllt kraven för relevant kategori av luftfartyg och, om det är tillämpligt, för samma klass/typ av luftfartyg som används vid flygprovet.

FCL.110 LAPL – Tillgodoräknande för samma kategori av luftfartyg

a) Sökande till ett LAPL som har varit innehavare av ett annat certifikat för samma kategori av luftfartyg ska till fullo tillgodoräkna sig detta mot kraven i LAPL för den kategorin av luftfartyg.

b) Utan att det påverkar tillämpningen av ovanstående punkt, ska sökanden, om certifikatet har upphört att gälla, genomgå ett flygprov i enlighet med FCL.125 för utfärdande av ett LAPL för lämplig kategori av luftfartyg.

FCL.115 LAPL – Utbildningskurs

En sökande till ett LAPL ska genomgå en utbildningskurs vid en ATO. Kursen ska omfatta teori- och flygutbildning som lämpar sig för de befogenheter som avses.

▼B

FCL.120 LAPL – Teoriprov

En sökande till ett LAPL ska ha uppvisat teoretisk kunskapsnivå som är lämplig för de befogenheter som tilldelas genom prov i följande:

a) Gemensamma ämnen:

— Luftfartsrätt.

— Människans prestationsförmåga.

— Meteorologi.

— Kommunikation.

b) Specifika ämnen för de olika kategorierna av luftfartyg:

— Flygningens grundprinciper.

— Operativa förfaranden.

— Genomförande och planering av flygningar.

— Allmän luftfartygskunskap.

— Navigering.

FCL.125 LAPL – Flygprov

a) En sökande till ett LAPL ska genom ett flygprov ha uppvisat förmåga att som befälhavare på tillämplig luftfartygskategori utföra relevanta förfaranden och manövrer med en kompetens som är lämplig för de befogenheter som tilldelas.

b) En sökande till flygprovet ska ha erhållit flygutbildning på samma klass/typ av luftfartyg som används på flygprovet. Befogenheterna begränsas till den klass eller typ som används vid flygprovet fram till dess att ytterligare tillägg godkänns för certifikatet i enlighet med detta kapitel.

c) *Godkännandekrav*

1. Flygprovet ska delas in i olika sektioner som avspeglar alla olika flygfaser för den tillämpliga kategori av luftfartyg som flygs.

2. Om sökanden underkänns på någon punkt i en sektion, underkänns den sektionen. En sökande som underkänns på endast en sektion ska genomföra den underkända sektionen igen. Om sökanden underkänns på mer än en sektion, måste han/hon genomföra hela provet igen.

3. Om sökanden måste göra om provet i enlighet med punkt 2, inbegripet någon av de sektioner som har godkänts vid ett tidigare försök, måste han/hon genomföra hela provet igen.

4. Om en sökande på två försök misslyckas med att erhålla godkänt på alla sektioner i provet, krävs ytterligare praktisk utbildning.

SEKTION 2

Särskilda krav för LAPL för flygplan – LAPL(A)

FCL.105.A LAPL(A) – Befogenheter och villkor

a) Innehavaren av ett LAPL för flygplan har befogenhet att vara befälhavare på enmotoriga kolvmotorflygplan (land) eller TMG med en maximal startmassa som är mindre eller lika med 2 000 kg, som medför högst tre passagerare, så att det aldrig finns fler än 4 personer ombord på luftfartyget.

▼M3

b) Innehavare av ett LAPL(A) får endast medföra passagerare sedan de har genomfört 10 timmars flygtid som befälhavare på flygplan eller turmotorsegelflygplan efter certifikatets utfärdande.

▼B

FCL.110.A LAPL(A) – Erfarenhetskrav och tillgodoräknande

a) En sökande till ett LAPL(A) ska ha genomfört minst 30 timmars flygtid på flygplan eller TMG, varav minst

1. 15 timmars utbildningstid i dubbelkommando i den klass som används vid flygprovet,

2. 6 timmars övervakad ensamflygning, inbegripet minst 3 timmars distansflygning på egen hand med minst en distansflygning på minst 150 km (80 nautiska mil), under vilken en fullstoppslandning vid en annan flygplats än startflygplatsen ska göras.

b) Särskilda krav för sökande som innehar ett LAPL(S) med behörighetstillägg för TMG. Sökande till ett LAPL(A) som innehar ett LAPL(S) med behörighetstillägg för TMG ska ha genomfört minst 21 timmars flygtid på TMG efter godkännandet av behörighetstillägget för TMG samt ha uppfyllt kraven i FCL.135.A a för flygplan.

c) Tillgodoräknande. Sökande med tidigare befälhavarerfarenhet får tillgodoräkna sig detta mot kraven under punkt a.

I vilken omfattning detta ska tillgodoräknas ska beslutas av den ATO där piloten genomgår utbildningskursen på grundval av ett inträdesflygtest, men får inte

1. överskrida den totala flygtiden som befälhavare,

2. överskrida 50 procent av de timmar som krävs under punkt a,

3. omfatta kraven under punkt a 2.

FCL.135.A LAPL(A) – Utökning av befogenheter till annan klass eller variant av flygplan

a) Befogenheterna för ett LAPL(A) ska begränsas till den klass och variant av flygplan eller TMG som flygprovet har genomförts i. Denna begränsning får avlägsnas när piloten har genomfört följande i en annan klass:

1. 3 timmars flygutbildning, som inbegriper

i) 10 starter och landningar i dubbelkommando och

ii) 10 övervakade starter och landningar i enkelkommando.

2. Ett flygprov för att uppvisa en lämplig praktisk färdighetsnivå i den nya klassen. Under detta flygprov ska sökanden också uppvisa för kontrollanten att han/hon har en lämplig teoretisk kunskapsnivå för den andra klassen i följande ämnen:

i) Operativa förfaranden.

ii) Genomförande och planering av flygningar.

iii) Allmän luftfartygskunskap.

b) Innan innehavaren av ett grundläggande LAPL får utöva certifikatets befogenheter på en annan flygplansvariant än den som används för flygprovet, ska piloten genomgå skillnads- eller familjaritetsutbildning. Skillnadsutbildningen ska föras in i pilotens loggbok eller motsvarande dokument och undertecknas av instruktören.

▼B

FCL.140.A LAPL(A) – Krav på aktuell erfarenhet

a) Innehavare av ett LAPL(A) får endast utöva certifikatets befogenheter när de under de senaste 24 månaderna har genomfört följande som pilot för flygplan eller TMG:

1. Minst 12 timmars flygtid som befälhavare, som inbegriper 12 starter och landningar och

2. repetitionsutbildning på minst 1 timmes total flygtid med en instruktör.

b) Innehavare av ett LAPL(A) som inte uppfyller kraven under punkt a ska

1. genomgå en kompetenskontroll med en kontrollant innan de börjar utöva certifikatets befogenheter igen eller

2. genomföra ytterligare flygtid eller starter och landningar i dubbel- eller enkelkommando under övervakning av en instruktör, för att uppfylla kraven under punkt a.

SEKTION 3

Särskilda krav för LAPL för helikoptrar – LAPL(H)

FCL.105.H LAPL(H) – Befogenheter

Innehavaren av ett LAPL för helikoptrar har befogenhet att vara befälhavare på enmotoriga helikoptrar med en maximal certifierad startmassa som är mindre eller lika med 2 000 kg, som medför högst tre passagerare, så att det aldrig finns fler än 4 personer ombord.

FCL.110.H LAPL(H) – Erfarenhetskrav och tillgodoräknande

a) En sökande till ett LAPL(H) ska ha genomfört 40 timmars flygtid på helikopter. Av dessa ska minst 35 timmar flygas på samma typ av helikopter som används vid flygprovet. Flygutbildningen ska omfatta minst

1. 20 timmars utbildningstid i dubbelkommando och

2. 10 timmars övervakad ensamflygning, inbegripet minst 5 timmars distansflygning på egen hand med minst en distansflygning på minst 150 km (80 nautiska mil), under vilken en fullstoppslandning vid en annan flygplats än startflygplatsen ska göras.

b) Tillgodoräknande. Sökande med tidigare befälhavarerfarenhet får tillgodoräkna sig detta mot kraven under punkt a.

I vilken omfattning detta ska tillgodoräknas ska beslutas av den ATO där piloten genomgår utbildningskursen på grundval av ett inträdesflygtest, men får inte

1. överskrida den totala flygtiden som befälhavare,

2. överskrida 50 procent av de timmar som krävs under punkt a,

3. omfatta kraven under punkt a 2.

FCL.135.H LAPL(H) – Utökning av befogenheter till annan typ eller variant av helikopter

a) Befogenheterna för ett LAPL(H) ska begränsas till den särskilda typ och variant av helikopter som flygprovet har genomförts på. Denna begränsning får avlägsnas när piloten har genomfört

1. 5 timmars flygutbildning, som inbegriper

i) 15 starter, inflygningar och landningar i dubbelkommando,

▼B

ii) 15 övervakade starter, inflygningar och landningar i enkelkommando,

2. ett flygprov för att uppvisa en lämplig praktisk färdighetsnivå i den nya typen. Under detta flygprov ska sökanden också uppvisa för kontrollanten att han/hon har en lämplig teoretisk kunskapsnivå för den andra typen i följande ämnen:

— Operativa förfaranden.

— Genomförande och planering av flygningar.

— Allmän luftfartygskunskap.

b) Innan innehavaren av ett LAPL(H) får utöva certifikatets befogenheter för en annan helikoptervariant än den som används för flygprovet, ska piloten genomgå skillnads- eller familjaritetsutbildning, vilken fastställs i OSD-informationen (Operational Suitability Data) i enlighet med Del 21. Skillnadsutbildningen ska föras in i pilotens loggbok eller motsvarande dokument och undertecknas av instruktören.

FCL.140.H LAPL(H) – Krav på aktuell erfarenhet

a) Innehavare av ett LAPL(H) får endast utöva certifikatets befogenheter på en särskild typ när de under de senaste 12 månaderna har genomfört följande på helikoptrar av denna typ

1. minst 6 timmars flygtid som befälhavare, som inbegriper 6 starter, inflygningar och landningar, och

2. repetitionsutbildning på minst 1 timmes total flygtid med en instruktör.

b) Innehavare av ett LAPL(H) som inte uppfyller kraven under punkt a ska

1. genomgå en kompetenskontroll med godkänt resultat med en kontrollant för denna särskilda typ innan de börjar utöva certifikatets befogenheter igen, eller

2. genomföra ytterligare flygtid eller starter och landningar i dubbel- eller enkelkommando under övervakning av en instruktör, för att uppfylla kraven under punkt a.

SEKTION 4

Särskilda krav för LAPL för segelflygplan – LAPL(S)

FCL.105.S LAPL(S) – Befogenheter och villkor

a) Innehavaren av ett LAPL för segelflygplan har befogenhet att vara befälhavare på segelflygplan och motordrivna segelflygplan. För att utöva befogenheterna på ett TMG ska innehavaren uppfylla kraven i FCL.135.S.

▼M3

b) Innehavare av ett LAPL(S) får endast medföra passagerare sedan de har genomfört 10 timmars flygtid eller 30 starter som befälhavare på segelflygplan eller motordrivna segelflygplan efter certifikatets utfärdande.

▼B

FCL.110.S LAPL(S) – Erfarenhet och tillgodoräknande

a) En sökande till ett LAPL(S) ska ha genomfört minst 15 timmars flygtid på segelflygplan eller motordrivna segelflygplan, varav minst

1. 10 timmars utbildningstid i dubbelkommando,

2. 2 timmars övervakad ensamflygning,

▼B

3. 45 starter och landningar,

4. en distansflygning på egen hand på minst 50 km (27 nautiska mil) eller en distansflygning i dubbelkommando på minst 100 km (55 nautiska mil).

b) Av de 15 timmar som krävs under punkt a får maximalt 7 timmar genomföras i ett TMG.

c) Tillgodoräknande. Sökande med tidigare befälhavarerfarenhet får tillgodoräkna sig detta mot kraven under punkt a.

I vilken omfattning detta ska tillgodoräknas med ska beslutas av den ATO där piloten genomgår utbildningskursen på grundval av ett inträdesflygtest, men får inte

1. överskrida den totala flygtiden som befälhavare,

2. överskrida 50 procent av de timmar som krävs under punkt a,

3. omfatta kraven under punkt a 2–a 4.

FCL.130.S LAPL(S) – Startmetoder

a) Befogenheterna för ett LAPL(S) ska begränsas till den startmetod som flygprovet omfattar. Denna begränsning får avlägsnas när piloten har genomfört

1. för vinsch- och bilstart: minst 10 starter i dubbelkommando och 5 starter i enkelkommando under övervakning,

2. för flygbogserings- och självstart: minst 5 starter i dubbelkommando och 5 starter i enkelkommando under övervakning; vid självstart får utbildningstiden i dubbelkommando utföras i ett TMG,

3. för gummirepstart: minst 3 starter i dubbelkommando eller i enkelkommando under övervakning.

b) Ytterligare genomförda träningsstarter ska föras in i loggboken och undertecknas av instruktören.

c) För att piloten ska behålla sina befogenheter för respektive startmetod ska minst 5 starter ha genomförts under de senaste 24 månaderna, med undantag för gummirepstart, där piloten bara behöver ha genomfört 2 starter.

d) Om piloten inte uppfyller kravet under punkt c, ska han/hon genomföra det ytterligare antalet starter i dubbel- eller enkelkommando under övervakning av en instruktör för att förnya befogenheterna.

FCL.135.S LAPL(S) – Utökning av befogenheter till TMG

Befogenheterna för ett LAPL(S) ska utökas till ett TMG när piloten vid en ATO har genomfört minst

a) 6 timmars flygutbildning på ett TMG, varav

1. 4 timmars utbildningstid i dubbelkommando,

2. en distansflygning i enkelkommando på minst 150 km (80 nautiska mil), under vilken en fullstoppslandning vid en annan flygplats än startflygplatsen ska göras,

b) ett flygprov för att uppvisa en lämplig praktisk färdighetsnivå i ett TMG. Under detta flygprov ska sökanden också uppvisa för kontrollanten att han/hon har en lämplig teoretisk kunskapsnivå för TMG i följande ämnen:

— Flygningens grundprinciper.

▼B

— Operativa förfaranden.

— Genomförande och planering av flygningar.

— Allmän luftfartygskunskap.

— Navigering.

FCL.140.S LAPL(S) – Krav på aktuell erfarenhet

a) Segelflygplan och motordrivna segelflygplan. Innehavare av ett LAPL(S) får endast utöva certifikatets befogenheter för segelflygplan eller motordrivna segelflygplan, med undantag för TMG, när de under de senaste 24 månaderna har genomfört följande på segelflygplan eller motordrivna segelflygplan:

1. 5 timmars flygtid som befälhavare, som inbegriper 15 starter,

2. 2 träningsflygningar med en instruktör.

b) TMG. Innehavare av ett LAPL(S) får endast utöva certifikatets befogenheter för ett TMG när de har

1. genomfört följande på TMG under de senaste 24 månaderna:

i) minst 12 timmars flygtid som befälhavare, som inbegriper 12 starter och landningar, och

ii) repetitionsutbildning på minst 1 timmes total flygtid med en instruktör.

2. Om innehavaren av ett LAPL(S) även har befogenhet att flyga flygplan, kan kraven under punkt 1 uppfyllas på flygplan.

c) Innehavare av ett LAPL(S) som inte uppfyller kraven under punkterna a eller b ska genomföra följande innan de börjar utöva certifikatets befogenheter igen:

1. genomgå en kompetenskontroll med en kontrollant på ett segelflygplan eller ett TMG, beroende på vad som är tillämpligt, eller

2. genomföra ytterligare flygtid eller starter och landningar i dubbel- eller enkelkommando under övervakning av en instruktör, för att uppfylla kraven under punkterna a eller b.

SEKTION 5

Särskilda krav för LAPL för ballonger – LAPL(B)

▼M4

FCL.105.B LAPL(B) – Befogenheter

Innehavaren av ett LAPL för ballonger har befogenhet att vara befälhavare på varmluftsballonger eller varmluftsskepp med en maximal höljeskapacitet på 3 400 m^3 eller på gasballonger med en maximal höljeskapacitet på 1 260 m^3, som medför högst 3 passagerare, så att det aldrig finns fler än 4 personer ombord på ballongen.

▼M3

FCL.110.B LAPL(B) – Krav på aktuell erfarenhet och tillgodoräknande

▼B

a) En sökande till ett LAPL(B) ska på ballonger i samma klass ha genomfört minst 16 timmars flygtid, varav minst

1. 12 timmars utbildningstid i dubbelkommando,

2. 10 fyllningar och 20 starter och landningar och

3. en övervakad ensamflygning med en lägsta flygtid på minst 30 minuter.

▼B

b) Tillgodoräknande. Sökande med tidigare befälhavarerfarenhet på ballonger får tillgodoräkna sig detta mot kraven under punkt a.

I vilken omfattning detta ska tillgodoräknas ska beslutas av den ATO där piloten genomgår utbildningskursen på grundval av ett inträdesflygtest, men får inte

1. överskrida den totala flygtiden som befälhavare på ballonger,

2. överskrida 50 procent av de timmar som krävs under punkt a,

3. omfatta kraven under punkt a 2 och a 3.

FCL.130.B LAPL(B) – Utökning av befogenheter till förankrade flygningar

a) Befogenheterna för ett LAPL(B) ska begränsas till icke-förankrade flygningar. Denna begränsning får avlägsnas när piloten har genomfört minst 3 förankrade skolflygningar.

b) Ytterligare genomförd träning ska föras in i loggboken och undertecknas av instruktören.

c) För att piloten ska behålla denna befogenhet ska minst två förankrade flygningar ha genomförts under de senaste 24 månaderna.

d) Om piloten inte uppfyller kravet under punkt c, ska han/hon genomföra det ytterligare antalet förankrade flygningar i dubbel- eller enkelkommando under övervakning av en instruktör för att förnya befogenheterna.

FCL.135.B LAPL(B) – Utökning av befogenheter till annan ballongklass

Befogenheterna för ett LAPL(B) ska begränsas till den ballongklass som flygprovet har genomförts på. Denna begränsning får avlägsnas när piloten i en annan klass har genomfört minst följande vid en ATO:

a) 5 skolflygningar i dubbelkommando eller

b) när det gäller ett LAPL(B) för varmluftsballonger där piloten önskar utöka befogenheterna till varmluftsskepp: 5 timmars flygtid i dubbelkommando, och

c) ett flygprov där piloten ska uppvisa för kontrollanten att han/hon har en lämplig teoretisk kunskapsnivå för den andra klassen i följande ämnen:

— Flygningens grundprinciper.

— Operativa förfaranden.

— Genomförande och planering av flygningar.

— Allmän luftfartygskunskap.

FCL.140.B LAPL(B) – Krav på aktuell erfarenhet

a) Innehavare av ett LAPL(B) får endast utöva certifikatets befogenheter när de har genomfört minst följande under de senaste 24 månaderna:

1. 6 timmars flygtid som befälhavare, som inbegriper 10 starter och landningar, och

2. en träningsflygning med en instruktör,

3. om piloten har befogenhet att flyga mer än en ballongklass ska han/hon också under de senaste 24 månaderna ha genomfört minst 3 timmars flygtid i den klassen, som inbegriper 3 starter och landningar, för att få utöva befogenheterna i den klassen.

▼B

b) Innehavare av ett LAPL(B) som inte uppfyller kraven under punkt a ska genomföra följande innan de börjar utöva certifikatets befogenheter igen:

1. genomgå en kompetenskontroll med en kontrollant på lämplig klass, eller

2. genomföra ytterligare flygtid eller starter och landningar i dubbel- eller enkelkommando under övervakning av en instruktör, för att uppfylla kraven under punkt a.

KAPITEL C

PRIVATFLYGARCERTIFIKAT (PPL), SEGELFLYGARCERTIFIKAT (SPL) OCH BALLONGFLYGARCERTIFIKAT (BPL)

SEKTION 1

Allmänna krav

FCL.200 Minimiålder

a) En sökande till ett PPL ska vara minst 17 år gammal.

b) En sökande till ett BPL eller SPL ska vara minst 16 år gammal.

FCL.205 Villkor

En sökande till ett PPL ska ha uppfyllt kraven för utfärdande av ett PPL med minst klass-/typbehörighet för det luftfartyg som används vid flygprovet, i enlighet med kapitel H.

FCL.210 Utbildningskurs

En sökande till ett BPL, SPL eller PPL ska genomgå utbildning vid en ATO. Kursen ska omfatta teori- och flygutbildning som lämpar sig för de befogenheter som tilldelas.

FCL.215 Teoriprov

En sökande till ett BPL, SPL eller PPL ska ha uppvisat en teoretisk kunskapsnivå som är lämplig för de befogenheter som tilldelas genom prov i följande:

a) Gemensamma ämnen:

— Luftfartsrätt.

— Människans prestationsförmåga.

— Meteorologi.

— Kommunikation.

b) Specifika ämnen för de olika kategorierna av luftfartyg:

— Flygningens grundprinciper.

— Operativa förfaranden.

— Genomförande och planering av flygningar.

— Allmän luftfartygskunskap.

— Navigering.

FCL.235 Flygprov

a) En sökande till ett BPL, SPL eller PPL ska genom ett flygprov ha uppvisat förmåga att som befälhavare på tillämplig kategori av luftfartyg utföra relevanta förfaranden och manövrer med en kompetens som är lämplig för de befogenheter som tilldelas.

▼B

b) En sökande till flygprovet ska ha erhållit flygutbildning på samma klass/typ av luftfartyg eller grupp av ballonger som används på flygprovet.

c) Godkännandekrav

1. Flygprovet ska delas in i olika sektioner som avspeglar alla olika flygfaser för den tillämpliga kategori av luftfartyg som flygs.

▼M3

2. Om sökanden underkänns på någon punkt i en sektion, underkänns den sektionen. En sökande som underkänns på endast en sektion ska genomföra endast den underkända sektionen igen. Om sökanden underkänns på mer än en sektion, måste han/hon genomföra hela provet igen.

▼B

3. Om sökanden måste göra om provet i enlighet med punkt 2, inbegripet någon av de sektioner som har godkänts vid ett tidigare försök, måste han/hon genomföra hela provet igen.

4. Om en sökande på två försök misslyckas med att erhålla godkänt på alla sektioner i provet, krävs ytterligare utbildning.

SEKTION 2

Särskilda krav för PPL för flygplan – PPL(A)

FCL.205.A PPL(A) – Befogenheter

a) Innehavaren av ett PPL(A) har befogenhet att vara befälhavare eller biträdande pilot på flygplan eller TMG som flygs i icke-kommersiell trafik, dock inte mot ersättning.

b) Trots vad som sägs i ovanstående punkt får innehavaren av ett PPL(A) med instruktörs- eller kontrollantbefogenhet få ersättning för

1. tillhandahållande av flygutbildning för LAPL(A) eller PPL(A),

2. genomförande av flygprov och kompetenskontroller för dessa certifikat,

▼M3

3. utbildning, provning och kontroll för de behörigheter eller behörighetsbevis som är knutna till detta certifikat.

▼B

FCL.210.A PPL(A) – Erfarenhetskrav och tillgodoräknande

▼M4

a) En sökande till ett PPL(A) ska ha genomfört minst 45 timmars flygtid på flygplan eller turmotorsegelflygplan. Av dessa 45 timmar kan 5 timmar ha genomförts i en FSTD, varav minst

1. 25 timmars utbildningstid i dubbelkommando, och

2. 10 timmars övervakad ensamflygning, inbegripet minst 5 timmars distansflygning på egen hand med minst en distansflygning på minst 270 km (150 nautiska mil), under vilken fullstoppslandningar vid två flygplatser andra än startflygplatsen ska göras.

▼B

b) Särskilda krav för sökande som innehar ett LAPL(A). Sökande till ett PPL(A) som innehar ett LAPL(A) ska ha genomfört minst 15 timmars flygtid på flygplan efter utfärdandet av LAPL(A). Minst 10 av dessa 15 timmar ska vara flygutbildning som har genomförts vid en ATO. Denna utbildning ska omfatta minst 4 timmars övervakad ensamflygning, inbegripet minst 2 timmars distansflygning på egen hand med minst en distansflygning på minst 270 km (150 nautiska mil), under vilken fullstoppslandningar vid två flygplatser andra än startflygplatsen ska göras.

▼B

c) Särskilda krav för sökande som innehar ett LAPL(S) med behörighet för TMG. Sökande till ett PPL(A) som innehar ett LAPL(S) med behörighet för TMG ska ha genomfört

1. minst 24 timmars flygtid på TMG efter godkänt behörighetstillägg för TMG och

2. 15 timmars flygutbildning på flygplan inom ramen för flygutbildning som har genomförts på en ATO, som åtminstone inbegriper kraven under punkt a 2.

d) Tillgodoräknande. Innehavare av flygcertifikat för en annan kategori av luftfartyg, med undantag för ballonger, får tillgodoräkna sig 10 procent av sin totala flygtid som befälhavare på ett sådant luftfartyg, dock maximalt 10 timmar. Tillgodoräknandet får inte inbegripa kraven under punkt a 2.

SEKTION 3

Särskilda krav för PPL för helikoptrar – PPL(H)

FCL.205.H PPL(H) – Befogenheter

a) Innehavaren av ett PPL(H) har befogenhet att vara befälhavare eller biträdande pilot på helikoptrar som flygs i icke-kommersiell trafik, dock inte mot ersättning.

b) Trots vad som sägs i ovanstående punkt får innehavaren av ett PPL(H) med instruktörs- eller kontrollantbefogenhet få ersättning för

1. tillhandahållande av flygutbildning för LAPL(H) eller PPL(H),

2. genomförande av flygprov och kompetenskontroller för dessa certifikat,

▼M3

3. utbildning, provning och kontroll för de behörigheter och behörighetsbevis som är knutna till detta certifikat.

▼B

FCL.210.H PPL(H) – Erfarenhetskrav och tillgodoräknande

a) En sökande till ett PPL(H) ska ha genomfört minst 45 timmars flygtid på helikopter. Av dessa 45 timmar kan 5 timmar ha genomförts i en FNPT eller FFS, varav minst

1. 25 timmars utbildningstid i dubbelkommando och

2. 10 timmars övervakad ensamflygning, inbegripet minst 5 timmars distansflygning på egen hand med minst en distansflygning på minst 185 km (100 nautiska mil), med fullstoppslandningar vid två flygplatser andra än startflygplatsen.

3. Av dessa 45 timmar ska minst 35 flygas på samma typ av helikopter som används på flygprovet.

b) Särskilda krav för sökande som innehar ett LAPL(H). Sökande till ett PPL(H) som innehar ett LAPL(H) ska genomgå utbildning vid en ATO. Denna utbildning ska omfatta minst 5 timmars utbildningstid i dubbelkommando och minst en övervakad distansflygning på egen hand på minst 185 km (100 nautiska mil), under vilken fullstoppslandningar vid två flygplatser andra än startflygplatsen ska göras.

c) Innehavare av flygcertifikat för en annan kategori av luftfartyg, med undantag för ballonger, får tillgodoräkna sig 10 procent av sin totala flygtid som befälhavare på ett sådant luftfartyg, dock maximalt 6 timmar. Tillgodoräknandet får inte inbegripa kraven under punkt a 2.

▼B

SEKTION 4

Särskilda krav för PPL för luftskepp – PPL(As)

FCL.205.As PPL(As) – Befogenheter

a) Innehavaren av ett PPL(As) har befogenhet att vara befälhavare eller biträdande pilot på luftskepp som flygs i icke-kommersiell trafik, dock inte mot ersättning.

b) Trots vad som sägs i ovanstående punkt får innehavaren av ett PPL(As) med instruktörs- eller kontrollantbehörighet få ersättning för

1. tillhandahållande av flygutbildning för PPL(As),

2. genomförande av flygprov och kompetenskontroller för detta certifikat,

▼M3

3. utbildning, provning och kontroll för de behörigheter eller behörighetsbevis som är knutna till detta certifikat.

▼B

FCL.210.As PPL(As) – Erfarenhetskrav och tillgodoräknande

a) En sökande till ett PPL(As) ska ha genomfört minst 35 timmars flygutbildning på luftskepp. Av dessa 35 timmar kan 5 timmar ha genomförts i en FSTD, varav minst

1. 25 timmars utbildningstid i dubbelkommando och

i) 3 timmars distansflygsträning, inbegripet en distansflygning på minst 65 km (35 nautiska mil),

ii) 3 timmars instrumentutbildning,

2. 8 starter och landningar på en flygplats, inbegripet mastförtöjning och frigörande från mast,

3. 8 timmars övervakad ensamflygning.

b) En sökande som innehar ett BPL och som har befogenhet att flyga varmluftsskepp får tillgodoräkna sig 10 procent av sin totala flygtid som befälhavare på ett sådant luftfartyg, dock maximalt 5 timmar.

SEKTION 5

Särskilda krav för segelflygarcertifikat (SPL)

FCL.205.S SPL – Befogenheter och krav

a) Innehavaren av ett SPL har befogenhet att vara befälhavare på segelflygplan och motordrivna segelflygplan. För att utöva befogenheterna för ett TMG ska innehavaren uppfylla kraven i FCL.135.S.

b) Innehavare av ett SPL

1. får endast medföra passagerare sedan de efter certifikatets utfärdande har genomfört minst 10 timmars flygtid eller 30 starter som befälhavare på segelflygplan eller motordrivna segelflygplan,

2. får endast flyga i icke-kommersiell trafik utan ersättning fram till dess att de har

i) fyllt 18 år,

ii) genomfört minst 75 timmars flygtid eller 200 starter som befälhavare på segelflygplan eller motordrivna segelflygplan efter certifikatets utfärdande,

iii) genomgått en kompetenskontroll med godkänt resultat med en kontrollant.

▼M3

c) Trots vad som sägs under punkt b 2 får innehavaren av ett SPL med instruktörs- eller kontrollantbefogenhet få ersättning för

1. tillhandahållande av flygutbildning för LAPL(S) eller SPL,

▼M3

2. genomförande av flygprov och kompetenskontroller för dessa certifikat,

3. utbildning, provning och kontroll för de behörigheter och behörighetsbevis som är knutna till dessa certifikat.

▼B

FCL.210.S SPL – Erfarenhetskrav och tillgodoräknande

a) Sökande till ett SPL ska ha genomfört minst 15 timmars flygutbildning på segelflygplan eller motordrivna segelflygplan, som åtminstone inbegriper kraven under FCL.110.S.

b) Sökande till ett SPL som innehar ett LAPL(S) ska till fullo tillgodoräkna sig detta mot kraven för utfärdande av ett SPL.

Sökande till ett SPL som har varit innehavare av ett LAPL(S) under den tvåårsperiod som närmast föregår ansökan ska till fullo tillgodoräkna sig detta mot kraven på teorikunskaper och flygutbildning.

Tillgodoräknande. Innehavare av flygcertifikat för en annan kategori av luftfartyg, med undantag för ballonger, får tillgodoräkna sig 10 procent av sin totala flygtid som befälhavare på ett sådant luftfartyg, dock maximalt 7 timmar. Tillgodoräknandet får inte inbegripa kraven i FCL.110.S punkt a 2–a 4.

FCL.220.S SPL – Startmetoder

Befogenheterna för ett SPL ska begränsas till den startmetod som flygprovet omfattar. Denna begränsning får avlägsnas och de nya befogenheterna utövas när piloten uppfyller kraven i FCL.130.S.

FCL.230.S SPL – Krav på aktuell erfarenhet

Innehavare av ett SPL får endast utöva certifikatets befogenheter när de uppfyller kraven på aktuell erfarenhet i FCL.140.S.

SEKTION 6

Särskilda krav för ballongflygarcertifikat (BPL)

FCL.205.B BPL – Befogenheter och villkor

▼M3

a) Innehavaren av ett BPL har befogenhet att vara befälhavare på ballonger.

▼B

b) Innehavare av ett BPL får endast flyga i icke-kommersiell trafik utan ersättning fram till dess att de har

1. fyllt 18 år,

2. genomfört 50 timmars flygtid och 50 starter och landningar som befälhavare på ballonger,

3. genomgått en kompetenskontroll med en kontrollant på en ballong i den specifika klassen.

c) Trots vad som sägs i punkt b får innehavaren av ett BPL med instruktörs- eller kontrollantbefogenhet få ersättning för

1. tillhandahållande av flygutbildning för LAPL(B) eller BPL,

2. genomförande av flygprov och kompetenskontroller för dessa certifikat,

▼M3

3. utbildning, provning och kontroll för de behörigheter och behörighetsbevis som är knutna till dessa certifikat.

▼B

FCL.210.B BPL – Erfarenhetskrav och tillgodoräknande

a) En sökande till ett BPL ska på ballonger i samma klass och grupp ha genomfört minst 16 timmars flygtid, varav minst

1. 12 timmars utbildningstid i dubbelkommando,

▼B

2. 10 fyllningar och 20 starter och landningar och

3. en övervakad ensamflygning med en lägsta flygtid på minst 30 minuter.

b) Sökande till ett BPL som innehar ett LAPL(B) ska till fullo tillgodoräkna sig detta mot kraven för utfärdande av ett BPL.

Sökande till ett BPL som har varit innehavare av ett LAPL(B) under den tvåårsperiod som närmast föregår ansökan ska till fullo tillgodoräkna sig detta mot kraven på teorikunskaper och flygutbildning.

FCL.220.B BPL – Utökning av befogenheter till förankrade flygningar

Befogenheterna för ett BPL ska begränsas till icke-förankrade flygningar. Denna begränsning får avlägsnas när piloten uppfyller kraven i FCL.130.B.

FCL.225.B BPL – Utökning av befogenheter till annan klass eller grupp av ballonger

Befogenheterna för ett BPL ska begränsas till den klass och grupp av ballonger som flygprovet har genomförts på. Denna begränsning får avlägsnas när piloten har

a) vid utökning till annan klass inom samma grupp: uppfyllt kraven i FCL.135.B,

b) vid utökning till annan grupp inom samma ballongklass: genomfört minst

1. 2 skolflygningar på ballong i relevant grupp och

2. följande timmars flygtid som befälhavare på ballonger:

i) för ballonger med en höljeskapacitet mellan 3 401 m^3 och 6 000 m^3: minst 100 timmar,

ii) för ballonger med en höljeskapacitet mellan 6 001 m^3 och 10 500 m^3: minst 200 timmar,

iii) för ballonger med en höljeskapacitet som överstiger 10 500 m^3: minst 300 timmar,

iv) för gasballonger med en höljeskapacitet som överstiger 1 260 m^3: minst 50 timmar.

▼M4

FCL.230.B BPL – Aktualitetskrav

a) Innehavare av ett BPL får endast utöva certifikatets befogenheter när de har genomfört minst följande i en ballongklass under de senaste 24 månaderna:

1. 6 timmars flygtid som befälhavare, som inbegriper 10 starter och landningar, och

2. en träningsflygning med en instruktör i en ballong inom lämplig klass,

3. om piloten har befogenhet att flyga mer än en ballongklass ska han/hon också under de senaste 24 månaderna ha genomfört minst 3 timmars flygtid i denna klass, som inbegriper 3 starter och landningar, för att få utöva befogenheterna i den klassen.

b) Innehavare av ett BPL får endast framföra en ballong i samma grupp av ballonger som träningsflygningen har avslutats i eller en ballong i en grupp av mindre storlek.

c) Innehavare av ett BPL som inte uppfyller kraven under punkt a ska genomföra följande innan de börjar utöva certifikatets befogenheter igen:

1. genomgå en kompetenskontroll med en kontrollant i en ballong inom lämplig ballongklass, eller

▼M4

2. genomföra ytterligare flygtid eller starter och landningar i dubbel- eller enkelkommando under övervakning av en instruktör, för att uppfylla kraven under punkt a.

d) När det gäller punkt c.1 får innehavare av ett BPL endast framföra en ballong i samma grupp av ballonger som kompetenskontrollen har avslutats i eller i en mindre grupp ballonger.

▼B

KAPITEL D

TRAFIKFLYGARCERTIFIKAT – CPL

SEKTION 1

Allmänna krav

FCL.300 CPL – Minimiålder

En sökande till ett CPL ska vara minst 18 år gammal.

FCL.305 CPL – Befogenheter och villkor

a) Befogenheter. En innehavare av ett trafikflygarcertifikat (CPL) har befogenhet att på tillämplig kategori av luftfartyg

1. utöva samma befogenheter som en innehavare av ett LAPL och ett PPL,

2. vara befälhavare eller biträdande pilot på luftfartyg som används i verksamhet som inte är kommersiell flygtransport,

3. vara befälhavare i kommersiell flygtransport på enpilotsluftfartyg, med de begränsningar som anges i FCL.060 och i detta kapitel,

4. vara biträdande pilot i kommersiell flygtransport, med de begränsningar som anges i FCL.060.

b) Villkor. En sökande till ett CPL ska ha uppfyllt kraven för utfärdande av ett CPL med minst klass-/typbehörighet för det luftfartyg som används vid flygprovet.

FCL.310 CPL – Teoriprov

En sökande till ett CPL ska ha uppvisat en teoretisk kunskapsnivå som är lämplig för de befogenheter som tilldelas genom prov i följande:

— Luftfartsrätt.

— Allmän luftfartygskunskap – skrov/system/motorfunktion.

— Allmän luftfartygskunskap – instrumentering.

— Massa och balans.

— Prestanda.

— Färdplanering och övervakning av flygning.

— Människans prestationsförmåga.

— Meteorologi.

— Allmän navigering.

— Radionavigering.

— Operativa förfaranden.

— Flygningens grundprinciper.

— VFR-kommunikation.

FCL.315 CPL – Utbildningskurs

En sökande till ett CPL ska ha genomgått teori- och flygutbildning på en ATO, i enlighet med tillägg 3 till denna del.

▼B

FCL.320 CPL – Flygprov

En sökande till ett CPL ska genom ett flygprov i enlighet med tillägg 4 till denna del ha uppvisat förmåga att som befälhavare på tillämplig kategori av luftfartyg utföra relevanta förfaranden och manövrer med en kompetens som är lämplig för de befogenheter som tilldelas.

SEKTION 2

Särskilda krav för flygplanskategorin – CPL(A)

FCL.325.A CPL(A) – Särskilda villkor för MPL-innehavare

Innan befogenheterna i ett CPL(A) utövas ska MPL-innehavaren i ett flygplan ha genomfört

a) 70 timmars flygtid

1. som befälhavare eller

2. varav minst 10 timmar som befälhavare och den ytterligare flygtiden som befälhavare under övervakning (PICUS).

Av dessa 70 timmar ska 20 timmar vara distansflygning enligt VFR som befälhavare, eller distansflygning som består av minst 10 timmar som befälhavare och 10 timmar som befälhavare under övervakning. Detta ska omfatta distansflygning enligt VFR på inte mindre än 540 km (300 nautiska mil), under vilken fullstoppslandningar på två olika flygplatser ska flygas som befälhavare.

b) delarna i modulkursen för CPL(A) enligt vad som anges i punkterna 10 a och 11 till tillägg 3 E till denna del och

c) flygprovet för CPL(A) i enlighet med FCL.320.

KAPITEL E

FLERPILOTSCERTIFIKAT – MPL

FCL.400.A MPL – Minimiålder

En sökande till ett MPL ska vara minst 18 år gammal.

FCL.405.A MPL – Befogenheter

a) Innehavaren av ett MPL har befogenhet att vara biträdande pilot på ett flygplan som måste flygas med en biträdande pilot.

b) Innehavaren av ett MPL får utöva samma befogenheter som

1. en innehavare av ett PPL(A), under förutsättning att kraven för PPL(A) som anges i kapitel C är uppfyllda,

2. en innehavare av ett CPL(A), under förutsättning att kraven som anges i FCL.325.A är uppfyllda.

c) Innehavaren av ett MPL ska ha sin IR(A) begränsad till flygplan som ska flygas med en biträdande pilot. Befogenheterna för IR(A) får utökas till enpilotsverksamhet i flygplan, förutsatt att certifikatinnehavaren har genomgått den utbildning som krävs för att vara befälhavare i enpilotsverksamhet med flygning som utförs enbart med hjälp av instrument och har godkänts på flygprovet för IR(A) som enpilot.

FCL.410.A MPL – Utbildningskurs och teoriprov

a) Kurs. En sökande till ett MPL ska ha genomgått teori- och flygutbildning på en ATO, i enlighet med tillägg 5 till denna del.

▼B

b) Prov. En sökande till ett MPL ska ha visat en kunskapsnivå som är lämplig för de befogenheter som tillkommer en innehavare av ett ATPL(A) i enlighet med FCL.515. Sökanden ska även ha typbehörighetsutbildning på flerpilotsflygplan.

FCL.415.A MPL – Praktiska krav

a) En sökande till ett MPL ska genom kontinuerlig utvärdering ha visat att han eller hon uppfyller alla kompetensenheter som anges i tillägg 5 till denna del, när sökanden agerar som manövrerande pilot och som icke-manövrerande pilot, på ett flygplan som är flermotorigt och turbinmotordrivet, enligt VFR och IFR.

b) Efter genomgången utbildning ska sökanden genom ett flygprov i enlighet med tillägg 9 till denna del ha uppvisat förmåga att utföra relevanta förfaranden och manövrer med en kompetens som är lämplig för de befogenheter som tilldelas. Flygprovet ska genomföras i den flygplanstyp som används vid den avancerade fasen i den integrerade utbildningskursen för MPL eller i en FFS som representerar samma typ.

KAPITEL F

TRAFIKFLYGARCERTIFIKAT – ATPL

SEKTION 1

Allmänna krav

FCL.500 ATPL – Minimiålder

En sökande till ett ATPL ska vara minst 21 år gammal.

FCL.505 ATPL – Befogenheter

a) En innehavare av ett ATPL har befogenhet att på tillämplig kategori av luftfartyg

1. utöva samma befogenheter som en innehavare av ett LAPL, ett PPL och ett CPL,

2. vara befälhavare på luftfartyg som används i kommersiell flygtransport.

b) En sökande till ett ATPL ska ha uppfyllt kraven för utfärdande av ett ATPL med minst typbehörighet för det luftfartyg som används vid flygprovet.

FCL.515 ATPL – Utbildningskurs och teoriprov

a) Kurs. En sökande till ett ATPL ska genomgå utbildning vid en ATO. Kursen ska antingen vara en integrerad utbildningskurs eller en modulkurs, i enlighet med tillägg 3 till denna del.

b) Prov. En sökande till ett ATPL ska ha uppvisat en kunskapsnivå som är lämplig för de befogenheter som tilldelas genom prov i följande:

— Luftfartsrätt.

— Allmän luftfartygskunskap – skrov/system/motorfunktion.

— Allmän luftfartygskunskap – Instrumentering.

— Massa och balans.

— Prestanda.

— Färdplanering och övervakning av flygning.

— Människans prestationsförmåga.

— Meteorologi.

— Allmän navigering.

▼B

— Radionavigering.

— Operativa förfaranden.

— Flygningens grundprinciper.

— VFR-kommunikation.

— IFR-kommunikation.

SEKTION 2

Särskilda krav för flygplanskategorin – ATPL(A)

FCL.505.A ATPL(A) – Begränsning av befogenheterna för piloter som tidigare har haft ett MPL

När innehavaren av ett ATPL(A) tidigare endast har haft ett MPL, ska certifikatets befogenheter begränsas till flerpilotsverksamhet, om inte innehavaren har uppfyllt kraven i FCL.405.A b 2 och c för enpilotsverksamhet.

FCL.510.A ATPL(A) – Förutsättningar, erfarenhet och tillgodoräknande

a) Villkor. En sökande till ett ATPL(A) ska inneha

1. ett MPL eller

2. ett CPL(A) och en instrumentbehörighet för flermotoriga flygplan. I så fall ska sökanden också ha genomgått MCC-utbildning.

b) Erfarenhet. En sökande till ett ATPL(A) ska på flygplan ha genomfört minst 1 500 timmars flygtid, omfattande minst

1. 500 timmar i flerpilotsverksamhet på flygplan,

2. i) 500 timmar som befälhavare under övervakning eller

ii) 250 timmar antingen som befälhavare eller

iii) 250 timmar som består av minst 70 timmar som befälhavare och de ytterligare nödvändiga som befälhavare under övervakning,

3. 200 timmars distansflygning, varav minst 100 timmar ska vara som befälhavare eller som befälhavare under övervakning,

4. 75 timmars instrumenttid, varav högst 30 timmar får vara instrumenttid på marken, och

5. 100 timmars mörkerflygning som befälhavare eller biträdande pilot.

Av dessa 1 500 timmars flygtid får upp till 100 timmars flygtid ha genomförts i en FFS och FNPT. Av dessa 100 timmar får maximalt 25 timmar genomföras i en FNPT.

c) Tillgodoräknande:

1. Innehavare av ett flygcertifikat för andra kategorier av luftfartyg får tillgodoräkna sig flygtid med upp till

i) 30 timmar som befälhavare för flygtid i TMG eller segelflygplan,

ii) 50 procent av den flygtid som föreskrivs i punkt b för flygtid i helikopter.

▼M3

2. Innehavare av ett flygmaskinistcertifikat utfärdat i enlighet med tillämpliga nationella bestämmelser får tillgodoräkna sig 50 procent av flygtiden som flygmaskinist, upp till maximalt 250 timmar. Dessa 250 timmar kan tillgodoräknas gentemot det krav på 1 500 timmar som föreskrivs under punkt b och det krav på 500 timmar som föreskrivs under punkt b 1, under förutsättning att den totala tillgodoräknade tiden inte överstiger 250 timmar i någon av dessa punkter.

▼B

d) Kraven på erfarenhet enligt punkt b ska vara uppfyllda innan flygprovet för ATPL(A) genomförs.

FCL.520.A ATPL(A) – Flygprov

En sökande till ett ATPL(A) ska genom ett flygprov i enlighet med tillägg 9 till denna del ha uppvisat förmåga att som befälhavare på ett flerpilotsflygplan enligt IFR utföra relevanta förfaranden och manövrer med en kompetens som är lämplig för de befogenheter som tilldelas.

Flygprovet ska genomföras i flygplanet eller i en lämpligt kvalificerad FFS som motsvarar samma typ.

SEKTION 3

Särskilda krav för helikopterkategorin – ATPL(H)

FCL.510.H ATPL(H) – Förutsättningar, erfarenhet och tillgodoräknande

En sökande till ett ATPL(H) ska

a) inneha ett CPL(H) och en typbehörighet för flerpilotshelikopter samt ha genomgått MCC-utbildning,

b) som pilot på helikoptrar ha genomfört minst 1 000 timmars flygtid, varav minst

1. 350 timmar i flerpilotshelikopter,

2. i) 250 timmar som befälhavare eller

ii) 100 timmar som befälhavare och 150 timmar som befälhavare under övervakning eller

iii) 250 timmar som befälhavare under övervakning i flerpilotshelikopter; i så fall ska befogenheterna för ett ATPL(H) begränsas till enbart flerpilotsverksamhet, fram till dess att 100 timmar som befälhavare har genomförts,

3. 200 timmars distansflygning varav minst 100 timmar ska vara som befälhavare eller som befälhavare under övervakning,

4. 30 timmars instrumenttid, varav högst 10 timmar får vara instrumenttid på marken, och

5. 100 timmars mörkerflygning som befälhavare eller biträdande pilot.

Av dessa 1 000 timmar kan högst 100 timmar ha genomförts i en FSTD, varav maximalt 25 timmar får genomföras i en FNPT.

c) Flygtid i flygplan får tillgodoräknas med upp till 50 procent av den flygtid som föreskrivs i punkt b.

d) Kraven på erfarenhet enligt punkt b ska vara uppfyllda innan flygprovet för ATPL(H) genomförs.

FCL.520.H ATPL(H) – Flygprov

En sökande till ett ATPL(H) ska genom ett flygprov i enlighet med tillägg 9 till denna del ha uppvisat förmåga att som befälhavare på en flerpilotshelikopter utföra relevanta förfaranden och manövrer med en kompetens som är lämplig för de befogenheter som tilldelas.

▼B

Flygprovet ska genomföras i helikoptern eller i en lämpligt kvalificerad FFS som representerar samma typ.

KAPITEL G

INSTRUMENTBEHÖRIGHET – IR

SEKTION 1

Allmänna krav

▼M3

FCL.600 IR – Allmänt

Med undantag för vad som anges i FCL.825 får IFR-verksamhet på flygplan, helikopter, luftskepp eller vertikalstartande/-landande luftfartyg endast utföras av innehavare av ett PPL, CPL, MPL och ATPL som har en lämplig IR för denna kategori av luftfartyg eller som genomgår flygprov eller utbildning i dubbelkommando.

▼B

FCL.605 IR – Befogenheter

a) Innehavaren av en IR har befogenhet att framföra luftfartyg enligt IFR med en lägsta beslutshöjd på 200 fot (60 m).

b) För en IR för flermotoriga luftfartyg får dessa befogenheter utökas till beslutshöjder som understiger 200 fot (60 m) när sökanden har genomgått specifik utbildning vid en ATO och har godkänts på sektion 6 i flygprovet enligt tillägg 9 till denna del i flerpilotsluftfartyg.

c) Innehavare av en IR ska utöva sina befogenheter i enlighet med de villkor som föreskrivs i tillägg 8 till denna del.

d) Endast helikoptrar. För att utöva befogenheterna som befälhavare enligt IFR i flerpilotshelikoptrar ska innehavaren av en IR(H) ha genomfört minst 70 timmars instrumenttid, varav upp till 30 timmar kan vara instrumenttid på marken.

FCL.610 IR – Förutsättningar och tillgodoräknande

En sökande till en IR ska

a) inneha

1. minst ett PPL för lämplig kategori av luftfartyg och

▼M3

i) befogenheter att flyga under mörker i enlighet med FCL.810, om IR-befogenheterna ska användas under mörker, eller

▼B

ii) ett ATPL för en annan kategori av luftfartyg eller

2. ett CPL för lämplig kategori av luftfartyg.

▼M3

b) ha genomfört minst 50 timmars distansflygning som befälhavare i flygplan, turmotorsegelflygplan, helikoptrar eller luftskepp, varav minst 10 timmar, eller 20 timmar för luftskepp, ska vara i relevant kategori av luftfartyg.

▼B

c) Endast helikoptrar. Sökande som har godkänts på en integrerad utbildningskurs för ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR eller CPL(H) ska undantas från kravet under punkt b.

FCL.615 IR – Teori- och flygutbildning

a) Kurs. En sökande till en IR ska ha erhållit teori- och flygutbildning vid en ATO. Kursen ska vara

1. en kurs för integrerad flygutbildning som inbegriper utbildning för IR, i enlighet med tillägg 3 till denna del, eller

2. en modulkurs i enlighet med tillägg 6 till denna del.

▼M3

b) Prov. En sökande ska uppvisa en teoretisk kunskapsnivå som är lämplig för de befogenheter som tilldelas genom prov i följande:

— Luftfartsrätt.

— Allmän luftfartygskunskap – instrumentering.

— Färdplanering och övervakning av flygning.

— Människans prestationsförmåga.

— Meteorologi.

— Radionavigering.

— IFR-kommunikation.

▼B

FCL.620 IR – Flygprov

a) Sökande till en IR ska genomföra ett godkänt flygprov i enlighet med tillägg 7 till denna del i syfte att uppvisa förmåga att utföra relevanta förfaranden och manövrer med en kompetens som är lämplig för de befogenheter som tilldelas.

b) För en IR för flermotoriga luftfartyg ska flygprovet genomföras i ett flermotorigt luftfartyg. För en IR för enmotoriga luftfartyg ska flygprovet genomföras i ett enmotorigt luftfartyg. I detta stycke anses ett flermotorigt flygplan med tandemplacerade motorer (*centerline thrust*) vara ett enmotorigt flygplan.

FCL.625 IR – Giltighet, förlängning och förnyelse

a) Giltighet. En IR är giltig i ett år.

b) Förlängning:

1. En IR ska förlängas inom den tremånadersperiod som omedelbart föregår behörighetens sista giltighetsdag.

2. En sökande som inte godkänns på den relevanta sektionen i en IR-kompetenskontroll före instrumentbehörighetens sista giltighetsdag får inte utöva IR-befogenheterna förrän en kompetenskontroll har genomförts med godkänt resultat.

c) Förnyelse. Om en IR har upphört att gälla ska sökanden göra följande för att förnya sina befogenheter:

1. Genomgå repetitionsutbildning vid en ATO för att nå den kompetensnivå som är nödvändig för att godkännas på instrumentdelen av flygprovet i enlighet med tillägg 9 till denna del, och

2. genomgå en kompetenskontroll i enlighet med tillägg 9 till denna del för relevant kategori av luftfartyg.

d) Om IR-behörigheten inte har förlängts eller förnyats inom de föregående 7 åren, måste innehavaren göra om teoriprovet för IR och flygprovet.

SEKTION 2

Särskilda krav för flygplanskategorin

FCL.625.A IR(A) – Förlängning

a) Förlängning. För sökande till förlängning av en IR(A) gäller följande:

1. När det kombineras med förlängning av en klass- eller typbehörighet ska sökanden genomgå en kompetenskontroll i enlighet med tillägg 9 till denna del.

▼B

2. När det inte kombineras med förlängning av en klass- eller typbehörighet gäller följande:

i) För enpilotsflygplan ska sökanden genomgå sektion 3b och de delar av sektion 1 som är relevanta för den avsedda flygningen i kompetenskontrollen i enlighet med tillägg 9 till denna del, och

ii) för flermotoriga flygplan ska sektion 6 i kompetenskontrollen för enpilotsflygplan genomföras i enlighet med tillägg 9 till denna del enbart med hjälp av instrument.

3. En FNPT II eller FFS som representerar relevant klass eller typ av flygplan får användas när det gäller punkt 2, men i så fall ska åtminstone varannan kompetenskontroll för förlängning av en IR(A) genomföras i ett flygplan.

b) Korsvis tillgodoräknande ska beviljas i enlighet med tillägg 8 till denna del.

SEKTION 3

Särskilda krav för helikopterkategorin

FCL.625.H IR(H) – Förlängning

a) För sökande till förlängning av en IR(H) gäller följande:

1. När det kombineras med förlängning av en typbehörighet ska sökanden genomgå en kompetenskontroll i enlighet med tillägg 9 till denna del, för relevant kategori av helikopter.

▼M3

2. När det inte kombineras med förlängning av en typbehörighet ska sökanden endast genomföra sektion 5 och de relevanta delarna av sektion 1 i kompetenskontrollen i enlighet med tillägg 9 till denna del för relevant typ av helikopter. I så fall får en FTD 2/3 eller en FFS som motsvarar relevant typ av helikopter användas, men åtminstone varannan kompetenskontroll för förlängning av en IR(H) ska genomföras i en helikopter.

▼B

b) Korsvis tillgodoräknande ska beviljas i enlighet med tillägg 8 till denna del.

FCL.630.H IR(H) – Utökning av befogenheter från enmotoriga till flermotoriga helikoptrar

Innehavare av en IR(H) som gäller för enmotoriga helikoptrar och som för första gången vill utöka sin IR(H) till flermotoriga helikoptrar ska genomföra

a) en utbildningskurs vid en ATO som omfattar minst 5 timmars instrumentutbildningstid i dubbelkommando, varav 3 timmar kan vara i en FFS, FTD 2/3 eller FNPT II/III, och

b) sektion 5 i flygprovet i enlighet med tillägg 9 till denna del på flermotoriga helikoptrar.

SEKTION 4

Särskilda krav för luftskeppskategorin

FCL.625.As IR(As) – Förlängning

För sökande till förlängning av en IR(As) gäller följande:

a) När den kombineras med förlängning av en typbehörighet ska sökanden genomgå en kompetenskontroll i enlighet med tillägg 9 till denna del för relevant typ av luftskepp.

▼B

b) När den inte kombineras med förlängning av en typbehörighet ska sökanden genomföra sektion 5 och de delar i sektion 1 som är relevanta för den avsedda flygningen i kompetenskontrollen för luftskepp i enlighet med tillägg 9 till denna del. I så fall får en FTD 2/3 eller en FFS som motsvarar relevant typ användas, men åtminstone varannan kompetenskontroll för förlängning av en IR(As) ska i så fall genomföras i ett luftskepp.

KAPITEL H

KLASS- OCH TYPBEHÖRIGHETER

SEKTION 1

Allmänna krav

FCL.700 Omständigheter då klass- eller typbehörigheter krävs

a) Med undantag för LAPL, SPL och BPL får en innehavare av ett flygcertifikat inte vara pilot på ett luftfartyg, förutom som pilot under flygprov eller kompetenskontroller för förnyelse av klass- eller typbehörigheter eller i samband med erhållande av flygutbildning, såvida han/hon inte innehar en giltig och lämplig klass- eller typbehörighet.

b) När det gäller flygningar i samband med införande eller ändring av luftfartygstyper får piloter, trots vad som sägs under punkt a, inneha ett särskilt behörighetsbevis som tilldelas av den behöriga myndigheten och som ger dem befogenhet att genomföra flygningarna. Giltigheten för en sådan auktorisation ska vara begränsad till att utföra en speciell uppgift.

c) När det gäller flygningar i samband med införande eller ändring av luftfartygstyper som utförs av konstruktions- eller tillverkningsorganisationer inom ramen för deras befogenheter samt skolflygningar för utfärdande av en flygtestbehörighet där kraven i detta kapitel kanske inte kan uppfyllas, får piloter inneha en flygtestbehörighet som har utfärdats i enlighet med FCL.820 utan att det påverkar tillämpningen av punkterna a och b.

FCL.705 Befogenheter för innehavare av klass- eller typbehörighet

Innehavaren av en klass- eller typbehörighet har befogenhet att vara pilot på den klass eller typ av luftfartyg som anges i behörigheten.

FCL.710 Klass- och typbehörigheter – varianter

a) För att utöka sina befogenheter till en annan variant av luftfartyg inom en klass- eller typbehörighet ska piloten genomgå skillnads- eller familjaritetsutbildning. När det gäller varianter inom en typbehörighet ska skillnads- eller familjaritetsutbildningen omfatta de relevanta delar som har fastställts i OSD-informationen (Operational Suitability Data) i enlighet med Del 21.

▼M3

b) Om varianten inte har flugits under en period på två år efter skillnadsutbildningen, krävs ytterligare skillnadsutbildning eller en kompetenskontroll på varianten, med undantag för typer eller varianter som omfattas av klassbehörigheterna för SEP och turmotorsegelflygplan.

▼B

c) Skillnadsutbildningen ska föras in i pilotens loggbok eller motsvarande dokument och undertecknas av instruktören, beroende på vad som är tillämpligt.

FCL.725 Krav för utfärdande av klass- och typbehörigheter

a) Utbildningskurs. En sökande till en klass- eller typbehörighet ska genomgå en utbildningskurs vid en ATO. Typbehörighetskursen ska omfatta de obligatoriska utbildningsdelarna för den relevanta typen, som har fastställts i OSD-informationen (Operational Suitability Data) i enlighet med Del 21.

▼B

b) Teoriprov. Sökanden till en klass- eller typbehörighet ska genomgå ett teoriprov som anordnas av ATO:n för att visa att han/hon har den teoretiska kunskapsnivå som krävs för att framföra den tillämpliga klassen eller typen av luftfartyg på ett säkert sätt.

1. För flerpilotsluftfartyg ska teoriprovet vara skriftligt och bestå av minst 100 flervalsfrågor, på lämpligt sätt fördelade över kursplanens huvudämnen.

2. När det gäller flermotoriga enpilotsluftfartyg ska teoriprovet vara skriftligt och antalet flervalsfrågor ska avgöras av luftfartygets komplexitet.

3. För enmotoriga luftfartyg ska kontrollanten förrätta teoridelen i flygprovet muntligen för att bedöma om en tillfredsställande kunskapsnivå har uppnåtts eller ej.

▼M3

4) För enpilotsflygplan med höga prestanda (HPA) ska provet vara skriftligt och bestå av minst 100 flervalsfrågor, på lämpligt sätt fördelade över kursplanens ämnen.

▼B

c) Flygprov. Sökanden till en klass- eller typbehörighet ska genomgå ett flygprov i enlighet med tillägg 9 till denna del för att visa att han/hon har den färdighet som krävs för att framföra den tillämpliga klassen eller typen av luftfartyg på ett säkert sätt.

Sökanden ska genomgå flygprovet inom en sexmånadersperiod efter påbörjad utbildningskurs för klass- eller typbehörigheten och inom den sexmånadersperiod som föregår ansökan för utfärdande av klass- eller typbehörigheten.

d) En sökande som redan innehar en typbehörighet för en typ av luftfartyg med befogenhet för antingen enpilots- eller flerpilotsverksamhet och som ansöker om att utöka befogenheten till den andra formen av verksamhet på samma typ av luftfartyg ska anses redan ha uppfyllt kraven på teorikunskaper.

e) Trots vad som sägs i ovanstående punkter ska piloter som innehar en flygtestbehörighet som har utfärdats i enlighet med FCL.820, som har deltagit i utvecklings-, certifierings- eller tillverkningsflygtester för en viss typ av luftfartyg och som har genomfört antingen 50 timmars total flygtid eller 10 timmars flygtid som befälhavare på testflygningar i denna typ ha rätt att ansöka om utfärdande av den relevanta typbehörigheten, förutsatt att de uppfyller erfarenhetskraven och villkoren för utfärdande av denna typbehörighet, som föreskrivs i detta kapitel för den relevanta kategorin av luftfartyg.

FCL.740 Giltighet och förnyelse av klass- och typbehörigheter

a) Klass- och typbehörigheter gäller i ett år, med undantag för klassbehörigheter för enmotoriga enpilotsluftfartyg som gäller i två år, såvida inte annat anges i OSD-informationen (Operational Suitability Data) i enlighet med Del 21.

b) Förnyelse. Om en klass- eller typbehörighet har upphört att gälla, ska sökanden

1. vid behov genomgå repetitionsutbildning vid en ATO för att nå den kompetensnivå som är nödvändig för att framföra den relevanta klassen eller typen av luftfartyg på ett säkert sätt, och

2. genomgå en kompetenskontroll i enlighet med tillägg 9 till denna del.

▼B

SEKTION 2

Särskilda krav för flygplanskategorin

FCL.720.A Erfarenhetskrav och förutsättningar för utfärdande av klass- eller typbehörigheter – flygplan

Såvida inte annat anges i OSD-informationen (Operational Suitability Data) i enlighet med Del 21 ska en sökande till en klass- eller typbehörighet uppfylla följande erfarenhetskrav och villkor för utfärdande av relevant behörighet:

a) Flermotoriga enpilotsflygplan. En sökande till en första klass- eller typbehörighet för flermotoriga enpilotsflygplan ska ha minst 70 timmars flygtid som befälhavare på flygplan.

b) Icke-komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda. En sökande till en första klass- eller typbehörighet knuten till enpilotsflygplan med höga prestanda (HPA) ska, innan en flygutbildning påbörjas,

1. ha minst 200 flygtimmar totalt, varav 70 timmar som befälhavare på flygplan, och

2. i) inneha ett intyg som bestyrker att en kompletterande teorikurs har genomförts vid en ATO på ett tillfredsställande sätt, eller

ii) ha godkänts på teoriprovet för ATPL(A) i enlighet med denna del, eller

iii) utöver ett certifikat som har utfärdats enligt denna del även inneha ett ATPL(A) eller ett CPL(A)/IR med tillgodoräknande av teorikunskaper för ATPL(A), som har utfärdats i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen.

3. Piloter som vill få befogenhet att framföra flygplanet i flerpilotsverksamhet ska även uppfylla kraven under punkt d 4.

c) Komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda. Sökande till en första typbehörighet för ett komplext enpilotsflygplan med höga prestanda (HPA) ska utöver att uppfylla kraven under punkt b ha uppfyllt kraven för en IR(A) för flermotoriga luftfartyg, i enlighet med kapitel G.

d) Flerpilotsflygplan. En sökande till en första typbehörighetskurs för flerpilotsflygplan ska vara en elev som för närvarande genomgår en MPL-utbildning eller uppfyller följande krav:

1. Ha genomfört minst 70 timmars flygtid som befälhavare på flygplan.

2. Inneha en IR(A) för flermotoriga luftfartyg.

3. Ha godkänts på teoriprovet för ATPL(A) i enlighet med denna del, och

4. frånsett när typbehörighetskursen kombineras med en MCC-utbildning

i) inneha ett intyg som bestyrker att en MCC-utbildning har genomförts på ett tillfredsställande sätt,

ii) inneha ett intyg som bestyrker MCC-träningen i helikopter samt erfarenhet av mer än 100 timmar som pilot i en flerpilotshelikopter, eller

iii) ha genomfört minst 500 timmars flygtid som pilot på flerpilotshelikopter,

▼B

iv) ha erfarenhet av minst 500 timmar som pilot i flerpilotsverksamhet på flermotoriga enpilotsflygplan, i kommersiell flygtransport i enlighet med tillämpliga luftfartskrav.

▼M3

e) Trots vad som sägs i punkt d får en medlemsstat utfärda en typbehörighet med begränsningar i befogenheterna för flerpilotsflygplan som gör det möjligt för innehavaren av en sådan behörighet att vara biträdande avlösningspilot över flygnivå 200, förutsatt att två andra medlemmar av besättningen har en typbehörighet i enlighet med punkt d.

▼B

f) Ytterligare typbehörigheter för komplexa flerpilots- och enpilotsflygplan med höga prestanda. En sökande till ytterligare typbehörigheter för flerpilotsverksamhet samt typbehörigheter för komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda ska inneha en IR(A) för flermotoriga luftfartyg.

g) När detta fastställs i OSD-informationen (Operational Suitability Data) i enlighet med Del 21 får utövandet av befogenheterna för en typbehörighet inledningsvis begränsas till flygning under övervakning av en instruktör. Flygtimmarna under övervakning ska föras in i pilotens loggbok eller motsvarande dokument och undertecknas av instruktören. Denna begränsning ska tas bort när piloten visar att det krav på flygtimmar under övervakning som fastställs i OSD-informationen har uppfyllts.

FCL.725.A Teori- och flygutbildning för utfärdande av klass- och typbehörigheter – flygplan

Såvida inte annat anges i OSD-informationen (Operational Suitability Data) i enlighet med Del 21 gäller följande:

a) Flermotoriga enpilotsflygplan.

1. Teorikursen för en klassbehörighet för flermotoriga enpilotsflygplan ska omfatta minst 7 timmars utbildning om manövrering och handhavande av flermotoriga flygplan.

2. Flygutbildningen för en klass-/typbehörighet för flermotoriga enpilotsflygplan ska omfatta minst 2 timmar och 30 minuters flygutbildning i dubbelkommando på flermotoriga flygplan under normala förhållanden samt minst 3 timmar och 30 minuters flygutbildning i dubbelkommando med träning av förfaranden vid motorbortfall och tekniker vid asymmetrisk flygning.

b) Enpilotsflygplan (sjö). Utbildningskursen för en behörighet för enpilotsflygplan (sjö) ska omfatta teori- och flygutbildning. Flygutbildningen för en klass- eller typbehörighet (sjö) för enpilotsflygplan (sjö) ska omfatta minst 8 timmars utbildning i dubbelkommando om sökanden innehar landversionen av relevant klass- eller typbehörighet eller 10 timmar om sökanden inte innehar någon sådan behörighet.

FCL.730.A Särskilda krav för piloter som genomgår en ZFTT-kurs (utbildning utan flygtid) – flygplan

a) En pilot som genomgår en ZFTT-utbildning ska minst ha genomfört följande, antingen på ett turbojetflygplan i flerpilotssystem som är certifierat enligt CS-25-standard eller motsvarande luftvärdighetskod eller också på ett turbopropflygplan i flerpilotssystem som har en maximal startmassa på minst 10 ton eller en godkänd kabinkonfiguration för befordran av fler än 19 passagerare:

1. 1 500 timmars flygtid eller 250 routesektorer om en FFS som är kvalificerad till nivå CG, C eller interim C används,

2. 500 timmars flygtid eller 100 routesektorer om en FFS som är kvalificerad till nivå DG eller D används.

b) När en pilot går över från ett turbopropflygplan till ett turbojetflygplan eller från ett turbojetflygplan till ett turbopropflygplan krävs extra simulatorutbildning.

▼B

FCL.735.A Utbildningskurs om samarbete i flerpilotsbesättning (MCC) – flygplan

a) MCC-utbildningen ska innehålla minst

1. 25 timmars teoriutbildning och övningar samt

2. 20 timmars praktisk MCC-utbildning eller 15 timmar för elever som deltar i en integrerad ATP-kurs.

En FNPT II MCC eller FFS ska användas. När MCC-utbildningen kombineras med den första typbehörighetsutbildningen, kan den praktiska MCC-utbildningen reduceras till inte mindre än 10 timmar om samma FFS används för både MCC-utbildning och utbildning för typbehörighet.

b) MCC-utbildningen ska avslutas inom 6 månader på en ATO.

c) Om MCC-utbildningen inte har kombinerats med en typbehörighetskurs, ska sökanden få ett intyg som bestyrker att han/hon har genomfört utbildningen när MCC-utbildningen har slutförts.

d) En sökande som har slutfört MCC-utbildningen för en annan kategori av luftfartyg ska undantas från kravet under punkt a 1.

FCL.740.A Förlängning av klass- och typbehörigheter – flygplan

a) Förlängning av klass- och typbehörigheter för flermotor. För förlängning av klass- och typbehörigheter för flermotor ska sökanden genomföra

1. en kompetenskontroll med godkänt resultat i överensstämmelse med tillägg 9 till denna del i ett flygplan av relevant klass eller typ eller i en FSTD som representerar den klass/typ som ska användas, inom den tremånadersperiod som omedelbart föregår behörighetens sista giltighetsdag, och

2. inom behörighetens giltighetsdag genomföra minst

i) 10 routesektorer som pilot på flygplan av relevant typ eller klass, eller

ii) 1 routesektor som pilot på flygplan av relevant typ eller klass eller i en FFS tillsammans med en kontrollant. Denna routesektor kan flygas under kompetenskontrollen.

3. En pilot som arbetar för en kommersiell flygtransportoperatör som är godkänd enligt tillämpliga luftfartskrav och som har genomgått operatörens kompetenskontroll kombinerat med kompetenskontrollen för förlängning av klass- eller typbehörigheten ska undantas från kravet under punkt 2.

▼M3

4) Förlängningen av en instrumentbehörighet på sträcka (EIR) eller en IR(A), om sådan innehas, kan kombineras med kompetenskontrollen för förlängning av en typ-/klassbehörighet.

▼M4

b) Förlängning av klassbehörigheter för enmotoriga enpilotsflygplan.

1. Klassbehörigheter för enmotoriga kolvmotorflygplan och TMG. För att förlänga klassbehörigheter för enmotoriga kolvmotorflygplan certifierade för en pilot eller klassbehörigheter för TMG ska sökanden

i) inom den tremånadersperiod som föregår behörighetens sista giltighetsdag, godkännas på en kompetenskontroll i enlighet med tillägg 9 till denna del av en kontrollant i den relevanta klassen, eller

▼M4

ii) inom den tolvmånadersperiod som föregår behörighetens sista giltighetsdag genomföra 12 timmars flygning i den relevanta klassen, inklusive

— ha 6 timmars flygtid som befälhavare,

— ha genomfört 12 starter och 12 landningar och

— repetitionsutbildning som varar i minst 1 timme sammanlagt tillsammans med en flyginstruktör (FI) eller klassinstruktör (CRI). Sökande ska undantas från denna repetitionsutbildning om de har genomgått ett flygprov eller en kompetensbedömning för en klass- eller typbehörighet eller ett flygprov för en annan klass eller typ av flygplan.

2. När en sökande innehar klassbehörighet för både enmotoriga kolvmotorflygplan (land) och behörighet för TMG, kan han/hon uppfylla kraven under punkt 1 i endera klassen, eller en kombination av dessa, och erhålla förnyelse av båda behörigheterna.

3. Enmotoriga turbopropflygplan certifierade för en pilot. För att förlänga klassbehörigheter för enmotoriga turbopropflygplan ska sökanden inom den tremånadersperiod som föregår behörighetens sista giltighetsdag godkännas av en kontrollant på en kompetenskontroll som genomförs med ett flygplan av relevant klass i enlighet med tillägg 9 till denna del.

4. När en sökande innehar klassbehörighet för både enmotoriga kolvmotorflygplan (land) och enmotoriga kolvmotorflygplan (sjö), kan han/hon uppfylla kraven under punkt 1 ii) i endera klassen, eller en kombination av dessa, och erhålla båda behörigheterna. Det krävs minst 1 timmes befälhavartid och att 6 av de begärda 12 starterna och landningarna ska genomföras i varje klass.

▼B

c) En sökande som inte godkänns på alla sektioner i en kompetenskontroll före en typ- eller klassbehörighets sista giltighetsdag får inte utöva befogenheterna i behörigheten förrän en kompetenskontroll har genomförts med godkänt resultat.

SEKTION 3

Särskilda krav för helikopterkategorin

FCL.720.H Erfarenhetskrav och villkor för utfärdande av typbehörigheter – helikoptrar

Såvida inte annat anges i OSD-informationen (Operational Suitability Data) i enlighet med Del 21 ska en sökande till en första typbehörighet för helikopter uppfylla följande erfarenhetskrav och villkor för utfärdande av relevant behörighet:

a) Flerpilotshelikoptrar. En sökande till en första typbehörighetskurs för en typ av flerpilotshelikopter ska

1. ha genomfört minst 70 timmars flygning som befälhavare på helikopter,

2. frånsett när typbehörighetskursen kombineras med en MCC-utbildning,

i) inneha ett intyg som bestyrker att MCC-utbildningen har genomförts på ett tillfredsställande sätt, eller

ii) ha genomfört minst 500 timmars flygtid som pilot på flerpilotsflygplan, eller

iii) ha minst 500 timmars flygtid som pilot i flerpilotsverksamhet på flermotoriga helikoptrar,

3. ha godkänts på teoriprovet för ATPL(H).

b) En sökande till en första typbehörighetskurs för en typ av flerpilotshelikopter och som har avslutat en ATP(H)/IR-, ATP(H)- CPL(H)/IR- eller CPL(H)-integrerad utbildning och som inte uppfyller kravet under punkt a 1 ska dock ha en typbehörighet utfärdad som begränsar befogenheterna till att endast omfatta uppgifter som biträdande pilot. För att begränsningen ska kunna avlägsnas ska sökanden

1. ha genomfört 70 timmars flygning som befälhavare eller befälhavare under övervakning på helikopter och

2. ha godkänts på flygprovet för flerpilotshelikoptrar för den tillämpliga helikoptertypen som befälhavare.

▼B

c) Flermotoriga enpilotshelikoptrar. En sökande till en första typbehörighet till en flermotorig enpilotshelikopter ska

1. innan flygutbildningen inleds

i) ha godkänts på teoriprovet för ATPL(H) eller

ii) inneha ett intyg som bestyrker att en inträdeskurs som arrangerats av en ATO har genomförts. Denna kurs ska omfatta följande ämnen i teorikursen för ATPL(H):

— Allmän luftfartygskunskap: skrov/system/motorfunktion samt instrument/elektronik.

— Genomförande och planering av flygningar: massa och balans, prestanda.

2. Sökande som inte har genomgått den integrerade utbildningskursen för ATP(H)/IR, ATP(H) eller CPL(H)/IR ska ha minst 70 timmars flygtid som befälhavare på helikopter.

FCL.735.H Utbildningskurs om samarbete i flerpilotsbesättning (MCC) – helikoptrar

a) MCC-utbildningen ska innehålla minst

1. För MCC/IR:

i) 25 timmars teoriutbildning och övningar samt

ii) 20 timmars praktisk MCC-utbildning, eller 15 timmar för elever som deltar i en integrerad ATP(H)/IR-kurs. När MCC-utbildningen kombineras med en första typbehörighetsutbildning för flerpilotshelikopter, kan den praktiska MCC-utbildningen reduceras till inte mindre än 10 timmar om samma FSTD används för både MCC-utbildning och utbildning för typbehörighet.

2. För MCC/VFR:

i) 25 timmars teoriutbildning och övningar samt

ii) 15 timmars praktisk MCC-utbildning, eller 10 timmar för elever som deltar i en integrerad ATP(H)/IR-kurs. När MCC-utbildningen kombineras med en första typbehörighetsutbildning för flerpilotshelikopter, kan den praktiska MCC-utbildningen reduceras till inte mindre än 7 timmar om samma FSTD används för både MCC-utbildning och utbildning för typbehörighet.

b) MCC-utbildningen ska avslutas inom 6 månader på en ATO.

En FNPT II eller III som är kvalificerad för MCC, en FTD 2/3 eller FFS ska användas.

c) Om MCC-utbildningen inte har kombinerats med en typbehörighetskurs för flerpilotssystem, ska sökanden få ett intyg som bestyrker att han/hon har genomfört utbildningen när MCC-utbildningen har slutförts.

d) En sökande som har slutfört MCC-utbildningen för en annan kategori av luftfartyg ska undantas från kravet under punkterna a 1 i eller a 2 i, beroende på vad som är tillämpligt.

e) En sökande till MCC/IR-utbildning som har genomgått MCC/VFR-utbildning ska undantas från kravet under punkt a 1 i och genomgå 5 timmars praktisk MCC/IR-utbildning.

▼B

FCL.740.H Förlängning av typbehörigheter – helikoptrar

a) Förlängning. För förlängning av typbehörigheter för helikoptrar ska sökanden genomföra

1. en kompetenskontroll med godkänt resultat i överensstämmelse med tillägg 9 till denna del i en helikopter av relevant typ eller i en FSTD som motsvarar denna typ, inom den tremånadersperiod som omedelbart föregår behörighetens sista giltighetsdag och

2. minst 2 timmar som pilot på relevant helikoptertyp inom behörighetens giltighetsperiod. Kompetenskontrollen kan inkluderas i de 2 timmarna.

3. Sökande som har mer än en typbehörighet för enmotoriga kolvmotorhelikoptrar kan få förlängning för samtliga relevanta typbehörigheter genom att utföra kompetenskontrollen för endast en av de relevanta typerna, under förutsättning att sökanden har genomfört minst 2 timmars flygtid som befälhavare på de andra typerna under giltighetsperioden.

   Kompetenskontrollen ska genomföras på olika typer varje gång.

4. Sökande som har mer än en typbehörighet för enmotoriga turbinhelikoptrar med en maximal startmassa som är mindre eller lika med 3 175 kg kan få förlängning för samtliga relevanta typbehörigheter genom att utföra kompetenskontrollen för endast en av de relevanta typerna, under förutsättning att sökanden har

   i) genomfört 300 timmar som befälhavare på helikopter,

   ii) genomfört 15 timmar på varje typ och

   iii) minst 2 timmars flygtid som befälhavare på alla de övriga typerna under den giltighetstid som kompetenskontrollen för förlängning avser att förlänga.

   Kompetenskontrollen ska genomföras på olika typer varje gång.

5. En pilot som godkänns på ett flygprov för utfärdande av en ytterligare typbehörighet ska få förlängning för de relevanta typbehörigheterna i de gemensamma grupperna i enlighet med punkterna 3 och 4.

6. En förlängning av en IR(H), om sådan innehas, kan kombineras med kompetenskontrollen för en typbehörighet.

b) En sökande som inte godkänns på alla sektioner av en kompetenskontroll före typbehörighetens sista giltighetsdag får inte utöva befogenheterna i behörigheten förrän en kompetenskontroll har genomförts med godkänt resultat. När det gäller punkterna a 3 och a 4 ska sökanden inte utöva sina befogenheter i någon av typerna.

SEKTION 4

Särskilda krav för kategorin vertikalstartande/-landande luftfartyg

FCL.720.PL Erfarenhetskrav och villkor för utfärdande av typbehörigheter – vertikalstartande/-landande luftfartyg

Såvida inte annat anges i OSD-informationen (Operational Suitability Data) i enlighet med Del 21 ska en sökande till en första typbehörighet för vertikalstartande/-landande luftfartyg uppfylla följande erfarenhetskrav och villkor:

a) Flygplanspiloter ska

▼B

1. inneha ett CPL/IR(A) med ATPL-teori eller ett ATPL(A),

2. inneha ett intyg som bestyrker att MCC-utbildning har genomförts,

3. ha genomfört mer än 100 timmar som pilot på flerpilotsflygplan,

4. ha genomfört 40 timmars flygtid på helikopter.

b) Helikopterpiloter ska

1. inneha ett CPL/IR(H) med ATPL-teori eller ett ATPL/IR(H),

2. inneha ett intyg som bestyrker att MCC-utbildning har genomförts,

3. ha genomfört mer än 100 timmar som pilot på flerpilotshelikopter,

4. ha genomfört 40 timmars flygutbildning på flygplan.

c) Piloter som har befogenhet att flyga både flygplan och helikopter ska

1. inneha minst ett CPL(H),

2. inneha en IR och ATPL-teori eller ett ATPL för antingen flygplan eller helikopter,

3. inneha ett intyg som bestyrker att MCC-utbildning har genomförts för antingen helikopter eller flygplan,

4. ha genomfört minst 100 timmar som pilot på flerpilotshelikopter eller flerpilotsflygplan,

5. ha genomfört 40 timmars flygutbildning på flygplan eller helikopter, beroende på vad som är tillämpligt, om piloten inte har någon erfarenhet som trafikflygare med ATPL-certifikat eller på flerpilotsluftfartyg.

FCL.725.PL Flygutbildning för utfärdande av typbehörigheter – vertikalstartande/-landande luftfartyg

Flygutbildningsdelen av utbildningskursen för en typbehörighet för vertikalstartande/-landande luftfartyg ska genomföras både i luftfartyget och i en FSTD som motsvarar luftfartyget och som är lämpligt kvalificerad för detta ändamål.

FCL.740.PL Förlängning av typbehörigheter – vertikalstartande/-landande luftfartyg

a) Förlängning. För förlängning av behörigheter för vertikalstartande/-landande luftfartyg ska sökanden genomföra

1. en kompetenskontroll med godkänt resultat i överensstämmelse med tillägg 9 till denna del i ett vertikalstartande/-landande luftfartyg av relevant typ inom den tremånadersperiod som omedelbart föregår behörighetens sista giltighetsdag,

2. inom behörighetens giltighetsdag genomföra minst

i) 10 routesektorer som pilot på vertikalstartande/-landande luftfartyg av relevant typ, eller

ii) 1 routesektor som pilot på vertikalstartande/-landande luftfartyg av relevant typ eller i en FFS tillsammans med en kontrollant. Denna routesektor kan flygas under kompetenskontrollen.

3. En pilot som arbetar för en kommersiell flygtransportoperatör som godkänts enligt tillämpliga luftfartskrav och som har genomgått operatörens kompetenskontroll kombinerat med kompetenskontrollen för förlängning av typbehörigheten ska undantas från kravet under punkt 2.

▼B

b) En sökande som inte godkänns på alla sektioner av en kompetenskontroll före typbehörighetens sista giltighetsdag får inte utöva befogenheterna i behörigheten förrän en kompetenskontroll har genomförts med godkänt resultat.

SEKTION 5

Särskilda krav för luftskeppskategorin

FCL.720.As Villkor för utfärdande av typbehörigheter – luftskepp

Såvida inte annat anges i OSD-informationen (Operational Suitability Data) i enlighet med Del 21 ska en sökande till en första typbehörighet för luftskepp uppfylla följande erfarenhetskrav och villkor:

a) För flerpilotsluftskepp:

1. Ha genomfört 70 timmars flygtid som befälhavare på luftskepp.

2. Inneha ett intyg som bestyrker att MCC-utbildning har genomförts.

3. En sökande som inte uppfyller kravet under punkt 2 ska ha en typbehörighet utfärdad som begränsar befogenheterna till att endast omfatta biträdande pilot. Denna begränsning ska avlägsnas när piloten har genomfört 100 timmars flygtid som befälhavare under övervakning på luftskepp.

FCL.735.As Utbildningskurs om samarbete i flerpilotsbesättning – luftskepp

▼M3

a) MCC-utbildningen ska innehålla minst

1) 12 timmars teoriutbildning och övningar samt

2) 5 timmars praktisk MCC-utbildning.

En FNPT II eller III som är kvalificerad för MCC, en FTD 2/3 eller FFS ska användas.

▼B

b) MCC-utbildningen ska avslutas inom 6 månader på en ATO.

c) Om MCC-utbildningen inte har kombinerats med en typbehörighetskurs för flerpilotssystem, ska sökanden få ett intyg som bestyrker att han/hon har genomfört utbildningen när MCC-utbildningen har slutförts.

d) En sökande som har slutfört MCC-utbildningen för en annan kategori av luftfartyg ska undantas från kraven under punkt a.

FCL.740.As Förlängning av typbehörigheter – luftskepp

a) Förlängning. För förlängning av typbehörigheter för luftskepp ska sökanden genomföra

1. en kompetenskontroll med godkänt resultat i överensstämmelse med tillägg 9 till denna del i ett luftskepp av relevant typ inom den tremånadersperiod som omedelbart föregår behörighetens sista giltighetsdag,

2. minst 2 timmar som pilot på relevant luftskeppstyp inom behörighetens giltighetsperiod. Kompetenskontrollen kan inkluderas i de 2 timmarna.

3. Förlängningen av en IR(As), om sådan innehas, kan kombineras med kompetenskontrollen för förlängning av en typ-/klassbehörighet.

b) En sökande som inte godkänns på alla sektionerna i en kompetenskontroll före typbehörighetens sista giltighetsdag får inte utöva befogenheterna i behörigheten förrän en kompetenskontroll har genomförts med godkänt resultat.

▼B

KAPITEL I

TILLÄGGSBEHÖRIGHETER

FCL.800 Behörighet för avancerad flygning

a) Innehavare av flygcertifikat för flygplan, TMG eller segelflygplan får endast utföra avancerad flygning när de har lämplig behörighet.

b) Sökande till en behörighet för avancerad flygning ska ha genomfört

1. minst 40 timmars flygtid eller när det gäller segelflygplan 120 starter som befälhavare på lämplig kategori av luftfartyg, som har genomförts efter certifikatets utfärdande,

2. en utbildningskurs vid en ATO som omfattar

i) lämplig teoriutbildning för behörigheten,

ii) minst 5 timmar eller 20 flygningar med utbildning i avancerad flygning på lämplig kategori av luftfartyg.

c) Befogenheterna för en behörighet för avancerad flygning ska begränsas till den kategori av luftfartyg som flygutbildningen har genomförts på. Befogenheterna ska utökas till en annan kategori av luftfartyg om piloten har ett certifikat för den kategorin av luftfartyg och har genomfört minst 3 träningsflygningar i dubbelkommando som täcker hela kursplanen för avancerad flygning för den kategorin av luftfartyg.

FCL.805 Behörigheter för bogsering av segelflygplan och bogsering av släp

a) Innehavare av flygcertifikat som har befogenhet att flyga flygplan eller TMG får endast bogsera segelflygplan eller släp om de har lämpliga behörigheter för bogsering av segelflygplan eller bogsering av släp.

b) Sökande till en behörighet för bogsering av segelflygplan ska ha genomfört

1. minst 30 timmars flygtid som befälhavare och 60 starter och landningar i flygplan om verksamheten ska utföras i flygplan, alternativt i TMG om verksamheten ska utföras i TMG, som har genomförts efter certifikatets utfärdande,

2. en utbildningskurs vid en ATO som omfattar

i) teoriutbildning om bogseringsverksamhet och bogseringsförfaranden,

ii) minst 10 skolflygningar med bogsering av ett segelflygplan, varav minst 5 skolflygningar i dubbelkommando, och

iii) med undantag för innehavare av ett LAPL(S) eller SPL: 5 familjaritetsflygningar i ett segelflygplan som startas med ett luftfartyg.

c) Sökande till en behörighet för bogsering av släp ska ha genomfört

1. minst 100 timmars flygtid och 200 starter och landningar som befälhavare på flygplan eller TMG, som har genomförts efter certifikatets utfärdande. Minst 30 av dessa timmar ska vara i flygplan om verksamheten ska utföras i flygplan, alternativt i TMG om verksamheten ska utföras i TMG.

2. en utbildningskurs vid en ATO som omfattar

i) teoriutbildning om bogseringsverksamhet och bogseringsförfaranden,

ii) minst 10 skolflygningar med bogsering av ett släp, varav minst 5 flygningar i dubbelkommando.

▼B

d) Befogenheterna för behörigheten för bogsering av segelflygplan respektive bogsering av släp ska begränsas till flygplan eller TMG, beroende på vilken kategori av luftfartyg som flygutbildningen har genomförts på. Befogenheterna ska utökas om piloten har ett certifikat för flygplan eller TMG och har genomfört med godkänt resultat minst 3 träningsflygningar i dubbelkommando som täcker hela kursplanen för bogsering för respektive kategori av luftfartyg, beroende på vad som är tillämpligt.

e) För att utöva befogenheterna för behörigheten för bogsering av segelflygplan respektive bogsering av släp ska behörighetsinnehavaren under de senaste 24 månaderna ha genomfört minst 5 bogseringar.

f) Om piloten inte uppfyller kravet under punkt e, ska han/hon genomföra de bogseringar som saknas tillsammans med eller under övervakning av en instruktör innan han/hon börjar utöva certifikatets befogenheter igen.

FCL.810 Mörkerbevis

a) Flygplan, TMG och luftskepp.

▼M3

1. Om befogenheterna för ett LAPL, ett SPL eller ett PPL för flygplan, turmotorsegelflygplan eller luftskepp ska utövas under VFR-förhållanden under mörker, ska sökandena ha genomgått en utbildningskurs vid en ATO. Kursen ska omfatta

▼B

i) teoriutbildning,

▼M3

ii) minst 5 timmars flygtid i lämplig kategori av luftfartyg under mörker, varav minst 3 timmar i dubbelkommando, som omfattar minst 1 timmes navigeringsflygning med minst en distansflygning i dubbelkommando på minst 50 km (27 nautiska mil) samt 5 starter och 5 fullstoppslandningar i enkelkommando.

▼B

2. Innan mörkerutbildningen genomförs ska LAPL-innehavare ha genomgått den utbildning i grundläggande instrumentflygning som krävs för utfärdande av PPL.

3. Sökande som har en klassbehörighet för både enmotoriga kolvmotorflygplan (land) och TMG kan fullgöra kraven under punkt 1 ovan i respektive klass eller båda klasserna.

b) Helikoptrar. Om befogenheterna för ett PPL för helikopter ska utövas under mörker enligt VFR, ska sökanden ha

1. genomfört minst 100 timmars flygtid som pilot i helikopter efter certifikatets utfärdande, varav minst 60 timmar som befälhavare på helikopter och 20 timmars distansflygning,

2. genomgått en utbildningskurs vid en ATO. Kursen ska genomföras inom en sexmånadersperiod och omfatta följande:

i) 5 timmars teoriutbildning,

ii) 10 timmars instrumentutbildningstid i dubbelkommando i en helikopter och

iii) 5 timmars flygtid under mörker, däribland minst 3 timmar i dubbelkommando, som omfattar minst 1 timmes navigeringsflygning samt 5 trafikvarv i enkelkommando. Varje trafikvarv ska innehålla en start och en landning.

3. En sökande som innehar eller tidigare har innehaft en IR för flygplan eller TMG ska tillgodoräkna sig 5 timmar mot kravet under punkt 2 ii ovan.

c) Ballonger. Om befogenheterna för ett LAPL för ballonger eller ett BPL ska utövas under mörker enligt VFR, ska sökanden genomföra minst 2 skolflygningar under mörker på vardera minst 1 timme.

▼B

FCL.815 Bergsbehörighet

a) Befogenheter. Innehavaren av en bergsbehörighet har befogenhet att genomföra flygningar med flygplan eller TMG till och från ytor som anses kräva en sådan behörighet enligt de berörda myndigheter som har fastställts av medlemsstaten.

Den första bergsbehörigheten kan fås antingen på

1. hjul och ger då befogenhet att flyga till och från sådana ytor när de inte är täckta av snö, eller

2. skidor och ger då befogenhet att flyga till och från sådana ytor när de är täckta av snö.

3. Befogenheterna för den första behörigheten får utökas till antingen hjul- eller skidbefogenheter när piloten har genomgått en lämplig ytterligare familjaritetskurs, inklusive teori- och flygutbildning, med en bergsflygningsinstruktör.

b) Utbildningskurs. En sökande till en bergsbehörighet ska inom en 24-månadersperiod ha erhållit teori- och flygutbildning på en kurs vid en ATO. Kursinnehållet ska vara lämpligt i förhållande till de befogenheter som önskas.

c) Flygprov. Efter slutförd utbildning ska sökanden genomgå ett flygprov med en FE som är kvalificerad för detta. Flygprovet ska omfatta följande:

1. Ett muntligt teoriprov.

2. 6 landningar på minst 2 olika ytor som anses kräva en sådan behörighet och som inte är desamma som startytan.

d) Giltighet. En bergsbehörighet ska vara giltig under 24 månader.

e) Förlängning. För förlängning av en bergsbehörighet ska sökanden

1. ha genomfört minst 6 bergslandningar under de senaste 24 månaderna, eller

2. genomgå en kompetenskontroll med godkänt resultat. Kompetenskontrollen ska uppfylla kraven under punkt c.

f) Förnyelse. Om behörigheten har upphört att gälla ska sökanden uppfylla kravet under punkt e 2.

FCL.820 Flygtestbehörighet

a) Innehavare av ett flygcertifikat för flygplan eller helikoptrar får endast vara befälhavare vid flygtester i kategori 1 eller 2 i enlighet med Del 21 när de innehar en flygtestbehörighet.

b) Skyldigheten att inneha en flygtestbehörighet enligt punkt a gäller endast för flygtester som utförs på

1. helikoptrar som är certifierade eller ska certifieras enligt CS-27- eller CS-29-standard eller motsvarande luftvärdighetskoder, eller

2. flygplan som är certifierade eller ska certifieras enligt

i) CS-25-standard eller motsvarande luftvärdighetskoder eller

ii) CS-23-standard eller motsvarande luftvärdighetskoder, med undantag för flygplan som har en maximal startmassa som understiger 2 000 kg.

▼B

c) Innehavaren av en flygtestbehörighet har befogenhet att inom relevant kategori av luftfartyg utföra följande:

1. Flygtestbehörighet i kategori 1: Utföra alla kategorier av flygtester i enlighet med Del 21, antingen som befälhavare eller som biträdande pilot.

2. Flygtestbehörighet i kategori 2:

i) Utföra flygtester i kategori 1 i enlighet med Del 21

— som biträdande pilot eller

— som befälhavare, när det gäller flygplan som avses i punkt b 2 ii, med undantag för flygplan av pendelkategori (commuter category) eller som har en maxfart i dykning över 0,6 mach eller en högsta nivå över 25 000 fot,

ii) utföra alla övriga kategorier av flygtester i enlighet med Del 21, antingen som befälhavare eller som biträdande pilot.

3. Behörigheter för flygtester i både kategori 1 och 2: Utföra flygtester som särskilt avser konstruktions- och tillverkningsorganisationers verksamhet inom ramen för deras befogenheter när kraven i kapitel H kanske inte kan uppfyllas.

d) Sökande till en första flygtestbehörighet ska

1. inneha minst ett CPL och en IR i lämplig kategori av luftfartyg,

2. ha genomfört minst 1 000 timmars flygtid i lämplig kategori av luftfartyg, varav minst 400 timmar som befälhavare,

3. ha genomgått en utbildningskurs vid en ATO som lämpar sig för det avsedda luftfartyget och kategorin av flygningar. Utbildningen ska åtminstone omfatta följande ämnen:

— Prestanda.

— Stabilitet och kontroll/manöveregenskaper.

— System.

— Testhantering.

— Risk-/säkerhetshantering.

e) Befogenheterna för innehavare av en flygtestbehörighet kan utökas till en annan kategori av flygtest och en annan kategori av luftfartyg när de har genomgått en ytterligare utbildningskurs vid en ATO.

▼M3

FCL.825 Instrumentbehörighet på sträcka (EIR)

a) Befogenheter och krav

1) Innehavaren av en instrumentbehörighet på sträcka (EIR) har befogenhet att genomföra flygningar under dager enligt IFR under flygningens sträckfas, med ett flygplan som han/hon har klass- eller typbehörighet för. Denna befogenhet får utökas till att genomföra flygningar under mörker enligt IFR under flygningens sträckfas om piloten innehar ett mörkerbevis enligt FCL.810.

2) Innehavaren av en EIR får endast påbörja eller fortsätta en flygning där han/hon har för avsikt att utöva befogenheterna i sin behörighet om den senast tillgängliga meteorologiska informationen visar att

i) väderförhållandena vid avgång är sådana att de gör det möjligt att genomföra detta flygsegment enligt VFR från start till en planerad övergång från VFR till IFR, och

▼M3

ii) väderförhållandena vid den planerade destinationsflygplatsen den förväntade ankomsttiden kommer att vara sådana att de gör det möjligt att genomföra detta flygsegment från en övergång från IFR till VFR till landning enligt VFR.

b) Förutsättningar. Sökande till en EIR ska inneha minst ett PPL(A) och ska ha genomfört minst 20 timmars distansflygning som befälhavare i flygplan.

c) Utbildningskurs. Sökande till en EIR ska inom en 36-månadersperiod ha genomgått följande vid en ATO:

1) Minst 80 timmars teoriutbildning i enlighet med FCL.615.

2) Utbildning i instrumentflygning, där

i) flygutbildningen för en EIR för enmotoriga flygplan ska omfatta minst 15 timmars instrumenttid under flygning som elev och

ii) flygutbildningen för en EIR för flermotoriga flygplan ska omfatta minst 16 timmars instrumenttid under flygning som elev, varav minst 4 timmar i flermotoriga flygplan.

d) Teorikunskaper. Innan flygprovet genomförs ska sökanden uppvisa en teoretisk kunskapsnivå som är tillräcklig för de tilldelade befogenheterna inom de ämnen som avses i FCL.615 b.

e) Flygprov. Efter slutförd utbildning ska sökanden genomgå ett flygprov med godkänt resultat i ett flygplan med en IRE. För en EIR för flermotoriga flygplan ska flygprovet genomföras i ett flermotorigt flygplan. För en EIR för enmotoriga flygplan ska flygprovet genomföras i ett enmotorigt flygplan.

f) Genom undantag från punkterna c och d ska en innehavare av en EIR för enmotoriga flygplan som även innehar en klass- eller typbehörighet för flermotoriga flygplan och som önskar få en första EIR för flermotoriga flygplan genomgå en kurs vid en ATO som omfattar minst 2 timmars instrumenttid under flygning som elev under flygningens sträckfas i flermotoriga flygplan och genomgå det flygprov som anges i punkt e med godkänt resultat.

g) Giltighet, förlängning och förnyelse.

1) En EIR är giltig i ett år.

2) För förlängning av en EIR ska sökanden

i) genomgå en kompetenskontroll med godkänt resultat i ett flygplan inom den tremånadersperiod som omedelbart föregår behörighetens sista giltighetsdag, eller

ii) inom den tolvmånadersperiod som föregår behörighetens sista giltighetsdag genomföra 6 timmar som befälhavare enligt IFR och en skolflygning som varar i minst 1 timme med en instruktör som har befogenhet att tillhandahålla utbildning för IR(A) eller EIR.

3) Vid varannan förlängning måste innehavaren av en EIR genomgå en kompetenskontroll med godkänt resultat i enlighet med punkt g 2 i.

4) Om en EIR har upphört att gälla ska sökanden, för att förnya sina befogenheter,

i) genomgå repetitionsutbildning som tillhandahålls av en instruktör med befogenhet att tillhandahålla utbildning för IR(A) eller EIR, för att nå den kompetensnivå som är nödvändig, och

ii) genomgå en kompetenskontroll.

5) Om EIR-behörigheten inte har förlängts eller förnyats inom sju år från senaste giltighetsdatum, måste innehavaren även göra om teoriprovet för EIR i enlighet med FCL.615 b.

▼M4

6) För ett EIR för flermotoriga flygplan måste kompetenskontrollen för förlängning eller förnyelse samt den skolflygning som krävs enligt punkt g 2 ii genomföras i ett flermotorigt flygplan. Om piloten även innehar en EIR för enmotoriga flygplan, ska denna kompetenskontroll även leda till förlängning eller förnyelse av EIR för enmotoriga flygplan. Den skolflygning som fullgjorts i ett flermotorigt flygplan ska också uppfylla träningsflygningskrav för enmotoriga flygplan (EIR).

▼M3

h) När sökanden till en EIR har genomfört instrumenttid under flygning som elev med en IRI(A) eller FI(A) som har befogenhet att tillhandahålla utbildning för IR eller EIR, får maximalt fem respektive sex timmar av detta tillgodoräknas mot de timmar som krävs enligt punkterna c 2 i och ii. De fyra timmarnas utbildning i instrumentflygning i flermotoriga flygplan som krävs enligt punkt c 2 ii får inte tillgodoräknas här.

1) För att det ska kunna fastställas hur många timmar som ska tillgodoräknas samt vilken utbildning som behövs ska sökanden genomföra ett inträdesprov vid ATO:n.

2) Slutförd utbildning i instrumentflygning som har tillhandahållits av en IRI(A) eller FI(A) ska dokumenteras i en särskild utbildningsjournal och undertecknas av instruktören.

i) Sökande till en EIR som innehar ett PPL eller CPL enligt Del FCL samt en giltig IR(A) som utfärdats av ett tredjeland i enlighet med kraven i bilaga 1 till Chicagokonventionen får till fullo tillgodoräkna sig detta mot de utbildningskrav som nämns i punkt c. För att EIR ska kunna utfärdas ska sökanden

1) godkännas på flygprovet för EIR,

2) genom undantag från punkt d under flygprovet uppvisa för kontrollanten att han/hon har uppnått en tillräcklig teoretisk kunskapsnivå inom luftfartsrätt, meteorologi samt planering och genomförande av flygningar (IR),

3) ha minst 25 timmars erfarenhet av flygning enligt IFR som befälhavare på flygplan.

FCL.830 Molnflygningsbehörighet för segelflygplan

a) Innehavare av flygcertifikat som har befogenhet att flyga segelflygplan får endast flyga segelflygplan eller motordrivna segelflygplan, med undantag för turmotorsegelflygplan, i moln om de har molnflygningsbehörighet för segelflygplan.

b) Sökande till en molnflygningsbehörighet för segelflygplan ska ha genomfört minst

1) 30 timmar som befälhavare i segelflygplan eller motordrivna segelflygplan efter certifikatets utfärdande,

2) en utbildningskurs vid en ATO som omfattar

▼M3

i) teoriutbildning och

ii) minst två timmars utbildningstid i dubbelkommando i segelflygplan eller motordrivna segelflygplan, där segelflygplanet kontrolleras med hjälp av enbart instrument, varav högst en timme får genomföras på turmotorsegelflygplan, och

3) ett flygprov med en FE som är kvalificerad för detta.

c) Innehavare av en EIR eller en IR(A) får tillgodoräkna sig detta mot kravet i b 2 i. Genom undantag från punkt b 2 ii ska minst en timmes utbildningstid i dubbelkommando genomföras i ett segelflygplan eller ett motordrivet segelflygplan, med undantag för turmotorsegelflygplan, där segelflygplanet kontrolleras med hjälp av enbart instrument.

d) Innehavare av en molnflygningsbehörighet får endast utöva sina befogenheter om de under de senaste 24 månaderna har genomfört minst en timmes flygtid eller fem flygningar som befälhavare där de har utövat befogenheterna i molnflygningsbehörigheten i segelflygplan eller motordrivna segelflygplan, med undantag för turmotorsegelflygplan.

e) Innehavare av en molnflygningsbehörighet som inte uppfyller kraven under punkt d ska, innan de börjar utöva sina befogenheter igen,

1) genomföra en kompetenskontroll med en FE som är kvalificerad för detta, eller

2) genomföra ytterligare flygtid eller flygningar enligt kraven i punkt d med en kvalificerad instruktör.

f) Innehavare av en giltig EIR eller en IR(A) får till fullo tillgodoräkna sig detta mot kraven i punkt d.

▼B

KAPITEL J

INSTRUKTÖRER

SEKTION 1

Allmänna krav

FCL.900 Instruktörsbehörigheter

a) Allmänt. En person får endast tillhandahålla

1. flygutbildning i luftfartyg när han/hon innehar

i) ett flygcertifikat som har utfärdats eller godkänts i enlighet med denna förordning,

ii) en instruktörsbehörighet som är lämplig för den utbildning som tillhandahålls och som har utfärdats i enlighet med detta kapitel,

2. syntetisk flygträning eller MCC-utbildning när han/hon innehar en instruktörsbehörighet som är lämplig för den utbildning som tillhandahålls och som har utfärdats i enlighet med detta kapitel.

▼B

b) Särskilda villkor

1. Om det införs ett nytt luftfartyg i medlemsstaterna eller i en operatörs flotta så att det inte är möjligt att uppfylla kraven i detta kapitel, får den behöriga myndigheten utfärda en särskild behörighet som ger befogenheter att leda flygutbildning. En sådan behörighet ska begränsas till de skolflygningar som krävs för att införa den nya typen av luftfartyg och får gälla i högst ett år.

2. Innehavare av en behörighet som har utfärdats i enlighet med punkt b 1 och som vill ansöka om en instruktörsbehörighet ska uppfylla de villkor och krav för förlängning som föreskrivs för denna kategori av instruktör. Trots vad som sägs i FCL.905.TRI b kommer en TRI-behörighet som utfärdas i enlighet med denna punkt att inkludera befogenhet att undervisa för utfärdandet av en TRI- eller SFI-behörighet för den relevanta typen.

c) Undervisning utanför medlemsstaternas territorium

1. Trots vad som sägs i punkt a får den behöriga myndigheten utfärda en instruktörsbehörighet till en sökande som innehar ett flygcertifikat utfärdat av ett tredjeland i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen när flygutbildning tillhandahålls vid en ATO utanför medlemsstaternas territorium, förutsatt att sökanden

i) innehar minst ett certifikat, en behörighet eller ett behörighetsbevis som motsvarar det certifikat, den behörighet eller det behörighetsbevis för vilket/vilken sökanden är auktoriserad att undervisa och i varje fall minst ett CPL,

ii) uppfyller de krav som föreskrivs i detta kapitel för utfärdande av relevant instruktörsbehörighet,

iii) uppvisar för den behöriga myndigheten att han/hon har tillräckliga kunskaper om europeiska flygsäkerhetsbestämmelser för att kunna utöva undervisningsbefogenheter i enlighet med denna del.

2. Behörigheten ska begränsas till att leda flygutbildning

i) vid ATO:er utanför medlemsstaternas territorium,

ii) till elever som har tillräckliga kunskaper i det språk som flygutbildningen ges på.

FCL.915 Allmänna villkor och krav för instruktörer

a) Allmänt. En sökande till en instruktörsbehörighet ska vara minst 18 år gammal.

b) Ytterligare krav för instruktörer som leder flygutbildning i luftfartyg. En sökande till eller innehavare av en instruktörsbehörighet som ger befogenhet att leda flygbildning i luftfartyg ska

1. inneha minst det certifikat samt, i tillämpliga fall, den behörighet som flygutbildningen avser,

2. med undantag för flygtestinstruktörer ha

▼M3

i) genomfört minst 15 timmars flygtid som pilot på den klass eller typ av luftfartyg som flygutbildningen avser, varav högst 7 timmar får vara i en FSTD som motsvarar denna klass eller typ av luftfartyget, i tillämpliga fall, eller

▼B

ii) godkänts på en kompetenskontroll för relevant kategori av instruktör på denna klass eller typ av luftfartyg,

3. ha befogenhet att vara befälhavare på luftfartyget under sådan flygutbildning.

c) Tillgodoräknande mot ytterligare behörigheter samt i förlängningssyfte

1. Sökande till ytterligare instruktörsbehörigheter får tillgodoräkna sig den undervisnings- och inlärningsförmåga som redan har uppvisats för den instruktörsbehörighet som innehas.

▼B

2. Flygtimmar som kontrollant under flygprov eller kompetenskontroller ska tillgodoräknas till fullo när det gäller kraven på förlängning för samtliga de instruktörsbehörigheter som innehas.

▼M4

d) Vid tillgodoräknande för utvidgning till ytterligare typer ska beaktas de relevanta delar som har fastställts i OSD-informationen (Operational Suitability Data) i enlighet med Del-21.

▼B

FCL.920 Instruktörskompetens och bedömning

Alla instruktörer ska utbildas för att få följande kompetens:

— Förbereda resurser.

— Skapa ett klimat som främjar inlärning.

— Överföra kunskap.

— Integrera hot- och felhantering samt CRM.

— Hantera tid för att uppnå kursens mål.

— Underlätta inlärning.

— Bedöma elevernas prestationer.

— Övervaka och granska framsteg.

— Utvärdera utbildningspass.

— Rapportera resultat.

FCL.925 Ytterligare krav för MPL-instruktörer

a) Instruktörer som leder utbildning för MPL ska

1. ha genomgått en utbildningskurs för MPL-instruktörer vid en ATO,

2. för faserna grundläggande, mellan och avancerad i den integrerade MPL-kursen även

i) ha erfarenhet av flerpilotsverksamhet och

ii) ha genomgått den inledande CRM-utbildningen hos en kommersiell flygtransportoperatör som har godkänts i enlighet med de tillämpliga luftfartskraven.

b) Utbildningskurs för MPL-instruktörer

1. Utbildningskursen för MPL-instruktörer ska omfatta minst 14 timmars utbildning.

Efter att ha avslutat utbildningskursen ska sökanden genomgå en bedömning av instruktörens kompetens och kunskaper om den kompetensbaserade utbildningsstrategin.

2. Denna bedömning ska omfatta en praktisk demonstration av flygutbildningen i lämplig fas av MPL-kursen. Denna bedömning ska utföras av en kontrollant som är kvalificerad i enlighet med kapitel K.

3. När sökanden har godkänts på MPL-utbildningskursen ska ATO:n utfärda en instruktörsbehörighet till sökanden.

c) För att instruktören ska behålla sina befogenheter ska han/hon inom ramen för en MPL-utbildningskurs ha genomfört följande under de senaste 12 månaderna:

1. Ett simulatorpass på minst 3 timmar eller

2. en flygövning på minst 1 timme som inbegriper minst 2 starter och landningar.

d) Om instruktören inte har uppfyllt kraven under punkt c, innan befogenheterna att leda flygutbildning för MPL utövas ska han/hon

▼B

1. genomgå repetitionsutbildning vid en ATO för att nå den kompetensnivå som är nödvändig för att godkännas vid kompetensbedömningen av instruktören och

2. godkännas vid kompetensbedömningen av instruktören enligt punkt b 2.

FCL.930 Utbildningskurs

Sökande till en instruktörsbehörighet ska ha genomgått teori- och flygutbildning på en kurs vid en ATO. Utöver de särskilda moment som föreskrivs i denna del för varje kategori av instruktör ska kursen innehålla de moment som krävs enligt FCL.920.

FCL.935 Kompetensbedömning

a) Med undantag för instruktörer för samarbete i flerpilotsbesättningar (MCCI), instruktörer för syntetisk flygträning (STI), instruktörer för bergsbehörighet (MI) och flygtestinstruktörer (FTI) ska en sökande till en instruktörsbehörighet godkännas vid en kompetensbedömning i lämplig kategori av luftfartyg för att uppvisa för en kontrollant som är kvalificerad i enlighet med kapitel K att han/hon har förmåga att utbilda en elev till den nivå som krävs för utfärdande av relevant certifikat, behörighet eller behörighetsbevis.

b) Denna bedömning ska omfatta

1. uppvisande av den kompetens som föreskrivs i FCL.920 vid utbildning före och efter flygning samt teoriutbildning,

2. muntliga teoriprov på marken, genomgångar före och efter flygning samt demonstrationer under flygning i lämplig klass eller typ av luftfartyg eller FSTD,

3. lämpliga övningar för att bedöma instruktörens kompetens.

c) Bedömningen ska utföras på samma klass/typ av luftfartyg eller FSTD som används för flygutbildningen.

d) När en kompetensbedömning krävs för förlängning av en instruktörsbehörighet, får en sökande som inte godkänns på bedömningen före instruktörsbehörighetens sista giltighetsdag inte utöva befogenheterna i behörigheten förrän bedömningen har genomförts med godkänt resultat.

FCL.940 Instruktörsbehörigheters giltighet

Med undantag för MI och utan att det påverkar tillämpningen av FCL.900 b 1 ska instruktörsbehörigheter vara giltiga i 3 år.

▼M4

FCL.945 Krav för instruktörer

Efter avslutad skolflygning för förlängning av en klassbehörighet för SEP eller TMG i enlighet med FCL.740.A b 1 och endast i samband med fullgörande av alla de andra förlängningskriterier som krävs enligt FCL. 740.A b 1 ska instruktören godkänna den sökandes certifikat med ny sista giltighetsdag för behörigheten eller behörighetsbeviset i fråga, om kontrollanten har särskild auktorisation för detta ändamål från den behöriga myndighet som ansvarar för sökandens certifikat.

▼B

SEKTION 2

Särskilda krav för flyginstruktörer – FI

FCL.905.FI FI – Befogenheter och krav

En innehavare av en FI-behörighet har befogenhet att leda flygutbildning för utfärdande, förlängning eller förnyelse av

a) ett PPL, SPL, BPL och LAPL för tillämplig kategori av luftfartyg,

b) klass- och typbehörigheter för enmotoriga enpilotsluftfartyg, med undantag för komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda, tillägg till klass- och gruppbehörigheter för ballonger samt tillägg till klassbehörigheter för segelflygplan,

c) typbehörigheter för enpilots- eller flerpilotsluftskepp,

▼B

d) ett CPL för tillämplig kategori av luftfartyg, under förutsättning att FI:n har genomfört minst 500 timmars flygtid som pilot på denna kategori av luftfartyg, varav minst 200 timmars flygutbildning,

e) mörkerbevis, förutsatt att FI

1. är behörig att flyga under mörker i lämplig kategori av luftfartyg,

2. har uppvisat förmåga att leda utbildning under mörker för en FI som är kvalificerad i enlighet med punkt i nedan, och

3. uppfyller erfarenhetskravet på mörkerflygning enligt FCL.060 b 2.

▼M3

f) en behörighet för bogsering, avancerad flygning eller, för FI(S), en molnflygningsbehörighet, förutsatt att dessa befogenheter innehas och att FI har uppvisat förmåga att leda utbildning för denna behörighet för en FI som är kvalificerad i enlighet med punkt i.

g) en EIR eller en IR för lämplig kategori av luftfartyg, förutsatt att FI:n har

▼B

1. minst 200 timmars flygtid enligt IFR, varav upp till 50 timmar kan vara instrumenttid på marken i en FFS, FTD 2/3 eller FNPT II,

2. genomfört IRI-utbildningskursen som elev och godkänts vid en kompetensbedömning för IRI-behörigheten och

3. dessutom:

▼M3

i) För flermotoriga flygplan: uppfyllt kraven för en CRI för flermotoriga flygplan.

▼B

ii) För flermotoriga helikoptrar: uppfyllt kraven för utfärdande av en TRI-behörighet.

h) klass-/typbehörigheter för flermotoriga enpilotsflygplan, med undantag för komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda, förutsatt att FI:n uppfyller:

1. För flygplan: kraven för CRI-utbildningskursen enligt FCL.915.CRI a och kraven i FCL.930.CRI och FCL.935.

▼M3

2. För helikoptrar: villkoren i FCL.910.TRI c 1 och kraven för utbildningskursen för TRI(H) enligt FCL.915.TRI d 2.

▼B

i) en FI-, IRI-, CRI-, STI- eller MI-behörighet förutsatt att FI:n har

1. genomfört minst

i) FI(S): flygutbildning omfattande minst 50 timmars flygutbildning eller 150 starter i segelflygplan,

ii) FI(B): flygutbildning omfattande minst 50 timmars flygutbildning eller 50 starter i ballong,

iii) i alla övriga fall: 500 timmars flygutbildning i lämplig kategori av luftfartyg,

▼B

2. genomgått en kompetensbedömning i enlighet med FCL.935 för lämplig kategori av luftfartyg för att uppvisa för en flyginstruktörskontrollant (FIE) att han/hon har förmåga att undervisa för FI-behörigheten,

j) ett MPL, förutsatt att FI:n

1. när det gäller den inledande flygträningsfasen: har genomfört minst 500 timmars flygtid som pilot på flygplan, varav minst 200 timmars flygutbildning,

2. för den grundläggande utbildningsfasen:

i) innehar en IR för flermotoriga flygplan och befogenhet att undervisa för IR och

ii) har minst 1 500 timmars flygtid i flerpilotsverksamhet.

3. För en FI som redan är kvalificerad att undervisa på en integrerad utbildning för ATP(A) eller CPL(A)/IR kan kravet under punkt 2 ii ersättas av en genomförd strukturerad utbildningskurs som består av

i) MCC-kvalifikation,

ii) observation av 5 pass av flygutbildning i fas 3 i en MPL-kurs,

iii) observation av 5 pass av flygutbildning i fas 4 i en MPL-kurs,

iv) observation av 5 av operatörens produktionsinriktade repetitionspass,

v) innehållet i instruktörskursen för MCCI.

FI:n ska i så fall genomföra sina fem första instruktörspass under övervakning av en TRI(A), MCCI(A) eller SFI(A) som är kvalificerad för MPL-flygutbildning.

FCL.910.FI FI – Begränsningar i befogenheterna

a) En FI:s befogenheter är begränsade till att leda flygutbildning under övervakning av en FI för samma kategori av luftfartyg som har utsetts av ATO:n för detta ändamål i följande fall:

1. För utfärdande av ett PPL, SPL, BPL och LAPL.

2. För alla integrerade kurser på PPL-nivå när det gäller flygplan och helikoptrar.

▼M3

3. För klass- och typbehörigheter för enmotoriga enpilotsluftfartyg, med undantag för komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda, tillägg till klass- och gruppbehörigheter för ballonger samt tillägg till klassbehörigheter för segelflygplan.

▼B

4. För behörigheter för mörkerflygning, bogsering eller avancerad flygning.

b) FI:n får leda utbildning under övervakning i enlighet med punkt a, men har inte befogenhet att godkänna elevers första ensamflygningar och första distansflygningar i enkelkommando.

c) Begränsningarna under punkterna a och b ska avlägsnas från FI-behörigheten när FI:n har genomfört minst följande:

1. För FI(A): 100 timmars flygutbildning i flygplan eller TMG samt ha övervakat minst 25 ensamflygningar som elever har utfört.

▼B

2. För FI(H): 100 timmars flygutbildning i helikopter samt ha övervakat minst 25 ensamflygningar som elever har utfört.

3. För FI(As), FI(S) och FI(B): flygutbildning omfattande 15 timmars flygutbildning eller 50 starter som täcker hela kursplanen för utfärdande av PPL(As), SPL eller BPL för lämplig kategori av luftfartyg.

FCL.915.FI FI – Krav

En sökande till en FI-behörighet ska

a) för FI(A) och FI(H)

1. ha erhållit minst 10 timmars utbildning i instrumentflygning på tillämplig kategori av luftfartyg, varav högst 5 timmar får utgöras av instrumenttid på marken i en FSTD,

2. ha genomfört 20 timmars distansflygning enligt VFR som befälhavare på tillämplig kategori av luftfartyg, och

b) för FI(A) dessutom

1. inneha minst ett CPL(A) eller

2. inneha minst ett PPL(A) samt

i) uppfylla kunskapskraven för CPL, utom för en FI(A) som tillhandahåller utbildning enbart för LAPL(A), och

ii) ha genomfört minst 200 timmars flygtid på flygplan eller TMG, varav 150 timmar ska vara som befälhavare,

3. ha genomfört minst 30 timmars flygtid på enmotoriga kolvmotorflygplan, varav minst 5 timmar ska ha genomförts inom den sexmånadersperiod som föregår det inträdesflygtest som föreskrivs i FCL.930.FI a,

4. ha genomfört en distansflygning enligt VFR som befälhavare, inbegripet en flygning på minst 540 km (300 nautiska mil), under vilken fullstoppslandningar på två olika flygplatser ska genomföras,

c) för FI(H) dessutom ha genomfört 250 timmars total flygtid som pilot på helikopter varav

1. minst 100 timmar ska vara som befälhavare, om sökanden innehar minst ett CPL(H), eller

2. minst 200 timmar som befälhavare, om sökanden innehar minst ett PPL(H) och har uppfyllt kunskapskraven för CPL,

d) för FI(As): ha genomfört 500 timmars flygtid på luftskepp som befälhavare, varav 400 timmar ska vara som befälhavare med ett CPL(As),

▼M3

e) för FI(S): ha genomfört 100 timmars flygtid och 200 starter som befälhavare på segelflygplan. När sökanden vill tillhandahålla flygutbildning på turmotorsegelflygplan ska han/hon också ha genomfört 30 timmars flygtid som befälhavare på turmotorsegelflygplan samt genomföra en ytterligare kompetensbedömning på ett turmotorsegelflygplan i enlighet med FCL.935 med en FI som är kvalificerad enligt FCL.905.FI i.

▼B

f) för FI(B): ha genomfört 75 timmars ballongflygtid som befälhavare, varav minst 15 timmar ska vara i den klass som flygutbildningen avser.

▼B

FCL.930.FI FI – Utbildningskurs

a) Sökande till FI-behörigheten ska ha genomgått ett särskilt inträdesflygtest med en FI som är kvalificerad i enlighet med FCL.905.FI i inom den sexmånadersperiod som föregår kursstarten för att göra det möjligt att bedöma deras förmåga att genomföra utbildningskursen. Detta inträdesflygtest ska baseras på kompetenskontrollen för klass- och typbehörigheter enligt tillägg 9 till denna del.

b) Utbildningskursen för FI ska omfatta följande:

1. 25 timmars undervisning och inlärning.

2. i) För FI (A), (H) och (As): Minst 100 timmars teoriutbildning, tiden för kunskapsprov inbegripen.

ii) För FI(B) eller FI(S): Minst 30 timmars teoriutbildning, tiden för kunskapsprov inbegripen.

3. i) För FI (A) och (H): Minst 30 timmars flygutbildning, varav 25 timmar ska vara utbildning i dubbelkommando och av dessa timmar får 5 timmar utföras i en FFS, FNPT I/II eller en FTD 2/3.

ii) För FI(As): Minst 20 timmars flygutbildning, varav 15 timmar ska vara utbildning i dubbelkommando.

iii) För FI (S): Flygutbildning omfattande minst 6 timmar eller 20 starter.

iv) För FI(S) som tillhandahåller utbildning på TMG: Minst 6 timmars utbildning i dubbelkommando på TMG.

▼M3

v) För FI(B): minst 3 timmars flygutbildning, som inbegriper 3 starter.

4) Vid ansökan om en FI-behörighet för en annan kategori av luftfartyg ska piloter som innehar eller har innehaft en FI(A)-, (H)- eller (As)-behörighet tillgodoräkna sig 55 timmar mot kravet under punkt b 2 i eller 18 timmar mot kraven under punkt b 2 ii.

▼B

FCL.940.FI FI – Förlängning och förnyelse

a) För att förlänga en FI-behörighet ska innehavaren uppfylla två av följande tre krav. Han/hon ska

1. genomföra följande:

i) För FI(A) och (H): Minst 50 timmars flygutbildning i lämplig kategori av luftfartyg under behörighetens giltighetsperiod som FI, TRI, CRI, IRI, MI eller kontrollant. Om det är befogenheterna att leda utbildning för IR som ska förlängas, ska 10 av dessa timmar avse flygutbildning för en IR och ska ha genomförts inom den tolvmånadersperiod som föregår FI-behörighetens sista giltighetsdag.

ii) För FI(As): Minst 20 timmars flygutbildning i luftskepp som FI, IRI eller kontrollant under behörighetens giltighetsperiod. Om det är befogenheterna att leda utbildning för IR som ska förlängas, ska 10 av dessa timmar avse flygutbildning för en IR och ska ha genomförts inom den tolvmånadersperiod som föregår FI-behörighetens sista giltighetsdag.

▼B

iii) För FI(S): Flygutbildning omfattande minst 30 timmar eller 60 starter i segelflygplan, motordrivna segelflygplan eller TMG som FI eller som kontrollant under behörighetens giltighetsperiod.

iv) För FI(B): Minst 6 timmars flygutbildning i ballonger som FI eller kontrollant under behörighetens giltighetsperiod.

2. delta i ett fortbildningsseminarium för instruktörer under FI-behörighetens giltighetsperiod,

3. godkännas på kompetensbedömningen i enlighet med FCL.935 inom den tolvmånadersperiod som föregår FI-behörighetens sista giltighetsdag.

b) Minst varannan förlängning av en FI(A) eller FI(H) eller minst var tredje förlängning av en FI(As), (S) och (B) måste innehavaren genomgå en kompetensbedömning i enlighet med FCL.935.

c) Förnyelse. Om FI-behörigheten har upphört att gälla, ska sökanden inom den tolvmånadersperiod som föregår en förnyelse ha

1. deltagit på ett fortbildningsseminarium för instruktörer,

2. godkänts vid en kompetensbedömning i enlighet med FCL.935.

SEKTION 4

Särskilda krav för typinstruktör – TRI

FCL.905.TRI TRI – Befogenheter och krav

En innehavare av en TRI-behörighet har befogenhet att undervisa för

▼M3

a) förlängning och förnyelse av EIR eller IR, förutsatt att TRI-innehavaren har en giltig IR,

▼B

b) utfärdande av en TRI- eller SFI-behörighet, förutsatt att innehavaren har 3 års erfarenhet som TRI, och

c) för TRI för enpilotsflygplan:

1. Utfärdande, förlängning och förnyelse av typbehörigheter för komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda när sökanden ansöker om befogenheter för enpilotsverksamhet.

Befogenheterna för ett TRI(SpA) kan utökas till flygutbildning för typbehörigheter för komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda i flerpilotsverksamhet, förutsatt att TRI:n

i) innehar en MCCI-behörighet eller

ii) innehar eller har innehaft en TRI-behörighet för flerpilotsflygplan.

2. Den grundläggande fasen av MPL-kursen, förutsatt att han/hon får sina befogenheter utökade till flerpilotsverksamhet och innehar eller har innehaft en FI(A)- eller IRI(A)-behörighet.

d) för TRI för flerpilotsflygplan:

1. Utfärdande, förlängning och förnyelse av typbehörigheter för

i) flerpilotsflygplan,

ii) komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda när sökanden ansöker om befogenheter för flerpilotsverksamhet.

▼B

2. MCC-utbildning.

3. Den grundläggande, utvidgade och avancerade fasen av MPL-kursen, förutsatt att han/hon innehar eller har innehaft en FI(A)- eller IRI(A)-behörighet för den grundläggande fasen.

e) för TRI för helikoptrar:

1. Utfärdande, förlängning och förnyelse av typbehörigheter för helikopter.

2. MCC-utbildning, förutsatt att han/hon har en typbehörighet för flerpilotshelikopter.

3. Utökning av IR(H) för enmotoriga luftfartyg till IR(H) för flermotoriga luftfartyg.

f) för TRI för vertikalstartande/-landande luftfartyg:

1. Utfärdande, förlängning och förnyelse av typbehörigheter för vertikalstartande/-landande luftfartyg.

2. MCC-utbildning.

FCL.910.TRI TRI – Begränsningar i befogenheterna

a) Allmänt. Om TRI-utbildningen utförs enbart i en FFS, ska TRI-behörighetens befogenheter begränsas till utbildning i FFS.

I så fall får TRI-innehavaren genomföra produktionsflygning under övervakning, förutsatt att utbildningskursen för TRI har omfattat ytterligare utbildning för detta ändamål.

▼M4

b) TRI för flygplan och vertikalstartande/-landande luftfartyg – TRI(A) och TRI(PL). Befogenheterna för en TRI-behörighet begränsas till den typ av flygplan eller vertikalstartande/-landande luftfartyg som utbildning och kompetensbedömning har genomförts på. Såvida inte annat anges i OSD-informationen (Operational Suitability Data) i enlighet med Del-21 ska befogenheterna för en TRI-behörighet utökas till ytterligare typer när TRI-innehavaren

1. inom den tolvmånadersperiod som föregår ansökan har flugit minst 15 routesektorer, vilka ska inbegripa starter och landningar på ett luftfartyg av lämplig typ, varav 7 sektorer får genomföras i en FFS,

2. har genomgått teknik- och flygutbildningsmomenten i den relevanta TRI-kursen,

3. har godkänts på de relevanta sektionerna av kompetensbedömningen i enlighet med FCL.935 i syfte att uppvisa för en FIE eller TRE som är kvalificerad i enlighet med kapitel K sin förmåga att undervisa en pilot till den nivå som krävs för utfärdande av en typbehörighet, inklusive utbildning före och efter flygning samt teoriutbildning.

c) TRI för helikoptrar – TRI(H).

1. Befogenheterna för en TRI(H) begränsas till den typ av helikopter som flygprovet för utfärdande av TRI-behörigheten har genomförts på. Såvida inte annat anges i OSD-informationen (Operational Suitability Data) i enlighet med Del-21 ska befogenheterna för en TRI-behörighet utökas till ytterligare typer när TRI-innehavaren

i) genomfört det tekniska momentet för lämplig typ i TRI-kursen för tillämplig typ av helikopter eller i en FSTD som motsvarar denna typ,

ii) genomfört minst 2 timmars flygutbildning på tillämplig typ, under övervakning av en lämpligt kvalificerad TRI(H) och

▼M4

iii) godkänts på de relevanta sektionerna av kompetensbedömningen i enlighet med FCL.935 i syfte att uppvisa för en FIE eller TRE som är kvalificerad i enlighet med kapitel K sin förmåga att undervisa en pilot till den nivå som krävs för utfärdande av en typbehörighet, inklusive utbildning före och efter flygning samt teoriutbildning.

▼B

2. Innan befogenheterna för ett TRI(H) utökas från enpilots- till flerpilotsbefogenheter för samma typ av helikopter, ska innehavaren ha genomfört minst 100 timmar i flerpilotsverksamhet på denna typ.

d) Trots vad som sägs i ovanstående punkter ska innehavare av en TRI-behörighet som har fått en typbehörighet utfärdad i enlighet med FCL.725 e ha rätt att få sina TRI-befogenheter utökade till den nya typen av luftfartyg.

FCL.915.TRI TRI – Krav

En sökande till en TRI-behörighet ska

a) inneha ett CPL-, MPL- eller ATPL-flygcertifikat för tillämplig kategori av luftfartyg,

b) för en TRI(MPA)-behörighet:

1. ha genomfört 1 500 timmars flygtid som pilot på flerpilotsflygplan och

2. inom den tolvmånadersperiod som föregår ansökan ha flugit 30 routesektorer, vilka ska inbegripa starter och landningar som befälhavare eller biträdande pilot på ett flygplan av tillämplig typ, varav 15 sektorer får genomföras i en FFS som representerar den typ som ska användas,

c) för en TRI(SpA)-behörighet:

1. inom den tolvmånadersperiod som föregår ansökan ha flugit 30 routesektorer, vilka ska inbegripa starter och landningar, som befälhavare på ett flygplan av tillämplig typ, varav 15 sektorer får genomföras i en FFS som motsvarar den typ som ska användas, och

2. i) ha genomfört minst 500 timmars flygtid som pilot på flygplan, varav 30 timmar som befälhavare på tillämplig typ av flygplan, eller

ii) inneha eller ha innehaft en FI-behörighet för flermotoriga flygplan med IR(A)-befogenheter.

d) för TRI(H):

1. För en TRI(H)-behörighet för enmotoriga enpilotshelikoptrar: ha genomfört 250 timmar som pilot på helikopter.

2. För en TRI(H)-behörighet för flermotoriga enpilotshelikoptrar: ha genomfört 500 timmar som pilot på helikopter, varav 100 timmar som befälhavare på flermotoriga enpilotshelikoptrar.

3. För en TRI(H)-behörighet för flerpilotshelikoptrar: ha genomfört 1 000 timmar som pilot på helikopter, varav

i) 350 timmar som pilot på flerpilotshelikopter eller

ii) för sökande som redan innehar en TRI(H)-behörighet för flermotoriga enpilotshelikoptrar: 100 timmar som pilot på denna typ i flerpilotsverksamhet.

4. Innehavaren av en FI(H)-behörighet ska till fullo tillgodoräkna sig detta mot kraven under punkterna 1 och 2 i relevant enpilotshelikopter.

▼B

e) för TRI(PL):

1. Ha genomfört 1 500 timmars flygtid som pilot på flerpilotsflygplan, vertikalstartande/-landande luftfartyg eller flerpilotshelikoptrar och

2. inom den tolvmånadersperiod som föregår ansökan ha flugit 30 routesektorer, vilka ska inbegripa starter och landningar, som befälhavare eller biträdande pilot på ett vertikalstartande/-landande luftfartyg av tillämplig typ, varav 15 sektorer får genomföras i en FFS som motsvarar den typ som ska användas.

FCL.930.TRI TRI – Utbildningskurs

a) Utbildningskursen för TRI ska omfatta minst

1. 25 timmars undervisning och inlärning,

2. 10 timmars teknisk utbildning, inklusive revidering av teorikunskaper, lektionsplanering samt utveckling av förmåga till klassrums-/simulatorundervisning,

3. 5 timmars flygutbildning på lämpligt luftfartyg eller en simulator som motsvarar detta luftfartyg för enpilotsluftfartyg och 10 timmar för flerpilotsluftfartyg eller en simulator som representerar detta luftfartyg.

b) Sökande som innehar eller har innehaft en instruktörsbehörighet ska till fullo tillgodoräkna sig detta mot kravet under punkt a 1.

c) En sökande till en TRI-behörighet som innehar en SFI-behörighet för den relevanta typen ska till fullo tillgodoräkna sig detta mot kraven i denna punkt för utfärdande av en TRI-behörighet som är begränsad till flygutbildning i simulatorer.

FCL.935.TRI TRI – Kompetensbedömning

Om kompetensbedömningen för TRI genomförs i en FFS, ska TRI-behörigheten begränsas till flygutbildning i FFS.

Denna begränsning ska avlägsnas när TRI-innehavaren har godkänts på kompetensbedömningen för ett luftfartyg.

FCL.940.TRI TRI – Förlängning och förnyelse

a) *Förlängning*

1. Flygplan. För att förlänga en TRI(A)-behörighet ska sökanden inom den tolvmånadersperiod som föregår behörighetens sista giltighetsdag uppfylla ett av följande tre krav:

i) Genomföra en av följande delar av en fullständig typbehörighetskurs: simulatorpass på minst 3 timmar eller en flygövning på minst 1 timme som inbegriper minst 2 starter och landningar.

ii) Genomgå repetitionsutbildning för instruktörer som TRI vid en ATO.

iii) Godkännas vid en kompetensbedömning i enlighet med FCL.935.

2. Helikoptrar och vertikalstartande/-landande luftfartyg. För förlängning av en TRI(H)- eller TRI(PL)-behörighet ska sökanden inom TRI-behörighetens giltighetsperiod uppfylla 2 av följande 3 krav:

i) Genomföra 50 timmars flygutbildning på varje typ av luftfartyg som innehavaren har undervisningsbefogenhet för eller i en FSTD som motsvarar dessa typer, varav minst 15 timmar ska vara inom den tolvmånadersperiod som föregår TRI-behörighetens sista giltighetsdag.

▼B

För TRI(PL) ska dessa flygutbildningstimmar flygas som TRI eller typkontrollant (TRE), som SFI eller kontrollant för syntetisk flygträning (SFE). För TRI(H) ska flygtid som FI, instrumentinstruktör (IRI), instruktör för syntetisk flygträning (STI) eller någon form av kontrollant också vara relevant för detta ändamål.

ii) Genomgå repetitionsutbildning för instruktörer som TRI vid en ATO.

iii) Godkännas vid en kompetensbedömning i enlighet med FCL.935.

3. För minst varannan förlängning av en TRI-behörighet ska innehavaren godkännas vid en kompetensbedömning i enlighet med FCL.935.

4. Om en person innehar en TRI-behörighet på mer än en typ av luftfartyg inom samma kategori, ska kompetensbedömningen som har genomförts på någon av dessa typer innebära en förlängning av TRI-behörighet för de andra typer som innehas inom samma kategori av luftfartyg.

5. Särskilda krav för förlängning av ett TRI(H). En TRI(H)-innehavare som har en FI(H)-behörighet för den relevanta typen ska till fullo tillgodoräkna sig detta mot kraven under punkt a ovan. I så fall gäller TRI(H)-behörigheten fram till FI(H)-behörighetens sista giltighetsdag.

b) *Förnyelse*

1. Flygplan. Om TRI(A)-behörigheten har upphört att gälla ska sökanden

i) inom den tolvmånadersperiod som föregår ansökan ha flugit minst 30 routesektorer, vilka ska inbegripa starter och landningar med ett flygplan av tillämplig typ, varav högst 15 sektorer får genomföras i en flygsimulator,

ii) ha genomgått relevanta delar av en TRI-kurs vid en godkänd ATO,

iii) på en fullständig typbehörighetskurs ha genomfört minst 3 timmars flygutbildning på tillämplig typ av flygplan under övervakning av en TRI(A).

2. Helikoptrar och vertikalstartande/-landande luftfartyg. Om TRI(H)- eller TRI(PL)-behörigheten har upphört att gälla ska sökanden inom den tolvmånadersperiod som föregår en förnyelse

i) genomgå repetitionsutbildning för instruktörer som TRI vid en ATO, som ska täcka de relevanta delarna av utbildningskursen för TRI, och

ii) godkännas vid kompetensbedömningen i enlighet med FCL.935 för varje typ av luftfartyg som ansökan om förnyelse av undervisningsbefogenheterna avser.

SEKTION 5

Särskilda krav för klassinstruktör – CRI

FCL.905.CRI CRI – Befogenheter och krav

a) En innehavare av en CRI-behörighet har befogenhet att undervisa för

▼M3

1. utfärdande, förlängning eller förnyelse av en klass- eller typbehörighet för enpilotsflygplan, med undantag för komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda, när sökanden ansöker om befogenheter för enpilotsverksamhet,

▼B

2. en behörighet för bogsering eller avancerad flygning för flygplanskategorin, förutsatt att CRI-innehavaren har relevant behörighet och har uppvisat förmåga att undervisa för denna behörighet för en FI som är kvalificerad i enlighet med FCL.905.FI i,

▼M4

3. för utökning av LAPL(A)-befogenheter till annan klass eller variant av flygplan.

▼B

b) Befogenheterna för en CRI-behörighet begränsas till den klass eller typ av flygplan som instruktörens kompetensbedömning har genomförts på. Befogenheterna för en CRI-behörighet ska utökas till ytterligare klasser eller typer när CRI-innehavaren under de senaste 12 månaderna har

1. 15 timmars flygtid som befälhavare på tillämpliga klass eller typ av flygplan,

2. en träningsflygning i högersätet under övervakning av en annan CRI eller FI som är kvalificerad för denna klass eller typ och som sitter i det andra pilotsätet.

▼M3

c) Sökande till en CRI-behörighet för flermotoriga flygplan som innehar en CRI-behörighet för enmotoriga flygplan ska ha uppfyllt de villkor för en CRI-behörighet som fastställs i FCL.915.CRI a samt kraven i FCL.930.CRI a 3 och FCL.935.

▼B

FCL.915.CRI CRI – Villkor

En sökande till en CRI-behörighet ska ha genomfört minst:

a) För flermotoriga flygplan:

1. 500 timmars flygtid som pilot på flygplan.

2. 30 timmar som befälhavare på tillämplig klass eller typ av flygplan.

b) Enmotoriga flygplan:

1. 300 timmars flygtid som pilot på flygplan.

2. 30 timmar som befälhavare på tillämplig klass eller typ av flygplan.

FCL.930.CRI CRI – Utbildningskurs

a) Utbildningskursen för CRI ska omfatta minst

1. 25 timmars utbildning i undervisning och inlärning.

2. 10 timmars teknisk utbildning, inklusive revidering av teorikunskaper, lektionsplanering samt utveckling av förmåga till klassrums-/simulatorundervisning.

3. 5 timmars flygutbildning på flermotoriga flygplan eller 3 timmars flygutbildning på enmotoriga flygplan, som tillhandahålls av en FI(A) som är kvalificerad i enlighet med FCL.905.FI i.

b) Sökande som innehar eller har innehaft en instruktörsbehörighet ska till fullo tillgodoräkna sig detta mot kravet under punkt a 1.

FCL.940.CRI CRI – Förlängning och förnyelse

a) För förlängning av en CRI-behörighet ska sökanden inom den tolvmånadersperiod som föregår CRI-behörighetens sista giltighetsdag

1. genomföra minst 10 timmars flygutbildning i egenskap av CRI. Om sökanden har CRI-befogenheter för både en- och flermotoriga flygplan, ska de 10 timmarnas flygutbildning fördelas jämnt mellan en- och flermotoriga flygplan, eller

2. genomgå en repetitionsutbildning som CRI vid en ATO eller

3. ha godkänts på kompetensbedömningen i enlighet med FCL.935 för fler- eller enmotoriga flygplan, beroende på vad som är tillämpligt.

b) För minst varannan förlängning av en CRI-behörighet ska innehavaren uppfylla kravet under punkt a 3.

▼B

c) Förnyelse. Om CRI-behörigheten har upphört att gälla, ska sökanden inom den tolvmånadersperiod som föregår en förnyelse

1. få repetitionsutbildning som CRI vid en ATO,

2. ha godkänts vid en kompetensbedömning i enlighet med FCL.935.

SEKTION 6

Särskilda krav för instrumentinstruktör – IRI

FCL.905.IRI IRI – Befogenheter och krav

▼M3

a) En innehavare av en IRI-behörighet har befogenhet att leda flygutbildning för utfärdande, förlängning och förnyelse av en EIR eller en IR för tillämplig kategori av luftfartyg.

▼B

b) Särskilda krav för MPL-kursen. För att leda utbildning på den grundläggande utbildningsfasen för en MPL-kurs ska en IRI(A)

1. inneha en IR för flermotoriga flygplan och

2. ha genomfört minst 1 500 timmars flygtid i flerpilotsverksamhet.

3. För en IRI som redan är kvalificerad att leda utbildning på en integrerad utbildning för ATP(A) eller CPL(A)/IR kan kravet under punkt b 2 ersättas av en genomförd kurs enligt punkt FCL.905.FI j 3:

FCL.915.IRI IRI – Villkor

En sökande till en IRI-behörighet ska

a) för en IRI(A):

1. Ha genomfört minst 800 timmars flygtid enligt IFR, varav minst 400 timmar ska ha genomförts i flygplan och

▼M3

2. för sökande till en IRI(A) för flermotoriga flygplan, uppfylla kraven i FCL.915.CRI a, FCL.930.CRI och FCL.935.

▼B

b) för en IRI(H):

1. Ha genomfört minst 500 timmars flygtid enligt IFR, varav minst 250 timmar ska vara instrumentflygtid i helikopter och

2. för sökande till en IR(H) för flerpilotshelikoptrar, uppfylla kraven i punkt FCL.905.FI g 3 ii.

c) för en IRI(As): ha genomfört minst 300 timmars flygtid enligt IFR, varav minst 100 timmar ska vara instrumentflygtid i luftskepp.

FCL.930.IRI IRI – Utbildningskurs

a) Utbildningskursen för IRI ska omfatta minst

1. 25 timmars utbildning i undervisning och inlärning.

2. 10 timmars teknisk utbildning, inklusive revidering av instrumentteorikunskaper, lektionsplanering samt utveckling av förmåga till klassrumsundervisning.

3. i) För IRI(A): minst 10 timmars flygutbildning på flygplan, FFS, FTD 2/3 eller FNPT II. För sökande som innehar en FI(A)-behörighet krävs det endast 5 timmar.

▼B

ii) För IRI(H): minst 10 timmars flygutbildning på helikopter, FFS, FTD 2/3 eller FNPT II/III.

iii) För IRI(As): minst 10 timmars flygutbildning på luftskepp, FFS, FTD 2/3 eller FNPT II.

b) Flygutbildningen ska tillhandahållas av en FI som är kvalificerad i enlighet med FCL.905.FI i.

c) Sökande som innehar eller har innehaft en instruktörsbehörighet ska till fullo tillgodoräkna sig detta mot kravet under punkt a 1.

FCL.940.IRI IRI – Förlängning och förnyelse

För att förlänga och förnya en IRI-behörighet ska innehavaren uppfylla kraven för förlängning och förnyelse av en FI-behörighet i enlighet med FCL.940.FI.

SEKTION 7

Särskilda krav för syntetisk flyginstruktör – SFI

FCL.905.SFI SFI – Befogenheter och krav

En innehavare av en SFI-auktorisation har befogenhet att på relevant luftfartygskategori leda utbildning i syntetisk flygning

a) för utfärdande, förlängning och förnyelse av en IR, förutsatt att han/hon innehar eller har innehaft en IR i relevant luftfartygskategori och har genomfört en utbildningskurs för IRI, och

b) för SFI för enpilotsflygplan:

1. för utfärdande, förlängning och förnyelse av typbehörigheter för komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda när sökanden ansöker om befogenheter för enpilotsverksamhet.

   Befogenheterna för SFI(SpA) kan utökas till flygutbildning för typbehörigheter för komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda i flerpilotsverksamhet, förutsatt att han/hon

   i) innehar en MCCI-behörighet eller

   ii) innehar eller har innehaft en TRI-behörighet för flerpilotsflygplan och

2. förutsatt att befogenheterna för SFI(SpA) har utökats till flerpilotsverksamhet i enlighet med punkt 1:

   i) MCC,

   ii) den grundläggande fasen av MPL-kursen,

c) för SFI för flerpilotsflygplan:

1. för utfärdande, förlängning och förnyelse av typbehörigheter för

   i) flerpilotsflygplan,

   ii) komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda när sökanden ansöker om befogenheter för flerpilotsverksamhet.

2. MCC,

3. den grundläggande, utvidgade och avancerade fasen av MPL-kursen, förutsatt att han/hon innehar eller har innehaft en FI(A)- eller IRI(A)-behörighet för den grundläggande fasen.

▼B

d) för SFI för helikoptrar:

1. för utfärdande, förlängning och förnyelse av typbehörigheter för helikopter,

▼M3

2. MCC-utbildning, när SFI har befogenhet att leda utbildning för flerpilotshelikoptrar.

▼B

FCL.910.SFI SFI – Begränsningar i befogenheterna

Befogenheterna för SFI ska begränsas till FTD 2/3 eller FFS för den typ av luftfartyg som utbildningskursen för SFI har genomförts på.

Befogenheterna kan utökas till andra FSTD som representerar andra typer av samma kategori av luftfartyg när innehavaren har

a) genomfört simulatordelen på den relevanta typbehörighetskursen på ett tillfredsställande sätt och

b) på en fullständig typbehörighetskurs ha genomfört minst 3 timmars flygutbildning som gäller SFI:s arbetsuppgifter på tillämplig typ under övervakning av en TRE som är kvalificerad för detta ändamål och till dennes tillfredsställelse.

FCL.915.SFI SFI – Villkor

En sökande till en SFI-auktorisation ska

a) inneha eller ha innehaft ett CPL, MPL eller ATPL för tillämplig kategori av luftfartyg,

b) ha genomgått kompetenskontrollen för utfärdande av den specifika typbehörigheten för detta luftfartyg i en FFS som motsvarar tillämplig typ, inom den tolvmånadersperiod som föregår ansökan och

c) för ett SFI(A) för flerpilotsflygplan eller SFI(PL) dessutom

1. ha genomfört minst 1 500 timmars flygtid som pilot på flerpilotsflygplan eller vertikalstartande/-landande luftfartyg, beroende på vad som är tillämpligt,

2. inom den tolvmånadersperiod som föregår ansökan, antingen som pilot eller observatör, ha genomfört minst

i) tre routesektorer i cockpit på ett luftfartyg av tillämplig typ, eller

ii) två LOFT-baserade simulatorpass som genomförs av en kvalificerad flygbesättning i cockpit på den tillämpliga typen. Dessa simulatorpass ska omfatta två flygningar som omfattar minst 2 timmar mellan två olika flygplatser samt tillhörande planering före flygning och genomgång efter flygning.

d) för ett SFI(A) för komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda dessutom

1. ha genomfört minst 500 timmars flygtid som befälhavare på enpilotsflygplan,

2. inneha eller ha innehaft en IR(A) för flermotoriga luftfartyg,

3. ha uppfyllt kraven under punkt c 2,

e) för ett SFI(H) dessutom

1. inom den tolvmånadersperiod som föregår ansökan, antingen som pilot eller som observatör, ha genomfört minst 1 timmes flygtid i cockpit på tillämplig typ, och

▼B

2. för flerpilotshelikopter: minst 1 000 timmars flygerfarenhet som pilot på helikopter, varav minst 350 timmar som pilot på flerpilotshelikopter,

3. för flermotorig enpilotshelikopter: ha genomfört 500 timmar som pilot på helikopter, varav 100 timmar som befälhavare på flermotorig enpilotshelikopter,

4. för enmotorig enpilotshelikopter: ha genomfört 250 timmar som pilot på helikopter.

FCL.930.SFI SFI – Utbildningskurs

a) Utbildningskursen för SFI ska omfatta

1. FSTD-delen i tillämplig typbehörighetskurs,

2. innehållet i utbildningskursen för TRI.

b) En sökande till en SFI-behörighet som innehar en TRI-behörighet för relevant typ ska till fullo tillgodoräkna sig detta mot kraven under denna punkt.

FCL.940.SFI SFI – Förlängning och förnyelse

a) Förlängning. För att förlänga en SFI-behörighet ska sökanden inom SFI-behörighetens giltighetsperiod uppfylla två av följande tre krav:

1. Genomföra 50 timmar som instruktör eller kontrollant i en FSTD, varav minst 15 timmar ska vara inom den tolvmånadersperiod som föregår SFI-behörighetens sista giltighetsdag.

2. Genomgå repetitionsutbildning för instruktörer som SFI vid en ATO.

3. Godkännas på de relevanta sektionerna av kompetensbedömningen i enlighet med FCL.935.

b) Sökanden ska också på en FFS ha genomfört kompetenskontrollerna för utfärdande av de särskilda typbehörigheter för luftfartyg som motsvarar de typer som innehavaren har befogenhet för.

c) För minst varannan förlängning av en SFI-behörighet ska innehavaren uppfylla kravet under punkt a 3.

d) Förnyelse. Om SFI-behörigheten har upphört att gälla, ska sökanden inom den tolvmånadersperiod som föregår en förnyelse

1. genomföra simulatorinnehållet i utbildningskursen för SFI,

2. uppfylla kraven under punkterna a 2 och 3.

SEKTION 8

Särskilda krav för instruktör för samarbete i flerpilotsbesättningar – MCCI

FCL.905.MCCI MCCI – Befogenheter och villkor

a) En innehavare av en MCCI-auktorisation har befogenhet att leda flygutbildning under

1. den praktiska delen av MCC-utbildningar när de inte är kombinerade med typbehörighetsutbildningar, och

2. MCCI(A): den grundläggande fasen av den integrerade utbildningskursen för MPL, förutsatt att han eller hon har en FI(A)-behörighet eller en IRI(A)-behörighet.

FCL.910.MCCI MCCI – Begränsning i befogenheterna

Befogenheterna för innehavaren av en MCCI-behörighet ska begränsas till den FNPT II/III MCC, FTD 2/3 eller FFS som utbildningskursen för MCCI har genomförts på.

▼B

Befogenheterna kan utökas till andra FSTD som motsvarar andra typer av luftfartyg när innehavaren har genomfört den praktiska utbildningen inom MCCI-kursen på denna typ av FNPT II/III MCC, FTD 2/3 eller FFS.

FCL.915.MCCI MCCI – Villkor

En sökande till en MCCI-behörighet ska

a) inneha eller ha innehaft ett CPL, MPL eller ATPL för tillämplig kategori av luftfartyg,

b) ha minst:

▼M3

1. för flygplan, luftskepp och vertikalstartande/-landande luftfartyg: 1 500 timmars flygerfarenhet som pilot i flerpilotsverksamhet,

▼B

2. för helikoptrar: 1 000 timmars flygerfarenhet som pilot i flerpilotsverksamhet, varav minst 350 timmar i flerpilotshelikoptrar.

FCL.930.MCCI MCCI – Utbildningskurs

a) Utbildningskursen för MCCI ska omfatta minst

1. 25 timmars utbildning i undervisning och inlärning,

2. teknisk utbildning för den typ av FSTD som sökanden vill leda utbildning för,

3. 3 timmars praktisk utbildning, som kan vara flygutbildning eller MCC-utbildning på relevant FNPT II/III MCC, FTD 2/3 eller FFS, under övervakning av en TRI, SFI eller MCCI som har utsetts av ATO:n för detta ändamål. Dessa timmar bestående av flygutbildning under övervakning ska omfatta en bedömning av sökandens kompetens enligt FCL.920.

b) Sökande som innehar eller har innehaft en FI-, TRI-, CRI-, IRI- eller SFI-behörighet ska till fullo tillgodoräkna sig detta mot kravet under punkt a 1.

FCL.940.MCCI MCCI – Förlängning och förnyelse

a) För att förlänga en MCCI-behörighet ska sökanden inom den tolvmånadersperiod som föregår behörighetens sista giltighetsdag ha uppfyllt kraven i FCL.930.MCCI a 3 för relevant typ av FNPT II/III, FTD 2/3 eller FFS.

b) Förnyelse. Om MCCI-behörigheten har upphört att gälla, ska sökanden uppfylla kraven i FCL.930.MCCI a 2 och a 3 för relevant typ av FNPT II/III MCC, FTD 2/3 eller FFS.

SEKTION 9

Särskilda krav för instruktör för syntetisk flygträning – STI

FCL.905.STI STI – Befogenheter och villkor

a) En innehavare av en STI-auktorisation har befogenhet att leda utbildning i syntetisk flygträning i tillämplig kategori av luftfartyg för

1. utfärdande av ett certifikat,

▼B

2. utfärdande, förlängning eller förnyelse av en IR och klass- eller typbehörighet för enpilotsluftfartyg, med undantag för komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda.

b) Ytterligare befogenheter för STI(A). Befogenheterna för en STI(A) ska omfatta syntetisk flygutbildning under den inledande flygträningsfasen för den integrerade MPL-kursen.

FCL.910.STI STI – Begränsningar i befogenheterna

Befogenheterna för ett STI ska begränsas till den FNPT II/III, FTD 2/3 eller FFS som utbildningskursen för STI har genomförts på.

Befogenheterna kan utökas till andra FSTD som motsvarar andra typer av luftfartyg när innehavaren

a) har genomfört FFS-delen i TRI-kursen på tillämplig typ,

b) har godkänts på kompetenskontrollen för den specifika typbehörigheten för detta luftfartyg i en FFS av tillämplig typ, inom den tolvmånadersperiod som föregår ansökan,

c) på en typbehörighetskurs har genomfört minst ett 3 timmar långt FSTD-pass som gäller STI:s arbetsuppgifter på tillämplig typ av luftfartyg under övervakning av en flyginstruktörskontrollant (FIE).

FCL.915.STI STI – Villkor

En sökande till en STI-auktorisation ska

a) inneha, eller inom de 3 föregående åren ha innehaft, ett flygcertifikat med en instruktörsbehörighet som är lämplig för de kurser som utbildningen avser,

b) inom den tolvmånadersperiod som föregår ansökan ha genomfört den relevanta kompetenskontrollen för klass- eller typbehörigheten i en FNPT.

En sökande till en STI(A) som endast avser att leda utbildning på en BITD ska endast genomföra de övningar som är lämpliga för ett flygprov för utfärdande av ett PPL(A).

c) för en STI(H): dessutom ha genomfört minst 1 timmes flygtid som observatör i cockpit på tillämplig typ av helikopter inom den tolvmånadersperiod som föregår ansökan,

FCL.930.STI STI – Utbildningskurs

a) Utbildningskursen för STI ska omfatta minst 3 timmars flygutbildning som gäller STI:s arbetsuppgifter i en FFS, FTD 2/3 eller FNPT II/III, under övervakning av en FIE. Dessa timmar bestående av flygutbildning under övervakning ska omfatta en bedömning av sökandens kompetens enligt FCL.920.

Sökande till ett STI(A) som endast avser att leda utbildning på en BITD ska genomföra flygutbildningen på en BITD.

b) För sökande till ett STI(H) ska kursen även omfatta FFS-delen i tillämplig TRI-kurs.

▼B

FCL.940.STI Förlängning och förnyelse av STI-behörighet

a) Förlängning. För att förlänga en STI-behörighet ska sökanden inom den tolvmånadersperiod som föregår auktorisationens sista giltighetsdag ha

1. lett minst 3 timmars flygutbildning i en FFS, FNPT II/III eller BITD, som en del av en fullständig CPL-, IR-, PPL-, klass- eller typbehörighetsutbildning, och

2. ha genomfört tillämpliga sektioner i kompetenskontrollen i överensstämmelse med tillägg 9 till denna del för lämplig klass eller typ av luftfartyg i en FFS, FTD 2/3 eller FNPT II/III, i vilken flygutbildning genomförs rutinmässigt.

   För en STI(A) som endast undervisar på BITD gäller att denne ska ha genomfört en kompetenskontroll som endast omfattar övningarna för utfärdande av ett PPL(A).

b) Förnyelse. Om STI-behörigheten har upphört att gälla, ska sökanden

1. få repetitionsutbildning som STI vid en ATO,

2. med godkänt resultat genomföra tillämpliga sektioner i kompetenskontrollen i överensstämmelse med tillägg 9 till denna del för lämplig typ eller klass av luftfartyg i en FFS, FTD 2/3 eller FNPT II/III, i vilken flygutbildning genomförs rutinmässigt.

   För en STI(A) som endast undervisar på BITD gäller att denne ska ha genomfört en kompetenskontroll som endast omfattar övningarna för utfärdande av ett PPL(A).

3. ha lett minst 3 timmars flygutbildning på en fullständig utbildning för CPL, IR, PPL, klass- eller typbehörighet. Undervisningen ska övervakas av en FI, CRI(A), IRI eller TRI(H) som är utsedd av ATO:n för detta ändamål. Minst 1 timme av flygutbildningen ska övervakas av en FIE(A).

SEKTION 10

Instruktör för bergsbehörighet – MI

FCL.905.MI MI – Befogenheter och villkor

En innehavare av en MI-behörighet har befogenhet att leda utbildning för utfärdande av en bergsbehörighet.

FCL.915.MI MI – Förutsättningar

En sökande till en MI-behörighet ska

a) inneha en FI-, CRI- eller TRI-behörighet, med befogenheter för enpilotsflygplan,

b) inneha en bergsbehörighet.

FCL.930.MI MI – Utbildningskurs

a) Utbildningskursen för MI ska omfatta en bedömning av sökandens kompetens enligt FCL.920.

▼B

b) Före kursdeltagandet ska de sökande ha genomgått ett inträdesflygtest med en MI som innehar en FI-behörighet, för att göra det möjligt att bedöma deras erfarenhet och förmåga att genomföra utbildningskursen.

▼M3

FCL.940.MI MI-behörighetens giltighet

MI-behörigheten är giltig så länge som FI-, TRI- eller CRI-behörigheten är giltig.

▼B

SEKTION 11

Särskilda krav för flygtestinstruktör – FTI

FCL.905.FTI FTI – Befogenheter och villkor

a) Flygtestinstruktören (FTI) har befogenhet att inom lämplig kategori av luftfartyg undervisa för

1. utfärdande av flygtestbehörigheter i kategori 1 eller 2, förutsatt att han/hon innehar relevant kategori av flygtestbehörighet,

2. utfärdande av en FTI-behörighet inom relevant kategori av flygtestbehörighet, förutsatt att instruktören har minst två års erfarenhet av att leda utbildning för utfärdande av flygtestbehörigheter.

b) En FTI som innehar en flygtestbehörighet i kategori 1 har befogenhet att leda flygutbildning även för flygtestbehörigheter i kategori 2.

FCL.915.FTI FTI – Förutsättningar

En sökande till en FTI-behörighet ska

a) inneha en flygtestbehörighet som har utfärdats i enlighet med FCL.820,

b) ha genomfört minst 200 timmars flygtest i kategori 1 eller 2.

FCL.930.FTI FTI – Utbildningskurs

a) Utbildningskursen för FTI ska omfatta minst

1. 25 timmars undervisning och inlärning.

2. 10 timmars teknisk utbildning, inklusive revidering av tekniska kunskaper, lektionsplanering samt utveckling av förmåga till klassrums-/simulatorundervisning.

3. 5 timmars praktisk flygutbildning under ledning av en FTI som är kvalificerad i enlighet med FCL.905.FTI b. Dessa timmar bestående av flygutbildning ska omfatta en bedömning av sökandens kompetens enligt FCL.920.

b) Tillgodoräknande:

1. Sökande som innehar eller har innehaft en instruktörsbehörighet ska till fullo tillgodoräkna sig detta mot kravet under punkt a 1.

2. Sökande som innehar eller har innehaft en FI- eller TRI-behörighet i relevant kategori av luftfartyg ska dessutom till fullo tillgodoräkna sig detta mot kraven under punkt a 2.

FCL.940.FTI FTI – Förlängning och förnyelse

a) Förlängning. För att förlänga en FTI-behörighet ska sökanden inom FTI-behörighetens giltighetsperiod uppfylla 2 av följande 3 krav:

1. Genomföra minst

i) 50 timmars flygtester, varav minst 15 timmar ska vara inom den tolvmånadersperiod som föregår FTI-behörighetens sista giltighetsdag och

▼B

ii) 5 timmars flygutbildning för flygtester inom den tolvmånadersperiod som föregår FTI-behörighetens sista giltighetsdag, eller

2. genomgå repetitionsutbildning som FTI vid en ATO. Repetitionsutbildning ska baseras på momentet med praktisk flygutbildning i utbildningskursen för FTI i enlighet med FCL.930.FTI a 3 och omfatta minst 1 skolflygning under övervakning av en FTI som är kvalificerad i enlighet med FCL.905.FTI b.

b) Förnyelse. Om FTI-behörigheten har upphört att gälla, ska sökanden genomgå repetitionsutbildning som FTI vid en ATO. Repetitionsutbildningen ska åtminstone uppfylla kraven i FCL.930.FTI a 3.

KAPITEL K

KONTROLLANTER

SEKTION 1

Allmänna krav

FCL.1000 Kontrollantbehörigheter

a) Allmänt. Innehavare av en kontrollantbehörighet ska

1. inneha ett certifikat, en behörighet eller behörighetsbevis som motsvarar det certifikat, den behörighet eller det behörighetsbevis för vilka de är auktoriserade att förrätta flygprov, kompetenskontroller eller kompetensbedömningar samt befogenhet att leda utbildning för certifikatet, behörigheten eller behörighetsbeviset i fråga,

2. ha behörighet att vara befälhavare på luftfartyget under flygprov, kompetenskontroller eller kompetensbedömningar som förrättas på luftfartyget i fråga.

b) Särskilda villkor:

1. Om det införs ett nytt luftfartyg i medlemsstaterna eller i en operatörs flotta så att det inte är möjligt att uppfylla kraven i detta kapitel, får den behöriga myndigheten utfärda en särskild behörighet som ger befogenhet att genomföra flygprov och kompetenskontroller. En sådan behörighet ska begränsas till de flygprov och kompetenskontroller som krävs för att införa den nya typen av luftfartyg och får gälla i högst ett år.

2. Innehavare av en behörighet som har utfärdats i enlighet med punkt b 1 och som vill ansöka om en kontrollantbehörighet ska uppfylla de förutsättningar och krav för förlängning som föreskrivs för denna kategori av kontrollant.

c) Prov och kontroller utanför medlemsstaternas territorium:

1. Trots vad som sägs i punkt a får medlemsstatens behöriga myndighet utfärda en kontrollantbehörighet till en sökande som innehar ett flygcertifikat utfärdat av ett tredjeland i enlighet med Icao bilaga 1 när flygprov och kompetenskontroller tillhandahålls vid en ATO utanför medlemsstaternas territorium, förutsatt att sökanden

i) innehar minst ett certifikat, en behörighet eller ett behörighetsbevis som motsvarar det certifikat, den behörighet eller det behörighetsbevis för vilket/vilken sökanden är auktoriserad att förrätta flygprov, kompetenskontroller eller kompetensbedömningar, och i varje fall minst ett CPL,

ii) uppfyller de krav som föreskrivs i detta kapitel för utfärdande av relevant kontrollantbehörighet, och

▼B

iii) uppvisar för den behöriga myndigheten att han/hon har tillräckliga kunskaper om europeiska flygsäkerhetsbestämmelser för att kunna utöva kontrollantbefogenheter i enlighet med denna del.

2. Den behörighet som avses i punkt 1 ska begränsas till tillhandahållande av flygprov och kompetenskontroller

i) utanför medlemsstaternas territorium, och

ii) till piloter som har tillräckliga kunskaper i det språk som provet/kontrollen ges på.

FCL.1005 Begränsningar i befogenheterna i samband med särintressen

Kontrollanter får inte förrätta

a) flygprov eller kompetensbedömningar av sökande för utfärdande av ett certifikat, en behörighet eller ett behörighetsbevis

▼M4

1. när de har tillhandahållit mer än 25 % av den flygutbildning som krävs för det certifikat, den behörighet eller det behörighetsbevis som personen i fråga genomför flygprovet eller kompetensbedömningen för, eller

▼B

2. när de har varit ansvariga för rekommendationen för flygprovet i enlighet med FCL.030 b,

b) flygprov, kompetenskontroller eller kompetensbedömningar när de känner att deras objektivitet kan vara påverkad.

FCL.1010 Villkor för kontrollanter

Sökande till en kontrollantbehörighet ska styrka

a) relevant kunskap, bakgrund och lämplig erfarenhet med avseende på en kontrollants befogenheter,

b) att de inte omfattas av några sanktioner, inklusive tillfälligt upphävande, begränsning eller återkallande av något eller någon av sina certifikat, behörigheter eller behörighetsbevis som har utfärdats i enlighet med denna del, för bristande efterlevnad av grundförordningen och dess tillämpningsföreskrifter under de senaste 3 åren.

FCL.1015 Standardiserade arrangemang för kontrollanter

a) Sökande till en kontrollantbehörighet ska genomgå en standardiseringskurs som ges av den behöriga myndigheten eller en ATO och som är godkänd av den behöriga myndigheten.

b) Standardiseringskursen ska bestå av teoretisk och praktisk utbildning och omfatta minst:

1. Förrättande av två flygprov, kompetenskontroller eller kompetensbedömningar för de certifikat, behörigheter eller behörighetsbevis som sökanden ansöker om befogenhet att förrätta prov och kontroller för.

2. Utbildning om de tillämpliga kraven i denna del samt de tillämpliga luftfartskraven, förrättande av flygprov, kompetenskontroller och kompetensbedömningar samt tillhörande dokumentation och rapportering.

3. En genomgång om de nationella administrativa förfarandena, kraven för skydd av personuppgifter, ansvarsskyldighet, olycksförsäkring och avgifter.

▼M3

4. En genomgång om behovet av att se över och tillämpa posterna i punkt 3 vid förrättande av flygprov, kompetenskontroller eller kompetensbedömningar för en sökande som har en annan behörig myndighet än den som har utfärdat kontrollantens behörighet.

▼M3

5. Anvisningar om hur man vid behov kan få tillgång till dessa nationella förfaranden och krav från andra behöriga myndigheter.

c) Innehavare av en kontrollantbehörighet får inte förrätta flygprov, kompetenskontroller eller kompetensbedömningar för en sökande som har en annan behörig myndighet än den som har utfärdat kontrollantens behörighet, såvida de inte har granskat den senast tillgängliga informationen med uppgifter om de relevanta nationella förfarandena hos sökandens behöriga myndighet.

▼B

FCL.1020 Kompetensbedömning av kontrollanter

Sökande till en kontrollantbehörighet ska uppvisa sin kompetens för en inspektör från den behöriga myndigheten eller en erfaren kontrollant som är särskilt auktoriserad av den behöriga myndighet som ansvarar för kontrollantbehörigheten. Detta ska ske genom att sökande förrättar ett flygprov, en kompetenskontroll eller kompetensbedömning i rollen som det slags kontrollant som ansökan gäller, och detta ska inbegripa briefing, genomförande av flygprovet, kompetenskontrollen eller kompetensbedömningen samt bedömning av personen som genomgår flygprovet, kontrollen eller bedömningen, debriefing och registreringsdokumentation.

FCL.1025 Giltighet, förlängning och förnyelse av kontrollantbehörigheter

a) Giltighet. En kontrollantbehörighet gäller i tre år.

b) Förlängning. En kontrollantbehörighet ska förlängas när innehavaren under behörighetens giltighetsperiod har

1. förrättat minst 2 flygprov, kompetenskontroller eller kompetensbedömningar varje år,

2. under giltighetsperiodens sista år genomgått ett fortbildningsseminarium för kontrollanter som ges av den behöriga myndigheten eller av en ATO och som godkänns av den behöriga myndigheten.

3. Ett av flygproven eller en av kompetenskontrollerna som genomförs under giltighetsperiodens sista år i enlighet med punkt 1 ska ha bedömts av en inspektör från den behöriga myndigheten eller av en erfaren kontrollant med särskild auktorisation för detta ändamål från den behöriga myndighet som ansvarar för kontrollantbehörigheten.

4. När personen som ansöker om förlängning innehar befogenheter för mer än en kontrollantkategori, får det i samförstånd med den behöriga myndigheten ske en kombinerad förlängning av alla kontrollantbefogenheter när sökanden uppfyller kraven under punkt b 1 och b 2 samt FCL.1020 för någon av de kategorier av kontrollantbehörigheter som han/hon innehar.

c) Förnyelse. Om behörigheten har löpt ut ska sökande uppfylla kraven under punkt b 2 och FCL.1020 innan de får börja utöva behörighetens befogenheter igen.

d) En kontrollantbehörighet får endast förlängas eller förnyas om sökanden visar att kraven i FCL.1010 och FCL.1030 fortfarande är uppfyllda.

FCL.1030 Förrättande av flygprov, kompetenskontroller och kompetensbedömningar

a) När kontrollanter förrättar flygprov, kompetenskontroller och kompetensbedömningar ska de

1. säkerställa att det är möjligt att kommunicera med sökanden utan språkhinder,

2. kontrollera att sökanden uppfyller alla kvalifikations-, utbildnings- och erfarenhetskrav som föreskrivs i denna del för utfärdande, förlängning eller förnyelse av det certifikat, den behörighet eller det behörighetsbevis som flygprovet, kompetenskontrollen eller kompetensbedömningen avser,

▼B

3. upplysa sökanden om konsekvenserna av att tillhandahålla ofullständig, oriktig eller felaktig information om sin utbildning och flygerfarenhet.

b) När flygprovet eller kompetenskontrollen har genomförts ska kontrollanten:

1. Informera sökanden om prov-/kontrollresultatet. Vid ett partiellt godkännande eller underkännande ska kontrollanten informera sökanden om att han/hon inte får utöva de befogenheter som ingår i behörigheten förrän han/hon har fått ett fullständigt godkännande. Kontrollanten ska ange eventuella ytterligare utbildningskrav och förklara sökandens rätt till överklagande.

2. Vid godkänd kompetenskontroll eller kompetensbedömning för förlängning eller förnyelse: i sökandens certifikat eller behörighetsbevis ange ny sista giltighetsdag för behörigheten eller behörighetsbeviset i fråga, om kontrollanten har särskild auktorisation för detta ändamål från den behöriga myndighet som ansvarar för sökandens certifikat.

3. Lämna en undertecknad rapport om flygprovet eller kompetenskontrollen till sökanden samt utan otillbörligt dröjsmål översända kopior av rapporten till den behöriga myndighet som ansvarar för sökandens certifikat och till den behöriga myndighet som har utfärdat kontrollantbehörigheten. Rapporten ska innehålla följande:

i) En försäkran om att kontrollanten har fått information från sökanden om dennes erfarenhet och utbildning samt konstaterat att denna erfarenhet och utbildning uppfyller de tillämpliga kraven i denna del.

ii) En bekräftelse på att samtliga nödvändiga manövrer och övningar har genomförts samt information om det muntliga teoriprovet, i tillämpliga fall. Om en punkt har underkänts, ska kontrollanten ange skälen till denna bedömning.

iii) Resultatet av flygprovet, kompetenskontrollen eller kompetensbedömningen.

▼M3

iv) En försäkran om att kontrollanten har granskat och tillämpat de nationella förfaranden och krav som gäller hos sökandens behöriga myndighet om den behöriga myndighet som ansvarar för sökandens certifikat inte är densamma som har utfärdat kontrollantens behörighet.

v) En kopia av kontrollantbehörigheten med uppgifter om omfattningen av kontrollantbefogenheterna vid förrättande av flygprov, kompetenskontroller eller kompetensbedömningar för en sökande som har en annan behörig myndighet än den som har utfärdat kontrollantens behörighet.

▼B

c) Kontrollanter ska föra register i 5 år, med information om alla flygprov, kompetenskontroller och kompetensbedömningar som har genomförts och tillhörande resultat.

d) På begäran av den behöriga myndighet som ansvarar för kontrollantbehörigheten eller den behöriga myndighet som ansvarar för sökandens certifikat ska kontrollanter överlämna alla register och rapporter samt all annan information som krävs för tillsynsverksamhet.

SEKTION 2

Särskilda krav för flygkontrollanter – FE

FCL.1005.FE FE – Befogenheter och villkor

a) FE(A). En FE för flygplan har befogenhet att förrätta

▼B

1. flygprov för utfärdande av PPL(A) samt flygprov och kompetenskontroller för tillhörande klass-/typbehörighet för enpilotsflygplan, med undantag för komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda, under förutsättning att kontrollanten har genomfört minst 1 000 timmars flygtid som pilot på flygplan eller TMG, varav minst 250 timmars flygutbildning,

2. flygprov för utfärdande av CPL(A) samt flygprov och kompetenskontroller för tillhörande klass-/typbehörighet för enpilotsflygplan, med undantag för komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda, under förutsättning att kontrollanten har genomfört minst 2 000 timmars flygtid som pilot på flygplan eller TMG, varav minst 250 timmars flygutbildning,

3. flygprov och kompetenskontroller för LAPL(A), under förutsättning att kontrollanten har genomfört minst 500 timmars flygtid som pilot på flygplan eller TMG, varav minst 100 timmars flygutbildning,

4. flygprov för utfärdande av en bergsbehörighet, under förutsättning att kontrollanten har genomfört minst 500 timmars flygtid som pilot på flygplan eller TMG, som omfattar flygutbildning med minst 500 starter och landningar med skolning för bergbehörigheten,

▼M3

5. kompetenskontroller för förlängning och förnyelse av EIR, under förutsättning att FE:n har genomfört minst 1 500 timmar som pilot på flygplan samt uppfyller kraven i FCL.1010.IRE a 2.

▼B

b) FE(H). En FE för helikoptrar har befogenhet att förrätta

1. flygprov för utfärdande av PPL(H) samt flygprov och kompetenskontroller för typbehörigheter för enmotoriga enpilotshelikoptrar som har förts in i ett PPL(H), under förutsättning att kontrollanten har genomfört 1 000 timmars flygtid som pilot på helikopter, inbegripet minst 250 timmars flygutbildning,

2. flygprov för utfärdande av CPL(H) samt flygprov och kompetenskontroller för typbehörigheter för enmotoriga enpilotshelikoptrar som har förts in i ett CPL(H), under förutsättning att kontrollanten har genomfört 2 000 timmars flygtid som pilot på helikopter, inbegripet minst 250 timmars flygutbildning,

3. flygprov och kompetenskontroller för typbehörigheter för flermotoriga enpilotshelikoptrar som har förts in i ett PPL(H) eller CPL(H), under förutsättning att kontrollanten har uppfyllt kraven under punkt 1 eller 2, beroende på vad som är tillämpligt, och innehar ett CPL(H) eller ATPL(H) samt, när detta är tillämpligt, en IR(H),

4. flygprov och kompetenskontroller för LAPL(H), under förutsättning att kontrollanten har genomfört minst 500 timmars flygtid som pilot på helikopter, varav minst 150 timmars flygutbildning,

c) FE(As). En FE för luftskepp har befogenhet att förrätta flygprov för utfärdande av PPL(As) och CPL(As) samt flygprov och kompetenskontroller för tillhörande typbehörigheter för luftskepp, under förutsättning att kontrollanten har genomfört 500 timmars flygtid som pilot på luftskepp, varav 100 timmars flygutbildning.

▼B

d) FE(S). En FE för segelflygplan har befogenhet att förrätta

1. flygprov och kompetenskontroller för SPL och LAPL(S), under förutsättning att kontrollanten har genomfört 300 timmars flygtid som pilot på segelflygplan eller motordrivna segelflygplan, varav 150 timmars flygutbildning eller 300 starter under flygutbildning,

2. kompetenskontroller för utökning av SPL-befogenheterna till kommersiell verksamhet, under förutsättning att kontrollanten har genomfört 300 timmars flygtid som pilot på segelflygplan eller motordrivna segelflygplan, varav 90 timmars flygutbildning,

▼M3

3. flygprov för utökning av SPL- eller LAPL(S)-befogenheterna till turmotorsegelflygplan, under förutsättning att kontrollanten har genomfört 300 timmars flygtid som pilot på segelflygplan eller motordrivna segelflygplan, varav 50 timmars flygutbildning på turmotorsegelflygplan,

4. flygprov och kompetenskontroller för molnflygningsbehörighet, under förutsättning att kontrollanten har genomfört minst 200 timmars flygtid som pilot på segelflygplan eller motordrivna segelflygplan, varav minst 5 timmar eller 25 flygningar med flygutbildning för molnflygningsbehörighet eller minst 10 timmars flygutbildning för EIR eller IR(A).

▼B

e) FE(B). En FE för ballonger har befogenhet att förrätta

1. flygprov för utfärdande av BPL och LAPL(B) samt flygprov och kompetenskontroller för utökning av befogenheterna till en annan klass eller grupp av ballonger, under förutsättning att kontrollanten har genomfört 250 timmars flygtid som pilot på ballonger, varav 50 timmars flygutbildning,

2. kompetenskontroller för utökning av BPL-befogenheterna till kommersiell verksamhet, under förutsättning att kontrollanten har genomfört 300 timmars flygtid som pilot på ballonger, varav 50 timmars flygutbildning i samma grupp av ballonger som ansökan om utökning gäller. Flygtiden på 300 timmar ska omfatta 50 timmars flygutbildning.

FCL.1010.FE FE – Förutsättningar

En sökande till en FE-behörighet ska inneha

en FI-behörighet för lämplig kategori av luftfartyg.

SEKTION 3

Särskilda krav för typkontrollanter – TRE

FCL.1005.TRE TRE – Befogenheter och villkor

a) TRE(A) och TRE(PL). En typkontrollant för flygplan eller vertikalstartande/-landande luftfartyg har befogenhet att förrätta

1. flygprov för ett första utfärdande av typbehörigheter för flygplan eller vertikalstartande/-landande luftfartyg, beroende på vad som är tillämpligt,

▼M3

2. kompetenskontroller för förlängning eller förnyelse av typbehörigheter, EIR och IR,

▼B

3. flygprov för utfärdande av ATPL(A),

4. flygprov för utfärdande av MPL, förutsatt att kontrollanten har uppfyllt kraven i FCL.925,

▼B

5. kompetensbedömningar för utfärdande, förlängning eller förnyelse av ett TRI- eller SFI-behörighetsbevis i tillämplig kategori av luftfartyg, förutsatt att kontrollanten har varit TRE i minst 3 år.

b) TRE(H). En typkontrollant för helikoptrar har befogenhet att förrätta

1. flygprov och kompetenskontroller för utfärdande, förlängning eller förnyelse av typbehörigheter för helikopter,

2. kompetenskontroller för förlängning eller förnyelse av IR eller för utökning av IR(H) från enmotoriga till flermotoriga helikoptrar, under förutsättning att TRE(H)-innehavaren har en giltig IR(H),

3. flygprov för utfärdande av ATPL(H),

4. kompetensbedömningar för utfärdande, förlängning eller förnyelse av en TRI(H)- eller SFI(H)-behörighet, förutsatt att kontrollanten har varit TRE i minst 3 år.

FCL.1010.TRE TRE – Förutsättningar

a) TRE(A) och TRE(PL). Sökande till en TRE-behörighet för flygplan och vertikalstartande/-landande luftfartyg ska

1. för flerpilotsflygplan eller vertikalstartande/-landande luftfartyg: ha genomfört 1 500 timmars flygtid som pilot på flerpilotsflygplan eller vertikalstartande/-landande luftfartyg, beroende på vad som är tillämpligt, varav minst 500 timmar som befälhavare,

2. för komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda: ha genomfört 500 timmars flygtid som pilot på enpilotsflygplan, varav minst 200 timmar som befälhavare,

3. inneha ett CPL eller ATPL och en TRI-behörighet för tillämplig typ,

4. för första utfärdande av en TRE-behörighet: ha genomfört minst 50 timmars flygutbildning som TRI, FI eller SFI på tillämplig typ eller en FSTD som representerar denna typ.

b) TRE(H). Sökande till en TRE(H)-behörighet för helikoptrar ska

1. inneha en TRI(H)-behörighet eller, för enmotoriga enpilotshelikoptrar, en giltig FI(H)-behörighet för tillämplig typ,

2. för första utfärdande av en TRE-behörighet: ha genomfört 50 timmars flygutbildning som TRI, FI eller SFI på tillämplig typ eller en FSTD som motsvarar denna typ,

3. för flerpilotshelikoptrar: inneha ett CPL(H) eller ATPL(H) och ha genomfört 1 500 timmars flygtid som pilot på flerpilotshelikoptrar, varav minst 500 timmar som befälhavare,

4. för flermotoriga enpilotshelikoptrar:

i) ha genomfört 1 000 timmars flygtid som pilot på helikopter, varav minst 500 timmar som befälhavare,

ii) inneha ett CPL(H) eller ATPL(H) samt i tillämpliga fall en giltig IR(H),

▼B

5. för enmotoriga enpilotshelikoptrar:

i) ha genomfört 750 timmars flygtid som pilot på helikopter, varav minst 500 timmar som befälhavare,

▼M3

ii) inneha ett CPL(H) eller ATPL(H).

▼B

6. Innan befogenheterna för ett TRE(H) utökas från flermotoriga enpilotshelikoptrar till flermotoriga flerpilotshelikoptrar på samma typ av helikopter, ska innehavaren ha genomfört minst 100 timmar i flerpilotsverksamhet på denna typ.

7. När det gäller sökande till den första TRE-behörigheten för flermotoriga flerpilotshelikoptrar kan kravet på 1 500 timmars flygerfarenhet på flerpilotshelikoptrar enligt punkt b 3 anses vara uppfyllt om de har genomfört 500 timmars flygtid som befälhavare på flerpilotshelikopter av samma typ.

SEKTION 4

Särskilda krav för klasskontrollanter – CRE

FCL.1005.CRE CRE – Befogenheter

En CRE har befogenhet att förrätta följande för enpilotsflygplan, med undantag för komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda:

a) flygprov för utfärdande av klass- och typbehörigheter,

b) kompetenskontroller för

1. förlängning eller förnyelse av klass- och typbehörigheter,

2. förlängning och förnyelse av instrumentbehörigheter, under förutsättning att CRE:n uppfyller kraven i FCL.1010.IRE a,

▼M3

3. förlängning och förnyelse av EIR, under förutsättning att CRE:n har genomfört minst 1 500 timmar som pilot på flygplan samt uppfyller kraven i FCL.1010.IRE a 2.

▼M4

c) flygprov för utökning av LAPL(A)-befogenheter till annan klass eller variant av flygplan.

▼B

FCL.1010.CRE CRE – Förutsättningar

En sökande till en CRE-behörighet ska

a) inneha ett CPL(A), MPL(A) eller ATPL(A) för enpilot eller ha innehaft detta och inneha ett PPL(A),

b) inneha en CRI-behörighet för tillämplig klass eller typ,

c) ha genomfört 500 timmars flygtid som pilot på flygplan.

SEKTION 5

Särskilda krav för IRE-kontrollanter – IRE

▼M3

FCL.1005.IRE IRE – Befogenheter

En innehavare av en IRE-behörighet har befogenhet att förrätta flygprov för utfärdande samt kompetenskontroller för förlängning eller förnyelse av EIR eller IR.

▼B

FCL.1010.IRE IRE – Förutsättningar

a) IRE(A). Sökande till en IRE-behörighet för flygplan ska inneha en IRI(A) och ha genomfört

▼B

1. 2 000 timmars flygtid som pilot på flygplan och

2. 450 timmars flygtid enligt IFR, varav 250 timmar som instruktör.

b) IRE(H). Sökande till en IRE-behörighet för helikoptrar ska inneha en IRI(H) och ha genomfört

1. 2 000 timmars flygtid som pilot på helikopter och

2. 300 timmars instrumentflygtid i helikoptrar, varav 200 timmar som instruktör.

c) IRE(As). Sökande till en IRE-behörighet för luftskepp ska inneha en IRI(As) och ha genomfört

1. 500 timmars flygtid som pilot på luftskepp och

2. 100 timmars instrumentflygtid i luftskepp, varav 50 timmar ska vara som instruktör.

SEKTION 6

Särskilda krav för kontrollant för syntetisk flygträning – SFE

FCL.1005.SFE SFE – Befogenheter och villkor

a) SFE(A) och SFE(PL): En SFE för flygplan eller vertikalstartande/-landande luftfartyg har befogenhet att i en FFS förrätta

1. flygprov och kompetenskontroller för utfärdande, förlängning eller förnyelse av typbehörigheter för flerpilotsflygplan eller vertikalstartande/-landande luftfartyg, beroende på vad som är tillämpligt,

2. kompetenskontroller för förlängning eller förnyelse av instrumentbehörigheter, förutsatt att SFE uppfyller kraven i FCL.1010.IRE för tillämplig kategori av luftfartyg,

3. flygprov för utfärdande av ATPL(A),

4. flygprov för utfärdande av MPL, förutsatt att kontrollanten har uppfyllt kraven i FCL.925,

5. kompetensbedömningar för utfärdande, förlängning eller förnyelse av en SFI-behörighet för relevant kategori av luftfartyg, förutsatt att kontrollanten har varit SFE i minst 3 år.

b) SFE(H). En SFE för helikoptrar har befogenhet att i en FFS förrätta

1. flygprov och kompetenskontroller för utfärdande, förlängning och förnyelse av typbehörigheter,

2. kompetenskontroller för förlängning och förnyelse av instrumentbehörigheter, under förutsättning att kontrollanten uppfyller kraven i FCL.1010.IRE b,

3. flygprov för utfärdande av ATPL(H),

4. flygprov och kompetenskontroller för utfärdande, förlängning eller förnyelse av en SFI(H)-behörighet, förutsatt att kontrollanten har varit SFE i minst 3 år.

FCL.1010.SFE SFE – Förutsättningar

a) SFE(A). Sökande till en SFE-behörighet för flygplan ska

1. inneha eller ha innehaft ett ATPL(A), en klass- eller typbehörighet samt en SFI (A)-behörighet för tillämplig flygplanstyp,

▼B

2. ha minst 1 500 timmars flygtid som pilot på flerpilotsflygplan,

3. för första utfärdande av en SFE-behörighet: ha genomfört minst 50 timmars syntetisk flygutbildning som SFI(A) på tillämplig typ.

b) SFE(H). Sökande till en SFE-behörighet för helikoptrar ska

1. inneha eller ha innehaft ett ATPL(H), en typbehörighet samt en SFI(H)-behörighet för tillämplig helikoptertyp,

2. ha minst 1 000 timmars flygtid som pilot på flerpilotshelikoptrar,

3. för första utfärdande av en SFE-behörighet: ha genomfört minst 50 timmars syntetisk flygutbildning som SFI(H) på tillämplig typ.

SEKTION 7

Särskilda krav för flyginstruktörskontrollant – FIE

FCL.1005.FIE FIE – Befogenheter och villkor

a) FIE(A). En FIE för flygplan har befogenhet att förrätta kompetensbedömningar för utfärdande, förlängning eller förnyelse av behörigheter för FI(A), CRI(A), IRI(A) och TRI(A) på enpilotsflygplan, under förutsättning att kontrollanten har relevant instruktörsbehörighet.

b) FIE(H). En FIE för helikoptrar har befogenhet att förrätta kompetensbedömningar för utfärdande, förlängning eller förnyelse av behörigheter för FI(H), IRI(H) och TRI(H) på enpilotshelikoptrar, under förutsättning att kontrollanten har relevant instruktörsbehörighet.

c) FIE(As), (S), (B). En FIE för segelflygplan, motordrivna segelflygplan, ballonger och luftskepp har befogenhet att förrätta kompetensbedömningar för utfärdande, förlängning eller förnyelse av instruktörsbehörigheter på tillämplig kategori av luftfartyg, under förutsättning att kontrollanten har relevant instruktörsbehörighet.

FCL.1010.FIE FIE – Förutsättningar

a) FIE(A). Sökande till en

FIE-behörighet för flygplan ska när det gäller sökande som vill förrätta kompetensbedömningar

1. inneha relevant instruktörsbehörighet, beroende på vad som är tillämpligt,

2. ha genomfört 2 000 timmars flygtid som pilot på flygplan eller TMG, och

3. ha minst 100 timmars flygtid med skolning av sökande till en instruktörsbehörighet.

b) FIE(H). Sökande till en FIE-behörighet för helikoptrar ska

1. inneha relevant instruktörsbehörighet, beroende på vad som är tillämpligt,

2. ha genomfört 2 000 timmars flygtid som pilot på helikoptrar,

3. ha minst 100 timmars flygtid med skolning av sökande till en instruktörsbehörighet.

▼B

c) FIE(As). Sökande till en FIE-behörighet för luftskepp ska

1. ha genomfört 500 timmars flygtid som pilot på luftskepp,
2. ha minst 20 timmars flygtid med skolning av sökande till en FI(AS)-behörighet,
3. inneha relevant instruktörsbehörighet.

d) FIE(S). Sökande till en FIE-behörighet för segelflygplan ska

1. inneha relevant instruktörsbehörighet,
2. ha genomfört 500 timmars flygtid som pilot på segelflygplan eller motordrivna segelflygplan,
3. ha genomfört följande:
   i) när det gäller sökande som vill förrätta kompetensbedömningar på TMG: 10 timmar eller 30 starter med skolning av sökande till en instruktörsbehörighet på TMG,
   ii) i samtliga övriga fall: 10 timmar eller 30 starter med skolning av sökande till en instruktörsbehörighet.

e) FIE(B). Sökande till en FIE-behörighet för ballonger ska

1. inneha relevant instruktörsbehörighet,
2. ha genomfört 350 timmars flygtid som pilot på ballonger,
3. ha genomfört 10 timmars skolning av sökande till en instruktörsbehörighet.

▼B

Tillägg 1

Tillgodoräknande av teorikunskaper

▼M4

A. TILLGODORÄKNANDE AV TEORIKUNSKAPER FÖR UTFÄRDANDE AV ETT PILOTCERTIFIKAT – KOMPLETTERINGSUTBILDNING OCH EXAMINERINGSKRAV

▼B

1. **LAPL, PPL, BPL och SPL**

1.1 När det gäller utfärdande av ett LAPL får innehavaren av ett LAPL för en annan kategori av luftfartyg till fullo tillgodoräkna sig teorikunskaperna i de gemensamma ämnena enligt FCL.120 a.

▼M4

1.2 Utan att det påverkar tillämpningen av ovanstående punkt gäller vid utfärdande av ett LAPL, PPL, BPL eller SPL att certifikatinnehavare för en annan kategori av luftfartyg ska få teoriutbildning och genomgå teoriprov till lämplig nivå i följande ämnen:

— Flygningens grundprinciper.

— Operativa förfaranden.

— Genomförande och planering av flygningar.

— Allmän luftfartygskunskap:

— Navigering.

▼B

1.3 När det gäller utfärdande av ett PPL, BPL eller SPL får innehavaren av ett LAPL för samma kategori av luftfartyg till fullo tillgodoräkna sig detta mot teorikunskaperna och kraven gällande prov.

▼M4

1.4 Utan hinder av punkt 1.2 ska, för utfärdandet av ett LAPL (A), personer som innehar ett LAPL (S) med behörighetstillägg för TMG uppvisa en lämplig teoretisk kunskapsnivå för enmotoriga kolvmotorflygplan (land) i enlighet med FCL. 135.A punkt a 2.

▼B

2. **CPL**

2.1 En sökande till ett CPL som innehar ett CPL på en annan kategori av luftfartyg ska få kompletterande teoriutbildning på en godkänd kurs enligt de skillnader som har fastställts mellan CPL-kursplanerna för olika kategorier av luftfartyg.

2.2 Sökanden ska genomgå teoriprov med godkänt resultat i enlighet med vad som har fastställts i denna del för följande ämnen på lämplig kategori av luftfartyg:

021 – Allmän luftfartygskunskap: skrov och system, elinstallationer, motorfunktion, nödutrustning.

022 – Allmän luftfartygskunskap: instrumentering.

032/034 – Prestanda för flygplan eller helikoptrar, beroende på vad som är tillämpligt.

070 – Operativa förfaranden.

080 – Flygningens grundprinciper.

2.3 En sökande till ett CPL som har blivit godkänd på relevanta teoriprov för en IR för samma kategori av luftfartyg får tillgodoräkna sig detta gentemot kraven på teorikunskaper i följande ämnen:

— Människans prestationsförmåga.

— Meteorologi.

▼B

3. **ATPL**

3.1 En sökande till ett ATPL som innehar ett ATPL på en annan kategori av luftfartyg ska ha erhållit kompletterande teoriutbildning på en ATO enligt de skillnader som har fastställts mellan ATPL-kursplanerna för olika kategorier av luftfartyg.

▼M3

3.2 Sökanden ska genomgå teoriprov i enlighet med vad som har fastställts i denna del för följande ämnen på lämplig kategori av luftfartyg:

021 – Allmän luftfartygskunskap: skrov och system, elinstallationer, motorfunktion, nödutrustning.

022 – Allmän luftfartygskunskap: instrumentering.

032/034 – Prestanda: flygplan eller helikoptrar, beroende på vad som är tillämpligt.

070 – Operativa förfaranden.

080 – Flygningens grundprinciper.

▼B

3.3 En sökande till ett ATPL(A) som har blivit godkänd på relevanta teoriprov för ett CPL(A) får tillgodoräkna sig detta mot kraven på teorikunskaper i ämnet VFR-kommunikation.

3.4 En sökande till ett ATPL(H) som har blivit godkänd på relevanta teoriprov för ett CPL(H) får tillgodoräkna sig detta mot kraven på teorikunskaper i följande ämnen:

— Luftfartsrätt.

— Flygningens grundprinciper (helikopter).

— VFR-kommunikation.

3.5 En sökande till ett ATPL(A) som har blivit godkänd på relevanta teoriprov för en IR(A) får tillgodoräkna sig detta mot kraven på teorikunskaper i ämnet IFR-kommunikation.

3.6 En sökande till ett ATPL(H) som har en IR(H) och har blivit godkänd på relevanta teoriprov för ett CPL(H) får tillgodoräkna sig detta mot kraven på teorikunskaper i följande ämnen:

— Flygningens grundprinciper (helikopter).

— VFR-kommunikation.

4. **IR**

▼M3

4.1 En sökande till en IR eller EIR som har blivit godkänd på relevanta teoriprov för ett CPL för samma kategori av luftfartyg får tillgodoräkna sig detta mot kraven på teorikunskaper i följande ämnen:

— Människans prestationsförmåga.

— Meteorologi.

▼B

4.2 En sökande till en IR(H) som har blivit godkänd på relevanta teoriprov för ett ATPL(H) VFR måste godkännas på följande provämnen:

— Luftfartsrätt.

— Färdplanering och övervakning av flygning.

— Radionavigering.

— IFR-kommunikation.

▼B

Tillägg 2

Behörighetsskala för språkkunskaper – Expertnivå, utvidgad och operativ nivå

Nivå	Uttal	Struktur	Ordförråd	Talförhet	Förståelse	Interaktioner
Expert (Nivå 6)	Uttal, betoning, rytm och intonation stör nästan aldrig förståelsen även om dessa eventuellt kan vara påverkade av talarens modersmål eller regionala variation.	Genomgående god kontroll över både grundläggande och komplicerade grammatiska strukturer och meningsbyggnader.	Ordförrådets bredd och exakthet räcker för att kommunicera effektivt om ett stort antal välbekanta och obekanta ämnen. Ordförrådet är idiomatiskt, nyanserat och känsligt för olika register.	Kan konversera ingående på ett naturligt och ledigt sätt. Varierar ordflödet för att uppnå en stileffekt, t.ex. för att betona något. Använder spontant lämpliga samtalsmarkörer och samtalskopplingar.	Förståelsen är genomgående korrekt i nästan alla sammanhang och inkluderar förståelse av språkliga och kulturella nyansskillnader.	Interagerar med lätthet i nästan alla situationer. Är känslig för verbala och icke-verbala signaler och svarar på dem på ett lämpligt sätt.
Utvidgad (Nivå 5)	Uttal, betoning, rytm och intonation stör sällan förståelsen även om dessa kan vara påverkade av talarens modersmål eller regionala variation.	Genomgående god kontroll över grundläggande grammatiska strukturer och meningsbyggnader. Försöker sig på komplicerade grammatiska strukturer men då uppstår fel som ibland hindrar betydelsen.	Ordförrådets bredd och exakthet räcker för att effektivt kommunicera om gemensamma, konkreta och arbetsrelaterade ämnen. Gör omskrivningar på ett konsekvent och framgångsrikt sätt. Ordförrådet är ibland idiomatiskt.	Förmåga att ingående och relativt obehindrat tala om välbekanta ämnen men varierar inte ordflödet för att uppnå en stilistisk effekt. Kan använda sig av lämpliga samtalsmarkörer och samtalskopplingar.	Förståelsen är korrekt när det gäller gemensamma, konkreta och arbetsrelaterade ämnen och oftast korrekt när talaren ställs inför en språklig komplikation, komplicerad situation eller ett oväntat händelseförlopp. Kan förstå ett antal talvarianter (dialekter och/eller uttal) eller register.	Svaren är omedelbara, adekvata och informativa. Hanterar förhållandet mellan talaren och lyssnaren på ett effektivt sätt.

▼B

Nivå	Uttal	Struktur	Ordförråd	Talförhet	Förståelse	Interaktioner
Operativ (Nivå 4)	Uttal, betoning, rytm och intonation påverkas av talarens modersmål eller regionala variation men detta stör endast ibland förståelsen.	Grundläggande grammatiska strukturer och meningsbyggnader används på ett kreativt och oftast välkontrollerat sätt. Fel kan förekomma, särskilt vid ovanliga eller oväntade omständigheter, men de stör sällan betydelsen.	Ordförrådets bredd och exakthet räcker vanligtvis för att effektivt kommunicera om gemensamma, konkreta och arbetsrelaterade ämnen. Kan ofta göra omskrivningar på ett framgångsrikt sätt när ordförråd saknas i ovanliga eller oväntade situationer.	Producerar språkstycken i ett lämpligt tempo. Enstaka fall av bristande talförhet kan uppstå vid övergången från instuderat eller formellt tal till spontan interaktion men detta hindrar inte en effektiv kommunikation. Begränsad användning av samtalsmarkörer och samtalskopplingar. Utfyllnadsord är inte störande.	Förståelse är vanligtvis korrekt för gemensamma, konkreta och arbetsrelaterade ämnen där det uttal eller variation som används är tillräckligt begripligt för internationella användare. Då talaren konfronteras med en språklig komplikation, komplicerad händelse eller ett oväntat händelseförlopp kan förståelsen bli långsammare eller kräva strategier för förtydligande.	Svaren är vanligtvis omedelbara, adekvata och informativa. Initierar och upprätthåller replikskiften även vid oväntade händelseförlopp. Hanterar uppenbara missförstånd på ett adekvat sätt genom att kontrollera, bekräfta eller förtydliga.

Anm.: Den inledande texten i tillägg 2 har överförts till AMC, se även förklarande anmärkningar.

▼B

Tillägg 3

Utbildningskurser för utfärdande av ett CPL och ett ATPL

1. I detta tillägg 3 beskrivs kraven för olika typer av utbildningskurser för utfärdande av ett CPL och ett ATPL, med och utan en IR.

2. En sökande som under en utbildningskurs önskar föras över till en annan ATO ska ansöka hos den behöriga myndigheten om en formell uppskattning av det antal ytterligare utbildningstimmar som krävs.

A. **Integrerad ATP-kurs – flygplan**

ALLMÄNT

1. Syftet med den integrerade ATP(A)-kursen är att utbilda piloter till den kompetensnivå som är nödvändig för att de ska kunna verka som biträdande pilot på flermotoriga flerpilotsflygplan i kommersiell flygtransport samt för att de ska kunna få ett trafikflygarcertifikat CPL(A)/IR.

2. En sökande som önskar genomgå en integrerad ATP(A)-kurs ska genomgå alla utbildningsetapper i en sammanhängande kurs som arrangeras av en ATO.

3. En sökande kan beviljas tillträde till utbildningen antingen som ab initio-elev eller som innehavare av ett PPL(A) eller ett PPL(H) som utfärdats i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen. Då det är fråga om en elev med PPL(A) eller PPL(H), får 50 procent av de timmar tillgodoräknas som denne har flugit före kursen gentemot kursens flygtidskrav upp till en summa av 40 timmar, eller 45 timmar om ett mörkerbevis har erhållits, varav upp till 20 timmar kan utgöras av flygtid i dubbelkommando.

4. Kursen ska omfatta

   a) teoriutbildning som motsvarar kunskapsnivån för ATPL(A),

   b) utbildning i visuell flygning och i instrumentflygning, och

   c) träning av MCC för verksamhet på flerpilotsflygplan.

5. En sökande som misslyckas med att fullfölja hela ATP(A)-kursen, eller som inte är i stånd att fullfölja den, kan ansöka hos den behöriga myndigheten om att få genomföra teoriprov och flygprov för ett certifikat med lägre befogenheter och, i tillämpliga fall, för en instrumentbehörighet.

TEORIKUNSKAPER

6. En teorikurs för ATP(A) ska omfatta minst 750 timmars utbildning.

7. MCC-kursen ska omfatta minst 25 timmars teoriutbildning och övningar.

TEORIPROV

8. En sökande ska uppvisa en kunskapsnivå som är lämplig för de befogenheter som tillkommer en innehavare av ett ATPL(A).

FLYGUTBILDNING

9. Flygutbildningen, som inte inbegriper utbildning för typbehörighet, ska omfatta minst 195 timmar, tiden för alla kunskapsprov inbegripen, varav upp till 55 timmar under hela kursen kan utgöras av instrumenttid på marken. Inom ramen för de 195 timmarna ska sökande genomföra minst följande:

   a) 95 timmar i dubbelkommando, varav upp till 55 timmar kan utgöras av instrumenttid på marken.

▼B

b) 70 timmar som befälhavare, inbegripet VFR-flygning och instrumentflygtid som befälhavare under utbildning (SPIC). Instrumentflygtiden som SPIC får endast tillgodoräknas som flygtid som befälhavare med upp till maximalt 20 timmar.

c) 50 timmars distansflygning som befälhavare, inbegripet en distansflygning enligt VFR på minst 540 km (300 nautiska mil), under vilken fullstoppslandningar vid två flygplatser andra än startflygplatsen ska göras.

d) 5 timmars flygtid ska genomföras under mörker, däribland 3 timmar i dubbelkommando som inbegriper minst 1 timmes navigeringsflygning samt 5 starter och 5 fullstoppslandningar i enkelkommando.

e) 115 timmars instrumenttid, som omfattar minst

1. 20 timmar som SPIC och

2. 15 timmars MCC, för vilket en FFS eller FNPT II kan användas.

3. 50 timmars instrumentutbildning, varav upp till

i) 25 timmar kan vara instrumenttid på marken i en FNPT I eller

ii) 40 timmar kan vara instrumenttid på marken i en FNPT II, FTD 2 eller FFS, varav maximalt 10 timmar får genomföras i en FNPT I.

En sökande som innehar ett intyg som bestyrker att modulen för grundläggande instrumentflygning har genomförts ska tillgodoräkna sig detta med upp till 10 timmar mot kravet på instrumentutbildningstid. Timmar som har genomförts i en BITD får inte tillgodoräknas.

f) 5 timmar ska genomföras i ett flygplan som är certifierat för att medföra minst 4 personer och utrustat med ställbar propeller och infällbart landningsställ.

FLYGPROV

9. Efter att ha avslutat den relaterade flygutbildningen ska sökanden genomföra flygprovet för CPL(A) på antingen ett enmotorigt eller ett flermotorigt flygplan och flygprovet för instrumentbehörighet på ett flermotorigt flygplan.

B. **Modulkurs för ATP – flygplan**

1. Sökande till ett ATPL(A) som genomför sin teoriutbildning vid en modulkurs ska

a) inneha minst ett PPL(A) utfärdat i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen och

b) genomföra minst följande teoriutbildningstimmar:

1. sökande som innehar ett PPL(A): 650 timmar.

2. sökande som innehar ett CPL(A): 400 timmar.

3. sökande som innehar ett IR(A): 500 timmar.

4. sökande som innehar ett CPL(A) och en IR(A): 250 timmar.

▼B

Teoriutbildningen ska vara slutförd innan flygprovet för ATPL(A) genomförs.

C. **Integrerad CPL/IR-kurs – flygplan**

ALLMÄNT

1. Syftet med den integrerade kursen för CPL(A) och IR(A) är att utbilda piloter till den kompetensnivå som är nödvändig för att framföra enmotoriga eller flermotoriga enpilotsflygplan i kommersiell flygtransport samt för att få ett CPL(A)/IR.

2. En sökande som önskar genomgå en integrerad CPL(A)/IR-kurs ska genomgå alla utbildningsetapper i en sammanhängande godkänd utbildningskurs som arrangeras av en ATO.

3. En sökande kan beviljas tillträde till utbildningen antingen som ab initio-elev eller som innehavare av ett PPL(A) eller ett PPL(H) som utfärdats i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen. Då det är fråga om en elev med PPL(A) eller PPL(H), får 50 procent av de timmar tillgodoräknas som denne har flugit före kursen gentemot kursens flygtidskrav upp till en summa av 40 timmar, eller 45 timmar, om ett mörkerbevis har erhållits, varav upp till 20 timmar kan utgöras av flygtid i dubbelkommando.

4. Kursen ska omfatta

   a) teoriutbildning som motsvarar kunskapsnivån för CPL(A) och IR och

   b) utbildning i visuell flygning och i instrumentflygning.

5. En sökande som misslyckas med att fullfölja hela CPL/IR(A)-kursen, eller som inte är i stånd att fullfölja den, kan ansöka hos den behöriga myndigheten om att få genomföra teoriprov och flygprov för ett certifikat med lägre befogenheter och, i tillämpliga fall, för en instrumentbehörighet.

TEORIKUNSKAPER

6. En teorikurs för CPL(A)/IR ska omfatta minst 500 timmars utbildning.

TEORIPROV

7. En sökande ska uppvisa en kunskapsnivå som är lämplig för de befogenheter som tillkommer en innehavare av ett CPL(A) och ett IR.

FLYGUTBILDNING

8. Flygutbildningen, som inte inbegriper utbildning för typbehörighet, ska omfatta minst 180 timmar, tiden för alla kunskapsprov inbegripen, varav upp till 40 timmar under hela kursen kan utgöras av instrumenttid på marken. Inom ramen för de 180 timmarna ska sökande genomföra minst följande:

   a) 80 timmar i dubbelkommando, varav upp till 40 timmar kan utgöras av instrumenttid på marken.

   b) 70 timmar som befälhavare, inbegripet VFR-flygning och instrumentflygtid som kan flygas som befälhavare under utbildning (SPIC). Instrumentflygtiden som SPIC får endast tillgodoräknas som flygtid som befälhavare med upp till maximalt 20 timmar.

   c) 50 timmars distansflygning som befälhavare, inbegripet en distansflygning enligt VFR på minst 540 km (300 nautiska mil), under vilken fullstoppslandningar vid två flygplatser andra än startflygplatsen ska göras.

▼B

d) 5 timmars flygtid i flygplan ska genomföras under mörker, däribland minst 3 timmar i dubbelkommando som inbegriper minst 1 timmes navigeringsflygning samt 5 starter och 5 fullstoppslandningar i enkelkommando.

e) 100 timmars instrumenttid, som omfattar minst

1. 20 timmar som SPIC.

2. 50 timmars instrumentutbildning, varav upp till

i) 25 timmar kan vara instrumenttid på marken i en FNPT I eller

ii) 40 timmar kan vara instrumenttid på marken i en FNPT II, FTD 2 eller FFS, varav maximalt 10 timmar får genomföras i en FNPT I.

En sökande som innehar ett intyg som bestyrker att modulen för grundläggande instrumentflygning har genomförts ska tillgodoräkna sig detta med upp till 10 timmar mot kravet på instrumentutbildningstid. Timmar som har genomförts i en BITD får inte tillgodoräknas.

f) 5 timmar ska genomföras i ett flygplan som är certifierat för att medföra minst 4 personer och utrustat med ställbar propeller och infällbart landningsställ.

FLYGPROV

9. Efter att ha avslutat flygutbildningen ska sökanden genomföra flygprovet för CPL(A) och flygprovet för instrumentbehörighet på antingen ett flermotorigt eller ett enmotorigt flygplan.

D. **Integrerad CPL-kurs – flygplan**

ALLMÄNT

1. Syftet med den integrerade CPL(A)-kursen är att utbilda piloter till den kompetensnivå som är nödvändig för att utfärda ett CPL(A).

2. En sökande som önskar genomgå en integrerad CPL(A)-kurs ska genomgå alla utbildningsetapper i en sammanhängande godkänd utbildningskurs som arrangeras av en ATO.

3. En sökande kan beviljas tillträde till utbildningen antingen som ab initio-elev eller som innehavare av ett PPL(A) eller ett PPL(H) som utfärdats i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen. Då det är fråga om en elev med PPL(A) eller PPL(H), får 50 procent av de timmar tillgodoräknas som denne har flugit före kursen gentemot kursens flygtidskrav upp till en summa av 40 timmar, eller 45 timmar, om ett mörkerbevis för flygplan har erhållits, varav upp till 20 timmar kan utgöras av flygtid i dubbelkommando.

4. Kursen ska omfatta

a) teoriutbildning som motsvarar kunskapsnivån för CPL(A) och

b) utbildning i visuell flygning och i instrumentflygning.

5. En sökande som misslyckas med att fullfölja hela CPL(A)-kursen, eller som inte är i stånd att fullfölja den, kan ansöka hos den behöriga myndigheten om att få genomföra teoriprov och flygprov för ett certifikat med lägre befogenheter.

▼B

TEORIKUNSKAPER

6. En teorikurs för CPL(A) ska omfatta minst 350 timmars utbildning.

TEORIPROV

7. En sökande ska uppvisa en kunskapsnivå som är lämplig för de befogenheter som tillkommer en innehavare av ett CPL(A).

FLYGUTBILDNING

8. Flygutbildningen, som inte inbegriper utbildning för typbehörighet, ska omfatta minst 150 timmar, tiden för alla kunskapsprov inbegripen, varav upp till 5 timmar under hela kursen kan utgöras av instrumenttid på marken. Inom ramen för de 150 timmarna ska sökande genomföra minst följande:

a) 80 timmar i dubbelkommando, varav upp till 5 timmar kan utgöras av instrumenttid på marken.

b) 70 timmar som befälhavare.

c) 20 timmars distansflygning som befälhavare, inbegripet en distansflygning enligt VFR på minst 540 km (300 nautiska mil), under vilken fullstoppslandningar vid två flygplatser andra än startflygplatsen ska göras.

d) 5 timmars flygtid ska genomföras under mörker, däribland minst 3 timmar i dubbelkommando som inbegriper minst 1 timmes navigeringsflygning samt 5 starter och 5 fullstoppslandningar i enkelkommando.

e) 10 timmars instrumentutbildning, varav upp till 5 timmar kan utgöras av instrumenttid på marken i en FNPT I, FTD 2, FNPT II eller FFS. En sökande som innehar ett intyg som bestyrker att modulen för grundläggande instrumentflygning har genomförts ska tillgodoräkna sig detta med upp till 10 timmar mot kravet på instrumentutbildningstid. Timmar som har genomförts i en BITD får inte tillgodoräknas.

f) 5 timmar ska genomföras i ett flygplan som är certifierat för att medföra minst 4 personer och utrustat med ställbar propeller och infällbart landningsställ.

FLYGPROV

9. Efter avslutad flygutbildning ska sökanden genomföra flygprovet för CPL(A) på ett enmotorigt eller flermotorigt flygplan.

E. **Modulkurs för CPL – flygplan**

ALLMÄNT

1. Syftet med modulkursen för CPL(A) är att utbilda innehavare av ett PPL(A) till den kompetensnivå som är nödvändig för att utfärda ett CPL(A).

2. Innan en sökande påbörjar en modulkurs för CPL(A) ska denne inneha ett PPL(A) utfärdat i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen.

3. Innan en sökande påbörjar flygträningen ska denne

a) ha genomfört 150 timmars flygtid,

b) ha uppfyllt förutsättningarna för utfärdande av en klass- eller typbehörighet för flermotoriga flygplan i enlighet med kapitel H, om ett flermotorigt flygplan ska användas på flygprovet.

▼B

4. En sökande som önskar genomgå en modulkurs för CPL(A) ska genomgå alla utbildningsetapper i en sammanhängande godkänd utbildningskurs som arrangeras av en ATO. Teoriutbildningen kan ges vid en ATO som endast tillhandahåller teoriutbildning.

5. Kursen ska omfatta

a) teoriutbildning som motsvarar kunskapsnivån för CPL(A) och

b) utbildning i visuell flygning och i instrumentflygning.

TEORIKUNSKAPER

6. En godkänd teorikurs för CPL(A) ska omfatta minst 250 timmars utbildning.

TEORIPROV

7. En sökande ska uppvisa en kunskapsnivå som är lämplig för de befogenheter som tillkommer en innehavare av ett CPL(A).

FLYGUTBILDNING

8. Sökande utan instrumentbehörighet ska ges minst 25 timmars flygutbildning i dubbelkommando, inbegripet 10 timmars instrumentutbildning, varav upp till 5 timmar kan utgöras av instrumenttid på marken i en BITD, en FNPT I eller II, en FTD 2 eller i en FFS.

9. Sökande som innehar en giltig IR(A) ska tillgodoräknas instrumentutbildningstiden i dubbelkommando. Sökanden som innehar en giltig IR(H) kan tillgodoräkna sig upp till 5 timmar av instrumentutbildningstid i dubbelkommando, men minst 5 timmars instrumentutbildningstid ska ges i ett flygplan. En sökande som innehar ett intyg som bestyrker att modulen för grundläggande instrumentflygning har genomförts ska tillgodoräkna sig detta med upp till 10 timmar mot kravet på instrumentutbildningstid.

10. a) Sökande med en giltig instrumentbehörighet ska ges minst 15 timmars utbildning i visuell flygning i dubbelkommando.

b) Sökande utan mörkerbevis i flygplan ska dessutom ges minst 5 timmars utbildning i mörkerflygning, däribland 3 timmar i dubbelkommando som inbegriper minst 1 timmes navigeringsflygning samt 5 starter och 5 fullstoppslandningar i enkelkommando.

11. Minst 5 timmar av flygutbildningen ska genomföras i ett flygplan som är certifierat för att medföra minst 4 personer och utrustat med ställbar propeller och infällbart landningsställ.

ERFARENHET

12. En sökande till ett CPL(A) ska ha genomfört minst 200 timmars flygtid, varav minst

a) 100 timmar som befälhavare, varav 20 timmars distansflygning som befälhavare, inbegripet en distansflygning enligt VFR på minst 540 km (300 nautiska mil), under vilken fullstoppslandningar vid två flygplatser andra än startflygplatsen ska göras.

b) 5 timmars flygtid ska genomföras under mörker, däribland minst 3 timmar i dubbelkommando som inbegriper minst 1 timmes navigeringsflygning samt 5 starter och 5 fullstoppslandningar i enkelkommando.

▼B

c) 10 timmars instrumentutbildning, varav upp till 5 timmar kan utgöras av instrumenttid på marken i FNPT I, FNPT II eller i FFS. En sökande som innehar ett intyg som bestyrker att modulen för grundläggande instrumentflygning har genomförts ska tillgodoräkna sig detta med upp till 10 timmar mot kravet på instrumentutbildningstid. Timmar som har genomförts i en BITD får inte tillgodoräknas.

▼M3

d) 6 timmars flygtid ska genomföras i ett flermotorigt flygplan, om ett flermotorigt flygplan används vid flygprovet.

▼B

e) Timmar som befälhavare på andra kategorier av luftfartyg får tillgodoräkna sig detta mot kravet på 200 timmars flygtid i följande fall:

i) 30 timmar i helikopter, om sökanden innehar ett PPL(H) eller

ii) 100 timmar i helikopter, om sökanden innehar ett CPL(H) eller

iii) 30 timmar i TMG eller segelflygplan, eller

iv) 30 timmar i luftskepp, om sökanden innehar ett PPL(As) eller

v) 60 timmar i luftskepp, om sökanden innehar ett CPL(As).

FLYGPROV

13. Efter att ha avslutat flygutbildningen och uppfyllt de relevanta erfarenhetskraven ska sökanden genomföra flygprovet för CPL(A) på antingen ett enmotorigt eller flermotorigt flygplan.

F. **Integrerad ATP/IR-kurs – helikoptrar**

ALLMÄNT

1. Syftet med den integrerade ATP(H)/IR-kursen är att utbilda piloter till den kompetensnivå som är nödvändig för att de ska kunna verka som biträdande pilot på flermotoriga flerpilotshelikoptrar i kommersiell flygtransport samt för att de ska kunna få ett trafikflygarcertifikat CPL(H)/IR.

2. En sökande som önskar genomgå en integrerad ATP(H)/IR-kurs ska genomgå alla utbildningsetapper i en sammanhängande godkänd utbildningskurs som arrangeras av en ATO.

3. En sökande kan beviljas tillträde till utbildningen antingen som ab initio-elev eller som innehavare av ett PPL(H) som utfärdats i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen. Innehavare av ett PPL(H) får tillgodoräkna sig 50 procent av sin relevanta erfarenhet, upp till maximalt

a) 40 timmar, varav upp till 20 timmar kan vara i dubbelkommando, eller

b) om ett mörkerbevis för helikopter har erhållits, 50 timmar, varav upp till 25 timmar kan vara i dubbelkommando.

4. Kursen ska omfatta

a) teoriutbildning som motsvarar kunskapsnivån för ATPL(H) och IR,

b) utbildning i visuell flygning och i instrumentflygning och

c) träning av MCC för verksamhet på flerpilotshelikoptrar.

5. En sökande som misslyckas med att fullfölja hela ATP(H)/IR-kursen, eller som inte är i stånd att fullfölja den, kan ansöka hos den behöriga myndigheten om att få genomföra teoriprov och flygprov för ett certifikat med lägre befogenheter och, i tillämpliga fall, för en instrumentbehörighet.

▼B

TEORIKUNSKAPER

6. En teorikurs för ATP(H)/IR ska omfatta minst 750 timmars utbildning.

7. MCC-kursen ska omfatta minst 25 timmars teoriutbildning och övningar.

TEORIPROV

8. En sökande ska uppvisa en kunskapsnivå som är lämplig för de befogenheter som tillkommer en innehavare av ett ATPL(H) och ett IR.

FLYGUTBILDNING

9. Flygutbildningen ska omfatta minst 195 timmar, tiden för alla kunskapsprov inbegripen. Inom ramen för de 195 timmarna ska sökande genomföra minst följande:

a) 140 timmar i dubbelkommando, varav

1. 75 timmars utbildning under visuella förhållanden kan inbegripa

i) 30 timmar i en FFS(H) på nivå C/D eller

ii) 25 timmar i en FTD 2,3 eller

iii) 20 timmar i en FNPT II/III(H) eller

iv) 20 timmar i ett flygplan eller TMG,

2. 50 timmars instrumentutbildningstid kan inbegripa

i) upp till 20 timmar i en FFS(H), FTD 2,3(H) eller FNPT II/III(H) eller

ii) 10 timmar i minst en FNPT 1(H) eller ett flygplan,

3. 15 timmars MCC, för vilket en FFS(H), en FTD 2,3(MCC)(H) eller en FNPT II/III(MCC) kan användas.

Om den helikopter som används under flygutbildningen är av en annan typ än den FFS(H) som användes under den visuella delen av utbildningen, ska det maximala tillgodoräknandet begränsas till det som tilldelats för helikopter FNPT II/III.

b) 55 timmar som befälhavare, varav 40 timmar kan vara som elevbefälhavare (SPIC). Minst 14 timmars ensamflygning under dager och 1 timmes ensamflygning under mörker ska genomföras.

c) 50 timmars distansflygning, varav minst 10 timmars distansflygning som elevbefälhavare, inbegripet en distansflygning enligt VFR på minst 185 km (100 nautiska mil), under vilken landningar vid två flygplatser andra än startflygplatsen ska göras.

d) 5 timmars flygtid i helikoptrar ska genomföras under mörker, däribland 3 timmar i dubbelkommando som omfattar minst 1 timmes navigeringsflygning samt 5 trafikvarv i enkelkommando. Varje trafikvarv ska innehålla 1 start och 1 landning.

e) 50 timmar i dubbelkommando, varav

i) 10 timmars grundläggande instrumentutbildningstid och

ii) 40 timmars instrumentbehörighetsutbildning, varav minst 10 timmar i en flermotorig IFR-certifierad helikopter.

▼B

FLYGPROV

10. Efter avslutad flygutbildning ska sökanden genomföra flygprovet för CPL(H) på en flermotorig helikopter, IR-flygprovet på en IFR-certifierad flermotorig helikopter och uppfylla MCC-kraven.

G. **Integrerad ATP-kurs – helikoptrar**

ALLMÄNT

1. Syftet med den integrerade ATP(H)-kursen är att utbilda piloter till den kompetensnivå som är nödvändig för att de ska kunna verka som biträdande pilot på flermotoriga flerpilotshelikoptrar begränsade till VFR-befogenheter i kommersiell flygtransport samt för att de ska kunna få ett trafikflygarcertifikat CPL(H).

2. En sökande som önskar genomgå en integrerad ATP(H)-kurs ska genomgå alla utbildningsetapper i en sammanhängande godkänd utbildningskurs som arrangeras av en ATO.

3. En sökande kan beviljas tillträde till utbildningen antingen som ab initio-elev eller som innehavare av ett PPL(H) som utfärdats i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen. Innehavare av ett PPL(H) får tillgodoräkna sig 50 procent av sin relevanta erfarenhet, upp till maximalt

   a) 40 timmar, varav upp till 20 timmar kan vara i dubbelkommando, eller

   b) om ett mörkerbevis för helikopter har erhållits, 50 timmar, varav upp till 25 timmar kan vara i dubbelkommando.

4. Kursen ska omfatta

   a) teoriutbildning som motsvarar kunskapsnivån för ATPL(H),

   b) utbildning i visuell flygning och i grundläggande instrumentflygning och

   c) träning av MCC för verksamhet på flerpilotshelikoptrar.

5. En sökande som misslyckas med att fullfölja hela ATP(H)-kursen, eller som inte är i stånd att fullfölja den, kan ansöka hos den behöriga myndigheten om att få genomföra teoriprov och flygprov för ett certifikat med lägre befogenheter.

TEORIKUNSKAPER

6. En teorikurs för ATP(H) ska omfatta minst 650 timmars utbildning.

7. MCC-kursen ska omfatta minst 20 timmars teoriutbildning och övningar.

TEORIPROV

8. En sökande ska uppvisa en kunskapsnivå som är lämplig för de befogenheter som tillkommer en innehavare av ett ATPL(H).

FLYGUTBILDNING

9. Flygutbildningen ska omfatta minst 150 timmar, tiden för alla kunskapsprov inbegripen. Inom ramen för de 150 timmarna ska sökande genomföra minst följande:

   a) 95 timmar i dubbelkommando, varav

      i) 75 timmars utbildning under visuella förhållanden kan inbegripa

         1. 30 timmar i en FFS(H) på nivå C/D eller

▼B

2. 25 timmar i en FTD 2, 3(H) eller

3. 20 timmar i en FNPT II/III(H) eller

4. 20 timmar i ett flygplan eller TMG,

ii) 10 timmars grundläggande instrumentutbildningstid kan inbegripa 5 timmar i minst en FNPT I(H) eller ett flygplan,

iii) 10 timmars MCC, för vilket helikopter, FFS(H) eller FTD 2,3(MCC)(H) eller FNPT II/III(MCC)(H) kan användas.

Om den helikopter som används under flygutbildningen är av en annan typ än den FFS(H) som användes under den visuella delen av utbildningen, ska det maximala tillgodoräknandet begränsas till det som tilldelats för helikopter FNPT II/III.

b) 55 timmar som befälhavare, varav 40 timmar kan vara som elevbefälhavare (SPIC). Minst 14 timmars ensamflygning under dager och 1 timmes ensamflygning under mörker ska genomföras.

c) 50 timmars distansflygning, varav minst 10 timmars distansflygning som elevbefälhavare, däribland en distansflygning enligt VFR på minst 185 km (100 nautiska mil), under vilken landningar vid två flygplatser andra än startflygplatsen ska göras,

d) 5 timmars flygtid i helikoptrar ska genomföras under mörker, däribland 3 timmar i dubbelkommando som omfattar minst 1 timmes navigeringsflygning samt 5 trafikvarv i enkelkommando. Varje trafikvarv ska innehålla 1 start och 1 landning.

FLYGPROV

10. Efter avslutad flygutbildning ska sökanden genomföra flygprovet för CPL(H) på en flermotorig helikopter och uppfylla MCC-kraven.

H. **Modulkurs för ATP – helikoptrar**

1. Sökande till ett ATPL(H) som genomför sin teoriutbildning vid en modulkurs ska inneha minst ett PPL(H) och inom en artonmånadersperiod genomföra minst följande utbildningstimmar:

a) Sökande som innehar ett PPL(H) utfärdat i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen: 550 timmar.

b) Sökande som innehar ett CPL(H): 300 timmar.

2. Sökande till ett ATPL(H)/IR som genomför sin teoriutbildning vid en modulkurs ska inneha minst ett PPL(H) och genomföra minst följande utbildningstimmar:

a) Sökande som innehar ett PPL(H): 650 timmar.

b) Sökande som innehar ett CPL(H): 400 timmar.

c) Sökande som innehar en IR(H): 500 timmar.

d) Sökande som innehar ett CPL(H) och en IR(H): 250 timmar.

I. **Integrerad CPL/IR-kurs – helikoptrar**

ALLMÄNT

1. Syftet med den integrerade CPL(H)/IR-kursen är att utbilda piloter till den kompetensnivå som är nödvändig för att de ska kunna flyga flermotoriga enpilotshelikoptrar och att få en IR-behörighet för CPL(H) för flermotoriga helikoptrar.

▼B

2. En sökande som önskar genomgå en integrerad CPL(H)/IR-kurs ska genomgå alla utbildningsetapper i en sammanhängande godkänd utbildningskurs som arrangeras av en ATO.

3. En sökande kan beviljas tillträde till utbildningen antingen som ab initio-elev eller som innehavare av ett PPL(H) som utfärdats i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen. Innehavare av PPL(H) får tillgodoräkna sig 50 procent av sin relevanta erfarenhet, upp till maximalt:

   a) 40 timmar, varav upp till 20 kan vara i dubbelkommando, eller

   b) om ett mörkerbevis för helikopter har erhållits, 50 timmar, varav upp till 25 timmar kan vara i dubbelkommando.

4. Kursen ska omfatta

   a) teoriutbildning som motsvarar kunskapsnivån för CPL(H) och IR samt kompletterande teoriutbildning för en första MEH-typbehörighet,

   b) utbildning i visuell flygning och i instrumentflygning.

5. En sökande som misslyckas med att fullfölja hela CPL(H)/IR-kursen, eller som inte är i stånd att fullfölja den, kan ansöka hos den behöriga myndigheten om att få genomföra teoriprov och flygprov för ett certifikat med lägre befogenheter och, i tillämpliga fall, för en instrumentbehörighet.

TEORIKUNSKAPER

6. En teorikurs för CPL(H)/IR ska omfatta minst 500 timmars utbildning.

TEORIPROV

7. En sökande ska uppvisa en kunskapsnivå som är lämplig för de befogenheter som tillkommer en innehavare av ett CPL(H) och ett IR.

FLYGUTBILDNING

8. Flygutbildningen ska omfatta minst 180 timmar, tiden för alla kunskapsprov inbegripen. Inom ramen för de 180 timmarna ska sökande genomföra minst följande:

   a) 125 timmar i dubbelkommando, varav

      i) 75 timmars utbildning under visuella förhållanden, som kan inbegripa

         1. 30 timmar i en FFS(H) på nivå C/D eller

         2. 25 timmar i en FTD 2, 3(H) eller

         3. 20 timmar i en FNPT II/III(H) eller

         4. 20 timmar i ett flygplan eller TMG,

      ii) 50 timmars instrumentutbildningstid, som kan inbegripa

         1. upp till 20 timmar i en FFS(H) eller FTD 2,3(H) eller FNPT II,III(H), eller

         2. 10 timmar i minst en FNPT I(H) eller ett flygplan.

      Om den helikopter som används under flygutbildningen är av en annan typ än den FFS som användes under den visuella delen av utbildningen, ska det maximala tillgodoräknandet begränsas till det som tilldelats för FNPT II/III.

▼B

b) 55 timmar som befälhavare, varav 40 timmar kan vara som elevbefälhavare (SPIC). Minst 14 timmars ensamflygning under dager och 1 timmes ensamflygning under mörker ska genomföras,

c) 10 timmars distansflygning i dubbelkommando,

d) 10 timmars distansflygning som befälhavare, inbegripet en distansflygning enligt VFR på minst 185 km (100 nautiska mil), under vilken fullstoppslandningar vid två flygplatser andra än startflygplatsen ska göras.

e) 5 timmars flygtid i helikoptrar ska genomföras under mörker, däribland 3 timmar i dubbelkommando som omfattar minst 1 timmes navigeringsflygning samt 5 trafikvarv i enkelkommando. Varje trafikvarv ska innehålla 1 start och 1 landning.

f) 50 timmars instrumenttid i dubbelkommando, som omfattar:

i) 10 timmars grundläggande instrumentutbildningstid och

ii) 40 timmars instrumentbehörighetsutbildning, varav minst 10 timmar i en flermotorig IFR-certifierad helikopter.

FLYGPROV

9. Efter att ha avslutat flygutbildningen ska sökanden genomföra flygprovet för CPL(H) på antingen en flermotorig eller enmotorig helikopter och IR-flygprovet på en IFR-certifierad flermotorig helikopter.

J. **Integrerad CPL-kurs – helikoptrar**

ALLMÄNT

1. Syftet med den integrerade CPL(H)-kursen är att utbilda piloter till den kompetensnivå som är nödvändig för att utfärda ett CPL(H).

2. En sökande som önskar genomgå en integrerad CPL(H)-kurs ska genomgå alla utbildningsetapper i en sammanhängande utbildningskurs som arrangeras av en ATO.

3. En sökande kan beviljas tillträde till utbildningen antingen som ab initio-elev eller som innehavare av ett PPL(H) som utfärdats i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen. Innehavare av PPL(H) får tillgodoräkna sig 50 procent av sin relevanta erfarenhet, upp till maximalt:

a) 40 timmar, varav upp till 20 kan vara i dubbelkommando, eller

b) om ett mörkerbevis för helikopter har erhållits, 50 timmar, varav upp till 25 timmar kan vara i dubbelkommando.

4. Kursen ska omfatta

a) teoriutbildning som motsvarar kunskapsnivån för CPL(H) och

b) utbildning i visuell flygning och i instrumentflygning.

5. En sökande som misslyckas med att fullfölja hela CPL(H)-kursen, eller som inte är i stånd att fullfölja den, kan ansöka hos den behöriga myndigheten om att få genomföra teoriprov och flygprov för ett certifikat med lägre befogenheter.

▼B

TEORIKUNSKAPER

6. En godkänd teorikurs för CPL(H) ska omfatta minst 350 timmars utbildning eller 200 timmar om sökanden innehar ett PPL.

TEORIPROV

7. En sökande ska uppvisa en kunskapsnivå som är lämplig för de befogenheter som tillkommer en innehavare av ett CPL(H).

FLYGUTBILDNING

8. Flygutbildningen ska omfatta minst 135 timmar, tiden för alla kunskapsprov inbegripen, varav upp till 5 timmar kan utgöras av instrumenttid på marken. Inom ramen för de 135 timmarna ska sökande genomföra minst följande:

a) 85 timmar i dubbelkommando, varav

i) upp till 75 timmars utbildning under visuella förhållanden, som kan inbegripa

1. 30 timmar i en FFS(H) på nivå C/D eller

2. 25 timmar i en FTD 2, 3(H) eller

3. 20 timmar i en FNPT II/III(H) eller

4. 20 timmar i ett flygplan eller TMG,

ii) upp till 10 timmar kan vara instrumentutbildning och kan inbegripa 5 timmar i minst en FNPT I(H) eller ett flygplan.

Om den helikopter som används under flygutbildningen är av en annan typ än den FFS som användes under den visuella delen av utbildningen, ska det maximala tillgodoräknandet begränsas till det som tilldelats för FNPT II/III.

b) 50 timmar som befälhavare, varav 35 timmar kan vara som elevbefälhavare (SPIC); minst 14 timmars ensamflygning under dager och 1 timmes ensamflygning under mörker ska genomföras,

c) 10 timmars distansflygning i dubbelkommando,

d) 10 timmars distansflygning som befälhavare, inbegripet en distansflygning enligt VFR på minst 185 km (100 nautiska mil), under vilken fullstoppslandningar vid två flygplatser andra än startflygplatsen ska göras,

e) 5 timmars flygtid i helikoptrar ska genomföras under mörker, däribland 3 timmar i dubbelkommando som omfattar minst 1 timmes navigeringsflygning samt 5 trafikvarv i enkelkommando. Varje trafikvarv ska innehålla 1 start och 1 landning.

f) 10 timmars instrumentutbildningstid i dubbelkommando, varav minst 5 timmar i en helikopter.

FLYGPROV

9. Efter att ha avslutat den relaterade flygutbildningen ska sökanden genomföra flygprovet för CPL(H).

K. **Modulkurs för CPL – helikoptrar**

ALLMÄNT

1. Syftet med modulkursen för CPL(H) är att utbilda innehavare av ett PPL(H) till den kompetensnivå som är nödvändig för att utfärda ett CPL(H).

▼B

2. Innan en sökande påbörjar en modulkurs för CPL(H) ska denne inneha ett PPL(H) utfärdat i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen.

3. Innan en sökande påbörjar flygträningen ska denne

▼M3

a) ha genomfört 155 timmars flygtid, däribland 50 timmar som befälhavare på helikoptrar varav 10 timmar ska utgöras av distansflygning; timmar som befälhavare på andra kategorier av luftfartyg får tillgodoräknas mot det krav på 155 timmars flygtid som anges i avsnitt K punkt 11,

▼B

b) ha uppfyllt kraven i FCL.725 och FCL.720.H om en flermotorig helikopter ska användas på flygprovet.

4. En sökande som önskar genomgå en modulkurs för CPL(H) ska genomgå alla utbildningsetapper i en sammanhängande utbildningskurs som arrangeras av en ATO. Teoriutbildningen kan ges vid en ATO som endast tillhandahåller teoriutbildning.

5. Kursen ska omfatta

a) teoriutbildning som motsvarar kunskapsnivån för CPL(H) och

b) utbildning i visuell flygning och i instrumentflygning.

TEORIKUNSKAPER

6. En godkänd teorikurs för CPL(H) ska omfatta minst 250 timmars utbildning.

TEORIPROV

7. En sökande ska uppvisa en kunskapsnivå som är lämplig för de befogenheter som tillkommer en innehavare av ett CPL(H).

FLYGUTBILDNING

8. Sökande som saknar instrumentbehörighet ska ges minst 30 timmars utbildningstid i dubbelkommando, varav

a) 20 timmars visuell utbildning, som kan inbegripa 5 timmar i en FFS(H), FTD 2,3(H) eller FNPT II,III(H) och

b) 10 timmars instrumentutbildningstid, som kan inbegripa 5 timmar i minst en FTD 1(H) eller FNPT I(H) eller ett flygplan.

9. Sökande som innehar en giltig IR(H) ska tillgodoräknas instrumentutbildningstiden i dubbelkommando. Sökande som innehar en giltig IR(A) ska fullgöra minst 5 timmar av instrumentutbildningstiden i dubbelkommando i en helikopter.

10. Sökande som saknar mörkerbevis för helikopter ska ges ytterligare minst 5 timmars flygutbildning i mörkerflygning, däribland 3 timmar i dubbelkommando som inbegriper minst 1 timmes navigeringsflygning samt 5 trafikvarv i enkelkommando. Varje trafikvarv ska innehålla 1 start och 1 landning.

ERFARENHET

11. En sökande till ett CPL(H) ska ha genomfört minst 185 timmars flygtid, däribland 50 timmar som befälhavare, varav 10 timmars distansflygning som befälhavare, inbegripet en distansflygning enligt VFR på minst 185 km (100 nautiska mil), under vilken fullstoppslandningar vid två flygplatser andra än startflygplatsen ska göras.

▼B

Timmar som befälhavare på andra kategorier av luftfartyg får tillgodoräkna sig detta mot kravet på 185 timmars flygtid i följande fall:

a) 20 timmar i flygplan, om sökanden innehar ett PPL(A) eller

b) 50 timmar i flygplan, om sökanden innehar ett CPL(A) eller

c) 10 timmar i TMG eller segelflygplan eller

d) 20 timmar i luftskepp, om sökanden innehar ett PPL(As), eller

e) 50 timmar i luftskepp, om sökanden innehar ett CPL(As).

FLYGPROV

12. Efter att ha avslutat den relaterade flygutbildningen och uppfyllt relevanta erfarenhetskrav ska sökanden genomföra flygprovet för CPL(H).

L. **Integrerad CPL/IR-kurs – luftskepp**

ALLMÄNT

1. Syftet med den integrerade CPL(As)/IR-kursen är att utbilda piloter till den kompetensnivå som är nödvändig för att framföra luftskepp och för att få CPL(As)/IR.

2. En sökande som önskar genomgå en integrerad CPL(As)/IR-kurs ska genomgå alla utbildningsetapper i en sammanhängande utbildningskurs som arrangeras av en ATO.

3. En sökande kan beviljas tillträde till utbildningen antingen som ab initio-elev eller som innehavare av ett PPL(As), PPL(A) eller ett PPL(H) som utfärdats i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen. Innehavare av PPL(As), PPL(A) eller PPL(H) får tillgodoräkna sig upp till maximalt:

a) 10 timmar, varav upp till 5 timmar kan vara i dubbelkommando, eller

b) om ett mörkerbevis för luftskepp har erhållits, 15 timmar, varav upp till 7 timmar kan vara i dubbelkommando.

4. Kursen ska omfatta

a) teoriutbildning som motsvarar kunskapsnivån för CPL(As) och IR respektive den första typbehörigheten för luftskepp och

b) utbildning i visuell flygning och i instrumentflygning.

5. En sökande som misslyckas med att fullfölja hela CPL/IR(As)-kursen, eller som inte är i stånd att fullfölja den, kan ansöka hos den behöriga myndigheten om att få genomföra teoriprov och flygprov för ett certifikat med lägre befogenheter och, i tillämpliga fall, för en instrumentbehörighet.

TEORIKUNSKAPER

6. En teorikurs för CPL(As)/IR ska omfatta minst 500 timmars utbildning.

TEORIPROV

7. En sökande ska uppvisa en kunskapsnivå som är lämplig för de befogenheter som tillkommer en innehavare av ett CPL(As) och ett IR.

FLYGUTBILDNING

8. Flygutbildningen ska omfatta minst 80 timmar, tiden för alla kunskapsprov inbegripen. Inom ramen för de 80 timmarna ska sökande genomföra minst följande:

▼B

a) 60 timmar i dubbelkommando, varav

i) 30 timmars utbildning under visuella förhållanden, som kan inbegripa

1. 12 timmar i en FFS(As) eller

2. 10 timmar i en FTD(As) eller

3. 8 timmar i en FNPT II/III(As) eller

4. 8 timmar i ett flygplan, en helikopter eller ett TMG,

ii) 30 timmars instrumentutbildningstid, som kan inbegripa

1. upp till 12 timmar i en FFS(As), FTD(As) eller FNPT II,III(As) eller

2. 6 timmar i minst en FTD 1(As), FNPT I eller ett flygplan.

Om det luftskepp som används under flygutbildningen är av en annan typ än den FFS som användes under den visuella delen av utbildningen, ska det maximala tillgodoräknandet begränsas till 8 timmar.

b) 20 som befälhavare, varav 5 timmar kan vara som elevbefälhavare (SPIC). Minst 14 timmars ensamflygning under dager och 1 timmes ensamflygning under mörker ska genomföras.

c) 5 timmars distansflygning som befälhavare, inbegripet en distansflygning enligt VFR på minst 90 km (50 nautiska mil), under vilken 2 fullstoppslandningar vid destinationsflygplatsen ska göras.

d) 5 timmars flygtid i luftskepp ska genomföras under mörker, däribland minst 3 timmar i dubbelkommando som inbegriper minst 1 timmes navigeringsflygning och 5 trafikvarv i enkelkommando. Varje trafikvarv ska innehålla start och landning.

e) 30 timmar i dubbelkommando, varav

i) 10 timmars grundläggande instrumentutbildningstid och

ii) 20 timmars instrumentbehörighetsutbildning, varav minst 10 timmar i ett flermotorigt IFR-certifierat luftskepp.

FLYGPROV

9. Efter att ha avslutat den relaterade flygutbildningen ska sökanden genomföra flygprovet för CPL(As) på antingen ett flermotorigt eller enmotorigt luftskepp och IR-flygprovet på ett IFR-certifierat flermotorigt luftskepp.

M. **Integrerad CPL-kurs – luftskepp**

ALLMÄNT

1. Syftet med den integrerade CPL(As)-kursen är att utbilda piloter till den kompetensnivå som är nödvändig för att utfärda ett CPL(As).

2. En sökande som önskar genomgå en integrerad CPL(As)-kurs ska genomgå alla utbildningsetapper i en sammanhängande utbildningskurs som arrangeras av en ATO.

3. En sökande kan beviljas tillträde till utbildningen antingen som ab initio-elev eller som innehavare av ett PPL(As), PPL(A) eller ett PPL(H) som utfärdats i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen. Innehavare av PPL(As), PPL(A) eller PPL(H) får tillgodoräkna sig upp till maximalt:

a) 10 timmar, varav upp till 5 timmar kan vara i dubbelkommando, eller

b) om ett mörkerbevis för luftskepp har erhållits, 15 timmar, varav upp till 7 timmar kan vara i dubbelkommando.

▼B

4. Kursen ska omfatta

a) teoriutbildning som motsvarar kunskapsnivån för CPL(As) och

b) utbildning i visuell flygning och i instrumentflygning.

5. En sökande som misslyckas med att fullfölja hela CPL(As)-kursen, eller som inte är i stånd att fullfölja den, kan ansöka hos den behöriga myndigheten om att få genomföra teoriprov och flygprov för ett certifikat med lägre befogenheter.

TEORIKUNSKAPER

6. En godkänd teorikurs för CPL(As) ska omfatta minst 350 timmars utbildning eller 200 timmar om sökanden innehar ett PPL.

TEORIPROV

7. En sökande ska uppvisa en kunskapsnivå som är lämplig för de befogenheter som tillkommer en innehavare av ett CPL(As).

FLYGUTBILDNING

8. Flygutbildningen ska omfatta minst 50 timmar, tiden för alla kunskapsprov inbegripen, varav upp till 5 timmar kan utgöras av instrumenttid på marken. Inom ramen för de 50 timmarna ska sökanden genomföra minst följande:

a) 30 timmar i dubbelkommando, varav upp till 5 timmar kan utgöras av instrumenttid på marken,

b) 20 timmar som befälhavare,

c) 5 timmars distansflygning i dubbelkommando,

d) 5 timmars distansflygning som befälhavare, inbegripet en distansflygning enligt VFR på minst 90 km (50 nautiska mil), under vilken 2 fullstoppslandningar vid destinationsflygplatsen ska göras,

e) 5 timmars flygtid i luftskepp ska genomföras under mörker, däribland minst 3 timmar i dubbelkommando som inbegriper minst 1 timmes navigeringsflygning och 5 trafikvarv i enkelkommando; varje trafikvarv ska innehålla start och landning,

f) 10 timmars instrumentutbildningstid i dubbelkommando, varav minst 5 timmar i ett luftskepp.

FLYGPROV

9. Efter att ha avslutat den relaterade flygutbildningen ska sökanden genomföra flygprovet för CPL(As).

N. **Modulkurs för CPL – luftskepp**

ALLMÄNT

1. Syftet med modulkursen för CPL(As) är att utbilda innehavare av ett PPL(As) till den kompetensnivå som är nödvändig för att utfärda ett CPL(As).

2. Innan en sökande påbörjar en modulkurs för CPL(As) ska denne

a) inneha ett PPL(As) utfärdat i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen,

b) ha genomfört 200 timmars flygtid som pilot på luftskepp, däribland 100 timmar som befälhavare, varav 50 timmar ska utgöras av distansflygning.

▼B

3. En sökande som önskar genomgå en modulkurs för CPL(As) ska genomgå alla utbildningsetapper i en sammanhängande utbildningskurs som arrangeras av en ATO. Teoriutbildningen kan ges vid en ATO som endast tillhandahåller teoriutbildning.

4. Kursen ska omfatta

a) teoriutbildning som motsvarar kunskapsnivån för CPL(As) och

b) utbildning i visuell flygning och i instrumentflygning.

TEORIKUNSKAPER

5. En godkänd teorikurs för CPL(As) ska omfatta minst 250 timmars utbildning.

TEORIPROV

6. En sökande ska uppvisa en kunskapsnivå som är lämplig för de befogenheter som tillkommer en innehavare av ett CPL(As).

FLYGUTBILDNING

7. Sökande som saknar instrumentbehörighet ska ges minst 20 timmars utbildningstid i dubbelkommando, varav

a) 10 timmars visuell utbildning, som kan inbegripa 5 timmar i en FFS(As), en FTD 2, 3(As) eller FNPT II, III(As) och

b) 10 timmars instrumentutbildning, som kan inbegripa 5 timmar i minst en FTD 1(As) eller FNPT I(As) eller ett flygplan.

8. Sökande som innehar en giltig IR(As) ska tillgodoräknas instrumentutbildningstiden i dubbelkommando. Sökande som innehar en giltig IR för en annan kategori av luftfartyg ska fullgöra minst 5 timmar av instrumentutbildningstiden i dubbelkommando i ett luftskepp.

9. Sökande utan mörkerbevis i luftskepp ska dessutom ges minst 5 timmars utbildning i mörkerflygning, däribland 3 timmar i dubbelkommando som inbegriper minst 1 timmes navigeringsflygning samt 5 trafikvarv i enkelkommando. Varje trafikvarv ska innehålla start och landning.

ERFARENHET

10. Sökanden till ett CPL(As) ska ha genomfört minst 250 timmars flygtid i luftskepp, inbegripet 125 timmar som befälhavare, varav 50 timmars distansflygning som befälhavare, inbegripet en distansflygning enligt VFR på minst 90 km (50 nautiska mil), under vilken en fullstoppslandning vid destinationsflygplatsen ska göras.

Timmar som befälhavare på andra kategorier av luftfartyg får tillgodoräkna sig detta mot kravet på 185 timmars flygtid i följande fall:

a) 30 timmar i flygplan eller helikopter, om sökanden innehar ett PPL(A) respektive ett PPL(H) eller

b) 60 timmar i flygplan eller helikopter, om sökanden innehar ett CPL(A) respektive ett CPL(H) eller

c) 10 timmar i TMG eller segelflygplan eller

d) 10 timmar i ballong.

FLYGPROV

11. Efter att ha avslutat den relaterade flygutbildningen och uppfyllt de relevanta erfarenhetskraven ska sökanden genomföra flygprovet för CPL(As).

▼B

Tillägg 4

Flygprov för utfärdande av ett CPL

A. **Allmänt**

1. En sökande till ett flygprov för CPL ska ha genomgått utbildning på samma klass/typ av luftfartyg som ska användas på provet.

2. En sökande ska godkännas på alla relevanta sektioner i flygprovet. Om sökanden underkänns på någon punkt i en sektion, underkänns den sektionen. Om sökanden underkänns på mer än en sektion, måste han/hon genomföra hela provet igen. En sökande som underkänns på endast en sektion ska genomföra den underkända sektionen igen. Om sökanden underkänns på någon sektion vid omprovet, inbegripet någon av de sektioner som har godkänts vid ett tidigare försök, måste han/hon genomföra hela provet igen. Alla relevanta sektioner i flygprovet ska genomföras inom 6 månader. Om en sökande på två försök misslyckas med att erhålla godkänt på alla relevanta sektioner i provet, krävs ytterligare utbildning.

3. Ytterligare utbildning kan krävas efter ett underkänt flygprov. Det finns ingen gräns för det antal försök som får göras för att bli godkänd på flygprovet.

PROVETS GENOMFÖRANDE

4. Skulle sökanden välja att avbryta flygprovet av skäl som kontrollanten (FE) anser vara otillräckliga, ska sökanden genomföra hela flygprovet på nytt. Om provet avbryts av skäl som kontrollanten anser vara tillräckliga, ska endast de ej genomförda sektionerna flygas vid ett senare tillfälle.

5. Varje manöver eller förfarande i provet får, enligt FE:ns avgörande, upprepas en gång av sökanden. FE:n kan när som helst avbryta provet, om han/hon anser att sökanden måste genomföra ett fullständigt omprov.

6. En sökande ska flyga luftfartyget från en position där befälhavarens uppgifter kan utföras samt genomföra provet som om det inte fanns några andra besättningsmedlemmar. Ansvaret för flygningen ska fördelas i överensstämmelse med nationella bestämmelser.

7. En sökande ska för kontrollanten ange de kontroller och uppgifter som utförs, inbegripet identifieringen av radiohjälpmedel. Kontroller ska genomföras i överensstämmelse med checklistan för det luftfartyg på vilket provet genomförs. Under förberedelserna inför flygprovet ska sökanden fastställa effektinställningar och farter. Prestandauppgifter för start, inflygning och landning ska beräknas av sökanden i enlighet med drifthandboken eller flyghandboken för det luftfartyg som används.

8. Kontrollanten får inte ta del i handhavandet av luftfartyget, utom då ett ingripande är nödvändigt av säkerhetsskäl eller för att undvika oacceptabel försening för annan trafik.

B. **Innehåll i flygprov för utfärdande av CPL – flygplan**

1. Det flygplan som används för flygprovet ska uppfylla kraven för utbildningsflygplan och vara certifierat för att medföra minst 4 personer, vara utrustat med ställbar propeller och infällbart landningsställ.

2. Flygvägen ska väljas av FE:n, och slutmålet ska vara en kontrollerad flygplats. Sökanden ska ansvara för färdplaneringen och se till att all utrustning och alla dokument som behövs för att genomföra flygningen finns ombord. Flygningen ska pågå i minst 90 minuter.

▼B

3. Sökanden ska uppvisa förmåga att

a) framföra flygplanet inom ramen för dess begränsningar,

b) utföra alla manövrer med mjukhet och exakthet,

c) uppvisa gott omdöme och flygsinne,

d) tillämpa sina kunskaper om flygning,

e) alltid kontrollera flygplanet på ett sådant sätt att den lyckade utgången av ett förfarande eller en manöver aldrig allvarligt betvivlas.

TOLERANSER VID FLYGPROV

4. Följande gränsvärden ska tillämpas, korrigerade för att ta hänsyn till turbulenta väderförhållanden och till det använda flygplanets manöveregenskaper och prestanda.

Höjd

Normal flygning	± 100 fot
Med simulerat motorbortfall	± 150 fot

Spårning av signal från radionavigeringshjälpmedel	± 5°

Kurshållning

Normal flygning	± 10°
Med simulerat motorbortfall	± 15°

Hastighet

Start och inflygning	± 5 knop
Alla andra flygskeden	± 10 knop

PROVETS INNEHÅLL

5. Övningarna i sektion 2 c och 2 e iv samt hela sektion 5 och sektion 6 kan genomföras i en FNPT II eller FFS.

Checklistor ska användas och flygsinne, flygning med hjälp av yttre visuella referenser, förfaranden för förebyggande och rengörande avisning samt principerna för att hantera hot och fel ska tillämpas i alla sektioner.

SEKTION 1 — ÅTGÄRDER FÖRE FLYGNING SAMT START	
a	Åtgärder före flygning, inbegripet Färdplanering, dokumentering, bestämning av massa och balans, väderbriefing, NOTAM
b	Inspektion och klargörning av flygplanet
c	Taxning och start
d	Trim och överväganden avseende prestanda
e	Uppträdande på flygplatsen och i trafikvarvet
f	Förfarande vid start, inställning av höjdmätare, uppsikt över annan trafik
g	ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden

▼B

SEKTION 2 — ALLMÄNNA MANÖVRER UNDER FLYGNING	
a	Flygning med hjälp av yttre visuella referenser, inbegripet planflykt, stigning, plané och uppsikt
b	Flygning vid kritiskt låga farter, inbegripet igenkännande och hävande av begynnande respektive full stall
c	Svängar, inbegripet svängar i landningskonfiguration. Branta svängar 45°
d	Flygning vid kritiskt höga farter, inbegripet igenkännande och hävande av grävande sväng
e	Flygning med hjälp enbart av instrument, inbegripet i) planflykt, marschkonfiguration, kontroll av kurshållning, höjd och fart, ii) stigande och sjunkande svängar med 10°–30° bankning, iii) återgång från ovanliga flyglägen, iv) begränsad panel (grundinstrument)
f	ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden
SEKTION 3 — FÖRFARANDEN PÅ STRÄCKA	
a	Flygning med hjälp av yttre visuella referenser, inbegripet marschkonfiguration Överväganden avseende räckvidd/maximal flygtid
b	Orientering, kartläsning
c	Kontroll av höjd, fart och kurs, uppsikt
d	Höjdmätarinställning. ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden
e	Övervakning av flygförloppet, driftfärdplan, bränsleåtgång, uppskattning av kursavvikelser samt återtagande av korrekt kurs
f	Iakttagande av väderförhållanden, bedömning av väderutvecklingen, diversionsplanering
g	Spårning, lokalisering (NDB eller VOR), identifiering av hjälpmedel (instrumentflygning). Genomförande av diversionsplan till alternativflygplats (visuell flygning)
SEKTION 4 — FÖRFARANDEN VID INFLYGNING OCH LANDNING	
a	Förfaranden vid ankomst, inställning av höjdmätare, kontroller, uppsikt
b	ATC-förbindelse: beaktande, R/T-förfaranden
c	Nytt varv från låg höjd
d	Normal landning, landning i sidvind (i mån av lämpliga förhållanden)
e	Landning på kort fält
f	Inflygning och landning med motorn på tomgång (endast enmotoriga flygplan)
g	Landning utan användning av klaffar
h	Åtgärder efter flygning

▼B

SEKTION 5 — ONORMALA PROCEDURER OCH NÖDFÖRFARANDEN	

Denna sektion kan kombineras med sektion 1 till och med 4.

a	Simulerat motorbortfall efter start (på säker höjd), brandövning
b	Funktionsfel hos utrustning, inbegripet alternativ landningsställsutfällning, fel på elsystem och bromsar
c	Nödlandning (simulerad)
d	ATC-förbindelse: beaktande, R/T-förfaranden
e	Muntliga frågor

SEKTION 6 — SIMULERAD ASYMMETRISK FLYGNING OCH RELEVANTA KLASS-/TYPÖVNINGAR	

Denna sektion kan kombineras med sektion 1 till och med 5.

a	Simulerat motorbortfall under start (på säker höjd, såvida övningen inte utförs i en FFS)
b	Asymmetrisk inflygning och nytt varv
c	Asymmetrisk inflygning och fullstoppslandning
d	Avstängning av motor och återstart
e	ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden, flygsinne
f	Enligt kontrollantens avgörande – relevanta punkter i flygprovet för klass-/typbehörighet som kan inbegripas, i tillämpliga fall: i) Flygplanssystem, inbegripet handhavande av autopilot ii) Hantering av trycksystem iii) Användning av system för rengörande och förebyggande avisning
g	Muntliga frågor

C. **Innehåll i flygprov för utfärdande av CPL – helikoptrar**

1. Den helikopter som används vid flygprovet ska uppfylla kraven för utbildningshelikoptrar.

2. Flygområde och flygväg ska väljas av kontrollanten, och all låghöjdsflygning och hovring ska genomföras på en godkänd flygplats/övningsplats. Flygvägar som används för sektion 3 kan sluta på startflygplatsen eller på en annan flygplats. Ett mål ska vara en kontrollerad flygplats. Flygprovet kan genomföras under två flygningar. Flygningen ska pågå i sammanlagt minst 90 minuter.

3. Sökanden ska uppvisa förmåga att

   a) framföra helikoptern inom ramen för dess begränsningar,

   b) utföra alla manövrer med mjukhet och exakthet,

   c) uppvisa gott omdöme och flygsinne,

   d) tillämpa sina kunskaper om flygning,

   e) alltid kontrollera flygplanet på ett sådant sätt att den lyckade utgången av ett förfarande eller en manöver aldrig allvarligt betvivlas.

▼B

TOLERANSER VID FLYGPROV

4. Följande gränsvärden ska tillämpas, korrigerade för att ta hänsyn till turbulenta väderförhållanden och till den använda helikopterns manöveregenskaper och prestanda.

Höjd

Normal flygning	± 100 fot
Simulerat större nödläge	± 150 fot

Spårning (tracking) av signal från radionavigeringshjälpmedel	± 10°

Kurshållning

Normal flygning	± 10°
Simulerat större nödläge	± 15°

Fart

Start och inflygning, flermotorig helikopter	± 5 knop
Alla andra flygskeden	± 10 knop

Markavdrift

Lättning till hovring med markeffekt	± 3 fot
Landning	Inga förflyttningar i sidled eller bakåt

PROVETS INNEHÅLL

5. Punkterna i sektion 4 kan utföras i en FNPT(H) eller FFS(H). Checklista ska användas och flygsinne, flygning med hjälp av yttre visuella referenser, förfaranden för förebyggande avisning samt principerna för att hantera hot och fel ska tillämpas i alla sektioner.

SEKTION 1 — KONTROLLER OCH FÖRFARANDEN FÖRE OCH EFTER FLYGNING	
a	Helikopterkunskap (t.ex. teknisk loggbok, bränsle, massa och balans, prestanda), färdplanering, dokumentation, NOTAM, väder
b	Inspektion/åtgärder före flygning, lokalisering av delar samt syfte
c	Inspektion av cockpit, förfarande vid start
d	Kontroller av kommunikations- och navigeringsutrustning, val och inställning av frekvenser
e	Förfarande före start, R/T-förfarande, ATC-förbindelse – beaktande
f	Parkering, avstängning och förfarande efter flygning
SEKTION 2 — MANÖVRER UNDER HOVRING, AVANCERAD FLYGNING SAMT FRÄMMANDE PLATSER	
a	Start och landning (lättning och sättning)
b	Taxning. Förflyttningshovring

▼B

c	Stillastående hovring i motvind/sidvind/medvind
d	Vändningar under stillastående hovring, 360° till vänster och höger (vändningar på platsen)
e	Manövrering under hovring framåt, i sidled och bakåt
f	Simulerat motorbortfall under hovring
g	Snabbstopp i motvind och medvind
h	Landningar och starter i sluttande terräng/på opreparerade platser
i	Starter (olika profiler)
j	Start i sidvind och medvind (om möjligt)
k	Start med maximal startmassa (faktisk eller simulerad)
l	Inflygningar (olika profiler)
m	Start och landning med begränsad effekt
n	Autorotationer (FE:n väljer två av följande alternativ: grundläggande, glidsträcka, låg fart och med 360-graderssvängar)
o	Autorotationslandningar
p	Öva nödlandning med återgång till motordrift
q	Effektkontroller, rekognoseringsteknik, inflygnings- och utflygningsteknik
SEKTION 3 — NAVIGERING — FÖRFARANDEN PÅ STRÄCKA	
a	Navigering och orientering på olika höjder, kartläsning
b	Kontroll av höjd, fart och kurshållning, uppsikt över luftrummet, höjdmätarinställning
c	Övervakning av flygförlopp, driftfärdplan, bränsleåtgång, maximal flygtid och ETA, uppskattning av kursavvikelser samt återtagande av korrekt kurs, instrumentövervakning
d	Iakttagande av väderförhållanden, planering av omläggning
e	Spårning, lokalisering (NDB och/eller VOR), identifiering av hjälpmedel
f	ATC-förbindelse och följande av bestämmelser etc.
SEKTION 4 — FÖRFARANDEN OCH MANÖVRER UNDER FLYGNING ENBART MED HJÄLP AV INSTRUMENT	
a	Planflykt, kontroll av kurshållning, höjd och fart
b	Standardsvängar under planflykt till angivna kurser, 180° till 360° till vänster och höger
c	Stigande och sjunkande svängar, däribland standardsvängar, till angivna kurser
d	Återgång från ovanliga flyglägen
e	Svängar med 30 graders bankning, upp till 90 grader till vänster och höger

▼B

SEKTION 5 — ONORMALA PROCEDURER OCH NÖDFÖRFARANDEN (SIMULERADE VID BEHOV)
Anmärkning 1: När provet genomförs med en flermotorig helikopter ska ett moment med simulerat motorbortfall, omfattande inflygning och landning med en motor, ingå i provet.

Anmärkning 2: FE:n ska välja fyra av följande alternativ:

a	Funktionsfel hos motor(er), däribland regulatorfel, isbildning i förgasare/motor, oljesystem, i enlighet med vad som är tillämpligt
b	Funktionsfel i bränslesystemet
c	Funktionsfel i det elektriska systemet
d	Funktionsfel i det hydrauliska systemet, däribland inflygning och landning utan hydraulik, i enlighet med vad som är tillämpligt
e	Funktionsfel hos huvudrotor och/eller stjärtrotor (FFS eller endast diskussion)
f	Brandövningar, omfattande kontroll över och bortledande av rök, i enlighet med vad som är tillämpligt
g	Andra onormala procedurer och nödförfaranden enligt tillämplig flyghandbok, däribland följande, när det gäller flermotoriga helikoptrar: Simulerat motorbortfall vid start: Avbruten start vid eller före TDP eller säker nödlandning vid eller före DPATO, kort efter TDP eller DPATO. Landning med simulerat motorbortfall: Landning eller pådrag efter motorbortfall före LDP eller DPBL. Efter motorbortfall efter LDP eller säker nödlandning efter DPBL.

D. **Innehåll i flygprov för utfärdande av CPL – luftskepp**

1. Det luftskepp som används vid flygprovet ska uppfylla kraven för utbildningsluftskepp.

2. Flygområde och flygväg ska väljas av kontrollanten. Flygvägar som används för sektion 3 kan sluta på startflygplatsen eller på en annan flygplats. Ett mål ska vara en kontrollerad flygplats. Flygprovet kan genomföras under två flygningar. Flygningen ska pågå i sammanlagt minst 60 minuter.

3. Sökanden ska uppvisa förmåga att

   a) framföra luftskeppet inom ramen för dess begränsningar,

   b) utföra alla manövrer med mjukhet och exakthet,

   c) uppvisa gott omdöme och flygsinne,

   d) tillämpa sina kunskaper om flygning,

   e) alltid kontrollera luftskeppet på ett sådant sätt att den lyckade utgången av ett förfarande eller en manöver aldrig allvarligt betvivlas.

TOLERANSER VID FLYGPROV

4. Följande gränsvärden ska tillämpas, korrigerade för att ta hänsyn till turbulenta väderförhållanden och till det använda luftskeppets manöveregenskaper och prestanda.

▼B

Höjd

Normal flygning	± 100 fot
Simulerat större nödläge	± 150 fot

Spårning av signal från radionavigeringshjälpmedel	± 10°

Kurshållning

Normal flygning	± 10°
Simulerat större nödläge	± 15°

PROVETS INNEHÅLL

5. Punkterna i sektion 5 och 6 kan utföras i en FNPT(As) eller en FFS(As). Checklista ska användas och flygsinne, flygning med hjälp av yttre visuella referenser, förfaranden för förebyggande avisning samt principerna för att hantera hot och fel ska tillämpas i alla sektioner.

SEKTION 1 — ÅTGÄRDER FÖRE FLYGNING SAMT START	
a	Åtgärder före flygning, inbegripet Färdplanering, dokumentering, bestämning av massa och balans, väderbriefing, NOTAM
b	Inspektion och klargörning av luftskeppet
c	Förfarande utanför mast, markmanövrering och start
d	Trim och överväganden avseende prestanda
e	Uppträdande på flygplatsen och i trafikvarvet
f	Förfarande vid start, inställning av höjdmätare, uppsikt över annan trafik
g	ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden
SEKTION 2 — ALLMÄNNA MANÖVRER UNDER FLYGNING	
a	Flygning med hjälp av yttre visuella referenser, inbegripet planflykt, stigning, plané och uppsikt
b	Flygning på barometrisk höjd
c	Svängar
d	Branta planéer och stigningar
e	Flygning med hjälp enbart av instrument, inbegripet i) planflykt, kontroll av kurshållning, höjd och fart, ii) stigande och sjunkande svängar, iii) återgång från ovanliga flyglägen, iv) begränsad panel (grundinstrument).
f	ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden
SEKTION 3 — FÖRFARANDEN PÅ STRÄCKA	
a	Flygning med hjälp av yttre visuella referenser Överväganden avseende räckvidd/maximal flygtid
b	Orientering, kartläsning
c	Kontroll av höjd, fart och kurs, uppsikt

▼B

d	Inställning av höjdmätare, ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden
e	Övervakning av flygförloppet, driftfärdplan, bränsleåtgång, uppskattning av kursavvikelser samt återtagande av korrekt kurs
f	Iakttagande av väderförhållanden, bedömning av väderutvecklingen, diversionsplanering
g	Spårning, lokalisering (NDB eller VOR), identifiering av hjälpmedel (instrumentflygning). Genomförande av diversionsplan till alternativflygplats (visuell flygning)
SEKTION 4 — FÖRFARANDEN VID INFLYGNING OCH LANDNING	
a	Förfaranden vid ankomst, inställning av höjdmätare, kontroller, uppsikt
b	ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden
c	Nytt varv från låg höjd
d	Normal landning
e	Landning på kort fält
f	Inflygning och landning med motorn på tomgång (endast enmotoriga flygplan)
g	Landning utan användning av klaffar
h	Åtgärder efter flygning
SEKTION 5 — ONORMALA PROCEDURER OCH NÖDFÖRFARANDEN	

Denna sektion kan kombineras med sektion 1 till och med 4.

a	Simulerat motorbortfall efter start (på säker höjd), brandövning
b	Funktionsfel hos utrustning
c	Nödlandning (simulerad)
d	ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden
e	Muntliga frågor
SEKTION 6 — RELEVANTA KLASS-/TYPÖVNINGAR	

Denna sektion kan kombineras med sektion 1 till och med 5.

a	Simulerat motorbortfall under start (på säker höjd, såvida övningen inte utförs i en FFS)
b	Inflygning och nytt varv med motorbortfall
c	Inflygning och fullstoppslandning med motorbortfall
d	Funktionsfel i höljets trycksystem
e	ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden, flygsinne

▼B

f	Enligt FE:ns avgörande – relevanta punkter i flygprovet för klass-/typbehörighet som kan inbegripas, i tillämpliga fall: i) Luftskeppssystem ii) Hantering av höljets trycksystem
g	Muntliga frågor

▼B

Tillägg 5

Integrerad utbildningskurs för MPL

ALLMÄNT

1. Syftet med den integrerade MPL-kursen är att utbilda piloter till den kompetensnivå som är nödvändig för att de ska kunna verka som biträdande piloter på flermotoriga turbinmotordrivna transportflygplan enligt VFR och IFR och för att de ska kunna få ett MPL.

▼M3

2. Godkännanden för utbildningskurser för MPL får bara ges till en ATO som hör till en kommersiell flygtransportoperatör som är certifierad i enlighet med Del-ORO eller som har ett särskilt godkänt avtal med en sådan operatör. Certifikatet ska begränsas till den angivna operatören till dess att flygbolagsoperatörens övergångsutbildning har slutförts.

▼B

3. En sökande som önskar genomgå en integrerad MPL-kurs ska genomgå alla utbildningsetapper i en sammanhängande godkänd utbildningskurs vid en ATO. Utbildningen ska vara kompetensbaserad och utföras i en operativ miljö för flerpilotsbesättning.

4. En sökande ska endast antas till en utbildning som ab initio-elev.

5. Kursen ska omfatta

   a) teoriutbildning som motsvarar kunskapsnivån för ATPL(A),

   b) utbildning i visuell flygning och i instrumentflygning,

   c) utbildning i MCC för verksamhet på flerpilotsflygplan och

   d) typbehörighetsutbildning.

6. En sökande som misslyckas med att fullfölja hela MPL-kursen, eller som inte är i stånd att fullfölja den, kan ansöka hos den behöriga myndigheten om att få genomföra teoriprov och flygprov för ett certifikat med lägre befogenheter och, i tillämpliga fall, för en instrumentbehörighet.

TEORIKUNSKAPER

7. En godkänd teorikurs för MPL ska omfatta minst 750 timmars utbildning som motsvarar kunskapsnivån för ATPL(A) samt de timmar som krävs för teoriutbildningen för relevant typbehörighet i enlighet med kapitel H.

FLYGUTBILDNING

8. Flygutbildningen ska bestå av minst 240 timmar. Den ska inbegripa timmar som manövrerande pilot eller icke-manövrerande pilot, under faktisk och simulerad flygning, och omfatta följande fyra faser av träning:

   a) Fas 1 – Inledande flygträning

      Särskild grundläggande enpilotsträning i ett flygplan.

   b) Fas 2 – Grundläggande

      Införande av flerpilotsverksamhet och instrumentflygning.

   c) Fas 3 – Utvidgad

      Flerpilotsverksamhet med flermotoriga turbinflygplan med höga prestanda i enlighet med Del 21.

▼B

d) Fas 4 – Avancerad

Typbehörighetsutbildning inom en flygbolagsorienterad miljö.

Flygerfarenhet under faktisk flygning ska omfatta samtliga erfarenhetskrav i kapitel H, utbildning i återgång från onormala flyglägen, mörkerflygning, flygning med hjälp enbart av instrument och erfarenhet som krävs för att uppnå relevant flygsinne.

MCC-krav ska införlivas i de relevanta faserna ovan.

Utbildning i asymmetrisk flygning ska ges antingen i ett flygplan eller i en FFS.

9. Varje utbildningsfas som finns i kursplanen för flygutbildningen ska bestå av både den underliggande teorin och av praktiska utbildningsavsnitt.

10. Utbildningskursen ska innehålla en kontinuerlig utvärderingsprocess för kursplanen för flygträningen och en kontinuerlig bedömning av de elever som följer kursplanen. Genom utvärderingen ska det säkerställas att

a) kompetenserna och relaterade bedömningar är relevanta för den som är biträdande pilot på ett flerpilotsflygplan och

b) eleverna kontinuerligt får den kompetens som krävs på ett tillfredsställande sätt.

11. Utbildningskursen ska omfatta minst 12 starter och landningar för att på så sätt säkerställa kompetensen. Dessa starter och landningar ska genomföras under övervakning av en instruktör i ett flygplan för vilket typbehörigheten ska utfärdas.

BEDÖMNINGSNIVÅ

12. En sökande till ett MPL ska ha visat att han eller hon kan utföra alla 9 kompetensenheter enligt vad som anges under punkt 13 nedan. Kompetensenheterna ska utföras på den avancerade kompetensnivån som är definierad som den kompetensnivå som krävs för att flyga och interagera som biträdande pilot under visuella förhållanden och instrumentväderförhållanden i ett turbinmotordrivet flygplan. En bedömning ska bekräfta att det alltid går att bibehålla kontroll över flygplanet eller situationen på ett sådant sätt att det går att garantera en lyckad utgång av ett förfarande eller en manöver. Sökanden ska genomgående visa att denne har de kunskaper, färdigheter och attityder som är nödvändiga för att genomföra säkra flygningar i tillämpliga flygplanstyper enligt vad som anges i prestandakriterierna för MPL.

KOMPETENSENHETER

13. Sökanden ska visa att han/hon har kompetens i följande nio kompetensenheter:

1. Tillämpa principer om mänskliga förutsättningar, inklusive hantering av hot och fel.

2. Genomföra markverksamhet med flygplan.

3. Genomföra starter.

4. Genomföra stigningar.

5. Genomföra sträckflygning.

6. Genomföra plané.

7. Genomföra inflygningar.

8. Genomföra landningar.

▼B

9. Genomföra åtgärder efter landning och åtgärder efter avslutad flygning.

SIMULERAD FLYGNING

14. Minimikrav för FSTD:

a) Fas 1 – Inledande flygträning

Webbaserad utbildning och undervisningsmaterial som är godkända av den behöriga myndigheten och som har

— tillbehör utöver dem som vanligen förknippas med stationära datorer, så som funktionella kopior av gasreglagekvadranter, styrspakar eller tangentbord för färddatasystem (FMS) och

— psykomotorisk aktivitet med lämplig tillämpning av kraft/styrka och tidmätning av svar.

b) Fas 2 – Grundläggande

En FNPT II MCC som representerar ett generiskt flermotorigt turbinmotordrivet flygplan.

c) Fas 3 – Utvidgad

En FSTD som representerar ett flermotorigt turbinmotordrivet flygplan som måste flygas med en biträdande pilot och som är kvalificerat till en standard som motsvarar nivå B, som även ska innehålla

— ett visuellt system med synfält på 180 grader som ska vara synligt från båda pilotsätena och som simulerar fram dag/skymning/gryning/natt och som ger varje pilot ett synfält på 180 grader horisontellt och 40 grader vertikalt och

— simulering av en ATC-miljö.

d) Fas 4 – Avancerad

En FFS som till fullo motsvarar nivå D eller C med ett förbättrat visuellt system, inklusive simulering av en ATC-miljö.

▼B

Tillägg 6

Modulkurser för instrumentbehörighet

A. **IR(A) – Modulkurs för flygutbildning**

ALLMÄNT

1. Syftet med modulkursen för flygutbildning för IR(A) är att utbilda piloter till den kompetensnivå som är nödvändig för att framföra flygplan enligt IFR och under IMC. Kursen består av två moduler vilka kan kombineras eller genomföras var för sig:

a) Grundläggande instrumentflygning

Omfattar 10 timmars instrumenttid som elev, varav upp till 5 timmar kan vara instrumenttid på marken i en BITD, FNPT I eller II eller en FFS. När modulen för grundläggande instrumentflygning under övervakning har avslutats ska sökanden få ett intyg som bestyrker att utbildningen har avslutats.

b) Procedurmässig instrumentflygning

Detta omfattar det som återstår av kursplanen för IR(A), 40 timmars instrumenttid som elev för enmotor eller 45 timmars instrumenttid som elev för flermotor samt teorikursen för IR(A).

▼M3

2. En sökande till en modulkurs för IR(A) ska inneha ett PPL(A) eller ett CPL(A). En sökande till modulen procedurmässig instrumentflygning som inte innehar ett CPL(A) ska inneha ett intyg som styrker att modulen för grundläggande instrumentflygning har genomförts.

ATO:n ska se till att en person som söker till en IR(A)-kurs för flermotor och som inte har haft någon klass- eller typbehörighet för flermotoriga flygplan har erhållit den utbildning för flermotoriga flygplan som anges i kapitel H innan han eller hon påbörjar flygutbildningen för IR(A)-kursen.

▼B

3. En sökande som önskar genomgå modulen procedurmässig instrumentflygning av en modulkurs för IR(A) ska genomgå alla utbildningsetapper i en sammanhängande godkänd utbildningskurs. Innan modulen procedurmässig instrumentflygning påbörjas ska ATO:n säkerställa att sökanden har kompetens för grundläggande instrumentflygning. Återgångsutbildning ska ges enligt vad som krävs.

4. Teorikursen ska avslutas inom 18 månader. Modulen procedurmässig instrumentflygning och flygprovet ska genomföras innan giltighetstiden för de godkända teoriproven har löpt ut.

5. Kursen ska omfatta

a) teoriutbildning som motsvarar kunskapsnivån för instrumentbehörighet,

b) utbildning i instrumentflygning.

TEORIKUNSKAPER

6. En godkänd modulkurs för IR(A) ska omfatta minst 150 timmars utbildning.

▼B

FLYGUTBILDNING

7. En IR(A)-kurs för enmotoriga flygplan ska omfatta minst 50 timmars instrumenttid som elev, varav upp till 20 timmar kan utgöras av instrumenttid på marken i en FNPT I, eller upp till 35 timmar i en FFS eller FNPT II. Maximalt 10 timmar av instrumenttiden på marken som utförs i en FNPT II eller en FFS får genomföras i en FNPT I.

8. En IR(A)-kurs för flermotoriga flygplan ska omfatta minst 55 timmars instrumenttid som elev, varav upp till 25 timmar kan utgöras av instrumenttid på marken i en FNPT I, eller upp till 40 timmar i en FFS eller FNPT II. Maximalt 10 timmar av instrumenttid på marken som utförs i en FNPT II eller FFS får genomföras i en FNPT I. Den återstående utbildningen i instrumentflygning ska inbegripa minst 15 timmar i flermotoriga flygplan.

9. En innehavare av en IR(A) för enmotoriga flygplan som även innehar en typ- eller klassbehörighet för flermotoriga flygplan och som önskar få en första IR(A) för flermotoriga flygplan ska genomgå en kurs som omfattar minst 5 timmars instrumentutbildning på flermotoriga flygplan, varav 3 timmar kan genomföras i en FFS eller FNPT II.

10.1 En innehavare av ett CPL(A) eller en person som innehar ett intyg som bestyrker att modulen för grundläggande instrumentflygning har genomförts, kan få det totala antalet utbildningstimmar som föreskrivs under punkterna 7 och 8 ovan minskat med 10 timmar.

▼M3

10.2 En innehavare av ett IR(H) kan få det totala antalet utbildningstimmar som föreskrivs i punkterna 7 och 8 ovan minskat till 10 timmar.

▼B

10.3 Den totala utbildningen i instrumentflygning i flygplan ska uppfylla kraven under punkt 7 eller 8, enligt vad som är tillämpligt.

11. Flygövningarna vid flygprovet för IR(A) ska omfatta:

a) Modul för grundläggande instrumentflygning: Procedurer och manövrer för grundläggande instrumentflygning som ska omfatta minst

i) grundläggande instrumentflygning utan externa visuella referenser:

— horisontell flygning,

— stigning,

— plané,

— svängar i planflykt, stigning, plané,

ii) instrumentprocedur,

iii) branta svängar,

iv) radionavigering,

v) återgång från ovanliga flyglägen,

vi) begränsad panel,

vii) igenkännande och hävande av begynnande och full stall.

b) Modul för procedurmässig instrumentflygning:

i) förfaranden före IFR-flygning, inbegripet användning av flyghandboken och av lämpliga dokument från flygtrafikledningen vid iordningställandet av IFR-färdplan,

ii) förfaranden och manövrer vid IFR-verksamhet under normala och onormala förhållanden samt vid nödlägen, vilka minst ska innefatta:

▼B

— övergång från visuell flygning till instrumentflygning vid start,

— standardiserade utflygnings- och inflygningsförfaranden enligt IFR,

— IFR-förfaranden under flygning på sträcka,

— förfaranden vid väntlägen,

— instrumentinflygning till angivna minima,

— förfaranden vid avbruten inflygning,

— landning efter instrumentinflygning, inbegripet cirkling,

iii) manövrer under flygning och särskilda flygkarakteristika,

iv) vid behov, framförande av ett flermotorigt flygplan i övningarna ovan, inbegripet framförande av flygplanet med hjälp enbart av instrument under ett simulerat motorbortfall och under avstängning och återstart av motorn (den sistnämnda övningen ska genomföras på säker höjd, såvida den inte genomförs i en FFS eller FNPT II).

▼M3

Aa **IR(A) – Kompetensbaserad modulkurs för flygutbildning**

ALLMÄNT

▼M4

1. Syftet med den kompetensbaserade modulkursen för flygutbildning är att utbilda PPL- eller CPL-innehavare för instrumentbehörigheten, med hänsyn tagen till tidigare utbildning i instrumentflygning samt erfarenhet. Kursen är utformad för att ge den kompetensnivå som behövs för att framföra flygplan enligt IFR och under IMC. Kursen ska tas inom en ATO eller bestå av utbildning i instrumentflygning som tillhandahålls av en IRI(A) eller FI(A) med befogenhet att tillhandahålla utbildning för IR kombinerat med flygutbildning inom en ATO.

▼M3

2. En sökande till en sådan kompetensbaserad IR(A)-modulkurs ska inneha ett PPL(A) eller CPL(A).

3. Teoriutbildningen ska avslutas inom 18 månader. Instrumentflygutbildningen och flygprovet ska genomföras innan giltighetstiden för de godkända teoriproven har löpt ut.

4. Kursen ska omfatta följande:

a) Teoriutbildning som motsvarar kunskapsnivån för IR(A).

b) Utbildning i instrumentflygning.

TEORIKUNSKAPER

5. En godkänd kompetensbaserad IR(A)-modulkurs ska omfatta minst 80 timmars teoriutbildning. Teorikursen får inbegripa datorbaserad utbildning och inslag av e-learning. De minimikrav på klassrumsundervisning som fastställs i ORA.ATO.305 måste uppfyllas.

FLYGUTBILDNING

6. Målet är att utifrån den sökandes kompetens använda modulkursen för att uppnå IR(A). Sökanden ska emellertid uppfylla nedanstående minimikrav. Tilläggsutbildning kan krävas för att nödvändig kompetens ska uppnås.

a) En kompetensbaserad IR(A)-modulkurs för enmotoriga flygplan ska omfatta minst 40 timmars instrumenttid som elev, varav upp till 10 timmar kan utgöras av instrumenttid på marken i en FNPT I, eller upp till 25 timmar i en FFS eller FNPT II. Maximalt 5 timmar av instrumenttiden på marken som får utföras i en FNPT II eller en FFS kan istället utföras i en FNPT I.

▼M3

i) När sökanden har

A) genomfört utbildning i instrumentflygning tillhandahållen av en IRI(A) eller FI(A) med befogenhet att tillhandahålla utbildning för IR eller

▼M4

B) tidigare erfarenhet av instrumenttid under flygning som befälhavare på flygplan inom ramen för en behörighet som ger befogenhet att flyga enligt IFR och under IMC,

▼M3

får högst 30 av dessa timmar tillgodoräknas som en del av de ovanstående 40 timmarna.

ii) När sökanden har annan tidigare instrumentflygtid som elev än vad som anges i punkt a i, får högst 15 av dessa timmar tillgodoräknas mot kravet på 40 timmar.

iii) Flygutbildningen ska i vilket fall som helst omfatta minst 10 timmars instrumentflygtid som elev i ett flygplan vid en ATO.

iv) Den sammanlagda instrumentutbildningstiden i dubbelkommando får inte understiga 25 timmar.

b) En kompetensbaserad IR(A)-modulkurs för flermotoriga flygplan ska omfatta minst 45 timmars instrumenttid som elev, varav upp till 10 timmar kan utgöras av instrumenttid på marken i en FNPT I, eller upp till 30 timmar i en FFS eller FNPT II. Maximalt 5 timmar av instrumenttiden på marken som får utföras i en FNPT II eller en FFS kan istället utföras i en FNPT I.

i) När sökanden har

A) genomfört utbildning i instrumentflygning tillhandahållen av en IRI(A) eller FI(A) med befogenhet att tillhandahålla utbildning för IR eller

▼M4

B) tidigare erfarenhet av instrumenttid under flygning som befälhavare på flygplan inom ramen för en behörighet som ger befogenhet att flyga enligt IFR och under IMC.

▼M3

får högst 35 av dessa timmar tillgodoräknas som en del av de ovanstående 45 timmarna.

ii) När sökanden har annan tidigare instrumentflygtid som elev än vad som anges i punkt b i, får högst 15 av dessa timmar tillgodoräknas mot kravet på 45 timmar.

iii) Flygutbildningen ska i vilket fall som helst omfatta minst 10 timmars instrumentflygtid som elev i ett flermotorigt flygplan vid en ATO.

iv) Den sammanlagda instrumentutbildningstiden i dubbelkommando får inte understiga 25 timmar, varav minst 15 timmar ska genomföras i ett flermotorigt flygplan.

c) För att det ska kunna fastställas hur många timmar som ska tillgodoräknas samt vilken utbildning som behövs ska sökanden genomföra ett inträdesprov vid en ATO.

d) Slutförd utbildning i instrumentflygning som har tillhandahållits av en IRI(A) eller FI(A) i enlighet med punkt a i eller b i ska dokumenteras i en särskild utbildningsjournal och undertecknas av instruktören.

7. Flygutbildningen för den kompetensbaserade IR(A)-modulkursen ska omfatta följande:

a) Förfaranden och manövrer för grundläggande instrumentflygning som ska omfatta minst

▼M3

i) grundläggande instrumentflygning utan externa visuella referenser,

ii) horisontell flygning,

iii) stigning,

iv) plané,

v) svängar i planflykt, stigning och plané,

vi) instrumentprocedur,

vii) branta svängar,

viii) radionavigering,

ix) återgång från ovanliga flyglägen,

x) begränsad panel, och

xi) igenkännande och hävande av begynnande och full stall.

b) Förfaranden före IFR-flygning, inbegripet användning av flyghandboken och av lämpliga dokument från flygtrafikledningen för iordningställandet av en IFR-färdplan.

c) Förfaranden och manövrer vid IFR-verksamhet under normala och onormala förhållanden samt vid nödlägen, vilka minst ska innefatta

i) övergång från visuell flygning till instrumentflygning vid start,

ii) standardiserade utflygnings- och inflygningsförfaranden enligt IFR,

iii) IFR-förfaranden under flygning på sträcka,

iv) förfaranden vid väntlägen,

v) instrumentinflygning till angivna minima,

vi) förfaranden vid avbruten inflygning, och

vii) landning efter instrumentinflygning, inklusive cirkling.

d) Manövrer under flygning och särskilda flygegenskaper.

e) Vid behov, framförande av ett flermotorigt flygplan i övningarna ovan, inbegripet

i) framförande av flygplanet med hjälp enbart av instrument under ett simulerat motorbortfall, och

ii) avstängning och återstart av motorn (ska genomföras på säker höjd, såvida den inte genomförs i en FFS eller FNPT II).

8. Sökande till den kompetensbaserade IR(A)-modulkursen som innehar ett PPL eller CPL enligt Del FCL samt en giltig IR(A) som utfärdats av ett tredjeland i enlighet med kraven i bilaga 1 till Chicagokonventionen får till fullo tillgodoräkna sig detta mot den utbildningskurs som anges i punkt 4. För att IR(A) ska kunna utfärdas ska sökanden

a) bli godkänd på ett flygprov för IRA(A) i enlighet med tillägg 7,

b) under flygprovet uppvisa för kontrollanten att han/hon har uppnått en tillräcklig teoretisk kunskapsnivå inom luftfartsrätt, meteorologi samt planering och genomförande av flygningar (IR), och

c) ha minst 50 timmars erfarenhet av flygning enligt IFR som befälhavare på flygplan.

INTRÄDESPROV

9. Inträdesprovets innehåll och varaktighet ska fastställas av ATO:n på grundval av sökandens tidigare instrumenterfarenhet.

▼M3

FLERMOTORIGA FLYGPLAN

10. En innehavare av en IR(A) för enmotoriga flygplan som även innehar en typ- eller klassbehörighet för flermotoriga flygplan och som för första gången önskar få en IR(A) för flermotoriga flygplan ska genomgå en kurs vid ATO:n som omfattar minst fem timmars instrumentflygning som elev i flermotoriga flygplan, varav tre timmar får vara i en FFS eller FNPT II, och ska genomgå ett flygprov med godkänt resultat.

▼B

B. **IR(H) – Modulkurs för flygutbildning**

1. Syftet med modulkursen för flygutbildning för IR(H) är att utbilda piloter till den kompetensnivå som är nödvändig för att framföra helikoptrar enligt IFR och i IMC.

▼M3

2. En sökande till en modulkurs för IR(H) ska inneha ett PPL(H), ett CPL(H) eller ett ATPL(H). Innan luftfartygsutbildningen inom ramen för IR(H)-kursen påbörjas, ska sökanden inneha en typbehörighet för den helikopter som används för flygprovet för IR(H) eller ha genomfört en godkänd utbildning för typbehörighet på den typen. Sökanden ska inneha ett intyg som styrker att denne har gått en MCC-utbildning med godkänt resultat om flygprovet ska utföras under flerpilotsförhållanden.

▼B

3. En sökande som önskar genomgå en modulkurs för IR(H) ska genomgå alla utbildningsetapper i en sammanhängande godkänd utbildningskurs.

4. Teorikursen ska avslutas inom 18 månader. Flygutbildningen och flygprovet ska genomföras innan giltighetsperioden för de godkända teoriproven har löpt ut.

5. Kursen ska omfatta

a) teoriutbildning som motsvarar kunskapsnivån för instrumentbehörighet,

b) utbildning i instrumentflygning.

TEORIKUNSKAPER

6. En godkänd modulkurs för IR(H) ska omfatta minst 150 timmars utbildning.

FLYGUTBILDNING

7. En IR(H)-kurs för enmotoriga helikoptrar ska omfatta minst 50 timmars instrumenttid som elev, varav

a) upp till 20 timmar kan vara instrumenttid på marken i en FNPT I(H) eller (A). Dessa 20 timmars utbildningstid i FNPT I(H) eller (A) kan ersättas av 20 timmars utbildningstid för IR(H) i ett flygplan, godkänd för denna utbildning eller

b) upp till 35 timmar kan vara instrumenttid på marken i en FTD 2/3(H), FNPT eller FFS.

Utbildning i instrumentflygning ska omfatta minst 10 timmar i en helikopter som är certifierad för IFR.

8. En IR(H)-kurs för flermotoriga helikoptrar ska omfatta minst 55 timmars instrumenttid som elev, varav

▼B

a) upp till 20 timmar kan vara instrumenttid på marken i en FNPT I(H) eller (A). Dessa 20 timmars utbildningstid i FNPT I(H) eller (A) kan ersättas av 20 timmars utbildningstid för IR(H) i ett flygplan, godkänd för denna utbildning, eller

b) upp till 40 timmar kan vara instrumenttid på marken i en FTD 2/3(H), FNPT II/III eller FFS.

Utbildning i instrumentflygning ska omfatta minst 10 timmar i en flermotorig helikopter som är certifierad för IFR.

9.1 Innehavare av ett ATPL(H) ska få antalet teoriutbildningstimmar minskat med 50 timmar.

▼M3

9.2 En innehavare av ett IR(A) kan få det totala antalet utbildningstimmar minskat till 10 timmar.

9.3. En innehavare av ett PPL(H) med ett mörkerbevis för helikopter eller ett CPL(H) kan få den totala instrumenttiden som elev minskad med 5 timmar.

▼B

10. Flygövningarna vid flygprovet för IR(H) ska omfatta:

a) förfaranden före IFR-flygning, inbegripet användning av flyghandboken och av lämpliga dokument från flygtrafikledningen vid iordningställandet av IFR-färdplan,

b) förfaranden och manövrer vid IFR-verksamhet under normala och onormala förhållanden samt vid nödlägen, vilka minst ska innefatta:

i) övergång från visuell flygning till instrumentflygning vid start,

ii) standardiserade utflygnings- och inflygningsförfaranden enligt IFR,

iii) IFR-förfaranden under flygning på sträcka,

iv) förfaranden vid väntlägen,

v) instrumentinflygning till angivna minima,

vi) förfaranden vid avbruten inflygning,

vii) landning efter instrumentinflygning, inbegripet cirkling,

c) manövrer under flygning och särskilda flygkarakteristika,

d) vid behov, framförande av en flermotorig helikopter i övningarna ovan, inbegripet framförande av helikoptern med hjälp enbart av instrument under ett simulerat motorbortfall och under avstängning och återstart av motorn (den sistnämnda övningen ska genomföras i en FFS, FNPT II eller FTD 2/3).

C. **IR(As) – Modulkurs för flygutbildning**

ALLMÄNT

1. Syftet med modulkursen för flygutbildning för IR(As) är att utbilda piloter till den kompetensnivå som är nödvändig för att framföra luftskepp enligt IFR och i IMC. Kursen består av två moduler, vilka kan kombineras eller genomföras var för sig:

a) Grundläggande instrumentflygning

Omfattar 10 timmars instrumenttid som elev, varav upp till 5 timmar kan vara instrumenttid på marken i en BITD, FNPT I eller II eller en FFS.

▼B

När modulen för grundläggande instrumentflygning under övervakning har avslutats ska sökanden få ett intyg som bestyrker att utbildningen har avslutats.

b) Procedurmässig instrumentflygning

Detta omfattar det som återstår av kursplanen för IR(As), 25 timmars instrumenttid som elev samt teorikursen för IR(As).

2. En sökande till en modulkurs för IR(As) ska inneha ett PPL(As) och dessa ska inbegripa befogenheter att flyga under mörker eller ett CPL(As). En sökande till modulen procedurmässig instrumentflygning och som inte innehar ett CPL(As) ska inneha ett intyg som bestyrker att modulen för grundläggande instrumentflygning har genomförts.

3. En sökande som önskar genomgå modulen procedurmässig instrumentflygning av en modulkurs för IR(As) ska genomgå alla utbildningsetapper i en sammanhängande godkänd utbildningskurs. Innan modulen procedurmässig instrumentflygning påbörjas ska ATO:n säkerställa att sökanden har kompetens för grundläggande instrumentflygning. Återgångsutbildning ska ges enligt vad som krävs.

4. Teorikursen ska avslutas inom 18 månader. Modulen procedurmässig instrumentflygning och flygprovet ska genomföras innan giltighetstiden för de godkända teoriproven har löpt ut.

5. Kursen ska omfatta

a) teoriutbildning som motsvarar kunskapsnivån för instrumentbehörighet,

b) utbildning i instrumentflygning.

TEORIKUNSKAPER

6. En godkänd modulkurs för IR(As) ska omfatta minst 150 timmars teoriutbildning.

FLYGUTBILDNING

7. En IR(As)-kurs ska omfatta minst 35 timmars instrumenttid som elev, varav upp till 15 timmar kan utgöras av instrumenttid på marken i en FNPT I, eller upp till 20 timmar i en FFS eller FNPT II. Maximalt 5 timmar av instrumenttiden på marken som utförs i en FNPT II eller en FFS får genomföras i en FNPT I.

8. En innehavare av ett CPL(As) eller en person som innehar ett intyg som bestyrker att modulen för grundläggande instrumentflygning har genomförts, kan få det totala antalet utbildningstimmar som föreskrivs i punkt 7 minskat med 10 timmar. Den totala utbildningen i instrumentflygning i luftskepp ska uppfylla kraven i punkt 7.

9. Om sökanden innehar en IR för en annan kategori av luftfartyg kan det totala antalet flygutbildningstimmar som föreskrivs reduceras till 10 timmar på luftskepp.

10. Flygövningarna vid flygprovet för IR(As) ska omfatta:

a) Modul för grundläggande instrumentflygning:

Procedurer och manövrer för grundläggande instrumentflygning som ska omfatta minst

▼B

i) grundläggande instrumentflygning utan externa visuella referenser:

— horisontell flygning,

— stigning,

— plané,

— svängar i planflykt, stigning, plané,

ii) instrumentprocedur,

iii) radionavigering,

iv) återgång från ovanliga flyglägen,

v) begränsad panel,

b) Modul för procedurmässig instrumentflygning:

i) förfaranden före IFR-flygning, inbegripet användning av flyghandboken och av lämpliga dokument från flygtrafikledningen vid iordningställandet av IFR-färdplan,

ii) förfaranden och manövrer vid IFR-verksamhet under normala och onormala förhållanden samt vid nödlägen, vilka minst ska innefatta

— övergång från visuell flygning till instrumentflygning vid start,

— standardiserade utflygnings- och inflygningsförfaranden enligt IFR,

— IFR-förfaranden under flygning på sträcka,

— förfaranden vid väntlägen,

— instrumentinflygning till angivna minima,

— förfaranden vid avbruten inflygning,

— landning efter instrumentinflygning, inbegripet cirkling,

iii) manövrer under flygning och särskilda flygkarakteristika,

iv) vid behov, framförande av ett luftskepp i övningarna ovan, inbegripet framförande av luftskeppet med hjälp enbart av instrument under ett simulerat motorbortfall och under avstängning och återstart av motorn (den sistnämnda övningen ska genomföras på säker höjd, såvida den inte genomförs i en FFS eller FNPT II).

▼B

Tillägg 7

Flygprov för IR

1. En sökande till ett flygprov för IR ska ha erhållit utbildning på luftfartyg av samma klass eller typ som det som används på flygprovet.

2. En sökande ska godkännas på alla relevanta sektioner i flygprovet. Om sökanden underkänns på någon punkt i en sektion, underkänns den sektionen. Om sökanden underkänns på mer än en sektion, måste han/hon genomföra hela provet igen. En sökande som underkänns på endast en sektion ska genomföra den underkända sektionen igen. Om sökanden underkänns på någon sektion vid omprovet, inbegripet någon av de sektioner som har godkänts vid ett tidigare försök, måste han/hon genomföra hela provet igen. Alla relevanta sektioner i flygprovet ska genomföras inom 6 månader. Om en sökande på två försök misslyckas med att erhålla godkänt på alla relevanta sektioner i provet, krävs ytterligare utbildning.

3. Ytterligare utbildning kan krävas efter ett underkänt flygprov. Det finns ingen gräns för det antal försök som får göras för att bli godkänd på flygprovet.

PROVETS GENOMFÖRANDE

4. Provet är avsett att simulera en faktisk flygning. Flygvägen ska väljas av kontrollanten. Ett väsentligt inslag är sökandens förmåga att planera och genomföra flygningen med utgångspunkt i normalt genomgångsmaterial. Sökanden ska ansvara för färdplaneringen och se till att all utrustning och alla dokument som behövs för att genomföra flygningen finns ombord. Flygningen ska pågå i minst 1 timme.

5. Skulle sökanden välja att avbryta flygprovet av skäl som kontrollanten anser vara otillräckliga, ska sökanden genomföra hela flygprovet på nytt. Om provet avbryts av skäl som kontrollanten anser vara tillräckliga, ska endast de ej genomförda sektionerna flygas vid ett senare tillfälle.

6. Varje manöver eller förfarande i provet får, enligt kontrollantens avgörande, upprepas en gång av sökanden. Kontrollanten kan när som helst avbryta provet, om han/hon anser att sökanden måste genomföra ett fullständigt omprov.

7. En sökande ska flyga luftfartyget från en position där befälhavarens uppgifter kan utföras och genomföra provet som om det inte fanns några andra besättningsmedlemmar. Kontrollanten får inte ta del i handhavandet av luftfartyget, utom då ett ingripande är nödvändigt av säkerhetsskäl eller för att undvika oacceptabel försening för annan trafik. Ansvaret för flygningen ska fördelas i överensstämmelse med nationella bestämmelser.

8. Beslutshöjder, lägsta planéhöjder och punkt för avbruten inflygning ska fastställas av sökanden och godkännas av kontrollanten.

9. En sökande till IR ska för kontrollanten ange de kontroller och uppgifter som utförs, inbegripet identifieringen av radiohjälpmedel. Kontroller ska genomföras i överensstämmelse med den godkända checklistan för det luftfartyg på vilket provet genomförs. Under förberedelserna inför flygprovet ska sökanden fastställa effektinställningar och farter. Prestandauppgifter för start, inflygning och landning ska beräknas av sökanden i enlighet med drifthandboken eller flyghandboken för det luftfartyg som används.

TOLERANSER VID FLYGPROV

10. Sökanden ska uppvisa förmåga att

a) framföra luftfartyget inom ramen för dess begränsningar,

b) utföra alla manövrer med mjukhet och exakthet,

▼B

c) uppvisa gott omdöme och flygsinne,

d) tillämpa sina kunskaper om flygning,

e) alltid kontrollera luftfartyget på ett sådant sätt att den lyckade utgången av ett förfarande eller en manöver aldrig allvarligt betvivlas.

11. Följande gränsvärden ska tillämpas, korrigerade för att ta hänsyn till turbulenta väderförhållanden och till det använda luftfartygets manöveregenskaper och prestanda.

Höjd

Allmänt	± 100 fot
Inledning av nytt varv på beslutshöjden	+ 50 fot/– 0 fot
Lägsta planéhöjd (MDH)/MAP/höjd	+ 50 fot/– 0 fot

Spårning

av signal från radionavigeringshjälpmedel	± 5°
vid precisionsinflygning	halvskalig avvikelse från sidvinkel och glidbana

Kurshållning

med full funktion hos alla motorer	± 5°
med simulerat motorbortfall	± 10°

Hastighet

med full funktion hos alla motorer	± 5 knop
med simulerat motorbortfall	+ 10 knop/– 5 knop

PROVETS INNEHÅLL

Flygplan

SEKTION 1 – ÅTGÄRDER FÖRE FLYGNING SAMT START Checklista ska användas och flygsinne, förfaranden för förebyggande och rengörande avisning osv., ska tillämpas i alla sektioner	
a	Användning av flyghandbok (eller motsvarande), särskilt för beräkning av prestanda, massa och balans hos luftfartyget
b	Användning av flygtrafikledningsdokument, väderdokument
c	Iordningställande av ATC-färdplan, IFR-färdplan/-logg
d	Inspektion före flygning
e	Väderminima
f	Taxning
g	Genomgång före start. Start
h (°)	Övergång till instrumentflygning
i (°)	Förfaranden vid instrumentavgång, höjdmätarinställning
j (°)	ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden

▼B

SEKTION 2 – ALLMÄNNA MANÖVRER (°)	
a	Flygning med hjälp av enbart instrument, inbegripet: planflykt vid olika farter, trim
b	Stigande och sjunkande svängar med ihållande standardsväng
c	Återgång från ovanliga flyglägen, inbegripet ihållande svängar med 45° bankning och branta sjunkande svängar
d (*)	Hävande av begynnande stall i planflykt, under stigande/sjunkande svängar och i landningskonfiguration – gäller endast flygplan
e	Begränsad panel (grundinstrument): stabiliserad stigning eller plané med standardsväng till givna kurser, återgång från ovanliga flyglägen – gäller endast flygplan
SEKTION 3 – FÖRFARANDEN UNDER FLYGNING PÅ STRÄCKA ENLIGT IFR (°)	
a	Spårning, inbegripet uppfångande av signaler, t.ex. NDB, VOR, RNAV
b	Användning av radiohjälpmedel
c	Planflykt, kontroll av kurs, höjd och fart, effektinställning, trimteknik
d	Höjdmätarinställningar
e	Tidtagning och revidering av ETA (väntläge på sträcka – om nödvändigt)
f	Övervakning av flygförlopp, driftfärdplan, bränsleåtgång, handhavande av systemen
g	Förfaranden mot nedisning, simulerade, om nödvändigt
h	ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden
SEKTION 4 – FÖRFARANDEN VID PRECISIONSINFLYGNING (°)	
a	Inställning och kontroll av navigeringshjälpmedel, identifiering av hjälpmedel
b	Förfaranden vid ankomst, kontroll av höjdmätare
c	Genomgång vid inflygning och landning, inbegripet kontroller under plané/inflygning/landning
d (+)	Förfarande i väntläge
e	Beaktande av publicerad inflygningsprocedur
f	Tidtagning för inflygning
g	Kontroll av höjd, fart och kurs (stabiliserad inflygning)
h (+)	Åtgärder vid pådrag
i (+)	Förfarande vid avbruten inflygning/landning
j	ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden
SEKTION 5 – FÖRFARANDEN VID ICKEPRECISIONSINFLYGNING (°)	
a	Inställning och kontroll av navigeringshjälpmedel, identifiering av hjälpmedel
b	Förfaranden vid ankomst, höjdmätarinställningar

▼B

c	Genomgång vid inflygning och landning, inbegripet kontroller under plané/inflygning/landning
d (+)	Förfarande i väntläge
e	Beaktande av publicerad inflygningsprocedur
f	Tidtagning för inflygning
g	Kontroll av höjd, fart och kurs (stabiliserad inflygning)
h (+)	Åtgärder vid pådrag
i (+)	Förfarande vid avbruten inflygning/landning
j	ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden
SEKTION 6 – FLYGNING MED EN MOTOR UR FUNKTION (ENDAST FLERMOTORIGA FLYGPLAN) (o)	
a	Simulerat motorbortfall efter start eller vid pådrag
b	Inflygning, nytt varv och procedurmässig avbruten inflygning med en motor ur funktion
c	Inflygning och landning med en motor ur funktion
d	ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden

(*) Kan genomföras i en FFS, FTD 2/3 eller FNPT II.
(+) Kan genomföras i antingen sektion 4 eller sektion 5.
(o) Måste genomföras med hjälp enbart av instrument.

Helikoptrar

SEKTION 1 – AVGÅNG Checklista ska användas och flygsinne, förfaranden för förebyggande och rengörande avisning osv., ska tillämpas i alla sektioner	
a	Användning av flyghandbok (eller motsvarande), särskilt för beräkning av prestanda, massa och balans hos luftfartyget
b	Användning av flygtrafikledningsdokument, väderdokument
c	Iordningställande av ATC-färdplan, IFR-färdplan/-logg
d	Inspektion före flygning
e	Väderminima
f	Taxning/lufttaxning i enlighet med ATC eller instruktörens instruktioner
g	Genomgång före start, förfaranden och kontroller
h	Övergång till instrumentflygning
i	Förfaranden vid instrumentavgång
SEKTION 2 – ALLMÄNNA MANÖVRER	
a	Flygning med hjälp av enbart instrument, omfattande:
b	Stigande och sjunkande svängar med ihållande standardsväng
c	Återgång från ovanliga flyglägen, omfattande ihållande svängar med 30° bankning och branta sjunkande svängar

▼B

SEKTION 3 – FÖRFARANDEN UNDER FLYGNING PÅ STRÄCKA ENLIGT IFR	
a	Spårning, inbegripet uppfångande av signaler, t.ex. NDB, VOR, RNAV
b	Användning av radiohjälpmedel
c	Planflykt, kontroll av kurs, höjd och fart, effektinställning
d	Höjdmätarinställningar
e	Tidtagning och revidering av ETA
f	Övervakning av flygförlopp, driftfärdplan, bränsleåtgång, handhavande av systemen
g	Förfaranden mot nedisning, simulerade om nödvändigt och tillämpligt
h	ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden
SEKTION 4 – PRECISIONSINFLYGNING	
a	Inställning och kontroll av navigeringshjälpmedel, identifiering av hjälpmedel
b	Förfaranden vid ankomst, kontroll av höjdmätare
c	Genomgång vid inflygning och landning, inbegripet kontroller under plané/inflygning/landning
d (*)	Förfarande i väntläge
e	Beaktande av publicerad inflygningsprocedur
f	Tidtagning för inflygning
g	Kontroll av höjd, fart och kurs (stabiliserad inflygning)
h (*)	Åtgärder vid nytt varv
i (*)	Förfarande vid avbruten inflygning/landning
j	ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden
SEKTION 5 – ICKEPRECISIONSINFLYGNING	
a	Inställning och kontroll av navigeringshjälpmedel, identifiering av hjälpmedel
b	Förfaranden vid ankomst, kontroll av höjdmätare
c	Genomgång vid inflygning och landning, inbegripet kontroller under plané/inflygning/landning
d (*)	Förfarande i väntläge
e	Beaktande av publicerad inflygningsprocedur
f	Tidtagning för inflygning
g	Kontroll av höjd, fart och kurs (stabiliserad inflygning)
h (*)	Åtgärder vid nytt varv
i (*)	Förfarande vid avbruten inflygning (*)/landning
j	ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden

▼B

SEKTION 6 – ONORMALA PROCEDURER OCH NÖDFÖRFARANDEN Denna sektion kan kombineras med sektionerna 1 till och med 5. Under provet ska hänsyn tas till helikopterns framförande, fastställande av bortfallen motor, omedelbara åtgärder (”beröringsövningar”), uppföljande åtgärder och kontroller samt till flygningens exakthet i följande situationer:	
a	Simulerat motorbortfall efter start och under inflygning (**) (på säker höjd, såvida övningen inte genomförs i en FFS eller FNPT II/III, FTD 2, 3)
b	Fel på stabiliseringssystem/hydrauliska system (om tillämpligt)
c	Begränsad panel
d	Autorotation och återgång till en förinställd höjd
e	Manuell precisionsinflygning utan flygdirektor (***) Manuell precisionsinflygning med flygdirektor (***)

(*) Ska genomföras i sektion 4 eller sektion 5.
(**) Endast flermotoriga helikoptrar.
(***) Endast ett moment ska ingå i provet.

Luftskepp

SEKTION 1 – ÅTGÄRDER FÖRE FLYGNING SAMT START Checklista ska användas och flygsinne, beaktande av ATC-förbindelse och R/T-förfaranden ska tillämpas i alla sektioner	
a	Användning av flyghandbok (eller motsvarande), särskilt för beräkning av prestanda, massa och balans hos luftfartyget
b	Användning av flygtrafikledningsdokument, väderdokument
c	Iordningställande av ATC-färdplan, IFR-färdplan/-logg
d	Inspektion före flygning
e	Väderminima
f	Genomgång före start, förfarande utanför mast, markmanövrering
g	Start
h	Övergång till instrumentflygning
i	Förfaranden vid instrumentavgång, höjdmätarinställning
j	ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden
SEKTION 2 – ALLMÄNNA MANÖVRER	
a	Flygning med hjälp av enbart instrument
b	Stigande och sjunkande svängar med ihållande standardsväng
c	Återgång från ovanliga flyglägen
d	Begränsad panel
SEKTION 3 – FÖRFARANDEN UNDER FLYGNING PÅ STRÄCKA ENLIGT IFR	
a	Spårning, inbegripet uppfångande av signaler, t.ex. NDB, VOR, RNAV
b	Användning av radiohjälpmedel

▼B

c	Planflykt, kontroll av kurs, höjd och fart, effektinställning, trimteknik
d	Höjdmätarinställningar
e	Tidtagning och revidering av ETA
f	Övervakning av flygförlopp, driftfärdplan, bränsleåtgång, handhavande av systemen
g	ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden
SEKTION 4 – FÖRFARANDEN VID PRECISIONSINFLYGNING	
a	Inställning och kontroll av navigeringshjälpmedel, identifiering av hjälpmedel
b	Förfaranden vid ankomst, kontroll av höjdmätare
c	Genomgång vid inflygning och landning, inbegripet kontroller under plané/inflygning/landning
d (+)	Förfarande i väntläge
e	Beaktande av publicerad inflygningsprocedur
f	Tidtagning för inflygning
g	Stabiliserad inflygning (kontroll av höjd, fart och kurs)
h (+)	Åtgärder vid nytt varv
i (+)	Förfarande vid avbruten inflygning/landning
j	ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden
SEKTION 5 – FÖRFARANDEN VID ICKEPRECISIONSINFLYGNING	
a	Inställning och kontroll av navigeringshjälpmedel, identifiering av hjälpmedel
b	Förfaranden vid ankomst, höjdmätarinställningar
c	Genomgång vid inflygning och landning, inbegripet kontroller under plané/inflygning/landning
d (+)	Förfarande i väntläge
e	Beaktande av publicerad inflygningsprocedur
f	Tidtagning för inflygning
g	Stabiliserad inflygning (kontroll av höjd, fart och kurs)
h (+)	Åtgärder vid nytt varv
i (+)	Förfarande vid avbruten inflygning/landning
j	ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden
SEKTION 6 – FLYGNING MED EN MOTOR UR FUNKTION Denna sektion kan kombineras med sektionerna 1 till och med 5. Under provet ska hänsyn tas till luftskeppets framförande, fastställande av bortfallen motor, omedelbara åtgärder, uppföljande åtgärder och kontroller samt till flygningens exakthet i följande situationer:	
a	Simulerat motorbortfall efter start eller vid pådrag
b	Inflygning och procedurmässigt nytt varv med en motor ur funktion

▼B

c	Inflygning och landning, förfarande vid avbruten inflygning, med en motor ur funktion
d	ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden

(+) Kan genomföras i antingen sektion 4 eller sektion 5.

▼B

Tillägg 8

Tillgodoräknande av IR-delen i kombination med kompetenskontroller för typ- eller klassbehörighet

A. **Flygplan**

Tillgodoräknande ska endast beviljas när innehavaren ska förlänga instrumentbehörigheter för enmotoriga flygplan och flermotoriga enpilotsflygplan enligt vad som är tillämpligt.

När en kompetenskontroll inklusive instrumentbehörighet genomförs och innehavaren har gällande:	Tillgodoräknande är giltigt för IR-delen i en kompetenskontroll för:
Typbehörighet för flerpilot Typbehörighet för komplexa flygplan med höga prestanda	Klass enmotoriga flygplan (*) och typbehörighet för enmotoriga flygplan (*) och klassbehörighet för enpilot, flermotoriga flygplan och typbehörighet för enpilot, flermotoriga komplexa flygplan utan höga prestanda, endast tillgodoräknande för sektion 3b i flygprovet för enpilot, komplexa flygplan utan höga prestanda i tillägg 9 (*)
Typbehörighet för enpilot, flermotoriga komplexa flygplan utan höga prestanda, som flygs som enpilot	Klass enpilot, flermotoriga flygplan (*) och typbehörighet för enpilot, flermotoriga komplexa flygplan utan höga prestanda och klass- och typbehörighet för enmotoriga flygplan (*)
Typbehörighet för enpilot, flermotoriga komplexa flygplan utan höga prestanda, begränsad till flerpilotsverksamhet	a) Klass enpilot, flermotoriga flygplan (*) och b) typbehörighet för enpilot, flermotoriga komplexa flygplan utan höga prestanda (*) och c) klass- och typbehörighet för enmotoriga flygplan (*)
Klassbehörighet för enpilot, flermotoriga flygplan som flygs som enpilot	Klass- och typbehörighet för enmotoriga flygplan och klass enpilot, flermotoriga flygplan och typbehörighet för enpilot, flermotoriga komplexa flygplan utan höga prestanda
Klassbehörighet för enpilot, flermotoriga flygplan, begränsad till flerpilotsverksamhet	Klass- och typbehörighet för enmotoriga flygplan (*) och klassbehörighet för enpilot, flermotoriga flygplan och typbehörighet för enpilot, flermotoriga komplexa flygplan utan höga prestanda (*).
Klassbehörighet för enpilot, enmotoriga flygplan	Klass- och typbehörighet för enmotoriga flygplan
Typbehörighet för enpilot, enmotoriga flygplan	Klass- och typbehörighet för enmotoriga flygplan

(*) Gäller under förutsättning att minst 3 starter och inflygningar enligt instrumentflygreglerna har genomförts på en enpilotsklass eller -typ av flygplan i enpilotsverksamhet under de föregående 12 månaderna eller, när det gäller flermotoriga icke-komplexa flygplan utan höga prestanda, att sökanden har genomfört sektion 6 i flygprovet för icke-komplexa enpilotsflygplan utan höga prestanda som flygs med hjälp enbart av instrument i enpilotsverksamhet.

▼B

B. **Helikoptrar**

Tillgodoräknande ska endast beviljas när innehavaren ska förlänga instrumentbehörigheter för enmotoriga helikoptrar och flermotoriga enpilotshelikoptrar enligt vad som är tillämpligt.

När en kompetenskontroll inklusive instrumentbehörighet genomförs och innehavaren har gällande:	Tillgodoräknande är giltigt för IR-delen i en kompetenskontroll för:
Typbehörighet för flermotoriga helikoptrar	Typbehörighet för enmotoriga helikoptrar (*) och typbehörighet för enpilot, flermotoriga helikoptrar (*)
Typbehörighet för enpilot, flermotoriga helikoptrar, som flygs som enpilot	Typbehörighet för enmotoriga helikoptrar, typbehörighet för enpilot, flermotoriga helikoptrar.
Typbehörighet för enpilot, flermotoriga helikoptrar, begränsad till flerpilotsverksamhet	Typbehörighet för enmotoriga helikoptrar, (*) typbehörighet för enpilot, flermotoriga helikoptrar (*)

(*) Gäller under förutsättning att minst 3 starter och inflygningar enligt instrumentflygreglerna har genomförts på en enpilotstyp av helikopter i enpilotsverksamhet under de föregående 12 månaderna.

▼B

Tillägg 9

Utbildning, flygprov och kompetenskontroll för MPL, ATPL samt typ- och klassbehörigheter och kompetenskontroll för IRS

A. **Allmänt**

1. En sökande till ett flygprov ska ha erhållit utbildning på luftfartyg av samma klass eller typ som det som används på flygprovet.

2. Om en sökande på två försök misslyckas med att erhålla godkänt på alla sektioner i provet, krävs ytterligare utbildning.

3. Det finns ingen gräns för det antal försök som får göras för att bli godkänd på flygprovet.

UTBILDNINGENS, FLYGPROVETS/KOMPETENSKONTROLLENS INNEHÅLL

▼M4

4. Såvida inte annat anges i OSD-informationen (Operational Suitability Data) i enlighet med Del-21 i kursplanen för flygutbildningen, ska flygprovet eller kompetenskontrollen följa detta tillägg. Kursplanen, flygprovet eller kompetenskontrollen får reduceras för tillgodoräknande av tidigare erfarenheter på liknande typer av luftfartyg, som har fastställts i OSD-informationen (Operational Suitability Data) i enlighet med Del-21.

5. Med undantag för flygprov för utfärdandet av ett ATPL gäller att piloten kan få tillgodoräkna sig punkter i flygprovet som är gemensamma för andra typer eller varianter som piloten är kvalificerad för, när detta har fastställts i OSD-informationen (Operational Suitability Data) i enlighet med Del 21 för denna specifika luftfartyg.

▼B

PROVETS/KONTROLLENS GENOMFÖRANDE

6. Kontrollanten kan välja mellan olika flygprovs- eller kompetenskontrollsscenarier som inbegriper simulerade relevanta procedurer som har utvecklats och godkänts av den behöriga myndigheten. Flygsimulatorer och andra utbildningshjälpmedel ska användas enligt denna del, när dessa finns tillgängliga.

7. Under kompetenskontrollen ska kontrollanten kontrollera att innehavaren av klass- eller typbehörigheten har en lämplig teoretisk kunskapsnivå.

8. Skulle sökanden välja att avbryta flygprovet av skäl som kontrollanten anser vara otillräckliga, ska sökanden genomföra hela flygprovet på nytt. Om provet avbryts av skäl som kontrollanten anser vara tillräckliga, ska endast de ej genomförda sektionerna flygas vid ett senare tillfälle.

9. Varje manöver eller förfarande i provet får, enligt kontrollantens avgörande, upprepas en gång av sökanden. Kontrollanten kan när som helst avbryta provet, om han/hon anser att sökanden måste genomföra ett fullständigt omprov.

10. En sökande ska flyga luftfartyget från en position där befälhavarens eller den biträdande pilotens uppgifter, beroende på vad som är relevant, kan utföras samt genomföra provet som om det inte fanns några andra besättningsmedlemmar om provet/kontrollen avser enpilotsverksamhet. Ansvaret för flygningen ska fördelas i överensstämmelse med nationella bestämmelser.

11. Under förberedelserna inför flygprovet ska sökanden fastställa effektinställningar och farter. Sökanden ska för kontrollanten ange de kontroller och uppgifter som utförs, inbegripet identifieringen av radiohjälpmedel. Kontroller ska genomföras i överensstämmelse med den godkända checklistan för det luftfartyg på vilket provet genomförs och i tillämpliga fall med MCC-konceptet. Prestandauppgifter för start, inflygning och landning ska beräknas av sökanden i enlighet med drifthandboken eller flyghandboken för det luftfartyg som används. Beslutshöjder, lägsta planéhöjder och punkt för avbruten inflygning ska godkännas av kontrollanten.

▼B

12. Kontrollanten får inte ta del i handhavandet av luftfartyget, utom då ett ingripande är nödvändigt av säkerhetsskäl eller för att undvika oacceptabel försening för annan trafik.

SÄRSKILDA KRAV FÖR FLYGPROV/KOMPETENSKONTROLL FÖR TYPBEHÖRIGHETER FÖR FLERPILOTSLUFTFARTYG, FÖR TYPBEHÖRIGHETER FÖR ENPILOTSFLYGPLAN I FLERPILOTSVERKSAMHET, FÖR MPL OCH ATPL

13. Flygprovet för ett flerpilotsluftfartyg eller ett enpilotsflygplan i flerpilotsverksamhet ska genomföras i en besättningsmiljö med flera piloter. En annan sökande eller en annan pilot med typbehörighet kan fungera som andrepilot. Om ett luftfartyg används, ska kontrollanten eller en instruktör vara andrepilot.

14. Sökanden ska agera som manövrerande pilot (PF) under alla sektioner i provet, förutom vid de onormala procedurer och nödförfaranden vilka kan utföras som manövrerande pilot eller icke-manövrerande pilot i enlighet med MCC. Den person som ansöker om ett första utfärdande av en typbehörighet för flerpilotsflygplan eller ATPL ska också uppvisa förmåga att agera som icke-manövrerande pilot. Sökanden kan välja antingen vänster- eller högersätet vid provet om alla punkterna i provet/kontrollen kan utföras från det säte som valts.

15. Följande punkter, som omfattar en befälhavares uppgifter, ska särskilt kontrolleras vid kontrollantens prövning/kontroll av sökande till ett ATPL eller till en typbehörighet för flerpilotsluftfartyg eller flerpilotsverksamhet i ett enpilotsflygplan, oavsett om sökanden agerar som manövrerande pilot eller icke-manövrerande pilot:

a) Förmåga att leda samarbetet i besättningen.

b) Förmåga att upprätthålla en allmän överblick över luftfartygets funktion genom lämplig övervakning.

c) Förmåga att göra prioriteringar och fatta beslut i överensstämmelse med säkerhetsaspekter och gällande regler och bestämmelser som är tillämpliga för den aktuella situationen, inbegripet nödlägen.

16. Provet/kontrollen bör genomföras enligt IFR om IR-behörighet ingår och så långt det är möjligt i simulerad kommersiell flygtransportsmiljö. Ett väsentligt inslag är förmågan att planera och genomföra flygningen med utgångspunkt i normalt genomgångsmaterial.

17. När typbehörighetskursen omfattar mindre än 2 timmars flygutbildning på luftfartyget, kan flygprovet genomföras i en FFS och äga rum före flygutbildningen på luftfartyget. I detta fall ska ett intyg om genomförd typbehörighetskurs, inklusive flygutbildningen på luftfartyget, översändas till den behöriga myndigheten innan den nya typbehörigheten införs i sökandens certifikat.

B. **Särskilda krav för flygplanskategorin**

GODKÄNNANDEKRAV

1. För enpilotsflygplan, med undantag för komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda, ska sökanden godkännas på alla sektioner i flygprovet eller kompetenskontrollen. Om sökanden underkänns på någon punkt i en sektion, underkänns den sektionen. Om sökanden underkänns på mer än en sektion, måste han/hon genomföra hela provet/kontrollen igen. En sökande som underkänns på endast en sektion ska genomföra den underkända sektionen igen. Om sökanden underkänns på någon sektion vid omprövningen/den andra kompetenskontrollen, inklusive de sektioner som redan har godkänts, måste sökanden göra om hela provet/kontrollen. För flermotoriga enpilotsflygplan måste sektion 6, som gäller asymmetrisk flygning, godkännas i tillämpligt prov eller kontroll.

▼B

2. För komplexa flerpilots- och enpilotsflygplan med höga prestanda, ska sökanden godkännas på alla sektioner i flygprovet eller kompetenskontrollen. Om sökanden underkänns på mer än fem punkter ska hela provet/kontrollen genomföras igen. En sökande som underkänns på fem punkter eller mindre ska göra om de punkter som han eller hon har misslyckats med. Om sökanden underkänns på någon punkt vid omprövningen/den andra kompetenskontrollen, inklusive de punkter som redan har godkänts, måste sökanden göra om hela provet/kontrollen. Sektion 6 ingår inte i flygprovet för ATPL eller MPL. Om sökanden underkänns eller inte genomför sektion 6, utfärdas typbehörigheten utan befogenheter för kategori II eller III. För att utöka typbehörighetens befogenheter till kategori II eller III ska sökanden godkännas på sektion 6 på lämplig typ av luftfartyg.

TOLERANSER VID FLYGPROV

3. Sökanden ska uppvisa förmåga att

a) framföra flygplanet inom ramen för dess begränsningar,

b) utföra alla manövrer med mjukhet och exakthet,

c) uppvisa gott omdöme och flygsinne,

d) tillämpa kunskaper om flygning,

e) alltid kontrollera flygplanet på ett sådant sätt att detta garanterar en lyckad utgång av ett förfarande eller en manöver,

f) vara insatt i och kunna tillämpa förfaranden för besättningssamarbete och, i tillämpliga fall, förfaranden vid inkapacitet hos någon besättningsmedlem och

g) i tillämpliga fall, kunna kommunicera med övriga besättningsmedlemmar på ett effektivt sätt.

4. Följande gränsvärden ska tillämpas, korrigerade för att ta hänsyn till turbulenta väderförhållanden och till den använda flygplanstypens manöveregenskaper och prestanda.

Höjd	
Allmänt	± 100 fot
Inledning av nytt varv på beslutshöjden	+ 50 fot/– 0 fot
Lägsta planéhöjd	+ 50 fot/– 0 fot
Spårning	
av signal från radionavigeringshjälpmedel	± 5°
vid precisionsinflygning	halvskalig avvikelse från sidvinkel och glidbana
Kurshållning	
med full funktion hos alla motorer	± 5°
med simulerat motorbortfall	± 10°
Hastighet	
med full funktion hos alla motorer	± 5 knop
med simulerat motorbortfall	+ 10 knop/– 5 knop

▼B

UTBILDNINGENS/FLYGPROVETS/KOMPETENSKONTROLLENS INNEHÅLL

5. Enpilotsflygplan, med undantag för komplexa flygplan med höga prestanda:

a) Följande symboler används med följande betydelser:

P = Utbildad till befälhavare eller biträdande pilot samt till manövrerande pilot (PF) och icke manövrerande pilot (PNF).

X = En simulator ska användas för denna övning, om en sådan finns att tillgå, annars ska ett flygplan användas, om det är tillämpligt för manövern eller proceduren.

P# = Utbildningen ska kompletteras med en övervakad inspektion av flygplanet.

b) Den praktiska träningen ska genomföras med minst den typ av utrustning som anges med (P), men den kan även genomföras med en mer avancerad typ av utrustning, vilket anges med en pil (—>)

Följande förkortningar används för att ange träningsutrustning:

A = flygplan

FFS = flygsimulator

FTD = flygutbildningshjälpmedel (inklusive FNPT II för klassbehörigheten ME)

c) Punkter som är markerade med asterisk (*) i sektion 3B, och sektion 6 för flermotoriga flygplan, ska flygas enbart med hjälp av instrument om förlängning/förnyelse av en IR ingår i flygprovet eller kompetenskontrollen. Om punkterna som är markerade med asterisk (*) inte flygs enbart med hjälp av instrument under flygprovet eller kompetenskontrollen och om instrumentbehörigheter inte tillgodoräknas, ska klass- eller typbehörigheten begränsas till endast VFR.

d) Sektion 3A ska genomföras för att förlänga en typbehörighet eller en klassbehörighet för flermotoriga flygplan, endast VFR, då kravet på 10 genomförda routesektorer inom den senaste tolvmånadersperioden inte har uppfyllts. Sektion 3A krävs inte om sektion 3B har uppfyllts.

e) Om det står ett ”M” i kontrollkolumnen för flygprovet/kompetenskontrollen, innebär det att det rör sig om en obligatorisk övning, eller ett val där det finns fler än en övning.

f) En FFS eller FNPT II ska användas för den praktiska träningen för typbehörigheter eller klassbehörigheter för flermotor om de ingår som en del av en godkänd klass- eller typbehörighetsutbildning. Följande faktorer avgör om en kurs godkänns eller inte:

▼M3

i) FFS- eller FNPT II-kvalifikation enligt de relevanta kraven i Del-ARA och Del-ORA.

▼B

ii) Instruktörernas kvalifikationer.

iii) Mängden FFS- eller FNPT II-träning som tillhandahålls på kursen.

iv) De meriter och tidigare erfarenheter av liknande typer som piloten under utbildning har.

g) När ett flygprov eller en kompetenskontroll genomförs i flerpilotsverksamhet, ska typbehörigheten begränsas till flerpilotsverksamhet.

▼B

ENPILOTSFLYGPLAN, MED UNDANTAG FÖR KOMPLEXA FLYGPLAN MED HÖGA PRESTANDA	PRAKTISK TRÄNING				KLASS- ELLER TYPBEHÖRIGHET FLYGPROV/ KOMPETENSKONTROLL	
Manövrer/förfaranden				Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
	FTD	FFS	A		FFS A	
SEKTION 1						
1. Avgång 1.1 Åtgärder före flygning, inbegripet: Dokumentation Massa och balans Väderbriefing NOTAM						
1.2 Kontroller före start						
1.2.1 Utvändiga	P#		P			
1.2.2 Invändiga			P		M	
1.3 Motorstart: Normal Med funktionsfel	P—>	—>	—>		M	
1.4 Taxning		P—>	—>		M	
1.5 Kontroller före avgång: Motoruppvärmning (i tillämpliga fall)	P—>	—>	—>		M	
1.6 Startprocedur: Normal, med klaffinställningar enligt flyghandboken I sidvind (i mån av lämpliga förhållanden)		P—>	—>			
1.7 Stigning: Vx/Vy Svängar till givna kurser Utplaning		P—>	—>		M	
1.8 ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfarande						
SEKTION 2						
2. Manövrer under flygning (VMC) 2.1 Planflykt vid olika farter, inbegripet flygning vid kritiskt låg fart med och utan klaffar (inklusive inflygning till VMCA i tillämpliga fall)		P—>	—>			

▼B

ENPILOTSFLYGPLAN, MED UNDANTAG FÖR KOMPLEXA FLYGPLAN MED HÖGA PRESTANDA	PRAKTISK TRÄNING				KLASS- ELLER TYPBEHÖRIGHET FLYGPROV/ KOMPETENSKONTROLL	
Manövrer/förfaranden	FTD	FFS	A	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS A	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
2.2 Branta svängar (360° vänster- och högersväng med 45° bankning)		P—>	—>		M	
2.3 Stall och urgång: i) Stall med rent flygplan ii) Begynnande stall i sjunkande sväng med bankning i inflygningskonfiguration och med motoreffekt iii) Begynnande stall i landningskonfiguration och med motoreffekt iv) Begynnande stall, stigande sväng med klaffar i startläge och med stigeffekt (endast enmotoriga flygplan)		P—>	—>		M	
2.4 Handhavande, med användning av autopilot och flygdirektor (kan genomföras i sektion 3) i tillämpliga fall		P—>	—>		M	
2.5 ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfarande						
SEKTION 3A						
3A Förfaranden på sträcka enligt VFR (se B.5 c och d) 3A.1 Färdplan, död räkning och kartläsning						
3A.2 Bibehållande av höjd, kurs och fart						
3A.3 Orientering, tidtagning och revidering av ETA						
3A.4 Användning av radionavigeringshjälpmedel (i tillämpliga fall)						
3A.5 Handhavanderutiner under flygning (driftfärdplan, rutinkontroller, inbegripet bränsle, system och isbildning)						

▼B

ENPILOTSFLYGPLAN, MED UNDANTAG FÖR KOMPLEXA FLYGPLAN MED HÖGA PRESTANDA	PRAKTISK TRÄNING				KLASS- ELLER TYPBEHÖRIGHET FLYGPROV/ KOMPETENSKONTROLL	
Manövrer/förfaranden	FTD	FFS	A	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS A	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
3A.6 ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfarande						
SEKTION 3B						
3B Instrumentflygning						
3B.1* Avgång enligt IFR		P—>	—>		M	
3B.2* Sträckflygning enligt IFR		P—>	—>		M	
3B.3* Förfaranden i väntläge		P—>	—>		M	
3B.4* ILS till DH/A på 200 fot (60 m) eller till procedurminima (autopilot får användas för att fånga upp glidbanan)		P—>	—>		M	
3B.5* Ickeprecisionsinflygning till MDH/A och MAP		P—>	—>		M	
3B.6* Flygövningar inklusive simulerade fel på kompass och attitydindikator: standardsvängar, återgång från ovanliga flyglägen	P—>	—>	—>		M	
3B.7* Fel på kurssändare eller glidbana	P—>	—>	—>			
3B.8* ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfarande						
Avsiktligt blank						
SEKTION 4						
4. Ankomst och landningar						
4.1 Förfarande vid ankomst till flygplats		P—>	—>		M	
4.2 Normal landning		P—>	—>		M	
4.3 Landning utan klaffar		P—>	—>		M	

▼B

ENPILOTSFLYGPLAN, MED UNDANTAG FÖR KOMPLEXA FLYGPLAN MED HÖGA PRESTANDA	PRAKTISK TRÄNING				KLASS- ELLER TYPBEHÖRIGHET FLYGPROV/ KOMPETENSKONTROLL	
Manövrer/förfaranden	FTD	FFS	A	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS A	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
4.4 Landning i sidvind (i mån av lämpliga förhållanden)		P—>	—>			
4.5 Inflygning och landning med motorn på tomgång från upp till 2 000 fot över landningsbanan (endast enmotoriga flygplan)		P—>	—>			
4.6 Pådrag från minimihöjd		P—>	—>		M	
4.7 Pådrag och landning under mörker (i tillämpliga fall)	P—>	—>	—>			
4.8 ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfarande						
SEKTION 5						
5. Onormala procedurer och nödförfaranden (Denna sektion kan kombineras med sektion 1 till och med 4)						
5.1 Avbruten start vid tillräcklig fart		P—>	—>		M	
5.2 Simulerat motorbortfall efter start (endast enmotoriga flygplan)			P		M	
5.3 Simulerad nödlandning utan motoreffekt (endast enmotoriga flygplan)			P		M	
5.4 Simulerade nödlägen: i) Brand eller rök under flygning ii) Funktionsfel i system, beroende på vad som är tillämpligt	P—>	—>	—>			
5.5 Motoravstängning och återstart (endast flygprov på flermotoriga flygplan) (på säker höjd om övningen utförs på luftfartyg)	P—>	—>	—>			

▼B

ENPILOTSFLYGPLAN, MED UNDANTAG FÖR KOMPLEXA FLYGPLAN MED HÖGA PRESTANDA	PRAKTISK TRÄNING				KLASS- ELLER TYPBEHÖRIGHET FLYGPROV/ KOMPETENSKONTROLL	
Manövrer/förfaranden	FTD	FFS	A	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS A	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
5.6 ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfarande						
SEKTION 6						
6. Simulerad asymmetrisk flygning 6.1* (Denna sektion kan kombineras med sektion 1 till och med 5) Simulerat motorbortfall under start (på säker höjd, såvida övningen inte utförs i en FFS eller FNPT II)	P—>	—>	—>X		M	
6.2* Asymmetrisk inflygning och nytt varv	P—>	—>	—>		M	
6.3* Asymmetrisk inflygning och fullstoppslandning	P—>	—>	—>		M	
6.4 ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfarande						

6. Flerpilotsflygplan och komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda:

a) Följande symboler används med följande betydelser:

P = Utbildad till befälhavare eller biträdande pilot samt till manövrerande pilot (PF) och icke manövrerande pilot (PNF) inför utfärdande av lämplig typbehörighet.

X = En simulator ska användas för denna övning, om en sådan finns att tillgå, annars ska ett luftfartyg användas, om det är tillämpligt för manövern eller proceduren.

P# = Utbildningen ska kompletteras med en övervakad inspektion av flygplanet.

b) Den praktiska träningen ska genomföras med minst den typ av träningsutrustning som anges med (P), men den kan även genomföras med en mer avancerad typ av utrustning, vilket anges med en pil (—>).

Följande förkortningar används för att ange träningsutrustning:

A = flygplan

FFS = flygsimulator

FTD = flygutbildningshjälpmedel

OTD = andra utbildningshjälpmedel

▼B

c) Punkter som är markerade med asterisk (*) ska flygas enbart med hjälp av instrument. Om detta krav inte uppfylls under flygprovet eller kompetenskontrollen, ska typbehörigheten begränsas till endast VFR.

d) Om det står ett ”M” i kontrollkolumnen för flygprovet/kompetenskontrollen, innebär det att övningen är obligatorisk.

e) En FFS ska användas för den praktiska träningen och provet om denna FFS ingår som en del av en godkänd kurs för typbehörighet. Följande faktorer avgör om en kurs godkänns eller inte:

i) FFS- eller FNPT II-kvalifikation.

ii) Instruktörernas kvalifikationer.

iii) Mängden FFS- eller FNPT II-träning som tillhandahålls på kursen.

iv) De meriter och tidigare erfarenheter av liknande typer som piloten under utbildning har.

f) Manövrer och förfaranden ska omfatta MCC för flerpilotsflygplan och för komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda i flerpilotsverksamhet.

g) Manövrer och förfaranden ska genomföras i enpilotssystem för komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda i enpilotsverksamhet.

h) För komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda gäller att när ett flygprov eller en kompetenskontroll genomförs i flerpilotsverksamhet, ska typbehörigheten begränsas till flerpilotsverksamhet. När ansökan avser befogenheter för enpilotsverksamhet ska dessutom manövrer/förfaranden under punkterna 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 och minst en manöver/ett förfarande från sektion 3.4 genomföras i enpilotssystem.

i) För en begränsad typbehörighet som utfärdats i enlighet med FCL.720.A(e) ska sökandena uppfylla samma krav som andra sökande för typbehörigheten bortsett från de praktiska övningar som avser start och landning.

FLERPILOTSFLYGPLAN OCH KOMPLEXA ENPILOTSFLYGPLAN MED HÖGA PRESTANDA		PRAKTISK TRÄNING					FLYGPROV/KOMPETENSKONTROLL FÖR ATPL/MPL/TYPBEHÖRIGHET	
Manövrer/förfaranden		OTD	FTD	FFS	A	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS A	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
SEKTION 1								
1.	Förberedelser inför flygning							
1.1	Prestandaberäkningar	P						
1.2	Utvändig visuell inspektion av flygplanet, lokalisering av varje detalj samt syfte med inspektionen	P#			P			

▼B

FLERPILOTSFLYGPLAN OCH KOMPLEXA ENPILOTSFLYGPLAN MED HÖGA PRESTANDA		PRAKTISK TRÄNING					FLYGPROV/KOMPETENSKONTROLL FÖR ATPL/MPL/TYPBEHÖRIGHET	
Manövrer/förfaranden		OTD	FTD	FFS	A	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS A	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
1.3	Inspektion av cockpit		P——>	——>	——>			
1.4	Genomgång av checklista före start av motorer, startförfaranden, kontroll av radio- och navigeringsutrustning, val och inställning av frekvenser för navigering och kommunikation	P——>	——>	——>	——>		M	
1.5	Taxning i enlighet med instruktioner från flygkontrolltjänst (ATC) eller instruktören			P——>	——>			
1.6	Kontroller före start		P——>	——>	——>		M	
SEKTION 2								
2.	Starter							
2.1	Normala starter med olika klaffinställningar, inbegripet omedelbar start			P——>	——>			
2.2*	Instrumentstart. Övergång till instrumentflygning ska ske vid rotering eller omedelbart efter lättning			P——>	——>			
2.3	Start i sidvind			P——>	——>			
2.4	Start med maximal startmassa (faktisk eller simulerad maximal startmassa)			P——>	——>			

▼B

FLERPILOTSFLYGPLAN OCH KOMPLEXA ENPILOTSFLYGPLAN MED HÖGA PRESTANDA		PRAKTISK TRÄNING					FLYGPROV/KOMPETENSKONTROLL FÖR ATPL/MPL/TYPBEHÖRIGHET	
Manövrer/förfaranden		OTD	FTD	FFS	A	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS A	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
2.5	Starter med simulerat motorbortfall							
2.5.1*	kort efter att V_2 har uppnåtts (På flygplan som inte är certifierade som flygplan av transportkategori eller av pendelkategori får motorbortfall inte simuleras förrän en lägsta höjd på 500 fot över banänden har nåtts. På flygplan som har samma prestanda som ett flygplan av transportkategori med avseende på startmassa och täthetshöjd kan instruktören simulera motorbortfall kort efter att V_2 har uppnåtts)			P——>	——>			
2.5.2*	Mellan V_1 och V_2			P	X		M Enbart FFS	
2.6	Avbruten start vid tillräcklig fart innan V_1 har uppnåtts			P——>	—>X		M	
SEKTION 3								
3.	Manövrer och förfaranden under flygning							
3.1	Svängar med och utan spoilrar			P——>	—>			
3.2	Kompensering för nossänkning och Machstöt då det kritiska Machtalet nås samt andra utmärkande flygegenskaper hos flygplanet (t.ex. ”Dutch Roll”)			P——>	—>X För denna övning får ej ett luftfartyg användas			

▼B

FLERPILOTSFLYGPLAN OCH KOMPLEXA ENPILOTSFLYGPLAN MED HÖGA PRESTANDA		PRAKTISK TRÄNING					FLYGPROV/KOMPETENSKONTROLL FÖR ATPL/MPL/TYPBEHÖRIGHET	
Manövrer/förfaranden		OTD	FTD	FFS	A	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS A	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
3.3	Normalt handhavande av system och flygmaskinistens kontrollpanel	P——>	——>	——>	——>			
Normalt och onormalt handhavande av följande system:							M	Minst tre onormala punkter ska väljas från 3.4.0 till och med 3.4.14
3.4.0	Motor (propellermotor, om nödvändigt)	P——>	——>	——>	——>			
3.4.1	Trycksättning och luftkonditionering	P——>	——>	——>	——>			
3.4.2	Pitot-/statiskt system	P——>	——>	——>	——>			
3.4.3	Bränslesystem	P——>	——>	——>	——>			
3.4.4	Elektriska system	P——>	——>	——>	——>			
3.4.5	Hydrauliska system	P——>	——>	——>	——>			
3.4.6	Styr- och trimsystem	P——>	——>	——>	——>			
3.4.7	System för förebyggande och rengörande avisning, bländskyddets värmesystem	P——>	——>	——>	——>			
3.4.8	Autopilot/flygdirektor	P——>	——>	——>	——>		M (endast enpilot)	
3.4.9	Stallvarningssystem eller system för hävning av stall samt stabiliseringssystem	P——>	——>	——>	——>			

▼B

FLERPILOTSFLYGPLAN OCH KOMPLEXA ENPILOTSFLYGPLAN MED HÖGA PRESTANDA		PRAKTISK TRÄNING					FLYGPROV/KOMPETENSKONTROLL FÖR ATPL/MPL/TYPBEHÖRIGHET	
Manövrer/förfaranden		OTD	FTD	FFS	A	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS A	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
3.4.10	Terrängvarningssystem, väderradar, radiohöjdmätare, transponder		P——>	——>	——>			
3.4.11	Radioapparater, navigeringsutrustning, instrument, färddatasystem (FMS)	P——>	——>	——>	——>			
3.4.12	Landningsställ och bromsar	P——>	——>	——>	——>			
3.4.13	System för framkantsklaffar och klaffar	P——>	——>	——>	——>			
3.4.14	Hjälpkraftsaggregat (APU)	P——>	——>	——>	——>			
Avsiktligt blank								
3.6	Onormala procedurer och nödförfaranden:						M	Minst tre punkter ska väljas från 3.6.1 till och med 3.6.9
3.6.1	Brandövningar, t.ex. för brand i motor, APU, kabin, lastutrymme, cockpit, vingar eller elektriska system, inklusive evakuering		P——>	——>	——>			
3.6.2	Kontroll över och bortledande av rök		P——>	——>	——>			
3.6.3	Motorbortfall, avstängning och återstart på säker höjd		P——>	——>	——>			
3.6.4	Bränsledumpning (simulerad)		P——>	——>	——>			
3.6.5	Vindskjuvning vid start/landning			P	X		Enbart FFS	

▼B

FLERPILOTSFLYGPLAN OCH KOMPLEXA ENPILOTSFLYGPLAN MED HÖGA PRESTANDA		PRAKTISK TRÄNING					FLYGPROV/KOMPETENSKONTROLL FÖR ATPL/MPL/TYPBEHÖRIGHET	
Manövrer/förfaranden		OTD	FTD	FFS	A	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS A	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
3.6.6	Simulerat tryckfall i kabinen/nödplané			P——>	——>			
3.6.7	Inkapacitet hos flygbesättningsmedlem		P——>	——>	——>			
3.6.8	Andra nödförfaranden, enligt tillämplig flyghandbok för flygplanet		P——>	——>	——>			
3.6.9	ACAS-händelse	P——>	——>	——>	Luftfartyg får ej användas		Enbart FFS	
3.7	Branta svängar med 45° bankning, 180° till 360° höger- och vänstersväng		P——>	——>	——>			
3.8	Tidigt igenkännande av och åtgärder mot begynnande stall (stallvarningssystemet ska aktiveras) i startkonfiguration (klaffar i startläge), i marschflygningskonfiguration och i landningskonfiguration (klaffar i landningsläge, landningsställ utfällda)			P——>	——>			
3.8.1	Återgång från full stall eller efter aktivering av stallvarningssystemet, i stig-, marsch- och inflygningskonfiguration			P	X			
3.9	Förfaranden vid instrumentflygning							
3.9.1*	Beaktande av utpasserings- och inflygningsvägar samt av ATC-instruktioner		P——>	——>	——>		M	
3.9.2*	Förfaranden vid väntläge		P——>	——>	——>			

▼B

FLERPILOTSFLYGPLAN OCH KOMPLEXA ENPILOTSFLYGPLAN MED HÖGA PRESTANDA	PRAKTISK TRÄNING					FLYGPROV/KOMPETENSKONTROLL FÖR ATPL/MPL/TYPBEHÖRIGHET	
Manövrer/förfaranden	OTD	FTD	FFS	A	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS A	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
3.9.3* Presicionsinflygningar ned till en beslutshöjd (DH) på lägst 60 m (200 fot)							
3.9.3.1* manuellt, utan flygdirektor			P——>	——>		M (Enbart flygprov)	
3.9.3.2* manuellt, med flygdirektor			P——>	——>			
3.9.3.3* med autopilot			P——>	——>			
3.9.3.4* manuellt, med en motor simulerat ur funktion; motorbortfall ska simuleras under slutlig inflygning innan ytterfyr (OM) passeras till sättning, eller genom hela förfarandet för avbruten inflygning I flygplan som inte är certifierade som flygplan av transportkategori (JAR/FAR 25) eller av pendelkategori (commuter category) (SFAR 23) ska inflygning med simulerat motorbortfall och ett påföljande nytt varv inledas i enlighet med den icke precisionsinflygning som beskrivs i 3.9.4. Ett nytt varv ska inledas då publicerad hinderfrihetshöjd (OCH/A) nås, dock inte på en höjd som understiger en lägsta planéhöjd (MDH/A) på 500 fot över bantröskeln. På flygplan som har samma prestanda som ett flygplan av transportkategori med avseende på startmassa och täthetshöjd, kan instruktören simulera motorbortfall i			P——>	——>		M	

▼B

FLERPILOTSFLYGPLAN OCH KOMPLEXA ENPILOTSFLYGPLAN MED HÖGA PRESTANDA	PRAKTISK TRÄNING					FLYGPROV/KOMPETENSKONTROLL FÖR ATPL/MPL/TYP-BEHÖRIGHET	
Manövrer/förfaranden	OTD	FTD	FFS	A	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS A	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
överensstämmelse med 3.9.3.4.							
3.9.4* Ickeprecisionsinflygning ned till MDH/A			P*—>	—>		M	
3.9.5 Cirklingsinflygning under följande förutsättningar: a)* Inflygning i simulerade instrumentflygningsförhållanden till godkänd minimihöjd för cirklingsinflygning på flygplatsen i fråga, i överensstämmelse med de lokala hjälpmedlen för instrumentinflygning, följt av: b) cirklingsinflygning till en annan bana vars centrumlinje avviker minst 90° från centrumlinjen för den bana som används för slutlig inflygning i punkt a), på godkänd minimihöjd för cirklingsinflygning. Anmärkning: Om det inte är möjligt att genomföra a och b av ATC-skäl, kan ett varv i simulerade låg-siktsförhållanden genomföras.			P*—>	—>			
SEKTION 4							
4. Förfaranden vid avbruten inflygning							
4.1 Ett nytt varv med alla motorer i funktion*, efter en ILS-inflygning, då beslutshöjd (DH) nås			P*—>	—>			

▼B

FLERPILOTSFLYGPLAN OCH KOMPLEXA ENPILOTSFLYGPLAN MED HÖGA PRESTANDA		PRAKTISK TRÄNING					FLYGPROV/KOMPETENSKONTROLL FÖR ATPL/MPL/TYPBEHÖRIGHET	
Manövrer/förfaranden		OTD	FTD	FFS	A	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS A	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
4.2	Andra förfaranden vid avbruten inflygning			P*—>	—>			
4.3*	Manuellt nytt varv med kritisk motor simulerat ur funktion efter en instrumentinflygning då DH, MDH eller MAPt nås			P*—>	—>		M	
4.4	Avbruten landning 15 m (50 fot) över bantröskel samt ett nytt varv			P—>	—>			
SEKTION 5								
5.	Landningar							
5.1	Normala landningar*, även efter ILS-inflygning, med övergång till visuell flygning då DH nås			P				
5.2	Landning med simulerat blockerad horisontell stabilisator i ej trimbart läge			P—>	För denna övning får ej ett luftfartyg användas			
5.3	Landning i sidvind (luftfartyg, om möjligt)			P—>	—>			
5.4	Trafikvarv och landning utan klaffar och framkantsklaffar, eller med klaffar och framkantsklaffar endast delvis utfällda			P—>	—>			
5.5	Landning med kritisk motor simulerat ur funktion			P—>	—>		M	

▼B

FLERPILOTSFLYGPLAN OCH KOMPLEXA ENPILOTSFLYGPLAN MED HÖGA PRESTANDA	PRAKTISK TRÄNING					FLYGPROV/KOMPETENSKONTROLL FÖR ATPL/MPL/TYPBEHÖRIGHET	
Manövrer/förfaranden	OTD	FTD	FFS	A	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS A	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
5.6 Landning med två motorer ur funktion: — Flygplan med tre motorer: den centrumplacerade motorn och en yttre motor, under förutsättning att det är genomförbart enligt information från AFM — Flygplan med fyra motorer: två motorer på samma sida			P	X		M Enbart FFS (Enbart flygprov)	

Allmänna anmärkningar:

Särskilda krav för att utöka en typbehörighet till instrumentflygningar ned till en beslutshöjd som understiger 200 fot (60 m), dvs. kategori II/III-operationer.

SEKTION 6							
Tilläggsauktorisation till en typbehörighet för instrumentinflygningar ned till en beslutshöjd som understiger 60 m (200 fot) (kategori II/III) Följande manövrer och förfaranden utgör minimikrav på träning för att instrumentinflygningar ned till en beslutshöjd (DH) som understiger 60 m (200 fot) ska medges. Under följande instrumentinflygningar och förfaranden för avbruten inflygning ska all flygplansutrustning som krävs för typcertifiering av instrumentinflygningar ned till en DH som understiger 60 m (200 fot) användas.							
6.1* Avbruten start vid minsta tillåtna RVR			P*—>	—>X För denna övning får ej ett luftfartyg användas		M*	

▼B

FLERPILOTSFLYGPLAN OCH KOMPLEXA ENPILOTSFLYGPLAN MED HÖGA PRESTANDA		PRAKTISK TRÄNING					FLYGPROV/KOMPETENSKONTROLL FÖR ATPL/MPL/TYPBEHÖRIGHET	
	Manövrer/förfaranden	OTD	FTD	FFS	A	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS A	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
6.2*	ILS-inflygningar: I simulerade instrumentflygningsförhållanden, ned till tillämplig DH, med hjälp av flygvägledningssystem. Standardförfaranden för besättningssamarbete (fördelning av uppgifter, förfaranden för rutinutrop [call out procedures], ömsesidig övervakning, informationsutbyte och stöd) ska följas			P——>	——>		M	
6.3*	Nytt varv: efter inflygningar enligt 6.2, då DH nås. Utbildningen ska också inbegripa ett nytt varv på grund av (simulerat) otillräcklig bansynvidd, vindskjuvning, flygplansavdrift större än vad gränsvärdena för en lyckad inflygning tillåter, funktionsnedsättning hos utrustning på marken/i flygplanet innan DH nås samt ett nytt varv med simulerad funktionsnedsättning hos utrustning i flygplanet			P——>	——>		M*	
6.4*	Landning(ar): med visuell referens etablerad på DH, efter instrumentinflygning. Om det aktuella flygvägledningssystemet så tillåter, ska en automatisk landning genomföras			P——>	——>		M	

Anmärkning: Kategori II/III-operationer ska genomföras i överensstämmelse med operativa bestämmelser.

▼B

7. Klassbehörigheter – sjö

Sektion 6 ska genomföras för att förlänga en klassbehörighet för flermotoriga sjöflygplan, endast VFR, då kravet på 10 genomförda routesektorer inom den senaste tolvmånadersperioden inte har uppfyllts.

KLASSBEHÖRIGHET – SJÖ	PRAKTISK TRÄNING	
Manövrer/förfaranden	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
SEKTION 1		
1. **Avgång** 1.1 Åtgärder före flygning inbegripet: Dokumentation Massa och balans Väderbriefing NOTAM		
1.2 Kontroller före start: Utvändiga/invändiga		
1.3 Start och avstängning av motor Normala funktionsfel		
1.4 Taxning		
1.5 Taxning ”på steget”		
1.6 Förtöjning: Strand Landningsbrygga Boj		
1.7 Segling med avstängd motor		
1.8 Kontroller före avgång: Motoruppvärmning (i tillämpliga fall)		
1.9 Startprocedur: Normal, med klaffinställningar enligt flyghandboken I sidvind (i mån av lämpliga förhållanden)		
1.10 Stigning Svängar till givna kurser Utplaning		
1.11 ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfarande		

▼B

KLASSBEHÖRIGHET – SJÖ	PRAKTISK TRÄNING	
Manövrer/förfaranden	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
SEKTION 2		
2. **Manövrer under flygning (VFR)** 2.1 Planflykt vid olika farter, inbegripet flygning vid kritiskt låg fart med och utan klaffar (inklusive inflygning till V_{MCA} i tillämpliga fall)		
2.2 Branta svängar (360° vänster- och högersväng med 45° bankning)		
2.3 Stall och urgång: i) Stall med rent flygplan ii) Begynnande stall i sjunkande sväng med bankning i inflygningskonfiguration och med motoreffekt iii) Begynnande stall i landningskonfiguration och med motoreffekt iv) Begynnande stall, stigande sväng med klaffar i startläge och med stigeffekt (endast enmotoriga flygplan)		
2.4 ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfarande		
SEKTION 3		
3. **Förfaranden på sträcka enligt VFR** 3.1 Färdplan, död räkning och kartläsning		
3.2 Bibehållande av höjd, kurs och fart		
3.3 Orientering, tidtagning och revidering av ETA		
3.4 Användning av radionavigeringshjälpmedel (i tillämpliga fall)		
3.5 Handhavanderutiner under flygning (driftfärdplan, rutinkontroller, inbegripet bränsle, system och isbildning)		

▼B

KLASSBEHÖRIGHET – SJÖ	PRAKTISK TRÄNING	
Manövrer/förfaranden	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
3.6 ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfarande		
SEKTION 4		
4. **Ankomst och landningar** 4.1 Förfarande vid ankomst till flygplats (endast amfibier)		
4.2 Normal landning		
4.3 Landning utan klaffar		
4.4 Landning i sidvind (i mån av lämpliga förhållanden)		
4.5 Inflygning och landning med motorn på tomgång från upp till 2 000 fot över landningsbanan (endast enmotoriga flygplan)		
4.6 Pådrag från minimihöjd		
4.7 Landning på blank vattenyta Landning på vattenyta med sjöhävning		
4.8 ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfarande		
SEKTION 5		
5. **Onormala procedurer och nödförfaranden** (Denna sektion kan kombineras med sektion 1 till och med 4)		
5.1 Avbruten start vid tillräcklig fart		
5.2 Simulerat motorbortfall efter start (endast enmotoriga flygplan)		
5.3 Simulerad nödlandning utan motoreffekt (endast enmotoriga flygplan)		

▼B

KLASSBEHÖRIGHET – SJÖ	PRAKTISK TRÄNING	
Manövrer/förfaranden	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
5.4 Simulerade nödlägen: i) Brand eller rök under flygning ii) Funktionsfel i system, beroende på vad som är tillämpligt		
5.5 ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfarande		
SEKTION 6		
6. **Simulerad asymmetrisk flygning** (Denna sektion kan kombineras med sektion 1 till och med 5)		
6.1 Simulerat motorbortfall under start (på säker höjd, såvida övningen inte utförs i en FFS eller FNPT II)		
6.2 Avstängning av motor och återstart (enbart flygprov i flerpilotssystem)		
6.3 Asymmetrisk inflygning och nytt varv		
6.4 Asymmetrisk inflygning och fullstoppslandning		
6.5 ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfarande		

C. **Särskilda krav för helikopterkategorin**

1. Vid flygprov eller kompetenskontroller för typbehörigheter och ATPL ska sökanden bli godkänd på sektion 1–4 och 6 (beroende på vad som är tillämpligt) på flygprovet eller kompetenskontrollen. Om sökanden underkänns på mer än 5 punkter ska hela provet/kontrollen genomföras igen. En sökande som underkänns på 5 punkter eller mindre ska göra om de punkter som han eller hon har misslyckats med. Om sökanden underkänns på någon punkt vid omprövningen/den andra kompetenskontrollen, eller på någon av de punkter som redan har godkänts, måste sökanden göra om hela provet/kontrollen. Alla sektioner i flygprovet/kontrollen ska genomföras inom 6 månader.

2. Vid kompetenskontroll för en IR ska sökanden bli godkänd på sektion 5 i kompetenskontrollen. Om sökanden underkänns på mer än 3 punkter ska hela sektion 5 göras igen. En sökande som underkänns på 3 punkter eller mindre ska göra om de punkter som han eller hon har misslyckats med. Om sökanden underkänns på någon punkt vid omprövningen eller på någon av de andra punkterna i sektion 5, måste sökanden göra om hela kontrollen igen.

TOLERANSER VID FLYGPROV

3. Sökanden ska uppvisa förmåga att

a) framföra helikoptern inom ramen för dess begränsningar,

b) utföra alla manövrer med mjukhet och exakthet,

▼B

c) uppvisa gott omdöme och flygsinne,

d) tillämpa kunskaper om flygning,

e) alltid kontrollera helikoptern på ett sådant sätt att den lyckade utgången av ett förfarande eller en manöver aldrig betvivlas,

f) vara insatt i och kunna tillämpa förfaranden för besättningssamarbete och, i tillämpliga fall, förfaranden vid inkapacitet hos någon besättningsmedlem och

g) i tillämpliga fall, kunna kommunicera med övriga besättningsmedlemmar på ett effektivt sätt.

▼M3

4. Följande gränsvärden ska tillämpas, korrigerade för att ta hänsyn till turbulenta väderförhållanden och till den använda helikopterns manöveregenskaper och prestanda.

▼B

a) Flygbegränsningar vid IFR

Höjd:

Allmänt	± 100 fot
Inledning av nytt varv på beslutshöjden	+ 50 fot/– 0 fot
Lägsta planéhöjd (MDH)/höjd	+ 50 fot/– 0 fot

Spårning:

av signal från radionavigeringshjälpmedel	± 5°
vid precisionsinflygning	halvskalig avvikelse från sidvinkel och glidbana

Kurshållning:

Normala procedurer	± 5°
Onormala procedurer/nödsituationer	± 10°

Fart:

Allmänt	± 10 knop
Med simulerat motorbortfall	+ 10 knop/– 5 knop

b) Flygbegränsningar vid VFR

Höjd

Allmänt	± 100 fot

Kurshållning

Normala procedurer	± 5°
Onormala procedurer/nödsituationer	± 10°

Fart:

Allmänt	± 10 knop
Med simulerat motorbortfall	+ 10 knop/– 5 knop

▼B

Markavdrift:

Lättning till hovring med markeffekt	± 3 fot
Landning	± 2 fot (med 0 fots rörelse bakåt eller i

UTBILDNINGENS/FLYGPROVETS/KOMPETENSKONTROLLENS INNEHÅLL

ALLMÄNT

5. Följande symboler används med följande betydelser:

P = Utbildad till befälhavare inför utfärdande av typbehörighet för SPH eller utbildad till befälhavare eller biträdande pilot samt till manövrerande pilot (PF) och icke manövrerande pilot (PNF) inför utfärdande av typbehörighet för MPH.

6. Den praktiska träningen ska genomföras med minst den typ av träningsutrustning som anges med (P), men den kan även genomföras med en mer avancerad typ av utrustning, vilket anges med en pil (—>).

Följande förkortningar används för att ange träningsutrustning:

FFS = flygsimulator

FTD = flygutbildningshjälpmedel

H = helikopter

7. Punkter som är markerade med en asterisk (*) ska flygas under faktiska eller simulerade IMC och endast av sökande som önskar förnya eller förlänga en IR(H) eller utöka befogenheterna enligt den behörigheten till en annan typ.

8. Förfaranden vid instrumentflygning (sektion 5) ska endast utföras av sökande som vill förnya eller förlänga en IR(H) eller utöka befogenheterna enligt den behörigheten till en annan typ. En FFS eller FTD 2/3 kan användas för detta ändamål.

9. Om det står ett ”M” i kontrollkolumnen för flygprovet/kompetenskontrollen, innebär det att övningen är obligatorisk.

10. En FSTD ska användas för den praktiska träningen och provet om det ingår som en del av en godkänd kurs för typbehörighet. Följande faktorer avgör om en kurs godkänns eller inte:

▼M3

i) FSTD-kvalifikation enligt de relevanta kraven i Del-ARA och Del-ORA.

▼B

ii) Instruktörens och kontrollantens kvalifikationer.

iii) Omfattningen av den FSTD-träning som tillhandahållits på kursen.

iv) De meriter och tidigare erfarenheter av liknande typer som piloten under utbildning har.

v) Omfattningen av den övervakade flygningen som erbjuds efter det att den nya typbehörigheten utfärdas.

FLERPILOTSHELIKOPTRAR

11. Sökande till flygprov för utfärdande av typbehörighet för flerpilotshelikopter och ATPL(H) ska endast genomföra sektion 1–4 och sektion 6, om den är tillämplig.

▼B

12. Sökande till förlängning eller förnyelse av en typbehörighet för flerpilotshelikopter ska vid en kompetenskontroll endast genomföra sektion 1–4 och sektion 6, om den är tillämplig.

EN-/FLERPILOTSHELIKOPTRAR	PRAKTISK TRÄNING				FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL	
Manövrer/förfaranden	FTD	FFS	H	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS H	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
SEKTION 1 – Förberedelser och kontroller före flygning						
1.1 Utvändig visuell inspektion av helikoptern; lokalisering av varje detalj samt inspektionens syfte			P		M (om övningen utförs i helikopter)	
1.2 Inspektion av cockpit		P	—>		M	
1.3 Startförfaranden, kontroll av radio- och navigeringsutrustning, val och inställning av frekvenser för navigering och kommunikation	P	—>	—>		M	
1.4 Taxning/lufttaxning i enlighet med instruktioner från flygkontrolltjänst (ATC) eller instruktör		P	—>		M	
1.5 Förfaranden och kontroller före start	P	—>	—>		M	
SEKTION 2 – Flygmanövrer och procedurer						
2.1 Starter (olika profiler)		P	—>		M	
2.2 Landningar och starter i sluttande terräng eller sidvind		P	—>			
2.3 Start med maximal startmassa (faktisk eller simulerad maximal startmassa)	P	—>	—>			
2.4 Start med simulerat motorbortfall strax före TDP eller DPATO		P	—>		M	
2.4.1 Start med simulerat motorbortfall strax efter TDP eller DPATO		P	—>		M	

▼B

EN-/FLERPILOTSHELIKOPTRAR	PRAKTISK TRÄNING				FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL	
Manövrer/förfaranden	FTD	FFS	H	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS H	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
2.5 Stigande och sjunkande svängar till angivna kurser	P	—>	—>		M	
2.5.1 Svängar med 30 graders bankning, 180 till 360 grader till vänster och höger, enbart med hjälp av instrument	P	—>	—>		M	
2.6 Plané under autorotation	P	—>	—>		M	
2.6.1 Autorotationslandning (enbart enmotorig helikopter) eller återgång till motordrift		P	—>		M	
2.7 Landningar, olika profiler		P	—>		M	
2.7.1 Pådrag eller landning efter simulerat motorbortfall före LDP eller DPBL		P	—>		M	
2.7.2 Landning efter simulerat motorbortfall efter LDP eller DPBL		P	—>		M	
SEKTION 3 – Normalt och onormalt handhavande av följande system samt förfaranden						
3. Normalt och onormalt handhavande av följande system samt förfaranden:					M	Minst tre punkter ska väljas från den här sektionen
3.1 Motor	P	—>	—>			
3.2 Luftkonditionering (uppvärmning, ventilation)	P	—>	—>			
3.3 Pitotsystem/statiskt system	P	—>	—>			
3.4 Bränslesystem	P	—>	—>			
3.5 Elektriska system	P	—>	—>			
3.6 Hydrauliska system	P	—>	—>			

▼B

EN-/FLERPILOTSHELIKOPTRAR	PRAKTISK TRÄNING				FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL	
Manövrer/förfaranden	FTD	FFS	H	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS H	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
3.7 Styr- och trimsystem	P	—>	—>			
3.8 System för förebyggande och rengörande avisning	P	—>	—>			
3.9 Autopilot/flygdirektor	P	—>	—>			
3.10 Stabiliseringssystem	P	—>	—>			
3.11 Väderradar, radiohöjdmätare, transponder	P	—>	—>			
3.12 System för områdesnavigering	P	—>	—>			
3.13 Landställssystem	P	—>	—>			
3.14 Hjälpkraftsaggregat (APU)	P	—>	—>			
3.15 Radio, navigeringsutrustning, instrument, färddatasystem (FMS)	P	—>	—>			
SEKTION 4 – Onormala procedurer och nödförfaranden						
4 Onormala procedurer och nödlägesprocedurer					M	Minst tre punkter ska väljas från den här sektionen
4.1 Brandövningar (däribland evakuering, om tillämpligt)	P	—>	—>			
4.2 Kontroll över och bortledande av rök	P	—>	—>			
4.3 Motorbortfall, avstängning och återstart på säker höjd	P	—>	—>			
4.4 Bränsledumpning (simulerad)	P	—>	—>			

▼B

EN-/FLERPILOTSHELIKOPTRAR	PRAKTISK TRÄNING				FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL	
Manövrer/förfaranden	FTD	FFS	H	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS H	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
4.5 Bortfall av stjärtrotorns styrorgan (om tillämpligt)	P	—>	—>			
4.5.1 Förlust av stjärtrotordrivning (om tillämpligt)	P	—>	För denna övning får en helikopter inte användas			
4.6 Inkapacitet hos besättningsmedlemmar – endast flerpilotshelikopter	P	—>	—>			
4.7 Fel på kraftöverföring	P	—>	—>			
4.8 Andra nödförfaranden, i enlighet med tillämplig flyghandbok	P	—>	—>			
SEKTION 5 – Förfaranden vid instrumentflygning (ska utföras under IMC eller simulerad IMC)						
5.1 Instrumentstart: övergång till instrumentflygning ska ske så snart som möjligt efter lättning	P*	—>*	—>*			
5.1.1 Simulerat motorbortfall under start	P*	—>*	—>*		M*	
5.2 Beaktande av utpasserings- och inflygningsvägar samt av ATC-instruktioner	P*	—>*	—>*		M*	
5.3 Förfaranden i väntläge	P*	—>*	—>*			
5.4 ILS-inflygningar ned till beslutshöjd för kategori 1	P*	—>*	—>*			
5.4.1 Manuellt, utan flygdirektor	P*	—>*	—>*		M*	
5.4.2 Manuell precisionsinflygning, med eller utan flygdirektor	P*	—>*	—>*		M*	

▼B

EN-/FLERPILOTSHELIKOPTRAR	PRAKTISK TRÄNING				FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL	
Manövrer/förfaranden	FTD	FFS	H	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS H	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
5.4.3 Med kopplad autopilot	P*	—>*	—>*			
5.4.4 Manuellt, med en motor simulerat ur funktion. (Motorbortfall ska simuleras under slutlig inflygning innan ytterfyr (OM) passeras till sättning, eller till det att hela proceduren för avbruten inflygning har genomförts)	P*	—>*	—>*		M*	
5.5 Ickeprecisionsinflygning ned till lägsta planéhöjd (MDA/H)	P*	—>*	—>*		M*	
5.6 Nytt varv med alla motorer i funktion när beslutshöjd (DA/DH) eller minsta beslutshöjd (MDA/MDH) nås	P*	—>*	—>*			
5.6.1 Andra förfaranden vid avbruten inflygning	P*	—>*	—>*			
5.6.2 Nytt varv med en motor simulerat ur funktion när beslutshöjd (DA/DH) eller minsta beslutshöjd (MDA/MDH) nås	P*				M*	
5.7 IMC-autorotation med återgång till motordrift	P*	—>*	—>*		M*	
5.8 Återgång från ovanliga flygläge	P*	—>*	—>*		M*	
SEKTION 6 – Användning av tillvalsutrustning						
6. Användning av tillvalsutrustning	P	—>	—>			

▼B

D. **Särskilda krav för kategorin vertikalstartande/-landande luftfartyg**

1. Vid flygprov eller kompetenskontroller för typbehörigheter för vertikalstartande/-landande luftfartyg ska sökanden bli godkänd på sektion 1–5 och 6 (beroende på vad som är tillämpligt) på flygprovet eller kompetenskontrollen. Om sökanden underkänns på mer än 5 punkter ska hela provet/kontrollen genomföras igen. En sökande som underkänns på 5 punkter eller mindre ska göra om de punkter som han eller hon har misslyckats med. Om sökanden underkänns på någon punkt vid omprövningen/den andra kompetenskontrollen, eller på någon av de punkter som redan har godkänts, måste sökanden göra om hela provet/kompetenskontrollen. Alla sektioner i flygprovet/kontrollen ska genomföras inom 6 månader.

TOLERANSER VID FLYGPROV

2. Sökanden ska uppvisa förmåga att

a) framföra det vertikalstartande/-landande luftfartyget inom ramen för dess begränsningar,

b) utföra alla manövrer med mjukhet och exakthet,

c) uppvisa gott omdöme och flygsinne,

d) tillämpa kunskaper om flygning,

e) alltid kontrollera det vertikalstartande/-landande luftfartyget på ett sådant sätt att den lyckade utgången av ett förfarande eller en manöver aldrig betvivlas,

f) vara insatt i och kunna tillämpa förfaranden för besättningssamarbete och förfaranden vid inkapacitet hos någon besättningsmedlem och

g) kunna kommunicera med övriga besättningsmedlemmar på ett effektivt sätt.

3. Följande gränsvärden ska tillämpas, korrigerade för att ta hänsyn till turbulenta väderförhållanden och till det använda det vertikalstartande/-landande luftfartygets manöveregenskaper och prestanda.

a) Flygbegränsningar vid IFR:

Höjd

Allmänt	± 100 fot
Inledning av nytt varv på beslutshöjden	+ 50 fot/– 0 fot
Lägsta planéhöjd (MDH)/höjd	+ 50 fot/– 0 fot

Spårning:

av signal från radionavigeringshjälpmedel	± 5°
vid precisionsinflygning	halvskalig avvikelse från sidvinkel och glidbana

Kurshållning

Normala procedurer	± 5°
Onormala procedurer/nödsituationer	± 10°

Fart:

Allmänt	± 10 knop
Med simulerat motorbortfall	+ 10 knop/– 5 knop

▼B

b) Flygbegränsningar vid VFR

Höjd

Allmänt	± 100 fot

Kurshållning

Normala procedurer	± 5°
Onormala procedurer/nödsituationer	± 10°

Fart:

Allmänt	± 10 knop
Med simulerat motorbortfall	+ 10 knop/– 5 knop

Markavdrift:

Lättning till hovring med markeffekt	± 3 fot
Landning	± 2 fot (med 0 fots rörelse bakåt eller i sidled)

UTBILDNINGENS/FLYGPROVETS/KOMPETENSKONTROLLENS INNEHÅLL

4. Följande symboler används med följande betydelser:

P = Utbildad till befälhavare eller biträdande pilot samt till manövrerande pilot (PF) och icke manövrerande pilot (PNF) inför utfärdande av lämplig typbehörighet.

5. Den praktiska träningen ska genomföras med minst den typ av träningsutrustning som anges med (P), men den kan även genomföras med en mer avancerad typ av utrustning, vilket anges med en pil (—>).

6. Följande förkortningar används för att ange träningsutrustning:

FFS = flygsimulator

FTD = flygutbildningshjälpmedel

OTD = andra utbildningshjälpmedel

PL = vertikalstartande/-landande luftfartyg

a) Sökande till flygprov för utfärdande av typbehörighet för vertikalstartande/-landande luftfartyg ska genomföra sektion 1–5 och sektion 6, om den är tillämplig.

b) Sökande till kompetenskontroll för förlängning eller förnyelse av typbehörighet för vertikalstartande/-landande luftfartyg ska genomföra sektion 1–5 och sektion 6 och/eller 7, om den är tillämplig.

c) Punkter som är markerade med asterisk (*) ska flygas enbart med hjälp av instrument. Om detta krav inte uppfylls under flygprovet eller kompetenskontrollen, ska typbehörigheten begränsas till endast VFR.

7. Om det står ett ”M” i kontrollkolumnen för flygprovet/kompetenskontrollen, innebär det att övningen är obligatorisk.

▼B

8. Utbildningshjälpmedel för flygsimulering ska användas för den praktiska träningen och provet om de ingår som en del av en godkänd kurs för typbehörighet. Följande faktorer avgör om en kurs godkänns eller inte:

▼M3

a) Kvalifikationen för utbildningshjälpmedel för flygsimulering enligt de relevanta kraven i Del-ARA och Del ORA.

▼B

b) Instruktörernas kvalifikationer.

KATEGORIN VERTIKALSTARTANDE/-LANDANDE LUFTFARTYG	PRAKTISK TRÄNING					FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL	
Manövrer/förfaranden	OTD	FTD	FFS	PL	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS PL	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
SEKTION 1 – Förberedelser och kontroller före flygning							
1.1 Utvändig visuell inspektion av det vertikalstartande/-landande luftfartyget, lokalisering av varje detalj samt inspektionens syfte				P			
1.2 Inspektion av cockpit	P	—>	—>	—>			
1.3 Startförfaranden, kontroll av radio- och navigeringsutrustning, val och inställning av frekvenser för navigering och kommunikation	P	—>	—>	—>		M	
1.4 Taxning i enlighet med instruktioner från flygkontrolltjänst (ATC) eller instruktör		P	—>	—>			
1.5 Förfaranden och kontroller före start, inklusive effektkontroll	P	—>	—>	—>		M	
SEKTION 2 – Flygmanövrer och procedurer							
2.1 Normala startprofiler enligt VFR Bandrift (STOL och VTOL), medräknat sidvind Upphöjda landningsplatser Landningsplatser i marknivå		P	—>	—>		M	
2.2 Start med maximal startmassa (faktisk eller simulerad maximal startmassa)		P	—>				
2.3.1 Avbruten start: under bandrift under drift vid upphöjda startplatser under drift vid startplatser i marknivå		P	—>			M	

▼B

KATEGORIN VERTIKALSTARTANDE/-LANDANDE LUFTFARTYG	PRAKTISK TRÄNING					FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL	
Manövrer/förfaranden	OTD	FTD	FFS	PL	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS PL	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
2.3.2 Start med simulerat motorbortfall efter passerad beslutshöjd: under bandrift under drift vid upphöjda startplatser under drift vid startplatser i marknivå		P	—>			M	
2.4 Plané under autorotation i helikopterläge till marken (luftfartyg får inte användas för denna övning)	P	—>	—>			M Endast FFS	
2.4.1 Plané under fartvinddrivning i flygplansläge (luftfartyg får inte användas för denna övning)		P	—>			M Endast FFS	
2.5 Normala landningsprofiler enligt VFR Bandrift (STOL och VTOL) Upphöjda landningsplatser Landningsplatser i marknivå		P	—>	—>		M	
2.5.1 Landning med simulerat motorbortfall efter uppnådd beslutshöjd: under bandrift under drift vid upphöjda landningsplatser under drift vid landningsplatser i marknivå							
2.6 Pådrag eller landning efter simulerat motorbortfall före beslutshöjd		P	—>			M	
SEKTION 3 – Normalt och onormalt handhavande av följande system samt förfaranden:							
3. Normalt och onormalt handhavande av följande system samt förfaranden (kan genomföras i en FSTD om den är kvalificerad för övningen):						M	Minst tre punkter ska väljas från den här sektionen
3.1 Motor	P	—>	—>				

▼B

KATEGORIN VERTIKALSTARTANDE/-LANDANDE LUFTFARTYG	PRAKTISK TRÄNING					FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL	
Manövrer/förfaranden	OTD	FTD	FFS	PL	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS PL	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
3.2 Trycksättning och luftkonditionering (uppvärmning, ventilation)	P	—>	—>				
3.3 Pitotsystem/statiskt system	P	—>	—>				
3.4 Bränslesystem	P	—>	—>				
3.5 Elektriska system	P	—>	—>				
3.6 Hydrauliska system	P	—>	—>				
3.7 Styr- och trimsystem	P	—>	—>				
3.8 System för förebyggande och rengörande avisning, bländskyddets värmesystem (om sådant finns installerat)	P	—>	—>				
3.9 Autopilot/flygdirektor	P	—>	—>				
3.10 Stallvarningssystem eller system för hävning av stall samt stabiliseringssystem	P	—>	—>				
3.11 Väderradar, radiohöjdmätare, transponder, terrängvarningssystem (om sådant finns installerat)	P	—>	—>				
3.12 Landställssystem	P	—>	—>				
3.13 Hjälpkraftsaggregat (APU)	P	—>	—>				
3.14 Radio, navigeringsutrustning, instrument och färddatasystem (FMS)	P	—>	—>				
3.15 System för klaffar	P	—>	—>				
SEKTION 4 – Onormala procedurer och nödförfaranden							
4. Onormala procedurer och nödlägesprocedurer (kan genomföras i en FSTD om den är kvalificerad för övningen)						M	Minst tre punkter ska väljas från den här sektionen

▼B

KATEGORIN VERTIKALSTARTANDE/-LANDANDE LUFTFARTYG	PRAKTISK TRÄNING					FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL	
Manövrer/förfaranden	OTD	FTD	FFS	PL	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS PL	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
4.1 Brandövningar för brand i motor, APU, lastutrymme, cockpit och elektriska system, inklusive evakuering i tillämpliga fall	P	—>	—>				
4.2 Kontroll över och bortledande av rök	P	—>	—>				
4.3 Motorbortfall, avstängning och återstart (luftfartyg får inte användas för denna övning) inklusive OEI-övergång från helikopter- till flygplansläge och vice versa	P	—>	—>			Endast FFS	
4.4 Bränsledumpning (simulerad, om sådant finns installerat)	P	—>	—>				
4.5 Vindskjuvning vid start/landning (för denna övning får ej ett luftfartyg användas)			P			Endast FFS	
4.6 Simulerat tryckfall i kabinen/nödplané (för denna övning får ej ett luftfartyg användas)	P	—>	—>			Endast FFS	
4.7 ACAS-händelse (för denna övning får ej ett flygplan användas)	P	—>	—>			Endast FFS	
4.8 Inkapacitet hos besättningsmedlemmar	P	—>	—>				
4.9 Fel på kraftöverföring	P	—>	—>			Endast FFS	
4.10 Hävande av full stall (med och utan motordrift) eller efter aktivering av stallvarningssystemet, i stig-, marsch- och inflygningskonfiguration (luftfartyg får inte användas för denna övning)	P	—>	—>			Endast FFS	
4.11 Andra nödförfaranden enligt tillämplig flyghandbok	P	—>	—>				

▼B

KATEGORIN VERTIKALSTARTANDE/-LANDANDE LUFTFARTYG	PRAKTISK TRÄNING					FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL	
Manövrer/förfaranden	OTD	FTD	FFS	PL	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS PL	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
SEKTION 5 – Förfaranden vid instrumentflygning (ska utföras under IMC eller simulerad IMC)							
5.1 Instrumentstart: övergång till instrumentflygning ska ske så snart som möjligt efter lättning	P*	—>*	—>*				
5.1.1 Simulerat motorbortfall under start efter beslutshöjd	P*	—>*	—>*			M*	
5.2 Beaktande av utpasserings- och inflygningsvägar samt av ATC-instruktioner	P*	—>*	—>*			M*	
5.3 Förfaranden i väntläge	P*	—>*	—>*				
5.4 Precisioninflygning ned till en beslutshöjd på lägst 60 m (200 fot)	P*	—>*	—>*				
5.4.1 Manuellt, utan flygdirektor	P*	—>*	—>*			M* (Enbart flygprov)	
5.4.2 Manuellt, med flygdirektor	P*	—>*	—>*				
5.4.3 Med autopilot	P*	—>*	—>*				
5.4.4 Manuellt, med en motor simulerat ur funktion. Motorbortfall ska simuleras under slutlig inflygning innan ytterfyr (OM) passeras och fortgå antingen till sättning eller också till det att hela proceduren för avbruten inflygning har genomförts.	P*	—>*	—>*			M*	
5.5 Ickeprecisionsinflygning ned till lägsta planéhöjd (MDA/H)	P*	—>*	—>*			M*	
5.6 Nytt varv med alla motorer i funktion när beslutshöjd (DA/DH) eller minsta beslutshöjd (MDA/MDH) nås	P*	—>*	—>*				

▼B

KATEGORIN VERTIKALSTARTANDE/-LANDANDE LUFTFARTYG	PRAKTISK TRÄNING					FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONT-ROLL	
Manövrer/förfaranden	OTD	FTD	FFS	PL	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS PL	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
5.6.1 Andra förfaranden vid avbruten inflygning	P*	—>*	—>*				
5.6.2 Nytt varv med en motor simulerat ur funktion när beslutshöjd (DA/DH) eller minsta beslutshöjd (MDA/MDH) nås	P*					M*	
5.7 IMC-autorotation med återgång till motordrift för att landa på bana endast i helikopterläge (luftfartyg får inte användas för denna övning)	P*	—>*	—>*			M* Enbart FFS	
5.8 Återgång från ovanliga flygläge (beroende på FFS-kvalitet)	P*	—>*	—>*			M*	
SEKTION 6 – Tilläggsauktorisation till en typbehörighet för instrumentinflygningar ned till en beslutshöjd som understiger 60 m (kategori II/III)							
6. Tilläggsauktorisation till en typbehörighet för instrumentinflygningar ned till en beslutshöjd som understiger 60 m (kategori II/III) Följande manövrer och förfaranden utgör minimikrav på träning för att instrumentinflygningar ned till en beslutshöjd (DH) som understiger 60 m (200 fot) ska medges. Under följande instrumentinflygningar och förfaranden för avbruten inflygning ska all utrustning som krävs för typcertifiering av instrumentinflygningar ned till en DH som är lägre än 60 m (200 fot) användas							
6.1 Avbruten start vid minsta tillåtna RVR		P	—>			M*	

▼B

KATEGORIN VERTIKALSTARTANDE/-LANDANDE LUFTFARTYG	PRAKTISK TRÄNING					FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL	
Manövrer/förfaranden	OTD	FTD	FFS	PL	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS PL	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
6.2 ILS-inflygningar I simulerade instrumentflygningsförhållanden, ned till tillämplig DH, med hjälp av flygvägledningssystem. Standardförfaranden för besättningssamarbete (SOP) ska följas		P	—>	—>		M*	
6.3 Nytt varv Efter inflygningar enligt 6.2, då DH nås. Utbildningen ska också inbegripa ett nytt varv på grund av (simulerat) otillräcklig bansynvidd, vindskjuvning, luftfartygsavdrift större än vad gränsvärdena för en lyckad inflygning tillåter, funktionsnedsättning hos utrustning på marken/i luftfartyget innan DH nås samt ett nytt varv med funktionsnedsättning hos utrustning i luftfartyget		P	—>	—>		M*	
6.4 Landning(ar) Med visuell referens etablerad på DH, efter instrumentinflygning. Om det aktuella flygvägledningssystemet så tillåter, ska en automatisk landning genomföras		P	—>			M*	
SEKTION 7 – Tillvalsutrustning							
7 Användning av tillvalsutrustning		P	—>	—>			

E. **Särskilda krav för luftskeppskategorin**

1. Vid flygprov eller kompetenskontroller för typbehörigheter för luftskepp ska sökanden bli godkänd på sektion 1–5 och 6 (beroende på vad som är tillämpligt) på flygprovet eller kompetenskontrollen. Om sökanden underkänns på mer än fem punkter ska hela provet/kontrollen genomföras igen. En sökande som underkänns på fem punkter eller mindre ska göra om de punkter som han eller hon har misslyckats med. Om sökanden underkänns på någon punkt vid omprövningen/den andra kompetenskontrollen, eller på någon av de punkter som redan har godkänts, måste sökanden göra om hela provet/kompetenskontrollen. Alla sektioner i flygprovet/kompetenskontrollen ska genomföras inom 6 månader.

▼B

TOLERANSER VID FLYGPROV

2. Sökanden ska uppvisa förmåga att

i) framföra luftskeppet inom ramen för dess begränsningar,

ii) utföra alla manövrer med mjukhet och exakthet,

iii) uppvisa gott omdöme och flygsinne,

iv) tillämpa kunskaper om flygning,

v) alltid kontrollera luftskeppet på ett sådant sätt att den lyckade utgången av ett förfarande eller en manöver aldrig betvivlas,

vi) vara insatt i och kunna tillämpa förfaranden för besättningssamarbete och förfaranden vid inkapacitet hos någon besättningsmedlem och

vii) kunna kommunicera med övriga besättningsmedlemmar på ett effektivt sätt.

3. Följande gränsvärden ska tillämpas, korrigerade för att ta hänsyn till turbulenta väderförhållanden och till det använda luftskeppets manöveregenskaper och prestanda.

a) Flygbegränsningar vid IFR:

Höjd	
Allmänt	± 100 fot
Inledning av nytt varv på beslutshöjden	+ 50 fot/– 0 fot
Lägsta planéhöjd (MDH)/höjd	+ 50 fot/– 0 fot
Spårning:	
av signal från radionavigeringshjälpmedel	± 5°
vid precisionsinflygning	halvskalig avvikelse från sidvinkel och
glidbana	
Kurshållning Normala procedurer	± 5°
Onormala procedurer/nödsituationer	± 10°

b) Flygbegränsningar vid VFR

Höjd	
Allmänt	± 100 fot
Kurshållning	
Normala procedurer	± 5°
Onormala procedurer/nödsituationer	± 10°

UTBILDNINGENS/FLYGPROVETS/KOMPETENSKONTROLLENS INNEHÅLL

4. Följande symboler används med följande betydelser:

P = Utbildad till befälhavare eller biträdande pilot samt till manövrerande pilot (PF) och icke manövrerande pilot (PNF) inför utfärdande av lämplig typbehörighet.

▼B

5. Den praktiska träningen ska genomföras med minst den typ av träningsutrustning som anges med (P), men den kan även genomföras med en mer avancerad typ av utrustning, vilket anges med en pil (—>).

6. Följande förkortningar används för att ange träningsutrustning:

FFS = flygsimulator

FTD = flygutbildningshjälpmedel

OTD = andra utbildningshjälpmedel

As = luftskepp

a) Sökande till flygprov för utfärdande av typbehörighet för luftskepp ska genomföra sektion 1–5 och sektion 6, om den är tillämplig.

b) Sökande till kompetenskontroll för förlängning eller förnyelse av typbehörighet för luftskepp ska genomföra sektion 1–5 och sektion 6 om den är tillämplig.

c) Punkter som är markerade med asterisk (*) ska flygas enbart med hjälp av instrument. Om detta krav inte uppfylls under flygprovet eller kompetenskontrollen, ska typbehörigheten begränsas till endast VFR.

7. Om det står ett ”M” i kontrollkolumnen för flygprovet/kompetenskontrollen, innebär det att övningen är obligatorisk.

▼M3

8. Utbildningshjälpmedel för flygsimulering ska användas för den praktiska träningen och provet om de ingår som en del av en kurs för typbehörighet. Följande faktorer avgör om en kurs godkänns eller inte:

a) Kvalifikationen för utbildningshjälpmedel för flygsimulering enligt de relevanta kraven i Del-ARA och Del-ORA.

▼B

b) Instruktörernas kvalifikationer.

KATEGORI AV LUFTSKEPP	PRAKTISK TRÄNING					FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL	
Manövrer/förfaranden	OTD	FTD	FFS	As	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS As	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
SEKTION 1 – Förberedelser och kontroller före flygning							
1.1 Inspektion före flygning				P			
1.2 Inspektion av cockpit	P	—>	—>	—>			
1.3 Startförfaranden, kontroll av radio- och navigeringsutrustning, val och inställning av frekvenser för navigering och kommunikation		P	—>	—>		M	
1.4 Förfarande utanför mast och markmanövrering			P	—>		M	

▼B

KATEGORI AV LUFTSKEPP	PRAKTISK TRÄNING					FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL	
Manövrer/förfaranden	OTD	FTD	FFS	As	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS As	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
1.5 Förfaranden och kontroller före start	P	—>	—>	—>		M	
SEKTION 2 – Flygmanövrer och procedurer							
2.1 Normal startprofil enligt VFR			P	—>		M	
2.2 Start med simulerat motorbortfall			P	—>		M	
2.3 Start med tyngd > 0 (tung start)			P	—>			
2.4 Start med tyngd < 0 (lätt start)			P	—>			
2.5 Normalt stigningsförfarande			P	—>			
2.6 Stigning till barometrisk höjd			P	—>			
2.7 Konstaterande av barometrisk höjd			P	—>			
2.8 Flygning på eller i närheten av barometrisk höjd			P	—>		M	
2.9 Normal plané och inflygning			P	—>			
2.10 Normal landningsprofil enligt VFR			P	—>		M	
2.11 Landning med tyngd > 0 (tung landning)			P	—>		M	
2.12 Landning med tyngd < 0 (lätt landning)			P	—>		M	
Avsiktligt blank							

▼B

KATEGORI AV LUFTSKEPP	PRAKTISK TRÄNING					FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL	
Manövrer/förfaranden	OTD	FTD	FFS	As	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS As	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
SEKTION 3 – Normalt och onormalt handhavande av följande system samt förfaranden:							
3. Normalt och onormalt handhavande av följande system samt förfaranden (kan genomföras i en FSTD om den är kvalificerad för övningen):						M	Minst tre punkter ska väljas från den här sektionen
3.1 Motor	P	—>	—>	—>			
3.2 Trycksättning av hölje	P	—>	—>	—>			
3.3 Pitotsystem/statiskt system	P	—>	—>	—>			
3.4 Bränslesystem	P	—>	—>	—>			
3.5 Elektriska system	P	—>	—>	—>			
3.6 Hydrauliska system	P	—>	—>	—>			
3.7 Styr- och trimsystem	P	—>	—>	—>			
3.8 Ballongsystem	P	—>	—>	—>			
3.9 Autopilot/flygdirektor	P	—>	—>	—>			
3.10 Stabiliseringssystem	P	—>	—>	—>			
3.10 Väderradar, radiohöjdmätare, transponder, terrängvarningssystem (om sådant finns installerat)	P	—>	—>	—>			
3.12 Landställssystem	P	—>	—>	—>			
3.13 Hjälpkraftsaggregat (APU)	P	—>	—>	—>			

▼B

KATEGORI AV LUFTSKEPP	PRAKTISK TRÄNING					FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL	
Manövrer/förfaranden	OTD	FTD	FFS	As	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS As	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
3.14 Radio, navigeringsutrustning, instrument och färddatasystem (FMS)	P	—>	—>	—>			
Avsiktligt blank							
SEKTION 4 – Onormala procedurer och nödförfaranden							
4 Onormala procedurer och nödlägesprocedurer (kan genomföras i en FSTD om den är kvalificerad för övningen)						M	Minst tre punkter ska väljas från den här sektionen
4.1 Brandövningar för brand i motor, APU, lastutrymme, cockpit och elektriska system, inklusive evakuering i tillämpliga fall	P	—>	—>	—>			
4.2 Kontroll över och bortledande av rök	P	—>	—>	—>			
4.3 Motorbortfall, avstängning och återstart Framför allt flygningens olika faser, inklusive bortfall av flera motorer	P	—>	—>	—>			
4.4 Inkapacitet hos besättningsmedlemmar	P	—>	—>	—>			
4.5 Fel på kraftöverföring/växellåda	P	—>	—>	—>		Enbart FFS	
4.6 Andra nödförfaranden, i enlighet med tillämplig flyghandbok	P	—>	—>	—>			

▼B

KATEGORI AV LUFTSKEPP	PRAKTISK TRÄNING					FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL	
Manövrer/förfaranden	OTD	FTD	FFS	As	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS As	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
SEKTION 5 – Förfaranden vid instrumentflygning (ska utföras under IMC eller simulerad IMC)							
5.1 Instrumentstart: övergång till instrumentflygning ska ske så snart som möjligt efter lättning	P*	—>*	—>*	—>*			
5.1.1 Simulerat motorbortfall under start	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.2 Beaktande av utpasserings- och inflygningsvägar samt av ATC-instruktioner	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.3 Förfaranden i väntläge	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4 Precisionsinflygning ned till en beslutshöjd på lägst 60 m (200 fot)	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.1 Manuellt, utan flygdirektor	P*	—>*	—>*	—>*		M* (Enbart flygprov)	
5.4.2 Manuellt, utan flygdirektor	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.3 Med autopilot	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.4 Manuellt, med en motor simulerat ur funktion. Motorbortfall ska simuleras under slutlig inflygning innan ytterfyr (OM) passeras till sättning, eller till det att hela proceduren för avbruten inflygning har genomförts	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.5 Ickeprecisionsinflygning ned till lägsta planéhöjd (MDA/H)	P*	—>*	—>*	—>*		M*	

▼B

KATEGORI AV LUFTSKEPP	PRAKTISK TRÄNING					FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL	
Manövrer/förfaranden	OTD	FTD	FFS	As	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS As	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
5.6 Nytt varv med alla motorer i funktion när beslutshöjd (DA/DH) eller minsta beslutshöjd (MDA/MDH) nås	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.1 Andra förfaranden vid avbruten inflygning	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.2 Nytt varv med en motor simulerat ur funktion när beslutshöjd (DA/DH) eller minsta beslutshöjd (MDA/MDH) nås	P*					M*	
5.7 Återgång från ovanliga flyglägen (beroende på FFS-kvalitet)	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
SEKTION 6 – Tilläggsauktorisation till en typbehörighet för instrumentinflygningar ned till en beslutshöjd som understiger 60 m (kategori II/III)							
6. Tilläggsauktorisation till en typbehörighet för instrumentinflygningar ned till en beslutshöjd som understiger 60 m (kategori II/III) Följande manövrer och förfaranden utgör minimikrav på träning för att instrumentinflygningar ned till en beslutshöjd (DH) som understiger 60 m (200 fot) ska medges. Under följande instrumentinflygningar och förfaranden för avbruten inflygning ska all luftfartygsutrustning som krävs för typcertifiering av instrumentinflygningar ned till en beslutshöjd (DH) som understiger 60 m (200 fot) användas.							

▼B

KATEGORI AV LUFTSKEPP	PRAKTISK TRÄNING					FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL	
Manövrer/förfaranden	OTD	FTD	FFS	As	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS As	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
6.1 Avbruten start vid minsta tillåtna RVR		P	—>			M*	
6.2 ILS-inflygningar I simulerade instrumentflygningsförhållanden, ned till tillämplig DH, med hjälp av flygvägledningssystem. Standardförfaranden för besättningssamarbete (SOP) ska följas		P	—>			M*	
6.3 Nytt varv Efter inflygningar enligt 6.2, då DH nås. Utbildningen ska också inbegripa ett nytt varv på grund av (simulerat) otillräcklig bansynvidd, vindskjuvning, luftfartygsavdrift större än vad gränsvärdena för en lyckad inflygning tillåter, funktionsnedsättning hos utrustning på marken/i luftfartyget innan DH nås samt ett nytt varv med simulerad funktionsnedsättning hos utrustning i luftfartyget		P	—>			M*	
6.4 Landning(ar) Med visuell referens etablerad på DH, efter instrumentinflygning. Om det aktuella flygvägledningssystemet så tillåter, ska en automatisk		P	—>			M*	

▼B

KATEGORI AV LUFTSKEPP	PRAKTISK TRÄNING					FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONT-ROLL	
Manövrer/förfaranden	OTD	FTD	FFS	As	Instruktö-rens sig-natur, efter avslutad träning	Kontr. på FFS As	Kontrollan-tens sig-natur, efter genomfört prov
landning genomföras							
SEKTION 7 – Tillvalsutrustning							
7. Användning av till-valsutrustning		P	—>				

▼B

BILAGA II

VILLKOR FÖR KONVERTERING AV EXISTERANDE NATIONELLA CERTIFIKAT OCH BEHÖRIGHETER FÖR FLYGPLAN OCH HELIKOPTRAR

A. FLYGPLAN

1. **Flygcertifikat**

Ett flygcertifikat som har utfärdats av en medlemsstat i enlighet med de nationella kraven ska konverteras till ett flygcertifikat enligt Del FCL, under förutsättning att sökanden uppfyller följande krav:

a) För ATPL(A) och CPL(A): Genom en kompetenskontroll uppfyller kraven för förlängning enligt Del FCL för typ-/klass- och instrumentbehörighet, vilka är relevanta för de befogenheter som följer av det innehavda certifikatet.

▼M3

b) Uppvisar kunskaper om relevanta delar av operativa krav och Del FCL.

▼B

c) Uppvisar språkkunskaper i enlighet med FCL.055.

▼M4

d) Uppfyller kraven i följande tabell:

Nationellt certifikat	Totalt antal flygtimmar	Eventuella ytterligare krav	Ersättningscertifikat enligt Del FCL samt villkor (i tillämpliga fall)	Borttagande av villkor	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL (A)	> 1 500 som befälhavare på flerpilotsflygplan	Inga	ATPL (A)	Ej relevant	a)
ATPL (A)	> 1 500 på flerpilotsflygplan	Inga	Som under punkt c 4	Som under punkt c 5	b)
ATPL (A)	> 500 på flerpilotsflygplan	Uppvisa kunskaper om planering och genomförande av flygningar enligt FCL.515	ATPL(A), med typbehörighet som begränsas till biträdande pilot	Uppvisa förmåga att vara befälhavare enligt tillägg 9 till Del-FCL	c)
CPL/IR(A) samt godkänt teoriprov för ATPL enligt Icao i den medlemsstat där certifikatet är utfärdat		i) uppvisa kunskaper om planering och genomförande av flygningar enligt FCL.310 och FCL.615 b ii) uppfylla de återstående kraven enligt FCL.720.A c	CPL/IR(A) med tillgodoräknande av ATPL-teori	Ej relevant	d)

▼M4

Nationellt certifikat	Totalt antal flygtimmar	Eventuella ytterligare krav	Ersättningscertifikat enligt Del FCL samt villkor (i tillämpliga fall)	Borttagande av villkor	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR (A)	> 500 på flerpilotsflygplan eller i flerpilotsverksamhet på enpilotsflygplan av pendelkategorin CS-23 eller motsvarande i enlighet med relevanta krav i Del-CAT och Del-ORO för kommersiell flygtransport	i) godkänt kunskapsprov för ATPL(A) i den medlemsstat där certifikatet är utfärdat (*) ii) uppfylla de återstående kraven enligt FCL.720.A c	CPL/IR(A) med tillgodoräknande av ATPL-teori	Ej relevant	e)
CPL/IR (A)	> 500 som befälhavare på enpilotsflygplan	Inga	CPL/IR(A) med typ/klassbehörigheter som begränsas till enpilotsflygplan	Få typbehörighet för flerpilotsverksamhet i enlighet med Del FCL	f)
CPL/IR (A)	< 500 som befälhavare på enpilotsflygplan	Uppvisa kunskaper om planering och genomförande av flygningar för CPL/IR-nivån	Som under punkt 4 f	Som under punkt 5 f	g)
CPL (A)	> 500 som befälhavare på enpilotsflygplan	Mörkerbevis, i tillämpliga fall	CPL(A), med typ-/klassbehörigheter som begränsas till enpilotsflygplan		h)
CPL (A)	< 500 som befälhavare på enpilotsflygplan	i) mörkerbevis, i tillämpliga fall ii) uppvisa kunskaper om genomförande och planering av flygningar enligt FCL.310	Som under punkt 4 h		i)
PPL/IR (A)	≥ 75 enligt IFR		PPL/IR(A) (IR begränsad till PPL)	Uppvisa kunskaper om genomförande och planering av flygningar enligt FCL.615 b	j)

▼M4

Nationellt certifikat	Totalt antal flygtimmar	Eventuella ytterligare krav	Ersättningscertifikat enligt Del FCL samt villkor (i tillämpliga fall)	Borttagande av villkor	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
PPL (A)	≥ 70 på flygplan	Uppvisa användning av radionavigeringshjälpmedel	PPL (A)		k)

(*) CPL-innehavare som redan har en typbehörighet för ett flerpilotsflygplan behöver inte genomföra ett teoriprov för ATPL(A) om de fortsätter att framföra samma flygplanstyp, men får inte tillgodoräkna sig ATPL(A)-teorin för ett certifikat enligt Del FCL. Om de behöver en annan typbehörighet för ett annat flerpilotsflygplan, måste de uppfylla kraven i kolumn 3, rad e i i ovanstående tabell.

▼B

2. **Instruktörsbehörigheter**

En instruktörsbehörighet som har utfärdats av en medlemsstat i enlighet med de nationella kraven ska konverteras till ett flygcertifikat enligt Del FCL, under förutsättning att sökanden uppfyller följande krav:

Nationell behörighet eller nationella befogenheter	Erfarenhet	Eventuella ytterligare krav	Ersättningsbehörighet enligt Del FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	I enlighet med Del FCL-kraven för relevant behörighet	Ej relevant	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. **SFI-behörighet**

En SFI-behörighet som har utfärdats av en medlemsstat i enlighet med de nationella kraven ska konverteras till ett flygcertifikat enligt Del FCL, under förutsättning att innehavaren uppfyller följande krav:

Nationell behörighet	Erfarenhet	Eventuella ytterligare krav	Ersättningsbehörighet enligt Del FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	> 1 500 timmar som pilot på flerpilotsflygplan	i) Inneha eller ha innehaft ett CPL, MPL eller ATPL för flygplan som har utfärdats av en medlemsstat ii) Ha genomfört flygsimulatordelen på tillämplig typbehörighetskurs inklusive MCC	SFI(A)
SFI(A)	Tre års aktuell erfarenhet som SFI	Ha genomfört flygsimulatorinnehållet i tillämplig typbehörighetskurs inklusive MCC	SFI(A)

Konverteringen ska vara giltig i maximalt tre år. För förlängning krävs att de relevanta kraven i Del FCL är uppfyllda.

▼B

4. **STI-behörighet**

En STI-behörighet som har utfärdats av en medlemsstat i enlighet med de nationella kraven i den staten får konverteras till ett flygcertifikat enligt Del FCL, under förutsättning att innehavaren uppfyller följande krav:

Nationell behörighet	Erfarenhet	Eventuella ytterligare krav	Ersättningsbehörighet
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	> 500 timmar som pilot på enpilotsflygplan	i) Inneha eller ha innehaft ett flygcertifikat som har utfärdats av en medlemsstat ii) Ha genomfört en kompetenskontroll i enlighet med tillägg 9 till Del FCL i en FSTD som är lämplig för den avsedda utbildningen	STI(A)
STI(A)	Tre års aktuell erfarenhet som STI	Ha genomfört en kompetenskontroll i enlighet med tillägg 9 till Del FCL i en FSTD som är lämplig för den avsedda utbildningen	STI(A)

För förlängning av behörigheten krävs att de relevanta kraven i Del FCL är uppfyllda.

B. HELIKOPTER

1. **Flygcertifikat**

Ett flygcertifikat som har utfärdats av en medlemsstat i enlighet med de nationella kraven ska konverteras till ett flygcertifikat enligt Del FCL, under förutsättning att sökanden uppfyller följande krav:

a) Genom en kompetenskontroll uppfyller kraven för förlängning enligt Del FCL för typ- och instrumentbehörighet, vilka är relevanta för de befogenheter som följer av det innehavda certifikatet.

▼M3

b) Uppvisar kunskaper om relevanta delar av operativa krav och Del FCL.

▼B

c) Uppvisar språkkunskaper i enlighet med FCL.055.

▼M3

d) Uppfyller kraven i följande tabell:

Nationellt certifikat	Totalt antal flygtimmar	Eventuella ytterligare krav	Ersättningscertifikat enligt Del FCL samt villkor *(i tillämpliga fall)*	Borttagande av villkor	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) giltig IR(H)	> 1 000 timmar som befälhavare på flerpilotshelikoptrar	Inga	ATPL(H) och IR	Ej relevant	a)
ATPL(H) inga IR(H)-befogenheter	> 1 000 timmar som befälhavare på flerpilotshelikoptrar	Inga	ATPL(H)		b)

▼**M3**

Nationellt certifikat	Totalt antal flygtimmar	Eventuella ytterligare krav	Ersättningscertifikat enligt Del FCL samt villkor *(i tillämpliga fall)*	Borttagande av villkor	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) giltig IR(H)	> 1 000 på flerpilotshelikoptrar	Nej	ATPL(H) och IR med typbehörighet som begränsas till biträdande pilot	Uppvisa förmåga att vara befälhavare enligt tillägg 9 till Del FCL	c)
ATPL(H) inga IR(H)-befogenheter	> 1 000 på flerpilotshelikoptrar	Nej	ATPL(H), typbehörighet som begränsas till biträdande pilot	Uppvisa förmåga att vara befälhavare enligt tillägg 9 till Del FCL	d)
ATPL(H) giltig IR(H)	> 500 på flerpilotshelikoptrar	Uppvisa kunskaper om planering och genomförande av flygningar enligt FCL.515 och FCL.615 b	Som under punkt 4 c	Som under punkt 5 c	e)
ATPL(H) inga IR(H)-befogenheter	> 500 på flerpilotshelikoptrar	Som under punkt 3 e	Som under punkt 4 d	Som under punkt 5 d	f)
CPL/IR(H) samt godkänt teoriprov för ATPL(H) enligt Icao i den medlemsstat där certifikatet är utfärdat		i) uppvisa kunskaper om planering och genomförande av flygningar enligt FCL.310 och FCL.615 b ii) uppfylla de återstående kraven enligt FCL.720.H b	CPL/IR(H) med tillgodoräknande av ATPL(H)-teori, förutsatt att teoriprovet för ATPL(H) enligt Icao anses vara på ATPL-nivå enligt Del FCL	Ej relevant	g)
CPL/IR(H)	> 500 timmar på flerpilotshelikoptrar	i) godkänt teoriprov för ATPL(H) enligt Del FCL i den medlemsstat där certifikatet är utfärdat (*) ii) uppfylla de återstående kraven enligt FCL.720.H b	CPL/IR(H) med tillgodoräknande av ATPL(H)-teori enligt Del FCL	Ej relevant	h)
CPL/IR(H)	> 500 som befälhavare på enpilotshelikoptrar	Nej	CPL/IR(H) med typbehörigheter som begränsas till enpilotshelikoptrar	Få typbehörighet för flerpilotsverksamhet i enlighet med Del FCL	i)

▼**M3**

Nationellt certifikat	Totalt antal flygtimmar	Eventuella ytterligare krav	Ersättningscertifikat enligt Del FCL samt villkor *(i tillämpliga fall)*	Borttagande av villkor	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	< 500 som befälhavare på enpilotshelikoptrar	Uppvisa kunskaper om planering och genomförande av flygningar enligt FCL.310 och FCL.615 b	Som under punkt 4 i		j)
CPL(H)	> 500 som befälhavare på enpilotshelikoptrar	Mörkerbevis	CPL(H) med typbehörigheter som begränsas till enpilotshelikoptrar		k)
CPL(H)	< 500 som befälhavare på enpilotshelikoptrar	Mörkerbevis, uppvisa kunskaper om genomförande och planering av flygningar enligt FCL.310	Som under punkt 4 k		l)
CPL(H) utan mörkerbevis	> 500 som befälhavare på enpilotshelikoptrar		Som under punkt 4 k och begränsat till dagerflygning enligt VFR	Få typbehörighet för flerpilotsverksamhet i enlighet med Del FCL samt mörkerbevis	m)
CPL(H) utan mörkerbevis	< 500 som befälhavare på enpilotshelikoptrar	Uppvisa kunskaper om planering och genomförande av flygningar enligt FCL.310	Som under punkt 4 k och begränsat till dagerflygning enligt VFR		n)
PPL/IR(H)	≥ 75 enligt IFR		PPL/IR(H) (IR begränsad till PPL)	Uppvisa kunskaper om genomförande och planering av flygningar enligt FCL.615 b	o)
PPL(H)	≥ 75 på helikoptrar	Uppvisa användning av radionavigeringshjälpmedel	PPL(H)		p)

(*) CPL-innehavare som redan har en typbehörighet för en flerpilotshelikopter behöver inte genomföra ett teoriprov för ATPL(H) om de fortsätter att framföra samma helikoptertyp, men får inte tillgodoräkna sig ATPL(H)-teorin för ett certifikat enligt Del FCL. Om de behöver en annan typbehörighet för en annan flerpilotshelikopter, måste de uppfylla kraven i kolumn 3, rad h i) i tabellen.

▼B

2. **Instruktörsbehörigheter**

En instruktörsbehörighet som har utfärdats av en medlemsstat i enlighet med de nationella kraven ska konverteras till ett flygcertifikat enligt Del FCL, under förutsättning att sökanden uppfyller följande krav:

Nationell behörighet eller nationella befogenheter	Erfarenhet	Eventuella ytterligare krav	Ersättningsbehörighet
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	I enlighet med Del FCL-kraven för relevant behörighet		FI(H)/IRI(H)/TRI(H)*

För förlängning av behörigheten krävs att de relevanta kraven i Del FCL är uppfyllda.

3. **SFI-behörighet**

En SFI-behörighet som har utfärdats av en medlemsstat i enlighet med de nationella kraven ska konverteras till ett flygcertifikat enligt Del FCL, under förutsättning att innehavaren uppfyller följande krav:

Nationell behörighet	Erfarenhet	Eventuella ytterligare krav	Ersättningsbehörighet
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	> 1 000 timmar som pilot på flerpilotshelikopter	i) Inneha eller ha innehaft ett CPL, MPL eller ATPL som har utfärdats av en medlemsstat ii) Ha genomfört flygsimulatordelen i tillämplig typbehörighetskurs inklusive MCC	SFI(H)
SFI(H)	Tre års aktuell erfarenhet som SFI	ha genomfört simulatordelen i tillämplig typbehörighetskurs inklusive MCC	SFI(H)

För förlängning av behörigheten krävs att de relevanta kraven i Del FCL är uppfyllda.

4. **STI-behörighet**

En STI-behörighet som har utfärdats av en medlemsstat i enlighet med de nationella kraven i den staten får konverteras till ett flygcertifikat enligt Del FCL, under förutsättning att innehavaren uppfyller följande krav:

Nationell behörighet	Erfarenhet	Eventuella ytterligare krav	Ersättningsbehörighet
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	> 500 timmar som pilot på enpilotshelikopter	i) Inneha eller ha innehaft ett flygcertifikat som har utfärdats av en medlemsstat ii) Ha genomfört en kompetenskontroll i enlighet med tillägg 9 till Del FCL i en FSTD som är lämplig för den avsedda utbildningen	STI(H)

▼B

Nationell behörighet	Erfarenhet	Eventuella ytterligare krav	Ersättningsbehörighet
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	Tre års aktuell erfarenhet som STI	Ha genomfört en kompetenskontroll i enlighet med tillägg 9 till Del FCL i en FSTD som är lämplig för den avsedda utbildningen	STI(H)

För förlängning av behörigheten krävs att de relevanta kraven i Del FCL är uppfyllda.

▼B

BILAGA III

VILLKOR FÖR GODTAGANDE AV CERTIFIKAT SOM HAR UTFÄRDATS AV ETT TREDJELAND ELLER PÅ ETT TREDJELANDS VÄGNAR

A. VALIDERING AV CERTIFIKAT

Allmänt

▼M3

1. Ett flygcertifikat utfärdat i överensstämmelse med kraven i bilaga 1 till Chicagokonventionen av ett tredje land får valideras av den behöriga myndigheten i en medlemsstat.

Piloter ska ansöka hos den behöriga myndigheten i den medlemsstat där de är bosatta eller etablerade. Om de inte är bosatta inom en medlemsstats territorium ska piloter ansöka hos den behöriga myndigheten i den medlemsstat där operatören som de flyger för eller har för avsikt att flyga för har sitt huvudsakliga verksamhetsställe, eller där luftfartyget som de flyger eller har för avsikt att flyga är registrerat.

▼B

2. Ett certifikat får valideras för en period på högst ett år, förutsatt att grundcertifikatet alltjämt är giltigt.

Denna period får endast förlängas en gång av den behöriga myndighet som har utfärdat valideringen, under förutsättning att piloten under valideringsperioden har ansökt om eller genomgår utbildning för utfärdande av ett certifikat i enlighet med Del FCL. Denna förlängning ska täcka den tidsperiod som krävs för att certifikatet ska utfärdas i enlighet med Del FCL.

Innehavare av ett certifikat som har godkänts av en medlemsstat ska utöva sina befogenheter i enlighet med kraven i Del FCL.

Flygcertifikat för kommersiell flygtransport och andra yrkesverksamheter

3. När det gäller flygcertifikat för kommersiell flygtransport och andra yrkesverksamheter ska innehavaren uppfylla följande krav:

a) Som ett flygprov uppfylla de krav för förlängning av typ- eller klassbehörighet i Del FCL som är relevanta för de befogenheter som följer av det innehavda certifikatet.

▼M3

b) Uppvisa att han/hon har förvärvat kunskaper om relevanta delar av operativa krav och Del FCL.

c) Uppvisa att han/hon har förvärvat språkkunskaper i enlighet med FCL.055.

▼B

d) Inneha ett medicinskt intyg klass 1, utfärdat i enlighet med Del Medical.

▼M3

e) För flygplan: uppfylla erfarenhetskraven i nedanstående tabell:

Certifikat	Totalt antal flygtimmar	Befogenheter	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1 500 timmar som befälhavare på flerpilotsflygplan	Kommersiell flygtransport i flerpilotsflygplan som befälhavare	a)
ATPL(A) eller CPL(A)/IR (*)	> 1 500 timmar som befälhavare eller biträdande pilot på flerpilotsflygplan enligt operativa krav	Kommersiell flygtransport i flerpilotsflygplan som biträdande pilot	b)
CPL(A)/IR	> 1 000 timmar som befälhavare i kommersiell flygtransport efter att ha fått en IR	Kommersiell flygtransport i enpilotsflygplan som befälhavare	c)

▼M3

(1)	(2)	(3)	
CPL(A)/IR	> 1 000 timmar som befälhavare eller biträdande pilot på enpilotsflygplan enligt operativa krav	Kommersiell flygtransport i enpilotsflygplan som biträdande pilot enligt operativa krav	d)
ATPL(A), CPL(A)/IR, CPL(A)	> 700 timmar i andra flygplan än turmotorsegelflygplan, inklusive 200 timmar i den roll som ansökan om godtagande gäller och 50 timmar i denna roll under de senaste 12 månaderna	Utövande av befogenheter på flygplan som används i verksamhet som inte är kommersiell flygtransport	e)
CPL(A)	> 1 500 timmar som befälhavare i kommersiell flygtransport, inklusive 500 timmar i verksamhet med sjöflygplan	Kommersiell flygtransport i enpilotsflygplan som befälhavare	f)

(*) CPL(A)/IR-innehavare på flerpilotsflygplan ska ha uppvisat en kunskapsnivå för ATPL(A) enligt Icao före godtagandet.

▼M4

f) För helikoptrar: Uppfylla erfarenhetskraven i nedanstående tabell:

Certifikat	Totalt antal flygtimmar	Befogenheter	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) och giltig IR	> 1 000 timmar som befälhavare på flerpilotshelikopter	Kommersiell flygtransport i flerpilotshelikopter som befälhavare vid VFR- och IFR-verksamhet	a)
ATPL(H) inga IR-befogenheter	> 1 000 timmar som befälhavare på flerpilotshelikopter	Kommersiell flygtransport i flerpilotshelikopter som befälhavare vid VFR-verksamhet	b)
ATPL(H) och giltig IR	> 1 000 timmar som pilot på flerpilotshelikopter	Kommersiell flygtransport i flerpilotshelikopter som biträdande pilot vid VFR- och IFR-verksamhet	c)
ATPL(H) inga IR-befogenheter	> 1 000 timmar som pilot på flerpilotshelikopter	Kommersiell flygtransport i flerpilotshelikopter som biträdande pilot vid VFR-verksamhet	d)
CPL (H)/IR (*)	> 1 000 timmar som pilot på flerpilotshelikopter	Kommersiell flygtransport i flerpilotshelikopter som biträdande pilot	e)
CPL (H)/IR	> 1 000 timmar som befälhavare i kommersiell flygtransport efter att ha fått en IR	Kommersiell flygtransport i enpilotshelikopter som befälhavare	f)
ATPL(H) med eller utan IR-befogenheter, CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 timmar i andra helikoptrar än de som är certifierade enligt CS-27/29 eller motsvarande, inklusive 200 timmar i den roll som ansökan om godtagande gäller och 50 timmar i denna roll under de senaste 12 månaderna	Utövande av befogenheter på helikoptrar som används i verksamhet som inte är kommersiell flygtransport	g)

(*) CPL(H)/IR-innehavare på flerpilotshelikopter ska ha uppvisat en kunskapsnivå för ATPL (H) enligt Icao före godtagandet.

▼B

Flygcertifikat för icke-kommersiell verksamhet med instrumentbehörighet

4. När det gäller privatflygarcertifikat med instrumentbehörighet eller CPL- och ATPL-certifikat med instrumentbehörighet, för vilka piloten endast har för avsikt att utöva befogenheterna som privatflygare, ska innehavaren uppfylla följande krav:

a) Godkännas på flygprovet för instrument- och typ-/klassbehörigheter som är relevanta för de befogenheter som följer av det innehavda certifikatet i enlighet med tillägg 7 och tillägg 9 till Del FCL.

b) Uppvisa att han/hon har förvärvat kunskaper om luftfartsrätt, aeronautiska väderkoder, planering och genomförande av flygningar samt människans prestationsförmåga.

▼M3

c) Uppvisa att han/hon har förvärvat språkkunskaper i enlighet med FCL.055.

▼B

d) Inneha minst ett giltigt medicinskt intyg klass 2, utfärdat i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen.

▼M3

e) Inneha minst 100 timmars erfarenhet av instrumentflygning som befälhavare på relevant kategori av luftfartyg.

▼B

Flygcertifikat för icke-kommersiell verksamhet utan instrumentbehörighet

5. När det gäller privatflygarcertifikat eller CPL- och ATPL-certifikat utan instrumentbehörighet, för vilka piloten endast har för avsikt att utöva befogenheterna som privatflygare, ska innehavaren uppfylla följande krav:

a) Uppvisa att han/hon har förvärvat kunskaper om luftfartsrätt och människans prestationsförmåga.

b) Godkännas på flygprovet för PPL enligt Del FCL.

c) Uppfylla de relevanta kraven i Del FCL för utfärdande av en typ- eller klassbehörighet som är relevant för de befogenheter som följer av det innehavda certifikatet.

d) Inneha minst ett medicinskt intyg klass 2, utfärdat i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen.

e) Uppvisa att han/hon har förvärvat språkkunskaper i enlighet med FCL.055.

f) Inneha minst 100 timmars erfarenhet som pilot på relevant kategori av luftfartyg.

Validering av flygcertifikat för särskilda arbetsuppgifter av begränsad varaktighet

6. Trots vad som sägs i ovanstående punkter får medlemsstaterna i samband med tillverkningsföretags flygningar godta ett certifikat som är utfärdat i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen av ett tredjeland, för en period av högst 12 månader när det gäller särskilda arbetsuppgifter av begränsad varaktighet, t.ex. skolflygningar vid tjänstgöringsstart, demonstrations-, färje- eller testflygningar, förutsatt att sökanden uppfyller följande krav:

a) Innehar lämpligt certifikat och medicinskt intyg samt tillhörande behörigheter eller kvalifikationer utfärdade i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen.

▼M4

b) Är direkt eller indirekt anställd av en luftfartygstillverkare eller en luftfartsmyndighet.

▼B

I så fall ska innehavarens befogenheter begränsas till att genomföra flygutbildning och flygtestning för ett första utfärdande av typbehörigheter, övervakning av operatörpiloternas inledande produktionsflygningar, leverans- eller färjeflygningar, inledande produktionsflygning, flygdemonstrationer eller testflygningar.

▼M4

7. Trots vad som sägs i ovanstående punkter får medlemsstaterna för uppvisningsflygningar eller tävlingsflygningar, under begränsad tid, godta en licens som utfärdats av ett tredjeland som gör det möjligt för innehavaren att utöva befogenheterna för ett PPL, SPL eller BPL förutsatt att:

a) tävlingsarrangören före evenemanget eller flygningen ger den behöriga myndigheten tillräckliga bevis om hur denna kommer att säkerställa att piloten kommer att bekanta sig med den relevanta säkerhetsinformationen och hantera risker förknippade med flygningarna. och

b) att den sökande innehar lämpligt certifikat och medicinskt intyg samt tillhörande behörigheter eller kvalifikationer utfärdade i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen.

8. Trots vad som sägs i ovanstående punkter får medlemsstaterna godta ett PPL, SPL eller BPL utfärdat i överensstämmelse med kraven i bilaga 1 till Chicagokonventionen av ett tredje land under högst 28 dagar per kalenderår för särskilda icke-kommersiella uppgifter om sökanden

a) innehar lämpligt certifikat och medicinskt intyg samt tillhörande behörigheter eller kvalifikationer utfärdade i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen. och

b) har genomfört minst en flygning med en kvalificerad instruktör före utförandet av särskilda arbetsuppgifter av begränsad varaktighet.

▼B

B. KONVERTERING AV CERTIFIKAT

▼M3

1. Ett PPL/BPL/SPL-, CPL- eller ATPL-certifikat utfärdat i överensstämmelse med kraven i bilaga 1 till Chicagokonventionen av ett tredje land får konverteras till ett PPL/BPL/SPL enligt Del FCL med en klass- eller typbehörighet för enpilotsflygplan av den behöriga myndigheten i en medlemsstat.

▼B

2. Certifikatinnehavaren ska uppfylla följande minimikrav för relevant kategori av luftfartyg:

a) Genomgå ett skriftligt prov om luftfartsrätt och människans prestationsförmåga.

b) Godkännas på flygprovet för PPL, BPL eller SPL, beroende på vad som är tillämpligt, enligt Del FCL.

c) Uppfylla kraven för utfärdande av relevant klass- eller typbehörighet i enlighet med kapitel H,

d) Inneha minst ett medicinskt intyg klass 2, utfärdat i enlighet med Del Medical.

e) Uppvisa att han/hon har förvärvat språkkunskaper i enlighet med FCL.055.

f) Ha genomfört minst 100 timmars flygtid som pilot.

▼B

C. GODTAGANDE AV KLASS- OCH TYPBEHÖRIGHETER

1. En giltig klass- eller typbehörighet som följer av ett certifikat utfärdat av ett tredjeland får införas i ett certifikat enligt Del FCL förutsatt att sökanden

   a) uppfyller erfarenhetskrav och villkor för utfärdande av lämplig typ- eller klassbehörighet i enlighet med Del FCL,

   b) godkänns på relevant flygprov för utfärdande av lämplig typ- eller klassbehörighet i enlighet med Del FCL,

   c) har aktuell flygerfarenhet,

   d) har minst:

      i) klassbehörigheter för flygplan: 100 timmars flygerfarenhet som pilot på denna klass,

      ii) typbehörigheter för flygplan: 500 timmars flygerfarenhet som pilot på denna typ,

      iii) för enmotoriga helikoptrar med en maximal startmassa på upp till 3 175 kg: 100 timmars flygerfarenhet som pilot på denna typ,

      iv) för alla övriga helikoptrar: 350 timmars flygerfarenhet som pilot på denna klass.

▼B

BILAGA IV

[DEL MED]

KAPITEL A

ALLMÄNNA KRAV

AVSNITT 1

Allmänt

MED.A.001 Behörig myndighet

I denna del avses med behörig myndighet

a) för flygmedicinska centrum:

1. den myndighet som utsetts av den medlemsstat där det flygmedicinska centrumet har sitt huvudsakliga verksamhetsställe,

2. byrån, om det flygmedicinska centrumet är lokaliserat i tredjeland,

b) för flygläkare:

1. den myndighet som utsetts av den medlemsstat där flygläkaren har sitt huvudsakliga verksamhetsställe,

2. om flygläkarens huvudsakliga verksamhetsställe är i tredjeland, den myndighet som utsetts av den medlemsstat till vilken flygläkaren ansöker om utfärdande av certifikatet för flygläkare,

c) för allmänpraktiserande läkare: den myndighet som utsetts av den medlemsstat till vilken den allmänpraktiserande läkaren anmäler sin verksamhet,

d) för företagsläkare som bedömer den medicinska lämpligheten hos kabinbesättning: den myndighet som utsetts av den medlemsstat till vilken företagsläkaren anmäler sin verksamhet.

MED.A.005 Tillämpningsområde

I denna del fastslås kraven för

a) utfärdande, giltighet, förlängning och förnyelse av det medicinska intyg som krävs för att utöva de befogenheter flygcertifikatet berättigar till eller för att genomgå pilotutbildning,

b) den medicinska lämpligheten hos kabinbesättningen,

c) certifiering av flygläkare,

d) kvalifikationer för allmänpraktiserande läkare och företagsläkare.

MED.A.010 Definitioner

I denna del gäller följande definitioner:

— ackrediterad medicinsk slutsats: den slutsats som en eller flera medicinska experter, godtagbara för den certifikatutfärdande myndigheten, kommit fram till på grundval av objektiva och icke-diskriminerande kriterier, för det syfte som fallet gäller och vid behov i samråd med flygoperativa experter och andra experter.

— bedömning: den slutsats om den medicinska lämpligheten hos en person som grundas på utvärderingen av personens sjukdomshistoria och/eller flygmedicinska undersökningar enligt kraven i denna del och ytterligare undersökningar om så är nödvändiga, och/eller medicinska tester som exempelvis EKG, blodtrycksmätning, blodprover och röntgen.

▼B

— färgsäker: sökanden har förmåga att utan svårighet urskilja de färger som används vid flygnavigering och korrekt identifiera de färgade ljus som används inom luftfarten.

— ögonspecialist: oftalmolog eller synspecialist med behörighet i optometri och i att upptäcka patologiska tillstånd.

— undersökning: inspektion, palpation, perkussion, auskultation eller annat tillvägagångssätt för utredning som särskilt syftar till att diagnostisera sjukdom.

— utredning: bedömning av ett misstänkt patologiskt tillstånd hos en sökande genom undersökningar och tester för att bekräfta närvaron eller frånvaron av ett medicinskt tillstånd.

— certifikatutfärdande myndighet: den behöriga myndighet i en medlemsstat som utfärdat flygcertifikatet, eller till vilken en person ansöker om utfärdande av certifikat, eller, om en person ännu inte har ansökt om utfärdande av ett certifikat, den behöriga myndigheten enligt definition i denna del.

— begränsning: villkor som gäller för ett medicinskt intyg, ett certifikat eller en medicinsk rapport om kabinbesättning och som ska efterlevas vid utövandet av de befogenheter som certifikatet eller godkännandet som kabinpersonal ger.

— refraktionsfel: avvikelse från emmetropi (normalsynthet), mätt i dioptrier i den mest ametropa meridianen, med standardmetoder.

MED.A.015 Medicinsk sekretess

Alla personer involverade i medicinska undersökningar, bedömningar och certifieringar ska säkerställa att medicinsk sekretess alltid beaktas.

MED.A.020 Försämrat hälsotillstånd

a) Innehavare av certifikat får inte vid något tillfälle utöva de befogenheter certifikatet eller tillhörande rättigheter eller godkännanden berättigar till om denne

1. är medveten om någon försämring av sitt hälsotillstånd som skulle kunna göra vederbörande oförmögen att utöva dessa befogenheter på ett säkert sätt,

2. tar eller använder något läkemedel, receptbelagt eller receptfritt, som sannolikt kan inverka negativt på förmågan att på ett säkert sätt utöva de befogenheter som certifikatet i fråga berättigar till,

3. genomgår någon medicinsk, kirurgisk eller annan behandling som sannolikt kan inverka negativt på flygsäkerheten.

b) Innehavare av certifikat ska också, utan onödigt dröjsmål, söka flygmedicinsk rådgivning om vederbörande

1. har genomgått ett kirurgiskt eller annat invasivt ingrepp,

2. har påbörjat regelbunden användning av något slags läkemedel,

3. har drabbats av allvarligare personskada som medför oförmåga att arbeta som medlem av flygbesättningen,

4. har drabbats av allvarlig sjukdom som medför oförmåga att arbeta som medlem av flygbesättningen,

5. är gravid,

6. har lagts in på sjukhus eller sjukvårdsklinik,

7. behöver synkorrigerande linser för första gången.

▼B

c) I dessa fall gäller följande:

1. Innehavare av medicinskt intyg klass 1 och klass 2 ska rådfråga flygmedicinskt centrum eller flygläkare. Det flygmedicinska centrumet eller flygläkaren ska bedöma den medicinska lämpligheten hos innehavaren av certifikatet och avgöra om denne är lämplig att återuppta utövandet av sina befogenheter.

2. Innehavare av flygcertifikat för lätta luftfartyg (LAPL) ska rådfråga flygmedicinskt centrum, flygläkare eller den allmänpraktiserande läkare som undertecknat det medicinska intyget. Det flygmedicinska centrumet, flygläkaren eller den allmänpraktiserande läkaren ska bedöma den medicinska lämpligheten hos innehavaren av certifikatet och avgöra om denne är lämplig att återuppta utövandet av sina befogenheter.

d) Medlemmar av kabinbesättningen får inte utföra några arbetsuppgifter på ett luftfartyg och, i tillämpliga fall, inte utöva de befogenheter som intyget som kabinbesättning berättigar till, om de är medvetna om någon försämring av hälsotillståndet som är av den omfattningen att det kan göra dem oförmögna att utföra sina säkerhetsuppgifter och skyldigheter.

e) Dessutom, om något av de medicinska tillstånd som anges i punkterna b1 till b5 gäller ska medlemmar av kabinbesättningen utan onödigt dröjsmål rådfråga flygläkare, flygmedicinskt centrum eller företagsläkare, beroende på vad som är tillämpligt. Det flygmedicinska centrumet, flygläkaren eller företagsläkaren ska bedöma den medicinska lämpligheten hos kabinbesättningsmedlemmen och avgöra om denne är lämplig att återuppta utövandet av sina säkerhetsuppgifter.

MED.A.025 Skyldigheter för flygmedicinskt centrum, flygläkare, allmänpraktiserande läkare och företagsläkare

a) Vid medicinska undersökningar och/eller bedömningar ska det flygmedicinska centrumet, flygläkaren, den allmänpraktiserande läkaren respektive företagsläkaren

1. se till att kommunikation med personen i fråga etableras utan språkhinder,

2. göra personen medveten om följderna av att lämna ofullständiga, felaktiga eller osanna uppgifter om sin sjukdomshistoria.

b) Efter avslutade medicinska undersökningar och/eller bedömningar ska det flygmedicinska centrumet, flygläkaren, den allmänpraktiserande läkaren respektive företagsläkaren

1. meddela personen om denne är lämplig eller olämplig eller ska överlåtas till den certifikatutfärdande myndigheten, flygmedicinskt centrum eller flygläkare, beroende på vad som är tillämpligt,

2. informera personen om eventuella begränsningar som kan begränsa flygutbildning eller de befogenheter som flygcertifikat eller intyg som kabinbesättning ger, beroende på vad som är tillämpligt,

3. informera personen om hans/hennes rätt till en omprövning om personen har bedömts vara olämplig,

4. om det gäller en ansökan om ett medicinskt intyg, omedelbart skicka in en underskriven eller elektroniskt signerad rapport med resultat av bedömningen samt kopia av det medicinska intyget till den certifikatutfärdande myndigheten.

c) Flygmedicinska centrum, flygläkare, allmänpraktiserande läkare och företagsläkare ska bevara journal med uppgifter om medicinska undersökningar och bedömningar som utförts i enlighet med denna del, samt resultaten av dessa, i enlighet med nationell lagstiftning.

d) När så krävs för utfärdande av medicinska intyg och/eller tillsynsverksamhet ska flygmedicinska centrum, flygläkare, allmänpraktiserande läkare och företagsläkare på begäran skicka in samtliga flygmedicinska handlingar och rapporter och annan relevant information till den medicinska bedömaren vid den behöriga myndigheten.

▼B

AVSNITT 2

Krav för medicinska intyg

MED.A.030 Medicinska intyg

a) En flygelev får inte flyga ensam om inte flygeleven innehar sådant medicinskt intyg som krävs för det aktuella flygcertifikatet.

b) Den som ansöker om och den som innehar certifikat för lätta luftfartyg (LAPL) ska lägst inneha ett medicinskt intyg för LAPL.

c) Den som ansöker om och den som innehar privatflygarcertifikat (PPL), segelflygcertifikat (SPL), eller ballongflygcertifikat (BPL) ska lägst inneha ett medicinskt intyg klass 2.

d) Den som ansöker om och den som innehar SPL eller BPL i kommersiell segelflyg- eller ballongtrafik ska lägst inneha ett medicinskt intyg klass 2.

e) Om behörighet för mörkerflygning läggs till i ett PPL eller LAPL ska innehavaren av certifikatet vara färgsäker.

f) Den som ansöker om och den som innehar trafikflygarcertifikat (CPL, *Commercial Pilot licence*), flygcertifikat för flerpilotsbesättning (MPL, *Multi-crew Pilot Licence*), trafikflygcertifikat (ATPL, *Airline Transport Pilot Licence*) ska inneha ett medicinskt intyg klass 1.

g) Om instrumentbehörighet läggs till i ett PPL ska certifikatinnehavaren genomgå tonaudiometri, med de intervall och enligt de normer som gäller för innehavare av medicinskt intyg klass 1.

h) En certifikatinnehavare får inte vid någon tidpunkt inneha mer än ett medicinskt intyg utfärdat i enlighet med denna del.

MED.A.035 Ansökan om ett medicinskt intyg

a) Ansökan om medicinskt intyg ska göras i den form som den behöriga myndigheten fastställt.

b) Den som ansöker om medicinskt intyg ska för det flygmedicinska centrumet, flygläkaren eller den allmänpraktiserande läkaren, beroende på vad som är tillämpligt, uppvisa

1. handling som styrker personens identitet

2. undertecknad deklaration som

i) innehåller medicinska fakta som rör personens sjukdomshistoria,

ii) visar om personen tidigare genomgått en undersökning för medicinskt intyg och i så fall vem som utförde denna samt resultatet,

iii) visar om personen någonsin bedömts vara olämplig, eller fått ett medicinskt intyg tillfällig upphävt eller återkallat.

c) Vid ansökan om förlängning eller förnyelse av det medicinska intyget ska sökanden visa upp det medicinska intyget för det flygmedicinska centrumet, flygläkaren eller den allmänpraktiserande läkaren innan relevanta undersökningar utförs.

MED.A.040 Utfärdande, förlängning och förnyelse av medicinska intyg

a) Ett medicinskt intyg får endast utfärdas, förlängas eller förnyas efter det att nödvändiga medicinska undersökningar och/eller bedömningar har genomförts och en bedömning som lämplig har gjorts.

b) Första utfärdandet

1. Medicinska intyg klass 1 ska utfärdas av flygmedicinskt centrum.

▼B

2. Medicinska intyg klass 2 ska utfärdas av flygmedicinskt centrum eller flygläkare.

3. Medicinska intyg för certifikat för lätta luftfartyg (LAPL) ska utfärdas av ett flygmedicinskt centrum, en flygläkare eller, om så tillåts enligt nationell lag i den medlemsstat där certifikatet har utfärdats, av en allmänpraktiserande läkare.

c) Förlängning och förnyelse

1. Medicinska intyg klass 1 och klass 2 ska förlängas eller förnyas av flygmedicinskt centrum eller flygläkare.

2. Medicinska intyg för certifikat för lätta luftfartyg (LAPL) ska förlängas eller förnyas av flygmedicinskt centrum, flygläkare eller, om så tillåts enligt nationell lag i den medlemsstat där certifikatet har utfärdats, av allmänpraktiserande läkare.

d) Det flygmedicinska centrumet, flygläkaren eller den allmänpraktiserande läkaren får endast utfärda, förlänga eller förnya ett medicinskt intyg om

1. sökanden har redovisat fullständig sjukdomshistoria och, om så krävs av det flygmedicinska centrumet, flygläkaren eller den allmänpraktiserande läkaren, resultat av medicinska undersökningar och tester som utförts av sökandens läkare eller annan medicinsk specialist, och

2. det flygmedicinska centrumet, flygläkaren eller den allmänpraktiserande läkaren har utfört den flygmedicinska bedömningen, grundat på de medicinska undersökningarna och tester som krävs för det avsedda medicinska intyget, för att bekräfta att sökanden uppfyller alla relevanta krav i denna del.

e) Flygläkaren, det flygmedicinska centrumet eller, om det gäller en överlåtelse, den certifikatutfärdande myndigheten kan kräva att sökanden genomgår ytterligare medicinska undersökningar och utredningar, om detta är kliniskt motiverat, innan de utfärdar, förlänger eller förnyar ett medicinsk intyg.

f) Den certifikatutfärdande myndigheten kan utfärda eller återutfärda ett medicinskt intyg, beroende på vad som är tillämpligt, om

1. ett fall har överlåtits till myndigheten,

2. myndigheten har upptäckt att uppgifter på intyget måste korrigeras.

MED.A.045 Giltighet, förlängning och förnyelse av medicinska intyg

a) *Giltighet*

1. Medicinska intyg klass 1 ska vara giltiga för en period av 12 månader.

2. Giltighetsperioden för medicinska intyg klass 1 ska förkortas till 6 månader för certifikatinnehavare som

i) arbetar i kommersiell lufttransport i enpilotsystem som omfattar transport av passagerare och har fyllt 40 år,

ii) har fyllt 60 år.

3. Medicinska intyg klass 2 ska vara giltiga för en period av

i) 60 månader tills certifikatinnehavaren fyller 40 år; ett medicinskt intyg som utfärdats innan innehavaren fyllt 40 år ska upphöra att gälla när denne fyller 42 år,

ii) 24 månader om certifikatinnehavaren är mellan 40 och 50 år; ett medicinskt intyg som utfärdats innan innehavaren fyllt 50 år ska upphöra att gälla när denne fyller 51 år,

iii) 12 månader om certifikatinnehavaren har fyllt 50 år.

▼B

4. Medicinska intyg för certifikat för lätta luftfartyg (LAPL) ska vara giltiga för en period av

   i) 60 månader tills certifikatinnehavaren fyller 40 år; ett medicinskt intyg som utfärdats innan innehavaren fyllt 40 år ska upphöra att gälla när denne har fyllt 42 år,

   ii) 24 månader om certifikatinnehavaren har fyllt 40 år.

5. Giltighetsperioden för ett medicinskt intyg, inklusive tillhörande undersökning och särskild utredning ska

   i) bestämmas av sökandens ålder den dag den medicinska undersökningen sker, och

   ii) beräknas från datumet för den medicinska undersökningen om det gäller första utfärdande och förnyelse, och från sista giltighetsdatum för föregående medicinska intyg om det gäller förlängning.

b) *Förlängning*

Undersökningar och/eller bedömningar för förlängning av ett medicinskt intyg kan göras upp till 45 dagar innan det medicinska intyget slutar gälla.

c) *Förnyelse*

1. Om innehavaren av ett medicinskt intyg inte uppfyller villkoret under b krävs en undersökning för förnyelse och/eller en bedömning.

2. För medicinska intyg klass 1 och klass 2 gäller följande:

   i) Om giltighetstiden för det medicinska intyget löpte ut för mer än 2 år sedan får det flygmedicinska centrumet eller flygläkaren endast utföra undersökning för förnyelse efter bedömning av sökandens flygmedicinska handlingar.

   ii) Om giltighetstiden för det medicinska intyget löpte ut för mer än 5 år sedan gäller samma undersökningskrav som för ett första utfärdande och bedömningen ska grundas på kraven som gäller vid förlängning.

3. När det gäller medicinska intyg för certifikat för lätta luftfartyg ska det flygmedicinska centrumet, flygläkaren eller den allmänpraktiserande läkaren bedöma sökandens sjukdomshistoria och utföra flygmedicinsk undersökning och/eller bedömning i enlighet med MED.B.095.

MED.A.050 Överlåtelse

a) Om en person som ansöker om medicinskt intyg klass 1 eller klass 2 överlåts till den certifikatutfärdande myndigheten i enlighet med MED.B.001 ska det flygmedicinska centrumet eller flygläkaren översända relevant medicinsk dokumentation till den certifikatutfärdande myndigheten.

b) Om en person som ansöker om medicinskt intyg för certifikat för lätta luftfartyg överlåts till flygmedicinskt centrum eller flygläkare i enlighet med MED.B.001 ska den allmänpraktiserande läkaren översända relevant medicinsk dokumentation till det flygmedicinska centrumet eller flygläkaren.

KAPITEL B

KRAV FÖR MEDICINSKA INTYG FÖR PILOTER

AVSNITT 1

Allmänt

MED.B.001 Begränsningar i medicinska intyg

a) *Begränsningar i medicinska intyg klass 1 och klass 2*

1. Om sökanden inte helt uppfyller kraven för medicinskt intyg av relevant klass, samtidigt som det anses osannolikt att sökanden skulle äventyra flygsäkerheten, ska det flygmedicinska centrumet eller flygläkaren

   i) om ansökan gäller medicinskt intyg klass 1, överlåta beslutet om sökandens lämplighet till den certifikatutfärdande myndigheten, som anges i detta kapitel,

▼B

ii) om det gäller ett fall där överlåtelse till certifikatutfärdande myndighet inte anges i detta kapitel, utvärdera om sökanden kan utföra sina arbetsuppgifter på ett säkert sätt om en eller flera begränsningar införs i det medicinska intyget, samt utfärda det medicinska intyget med de begränsningar som är nödvändiga,

iii) om det gäller ansökan om medicinskt intyg klass 2, utvärdera om sökanden kan utföra sina arbetsuppgifter på ett säkert sätt om en eller flera begränsningar införs i det medicinska intyget, samt utfärda det medicinska intyget, med de begränsningar som är nödvändiga, i samråd med den certifikatutfärdande myndigheten.

iv) Det flygmedicinska centrumet eller flygläkaren kan förlänga eller förnya ett medicinskt intyg med samma begränsningar utan att överlåta sökanden till den certifikatutfärdande myndigheten.

b) *Begränsningar i medicinska intyg för certifikat för lätta luftfartyg (LAPL)*

1. Om en allmänpraktiserande läkare efter vederbörlig granskning av sökandens sjukdomshistoria bedömer att sökanden inte helt uppfyller kraven på medicinsk lämplighet, ska den allmänpraktiserande läkaren överlåta sökanden till ett flygmedicinskt centrum eller en flygläkare, utom i de fall då begränsningen avser användning av korrigerande linser.

2. Om den som ansöker om ett medicinskt intyg för certifikat för lätta luftfartyg har överlåtits vidare, ska det flygmedicinska centrumet eller flygläkaren i vederbörlig utsträckning beakta MED.B.095, utvärdera om sökanden kan utföra sina arbetsuppgifter på ett säkert sätt om en eller flera begränsningar införs i det medicinska intyget, samt utfärda det medicinska intyget med de begränsningar som är nödvändiga. Det flygmedicinska centrumet och flygläkaren ska alltid överväga behovet av att begränsa pilotens rätt att medföra passagerare (operativ passagerarbegränsning, OPL).

3. Den allmänpraktiserande läkaren kan förlänga eller förnya ett medicinskt intyg för certifikat för lätta luftfartyg med samma begränsning utan att överlåta sökanden till flygmedicinskt centrum eller flygläkare.

c) Vid bedömning av om en begränsning är nödvändig ska följande särskilt beaktas:

1. Huruvida ackrediterade medicinska slutsatser under särskilda omständigheter tyder på att sökanden, trots att alla numeriska eller andra krav inte uppfylls, sannolikt inte kommer att äventyra flygsäkerheten genom att utöva de befogenheter som det begärda certifikatet ger.

2. Sökandens förmåga, skicklighet och erfarenhet av betydelse för den verksamhet som ska utföras.

d) *Operativa begränsningskoder*

1. Operativ flerpilotsbegränsning (OML, operative multi-pilot limitation – Endast klass 1)

i) Om en innehavare av CPL (*Commercial Pilot Licence*, trafikflygarcertifikat), ATPL (*Airline Transport Pilot Licence*, trafikflygcertifikat) eller MPL (flerpilotcertifikat) inte uppfyller samtliga krav för ett medicinskt intyg klass 1 och har överlåtits till den certifikatutfärdande myndigheten, ska det bedömas huruvida det medicinska intyget kan utfärdas med en OML, ”giltigt endast som eller tillsammans med kvalificerad biträdande pilot”. Denna bedöming ska utföras av den certifikatutfärdande myndigheten.

ii) Innehavare av ett medicinskt intyg med OML får endast framföra luftfartyg i flerpilotsystem när den andre piloten har full behörighet att framföra den berörda luftfartygstypen, inte är underställd OML och inte har fyllt 60 år.

▼B

iii) OML för medicinska intyg klass 1 får endast införas och upphävas av den certifikatutfärdande myndigheten.

2. Operativ säkerhetspilotsbegränsning (OSL – Klass 2 och LAPL-befogenheter)

i) Innehavare av ett medicinskt intyg med OSL får endast framföra ett luftfartyg om ytterligare en pilot medföljer på flygningen som är fullt behörig att tjänstgöra som befälhavare på den berörda luftfartygstypen eller klassen, luftfartyget har dubbelkommando och den andre piloten sitter vid manöverorganen.

ii) OSL för medicinska intyg klass 2 får införas och upphävas av ett flygmedicinskt centrum eller en flygläkare i samråd med den certifikatutfärdande myndigheten.

3. Operativ passagerarbegränsning (OPL – Klass 2 och LAPL-befogenheter)

i) Innehavaren av ett medicinskt intyg med OPL får endast framföra luftfartyg utan passagerare ombord.

ii) OPL för medicinska intyg klass 2 får införas av ett flygmedicinskt centrum eller en flygläkare i samråd med den certifikatutfärdande myndigheten.

iii) OPL för ett medicinskt intyg för certifikat för lätta luftfartyg får införas av ett flygmedicinskt centrum eller en flygläkare.

e) Övriga begränsningar kan åläggas innehavaren av ett medicinskt intyg om så behövs för att garantera flygsäkerheten.

f) Alla begränsningar som åläggs innehavaren av ett medicinskt intyg ska anges i intyget.

AVSNITT 2

Medicinska krav för medicinska intyg klass 1 och klass 2

MED.B.005 Allmänt

a) Den som ansöker om medicinskt intyg får inte ha någon

1. medfödd eller förvärvad defekt,

2. aktiv, latent, akut eller kronisk sjukdom eller funktionsnedsättning,

3. skada eller något följdtillstånd efter operation,

4. påverkan eller biverkning av ett receptbelagt eller receptfritt terapeutiskt, diagnostiskt eller förebyggande läkemedel som denne tagit,

som skulle kunna medföra någon grad av funktionsnedsättning som sannolikt kan inverka negativt på förmågan att på ett säkert sätt utöva de befogenheter det tillämpliga certifikatet ger, eller som sannolikt skulle kunna göra att sökanden plötsligt blir oförmögen att på ett säkert sätt utöva de befogenheter certifikatet ger.

b) I fall då beslutet om medicinsk lämplighet för en person som ansöker om ett medicinskt intyg klass 1 överlåts till den certifikatutfärdande myndigheten får denna myndighet delegera ett sådant beslut till ett flygmedicinskt centrum, utom i fall då OML behövs.

c) I fall då beslutet om medicinsk lämplighet för en person som ansöker om ett medicinskt intyg klass 2 överlåts till den certifikatutfärdande myndigheten får denna myndighet delegera ett sådant beslut till ett flygmedicinskt centrum eller en flygläkare, utom i fall då OSL eller OPL behövs.

▼B

MED.B.010 Hjärt-kärlsystemet

a) *Undersökning*

1. Ett standard-, 12-avlednings vilo-EKG med utlåtande ska utföras om det är kliniskt motiverat, enligt följande:

   i) För ett medicinskt intyg klass 1: vid undersökningen för ett första utfärdande av ett medicinskt intyg, därefter vart 5:e år till 30 års ålder, vartannat år till 40 års ålder, årligen till 50 års ålder och därefter vid alla undersökningar för förlängning eller förnyelse.

   ii) För ett medicinskt intyg klass 2: vid den första undersökning som görs efter 40 års ålder och efter 50 års ålder vartannat år.

2. Utvidgad kardiovaskulär bedömning krävs om det är kliniskt motiverat.

3. Vid undersökningen inför den första förlängningen eller förnyelsen av ett medicinskt intyg klass 1 efter 65 års ålder ska en utvidgad kardiovaskulär undersökning göras och därefter vart 4:e år.

4. Bestämning av serumlipider, inklusive kolesterol, krävs vid undersökningen för det första utfärdandet av ett medicinskt intyg klass 1, samt vid den första undersökningen efter 40 års ålder.

b) *Hjärt-kärlsystemet – generellt*

1. Sökande ska inte lida av någon kardiovaskulär sjukdom som sannolikt kan inverka negativt på förmågan att på ett säkert sätt utöva de befogenheter som certifikatet/certifikaten ger.

2. Om ansökan avser medicinskt intyg klass 1 ska sökande som lider av något av följande tillstånd bedömas som olämplig

   i) aneurysm i bröstaorta eller suprarenala bukaorta, före eller efter operation,

   ii) betydande funktionell abnormitet i någon av hjärtklaffarna,

   iii) hjärt- eller hjärt-/lungtransplantation.

3. Om ansökan avser medicinskt intyg klass 1 ska sökande som har något av följande tillstånd i sin sjukdomshistoria eller som har fått någon av följande diagnoser överlåtas till den certifikatutfärdande myndigheten

   i) perifer artärsjukdom, före eller efter operation,

   ii) aneurysm i bukaorta, före eller efter operation,

   iii) hjärtklaffsabnormitet som är utan funktionell betydelse,

   iv) efter hjärtklaffsoperation,

   v) abnormitet i perikardium, myokardium eller endokardium,

   vi) medfödd abnormitet i hjärtat, före eller efter korrigerande operation,

   vii) återkommande vasovagal svimning,

   viii) arteriell eller venös trombos,

   ix) lungemboli,

   x) kardiovaskulärt tillstånd som kräver systemisk antikoagulationsbehandling.

▼B

4. Om ansökan avser medicinskt intyg klass 2 och sökanden har fastställd diagnos enligt punkt 2 eller 3 ovan, ska sökanden bedömas av kardiolog innan bedömning som lämplig kan övervägas i samråd med den certifikatutfärdande myndigheten.

c) *Blodtryck*

1. Blodtrycksmätning ska ske vid alla undersökningar.

2. Sökandens blodtryck ska ligga inom normalgränserna.

3. Om ansökan avser medicinskt intyg klass 1 och sökanden har

   i) symtomatisk hypotoni, eller

   ii) blodtryck som vid upprepade mätningar överstiger 160 mmHg systoliskt och/eller 95 mmHg diastoliskt, med eller utan behandling,

   ska sökanden bedömas som olämplig.

4. Om blodtrycksbehandling påbörjas krävs att det medicinska intyget tillfälligt upphävs tills man kan konstatera att inga betydande biverkningar uppträder.

d) *Kranskärlssjukdomar*

1. Om ansökan avser medicinskt intyg klass 1 och sökanden har

   i) misstänkt hjärtischemi,

   ii) asymtomatisk lindrigare kranskärlssjukdom som inte kräver behandling mot angina,

   ska sökanden överlåtas till den certifikatutfärdande myndigheten och genomgå en kardiologisk utvärdering för att utesluta hjärtischemi innan bedömning som lämplig kan övervägas.

2. Om ansökan avser medicinskt intyg klass 2 och sökanden lider av något av de tillstånd som beskrivs under punkt 1 ska sökanden genomgå en kardiologisk utvärdering innan bedömning som lämplig kan övervägas.

3. Sökande som lider av något av följande tillstånd ska bedömas som olämplig

   i) hjärtischemi,

   ii) symtomatisk kranskärlssjukdom,

   iii) symtom på kranskärlssjukdom som kontrolleras genom medicinering.

4. Om ansökan avser ett första utfärdande av medicinskt intyg klass 1 och sökanden har något av följande tillstånd i sin sjukdomshistoria eller har fått någon av följande diagnoser ska sökanden bedömas som olämplig

   i) hjärtischemi,

   ii) hjärtinfarkt,

   iii) revaskularisering på grund av kranskärlssjukdom.

5. Om ansökan avser medicinskt intyg klass 2 och sökanden efter hjärtinfarkt eller operation av kranskärlssjukdom är asymtomatisk, ska sökanden genomgå en tillfredsställande kardiologisk utvärdering innan bedömning som lämplig kan övervägas i samråd med den certifikatutfärdande myndigheten. Om ansökan avser förlängning av medicinskt intyg klass 1 ska sökanden överlåtas till den certifikatutfärdande myndigheten.

▼B

e) *Rytm-/överledningsrubbningar*

1. Om ansökan avser medicinskt intyg klass 1 ska sökanden överlåtas till den certifikatutfärdande myndigheten om en signifikant rubbning av hjärtats överledning eller rytm föreligger, inklusive något av följande

   i) störningar i den supraventrikulära rytmen, inklusive intermittent eller permanent sinoatrial dysfunktion, förmaksflimmer och/eller förmaksfladder och asymtomatiska sinuspauser,

   ii) komplett vänstersidigt grenblock,

   iii) AV-block Mobitz typ 2,

   iv) takykardi med breddökade och/eller smala komplex,

   v) ventrikulär pre-excitation,

   vi) asymtomatisk QT-förlängning,

   vii) EKG med Brugada-mönster.

2. Om ansökan avser medicinskt intyg klass 2 och sökanden lider av något av de tillstånd som beskrivs under punkt 1 ska sökanden genomgå en tillfredsställande kardiologisk utvärdering innan bedömning som lämplig kan övervägas i samråd med den certifikatutfärdande myndigheten.

3. Sökande med något av följande tillstånd

   i) inkomplett grenblock,

   ii) komplett högersidigt grenblock,

   iii) stabil vänsterställd elektrisk axel,

   iv) asymtomatisk sinusbradykardi,

   v) asymtomatisk sinustakykardi,

   vi) asymtomatiska, enstaka, likformiga supraventrikulära eller ventrikulära ektopiska komplex,

   vii) AV-block grad I,

   viii) AV-block Mobitz typ 1,

   kan bedömas som lämplig om inga andra abnormiteter finns och efter en tillfredsställande kardiologisk utvärdering.

4. Sökande som har genomgått

   i) ablationsbehandling,

   ii) pacemaker-implantation,

   ska genomgå tillfredsställande kardiovaskulär utvärdering innan bedömning som lämplig kan övervägas. Om ansökan avser medicinskt intyg klass 1 ska sökanden överlåtas till den certifikatutfärdande myndigheten. Om ansökan avser medicinskt intyg klass 2 ska sökanden bedömas i samråd med den certifikatutfärdande myndigheten.

5. Sökande med något av följande tillstånd ska bedömas som olämplig:

   i) Symtomatisk sinoatriell sjukdom.

   ii) Komplett AV-block.

▼B

iii) Symtomatisk QT-förlängning.

iv) Implanterad automatisk defibrillator.

v) Pacemaker mot ventrikulär takykardi.

MED.B.015 Andningsorganen

a) Sökande med signifikant nedsatt lungfunktion ska bedömas som olämplig. En bedömning som lämplig kan övervägas när lungfunktionen har återställts och är tillfredsställande.

b) Om ansökan avser medicinskt intyg klass 1 måste sökanden genomgå lungfunktionstester vid den första undersökningen och när det är kliniskt motiverat.

c) Om ansökan avser medicinskt intyg klass 2 måste sökanden genomgå lungfunktionstester när det är kliniskt motiverat.

d) Sökande som har något av följande tillstånd i sin sjukdomshistoria eller som har fått diagnosen

1. astma som kräver medicinering,

2. aktiv inflammatorisk sjukdom i andningsorganen,

3. aktiv sarkoidos,

4. pneumotorax,

5. sömnapnésyndrom,

6. större bröstkorgsoperation,

7. penumoektomi,

ska genomgå en tillfredsställande utvärdering av andningsorganen innan bedömning som lämplig kan övervägas. Sökande med fastställd diagnos på något av tillstånden under punkt 3 eller 5 ska genomgå en tillfredsställande kardiologisk utvärdering innan bedömning som lämplig kan övervägas.

e) Flygmedicinsk bedömning:

1. Om ansökan avser medicinskt intyg klass 1 och sökanden lider av något av tillstånden under punkt d ovan, ska sökanden överlåtas till den certifikatutfärdande myndigheten.

2. Om ansökan avser medicinskt intyg klass 2 och sökanden lider av något av tillstånden under punkt d ovan, ska sökanden bedömas i samråd med den certifikatutfärdande myndigheten.

f) Om ansökan avser medicinskt intyg klass 1 och sökanden har genomgått total pneumektomi ska sökanden bedömas som olämplig.

MED.B.020 Matsmältningsorganen

a) Sökande får inte lida av någon funktionell eller strukturell sjukdom i magtarmkanalen eller dess annex som sannolikt kan inverka negativt på förmågan att på ett säkert sätt utöva de befogenheter som certifikatet/certifikaten ger.

b) Sökande med något följdtillstånd efter sjukdom eller kirurgiskt ingrepp i någon del av matsmältningsorganen eller dess annex som sannolikt kan göra denne arbetsoförmögen under flygning, i synnerhet någon form av obstruktion på grund av förträngning eller kompression, ska bedömas som olämplig.

c) Sökande ska vara helt fri från bråck som kan leda till symtom med åtföljande arbetsoförmåga.

▼B

d) Sökande med sjukdomar i mag-tarmkanalen, som

1. återkommande dyspeptiska rubbningar som kräver medicinering,

2. pankreatit,

3. symtomatisk gallsten,

4. eller sökande som har fått diagnosen kronisk inflammatorisk tarmsjukdom eller som har sådan sjukdom i sin sjukdomshistoria,

5. genomgått kirurgiskt ingrepp i mag-tarmkanalen eller dess annex, inklusive operation med total eller partiell excision eller avledning av något av dessa organ,

ska bedömas som olämplig. Bedömning som lämplig kan övervägas efter framgångsrik behandling eller fullständig återhämtning efter ingreppet och efter en tillfredsställande gastroenterologisk utvärdering.

e) Flygmedicinsk bedömning:

1. Om ansökan avser medicinskt intyg klass 1 och sökanden har fått någon av de diagnoser som anges i punkterna 2, 4 och 5 ska denne överlåtas till den certifikatutfärdande myndigheten.

2. Om ansökan avser medicinskt intyg klass 2 och sökanden har pankreatit ska lämpligheten bedömas i samråd med den certifikatutfärdande myndigheten.

MED.B.025 Ämnesomsättning och endokrina systemet

a) Sökande får inte lida av någon funktionell eller strukturell ämnesomsättnings-, nutritions- eller endokrin sjukdom som sannolikt kan inverka negativt på förmågan att på ett säkert sätt utöva de befogenheter som certifikatet/certifikaten ger.

b) Sökande med ämnesomsättnings-, nutritions- eller endokrin dysfunktion kan bedömas som lämplig om tillståndet visar sig vara stabilt och en tillfredsställande flygmedicinsk utvärdering har genomförts.

c) *Diabetes mellitus*

1. Sökande med diabetes mellitus som kräver insulinbehandling ska bedömas som olämplig.

2. Sökande med diabetes mellitus som inte kräver insulinbehandling ska bedömas som olämplig om det inte kan visas att blodsockernivån är under kontroll.

d) Flygmedicinsk bedömning:

1. Om ansökan avser medicinskt intyg klass 1 och sökanden inte behöver någon annan typ av läkemedelsbehandling än insulin för blodsockerkontroll, ska denne överlåtas till den certifikatutfärdande myndigheten.

2. Om ansökan avser medicinskt intyg klass 2 och sökanden behöver någon annan typ av läkemedelsbehandling än insulin för blodsockerkontroll, ska lämpligheten bedömas i samråd med den certifikatutfärdande myndigheten.

MED.B.030 Hematologiska sjukdomar

a) Sökande får inte lida av någon hematologisk sjukdom som sannolikt kan inverka negativt på förmågan att på ett säkert sätt utöva de befogenheter som certifikatet/certifikaten i fråga ger.

b) För medicinskt intyg klass 1 ska hemoglobinvärdet testas vid varje undersökning inför utfärdandet av ett medicinskt intyg.

c) Sökande med hematologisk sjukdom som

1. koagulations-, blödnings- eller trombotisk sjukdom,

▼B

2. kronisk leukemi,

kan bedömas som lämplig efter tillfredsställande flygmedicinsk utvärdering.

d) Flygmedicinsk bedömning:

1. Om ansökan avser medicinskt intyg klass 1 och sökanden lider av något av tillstånden under punkt c ovan ska sökanden överlåtas till den certifikatutfärdande myndigheten.

2. Om ansökan avser medicinskt intyg klass 2 och sökanden lider av något av tillstånden under punkt c ovan ska lämpligheten bedömas i samråd med den certifikatutfärdande myndigheten.

e) Om ansökan avser medicinskt intyg klass 1 och sökanden lider av något av följande hematologiska tillstånd ska sökanden överlåtas till den certifikatutfärdande myndigheten

1. onormalt hemoglobin inklusive, men inte begränsat till, anemi, polycytemi eller hemoglobinopati,

2. signifikant förstorade lymfkörtlar,

3. förstorad mjälte.

MED.B.035 Urinorganen

a) Sökande får inte lida av någon funktionell eller strukturell sjukdom i njurar, urinorgan eller annex till dessa, som sannolikt kan inverka negativt på förmågan att på ett säkert sätt utöva de befogenheter som certifikatet/certifikaten i fråga ger.

b) Urinanalys ska ingå i alla flygmedicinska undersökningar. Urinen ska inte innehålla några onormala element som kan vara av patologisk betydelse.

c) Sökande med något följdtillstånd efter sjukdom eller kirurgiskt ingrepp i njurar eller urinvägar som sannolikt kan göra denne arbetsoförmögen, i synnerhet någon form av obstruktion på grund av förträngning eller kompression, ska bedömas som olämplig.

d) Sökande med rubbning i urinorganen, såsom

1. njursjukdom,

2. en eller flera urinvägsstenar eller sökande som har njurstenssmärtor i sin sjukdomshistoria,

kan bedömas som lämplig efter tillfredsställande njurmedicinsk/urologisk utvärdering.

e) Sökande som har genomgått en större operation i urinvägarna med total eller partiell excision eller avledning av något av dess organ ska bedömas som olämplig och en ny bedömning göras efter fullständig återhämtning, innan bedömning som lämplig kan övervägas. Sökande av medicinskt intyg klass 1 ska överlåtas till den certifikatutfärdande myndigheten för den nya bedömningen.

MED.B.040 Infektionssjukdomar

a) Sökande får inte ha någon sådan infektionssjukdom i sin sjukdomshistoria som sannolikt kan inverka negativt på förmågan att på ett säkert sätt utöva de befogenheter som certifikatet ger.

b) Sökande som är HIV-positiv kan bedömas som lämplig efter tillfredsställande flygmedicinsk utvärdering. Om ansökan avser medicinskt intyg klass 1 ska sökanden överlåtas till den certifikatutfärdande myndigheten.

▼B

MED.B.045 Obstetrik och gynekologi

a) Sökande får inte lida av någon funktionell eller strukturell obstetrisk eller gynekologisk sjukdom som sannolikt skulle kunna inverka negativt på förmågan att på ett säkert sätt utöva de befogenheter som certifikatet/certifikaten i fråga ger.

b) Sökande som har genomgått en större gynekologisk operation ska bedömas som olämplig tills fullständig återhämtning skett.

c) *Graviditet*

1. Vid graviditet, om det flygmedicinska centrumet eller flygläkaren anser att certifikatinnehavaren är lämplig att utöva sina befogenheter, ska giltigheten för det medicinska intyget begränsas och upphöra vid slutet av den 26:e graviditetsveckan. Därefter ska det medicinska intyget tillfälligt upphävas. Det tillfälliga upphävandet ska brytas efter fullständig återhämtning efter graviditeten.

2. Innehavare av medicinskt intyg klass 1 får endast utöva de befogenheter som flygcertifikatet ger till den 26:e graviditetsveckan, med OML (flerpilotsbegränsning). Trots vad som sägs i MED.B.001 får OML i detta fall införas och upphävas av flygmedicinskt centrum eller flygläkare.

MED.B.050 Muskuloskeletala systemet

a) Sökande får inte lida av någon abnormitet i skelett, leder, muskler eller senor, medfödd eller förvärvad, som sannolikt kan inverka negativt på förmågan att på ett säkert sätt utöva de befogenheter som certifikatet/certifikaten i fråga ger.

b) En sökande ska ha tillräcklig sitthöjd, arm- och benlängd samt muskelstyrka för att säkert kunna utöva de befogenheter som certifikatet/certifikaten i fråga ger.

c) En sökande ska ha tillfredsställande funktionsförmåga i det muskuloskeletala systemet för att säkert kunna utöva de befogenheter som certifikatet/certifikaten i fråga ger. Sökandens lämplighet ska bedömas i samråd med den certifikatutfärdande myndigheten.

MED.B.055 Psykiatri

a) Sökande får i sin sjukdomshistoria inte ha några akuta eller kroniska psykiska sjukdomar, funktionsnedsättningar, tillstånd eller störningar, vare sig medfödda eller förvärvade, som sannolikt kan inverka negativt på förmågan att på ett säkert sätt utöva de befogenheter som certifikatet/certifikaten i fråga ger och får inte heller ha erhållit någon sådan diagnos.

b) Sökande med psykisk störning eller beteendestörning orsakad av alkoholintag eller användning/missbruk av psykotropa substanser ska bedömas som olämplig i avvaktan på återhämtning och frånvaro av substansbruk och efter tillfredsställande psykiatrisk utvärdering efter framgångsrik behandling. Om ansökan avser medicinskt intyg klass 1 ska sökanden överlåtas till den certifikatutfärdande myndigheten. Om ansökan avser medicinskt intyg klass 2 ska sökandens lämplighet bedömas i samråd med den certifikatutfärdande myndigheten.

c) Sökande med ett psykiatriskt tillstånd som

1. sinnesstämningsstörning,

2. neurotisk störning,

3. personlighetsstörning,

4. psykisk störning eller beteendestörning,

ska genomgå tillfredsställande psykiatrisk utvärdering innan bedömning som lämplig kan göras.

d) Sökande som har enstaka eller upprepade episoder av avsiktligt självskadebeteende i sin sjukdomshistoria ska bedömas som olämplig. Sökande ska genomgå tillfredsställande psykiatrisk utvärdering innan bedömning som lämplig kan övervägas.

▼B

e) Flygmedicinsk bedömning:

1. Om ansökan avser medicinskt intyg klass 1 och sökanden lider av något av tillstånden under punkterna b, c eller d ovan ska sökanden överlåtas till den certifikatutfärdande myndigheten.

2. Om ansökan avser medicinskt intyg klass 2 och sökanden lider av något av tillstånden under punkterna b, c och d ovan ska sökandens lämplighet bedömas i samråd med den certifikatutfärdande myndigheten.

f) Sökande som har schizofreni, schizotyp störning eller vanföreställningar i sin sjukdomshistoria eller som har fått en sådan diagnos ska bedömas som olämplig.

MED.B.060 Psykologi

a) Sökande får inte lida av någon psykologisk brist som sannolikt kan inverka negativt på förmågan att på ett säkert sätt utöva de befogenheter som certifikatet/certifikaten i fråga ger.

b) En psykologisk utvärdering kan krävas som en del av eller ett komplement till psykiatrisk eller neurologisk specialistundersökning.

MED.B.065 Neurologi

a) Sökande får i sin sjukdomshistoria inte ha något neurologiskt tillstånd som sannolikt kan inverka negativt på förmågan att på ett säkert sätt utöva de befogenheter som certifikatet ger och får inte heller ha erhållit någon sådan diagnos.

b) Sökande som har något av följande tillstånd i sin sjukdomshistoria eller som har fått diagnosen

1. epilepsi,

2. återkommande episoder av medvetandestörningar av oklart ursprung,

ska bedömas som olämplig.

c) Sökande som har något av följande tillstånd i sin sjukdomshistoria eller som har fått diagnosen

1. epilepsi utan återfall efter 5 års ålder,

2. epilepsi utan återfall och utan någon form av behandling i mer än 10 år,

3. epileptiforma EEG-förändringar och fokala ”slow waves” (långsamma vågor),

4. progredierande och icke-progredierande sjukdomar i nervsystemet,

5. en enstaka episod av medvetandestörning av oklart ursprung,

6. medvetslöshet efter skallskada,

7. penetrerande hjärnskada,

8. skada på ryggmärgen eller perifera nerver,

ska genomgå ytterligare utvärdering innan bedömning som lämplig kan övervägas. Om ansökan avser medicinskt intyg klass 1 ska sökanden överlåtas till den certifikatutfärdande myndigheten. Om ansökan avser medicinskt intyg klass 2 ska sökandens lämplighet bedömas i samråd med den certifikatutfärdande myndigheten.

MED.B.070 Synkrav

a) Sökande får inte ha någon abnormitet i funktionen hos ögonen eller annex till dessa, eller något patologiskt tillstånd, medfött eller förvärvat, akut eller kroniskt, eller något följdtillstånd efter ögonkirurgi eller trauma, som sannolikt kan inverka negativt på förmågan att på ett säkert sätt utöva de befogenheter som certifikatet/certifikaten i fråga ger.

▼B

b) *Undersökning*

1. För medicinskt intyg klass 1 gäller följande:

i) En omfattande ögonundersökning ska ingå som en del i den första undersökningen och därefter utföras med jämna mellanrum beroende på ögats refraktionsförmåga och funktion.

ii) En rutinundersökning av ögonen ska ingå som en del i alla undersökningar vid förlängning och förnyelse.

2. För medicinskt intyg klass 2 gäller följande:

i) En rutinundersökning av ögonen ska ingå som en del i den första undersökningen och alla undersökningar vid förlängning och förnyelse.

ii) En omfattande undersökning av ögonen ska utföras när det är kliniskt motiverat.

c) För synskärpa på avstånd, med eller utan korrigering, gäller följande:

1. För medicinskt intyg klass 1 ska synskärpan vara 6/9 (0,7) eller bättre för vardera ögat och synskärpan med båda ögonen ska vara 6/6 (1,0) eller bättre.

2. För medicinskt intyg klass 2 ska synskärpan vara 6/12 (0,5) eller bättre för vardera ögat och synskärpan med båda ögonen ska vara 6/9 (0,7) eller bättre. Sökande med nedsatt syn på ett öga kan bedömas som lämplig i samråd med den certifikatutfärdande myndigheten, efter tillfredsställande oftalmologisk bedömning:

3. Om ansökan gäller första utfärdande av medicinskt intyg klass 1 och sökanden har nedsatt syn på ett öga ska denne bedömas som olämplig. Vid förlängning ska sökande med förvärvad nedsatt syn på ett öga överlåtas till den certifikatutfärdande myndigheten och kan bedömas som lämplig om nedsättningen sannolikt inte negativt påverkar ett säkert utövande av de befogenheter certifikatet i fråga ger.

d) Sökande ska kunna läsa ett N5-kort (eller motsvarande) på 30–50 cm avstånd och ett N14-kort (eller motsvarande) på 100 cm avstånd, med korrektion om sådan är ordinerad.

e) Om ansökan avser medicinskt intyg klass 1 ska sökanden ha normala synfält och normal binokulär funktion (samsyn).

f) Sökande som genomgått ögonoperation kan bedömas som lämplig efter oftalmologisk utvärdering med tillfredsställande resultat.

g) Sökande med klinisk diagnos på keratokonus kan bedömas som lämplig efter undersökning av en oftalmolog med tillfredsställande resultat. Om ansökan avser medicinskt intyg klass 1 ska sökanden överlåtas till den certifikatutfärdande myndigheten.

h) Sökande med

1. astigmatism,

2. anisometropi,

kan bedömas som lämplig efter oftalmologisk utvärdering med tillfredsställande resultat.

i) Sökande med diplopi ska bedömas som olämplig.

j) Glasögon och kontaktlinser. Om tillfredsställande synfunktion endast kan uppnås med korrektion gäller följande:

1. i) För avståndsseende ska glasögon eller kontaktlinser bäras under utövandet av de befogenheter som certifikatet/certifikaten i fråga ger.

▼B

ii) För närseende ska ett par glasögon för närseende finnas tillgängliga under utövandet av de befogenheter som certifikatet ger.

2. Ett extra par glasögon med liknande korrektion ska finnas lätt tillgängliga för omedelbar användning under utövandet av de befogenheter som certifikatet/certifikaten i fråga ger.

3. Korrektionen ska ge optimal synfunktion, vara väl tolererad och lämplig att användas i flygsammanhang.

4. Om kontaktlinser används ska dessa vara avsedda för avståndsseende, monofokala, ofärgade och väl tolererade.

5. Sökande med ett större brytningsfel ska använda kontaktlinser eller glasögon med högbrytande glas.

6. Högst ett par glasögon får användas för att synkraven ska uppfyllas.

7. Ortokeratologiska linser ska inte användas.

MED.B.075 Färgseende

a) Sökande måste visa förmåga att utan svårighet uppfatta de färger som krävs för ett säkert utövande av arbetsuppgifterna.

b) *Undersökning*

1. Sökande ska genomgå Ishihara-testet med godkänt resultat för ett första utfärdande av medicinskt intyg.

2. Sökande som inte godkänns på Ishihara-testet ska genomgå ytterligare tester av färguppfattningen för att fastställa huruvida sökanden är ”färgsäker”.

c) Om ansökan gäller medicinskt intyg klass 1 ska sökande ha normal färguppfattning eller vara färgsäker. Sökande som inte godkänns vid ytterligare tester av färguppfattning ska bedömas som olämplig. Om ansökan avser medicinskt intyg klass 1 ska sökanden överlåtas till den certifikatutfärdande myndigheten.

d) Om ansökan gäller medicinskt intyg klass 2 och sökanden inte har tillfredsställande färguppfattning ska sökandens befogenheter begränsas till endast flygning under dagen.

MED.B.080 Öron-näsa-hals

a) Sökande får inte ha någon abnormitet i funktionen i öron, näsa, bihålor eller hals, inbegripet munhåla, tänder och struphuvud, eller något patologiskt tillstånd, medfött eller förvärvat, akut eller kroniskt, eller något följdtillstånd efter operation eller trauma, som sannolikt kan inverka negativt på förmågan att på ett säkert sätt utöva de befogenheter som certifikatet/certifikaten i fråga ger.

b) Hörseln ska vara tillfredsställande för säkert utövande av de befogenheter som certifikatet/certifikaten i fråga ger.

c) *Undersökning*

1. Hörseln ska testas vid alla undersökningar.

i) Om ansökan gäller medicinskt intyg klass 1, eller klass 2 då en instrumentbehörighet ska läggas till det aktuella certifikatet, ska hörseln testas med tonaudiometri vid den första undersökningen och vid efterföljande undersökningar för förlängning eller förnyelse, vart 5:e år upp till 40 års ålder och därefter vartannat år.

▼B

ii) Vid testning med tonaudiometer vid den första undersökningen får sökanden inte ha en hörselnedsättning som överstiger 35 dB vid någon av frekvenserna 500, 1 000 eller 2 000 Hz, eller överstiger 50 dB vid 3 000 Hz, på något av öronen. Vid undersökning för förlängning eller förnyelse ska sökande med större hörselnedsättning uppvisa tillfredsställande funktionell hörselförmåga.

iii) Sökande med hörselnedsättning ska uppvisa tillfredsställande funktionell hörselförmåga.

2. En omfattande undersökning av öron, näsa och hals ska utföras inför det första utfärdandet av medicinskt intyg klass 1 och därefter periodiskt återkommande om det är kliniskt motiverat.

d) Om ansökan avser medicinskt intyg klass 1 och sökanden har

1. en aktiv patologisk process, akut eller kronisk, i inneröra eller mellanöra,

2. en oläkt perforation eller dysfunktion hos trumhinna/trumhinnor,

3. rubbning i balansorganet,

4. betydande förträngning i näspassagen,

5. bihåledysfunktion,

6. betydande missbildning eller betydande akut eller kronisk infektion i munhålan eller övre luftvägarna,

7. betydande tal- eller röstrubbning,

ska sökanden genomgå ytterligare medicinska undersökningar och bedömningar för att fastställa att tillståndet inte negativt påverkar ett säkert utövande av de befogenheter som certifikatet ger.

e) Flygmedicinsk bedömning:

1. Om ansökan avser medicinskt intyg klass 1 och sökanden har en rubbning i balansorganet ska sökanden överlåtas till den certifikatutfärdande myndigheten.

2. Om ansökan avser medicinskt intyg klass 2 och sökanden har en rubbning i balansorganet ska lämpligheten bedömas i samråd med den certifikatutfärdande myndigheten.

MED.B.085 Dermatologi

Sökande får inte ha något konstaterat dermatologiskt tillstånd som sannolikt kan inverka negativt på förmågan att på ett säkert sätt utöva de befogenheter som certifikatet/certifikaten i fråga ger.

MED.B.090 Onkologi

a) Sökande får inte ha någon konstaterad primär eller sekundär malign sjukdom som sannolikt kan inverka negativt på förmågan att på ett säkert sätt utöva de befogenheter som certifikatet/certifikaten i fråga ger.

b) Efter behandling av en malign sjukdom ska sökanden genomgå onkologisk utvärdering med tillfredsställande resultat innan bedömning som lämplig kan göras. Om ansökan avser medicinskt intyg klass 1 ska sökanden överlåtas till den certifikatutfärdande myndigheten. Om ansökan avser medicinskt intyg klass 2 ska sökandens lämplighet bedömas i samråd med den certifikatutfärdande myndigheten.

c) Sökande som har en intracerebral malign tumör i sin sjukdomshistoria eller som har fått en sådan diagnos ska bedömas som olämplig.

▼B

AVSNITT 3

Specifika krav för medicinska intyg för certifikat för lätta luftfartyg (LAPL)

MED.B.095 Medicinsk undersökning och/eller bedömning vid ansökan om medicinskt intyg för certifikat för lätta luftfartyg (LAPL)

a) Om ansökan avser medicinskt intyg för certifikat för lätta luftfartyg (LAPL) ska sökanden bedömas enligt flygmedicinsk bästa praxis.

b) Särskild uppmärksamhet ska ägnas sökandens fullständiga sjukdomshistoria.

c) Den ursprungliga bedömningen, alla efterföljande nya bedömningar efter 50 års ålder och bedömningar i fall då sökandens sjukdomshistoria inte är tillgänglig för flygläkaren ska minst omfatta

1. klinisk undersökning,

2. blodtryck,

3. urinprov,

4. syn,

5. hörsel.

d) Efter den ursprungliga bedömningen ska efterföljande nya bedömningar fram till 50 års ålder omfatta

1. en bedömning av sjukdomshistorien hos innehavaren av certifikatet för lätta luftfartyg och

2. punkterna under c i den mån det anses nödvändigt av det flygmedicinska centrumet, flygläkaren eller den allmänpraktiserande läkaren i enlighet med flygmedicinsk bästa praxis.

KAPITEL C

KRAV FÖR MEDICINSK LÄMPLIGHET FÖR KABINBESÄTTNING

AVSNITT 1

Allmänna krav

MED.C.001 Allmänt

Medlemmar i kabinbesättning får endast utföra de arbetsuppgifter och skyldigheter som krävs enligt flygsäkerhetsbestämmelserna ombord på ett luftfartyg om de uppfyller tillämpliga krav i denna del.

MED.C.005 Flygmedicinska bedömningar

a) Medlemmar i kabinbesättning ska genomgå flygmedicinsk bedömning för att säkerställa att de inte har någon fysisk eller psykisk sjukdom som skulle kunna leda till oförmåga att utföra tilldelade säkerhetsuppgifter och skyldigheter.

b) Alla medlemmar i kabinbesättningen ska genomgå en flygmedicinsk bedömning innan de för första gången tilldelas arbetsuppgifter på ett luftfartyg och därefter med som längst 60 månaders intervall.

c) Den flygmedicinska bedömningen ska utföras av flygläkare, flygmedicinskt centrum eller av företagsläkare om kraven i MED.D.040 är uppfyllda.

AVSNITT 2

Krav för flygmedicinsk bedömning av kabinbesättning

MED.C.020 Allmänt

Medlem i kabinbesättningen får inte ha någon

a) medfödd eller förvärvad abnormitet,

▼B

b) aktiv, latent, akut eller kronisk sjukdom eller funktionsnedsättning,

c) skada eller följdtillstånd efter operation,

d) påverkan eller biverkning av ett receptbelagt eller receptfritt terapeutiskt, diagnostiskt eller förebyggande läkemedel som denne tagit, som skulle medföra någon grad av funktionsnedsättning som skulle kunna leda till oförmåga att utföra sina säkerhetsuppgifter och skyldigheter.

MED.C.025 Innehåll i flygmedicinska bedömningar

a) En första flygmedicinsk undersökning ska minst omfatta följande:

1. En bedömning av den sökande kabinbesättningsmedlemmens sjukdomshistoria.

2. En klinisk undersökning av

i) hjärt-kärlsystemet,

ii) andningsorganen,

iii) muskuloskeletala systemet,

iv) öron-näsa-hals,

v) syn,

vi) färgseende.

b) Alla därefter följande flygmedicinska bedömningar ska omfatta

1. en bedömning av kabinbesättningsmedlemmens sjukdomshistoria och

2. en klinisk undersökning om detta bedöms nödvändigt i enlighet med flygmedicinsk bästa praxis.

c) För punkterna a och b ovan gäller följande: I händelse av tveksamhet eller om det är kliniskt motiverat ska den flygmedicinska bedömningen av en kabinbesättningsmedlem även omfatta varje ytterligare medicinsk undersökning, test eller utredning som flygläkaren, det flygmedicinska centrumet eller företagsläkaren anser vara nödvändig.

AVSNITT 3

Ytterligare krav för den som ansöker om, eller innehar, intyg för kabinbesättning

MED.C.030 Medicinsk rapport för kabinbesättning

a) Efter avslutad flygmedicinsk bedömning ska den som ansöker om och den som innehar intyg för kabinbesättning

1. få en medicinsk rapport för kabinbesättning utfärdad av flygläkare, flygmedicinskt centrum eller företagsläkare,

2. lämna tillhörande information, eller en kopia av den medicinska rapporten för kabinbesättning, till den operatör eller de operatörer som anlitar denne.

b) *Medicinsk rapport för kabinbesättning*

I en medicinsk rapport för kabinbesättning ska anges datum för den flygmedicinska bedömningen, om kabinbesättningsmedlemmen har bedömts vara lämplig eller olämplig, datum för nästa flygmedicinska bedömning som krävs, samt eventuella begränsningar. I alla övriga delar ska medicinsk sekretess gälla i enlighet med MED.A.015.

▼B

MED.C.035 Begränsningar

a) Om innehavare av intyg för kabinbesättning inte helt uppfyller de medicinska krav som anges i avsnitt 2, ska flygläkare, flygmedicinskt centrum eller företagsläkare överväga om personen skulle kunna utföra sina arbetsuppgifter som kabinbesättning på ett säkert sätt med en eller flera begränsningar.

b) Eventuella begränsningar i att utöva de befogenheter som medges enligt intyget för kabinbesättning ska anges i den medicinska rapporten för kabinbesättningsmedlemmar och får bara upphävas av flygläkare, flygmedicinskt centrum eller företagsläkare i samråd med flygläkare.

KAPITEL D

FLYGLÄKARE, ALLMÄNPRAKTISERANDE LÄKARE, FÖRETAGSLÄKARE

AVSNITT 1

Flygläkare

MED.D.001 Befogenheter

a) Flygläkarens befogenheter är att utfärda, förlänga och förnya medicinska intyg klass 2 och medicinska intyg för certifikat för lätta luftfartyg, samt att utföra relevanta medicinska undersökningar och bedömningar.

b) Innehavare av ett certifikat för flygläkare kan, om de uppfyller kraven i MED.D.015, ansöka om utökade befogenheter som omfattar medicinska undersökningar för förlängning och förnyelse av medicinska intyg klass 1.

c) Flygläkarens befogenheter och eventuella villkor för dessa ska anges i certifikatet.

d) Innehavare av ett certifikat för flygläkare får inte utföra flygmedicinska undersökningar och bedömningar i någon annan medlemsstat än den medlemsstat som utfärdat certifikatet för flygläkare, om inte

1. flygläkaren har beviljats tillträde av värdmedlemsstaten för att utöva sin yrkesmässiga verksamhet som specialistläkare,

2. flygläkaren har informerat behörig myndighet i värdmedlemsstaten om sin avsikt att utföra flygmedicinska undersökningar och bedömningar och utfärda medicinska intyg inom sina befogenheter som flygläkare,

3. flygläkaren har fått information från behörig myndighet i värdmedlemsstaten.

MED.D.005 Ansökan

a) Ansökan om ett certifikat för flygläkare ska ske på det sätt som den behöriga myndigheten fastställt.

b) De som ansöker om ett certifikat för flygläkare ska till den behöriga myndigheten inlämna

1. personuppgifter och arbetsplatsadress,

2. dokumentation som styrker att läkaren uppfyller kraven i MED.D.010, inklusive intyg om genomgången utbildning i flygmedicin som är lämplig för de befogenheter ansökan avser,

3. en skriftlig försäkran om att flygläkaren kommer att utfärda medicinska intyg grundade på kraven i denna del.

c) Om flygläkaren utför flygmedicinska undersökningar vid mer än en mottagning ska vederbörande lämna relevant information om alla mottagningarna till den behöriga myndigheten.

▼B

MED.D.010 Krav för utfärdande av ett certifikat för flygläkare

De som ansöker om ett certifikat för flygläkare med befogenheter för första utfärdande, förlängning och förnyelse av medicinska intyg klass 2, ska

a) vara utbildad läkare och inneha läkarlegitimation samt intyg på genomförd specialistutbildning,

b) ha genomgått grundläggande utbildning i flygmedicin,

c) för den behöriga myndigheten kunna styrka att vederbörande

1. har lämpliga lokaler, procedurer, dokumentation och funktionell utrustning som är ändamålsenliga för flygmedicinska undersökningar,

2. har nödvändiga procedurer och förutsättningar på plats för att kunna garantera medicinsk sekretess.

MED.D.015 Krav för utökade befogenheter

De som ansöker om ett certifikat för flygläkare med utökade befogenheter för förlängning och förnyelse av medicinska intyg klass 1, ska inneha ett giltigt certifikat för flygläkare samt ha

a) genomfört minst 30 undersökningar för utfärdande, förlängning eller förnyelse av medicinska intyg klass 2 under som längst 5 år före ansökan,

b) genomgått högre utbildning i flygmedicin,

c) genomgått praktisk utbildning vid ett flygmedicinskt centrum eller under den certifikatutfärdande myndighetens överinseende.

MED.D.020 Utbildning i flygmedicin

a) Utbildning i flygmedicin ska vara godkänd av behörig myndighet i den medlemsstat där den organisation som tillhandahåller kurserna har sitt huvudsakliga verksamhetsställe. Den organisation som tillhandahåller kursen ska visa att kursplanen är adekvat utformad och att personerna som tillhandahåller utbildningen har tillräcklig kunskap och erfarenhet.

b) Kurserna ska avslutas med ett skriftligt prov på kursens innehåll. Detta krav gäller inte repetitionskurser.

c) Den organisation som tillhandahåller kursen ska vid kursens slut utfärda ett intyg till sökande som har godkänts på provet.

MED.D.025 Ändringar i certifikatet för flygläkare

a) Flygläkaren ska meddela behörig myndighet om följande förändringar som skulle kunna påverka certifikatet:

1. Flygläkaren är föremål för disciplinärt förfarande eller utredning av ett medicinskt tillsynsorgan.

2. De villkor som utgör grunden till det beviljade certifikatet har förändrats, även innehållet i den information som lämnades tillsammans med ansökan.

3. Kraven för utfärdandet uppfylls inte längre.

4. Flygläkarens mottagning/-ar har flyttat eller postadressen har ändrats.

b) Underlåtenhet att meddela den behöriga myndigheten leder till ett tillfälligt upphävande eller återkallande av befogenheterna enligt detta certifikat, på grundval av ett beslut som fattas av behörig myndighet som tillfälligt upphäver eller återkallar certifikatet.

▼B

MED.D.030 Giltighet för certifikat för flygläkare

Ett certifikat för flygläkare ska utfärdas för högst 3 år. Det får förlängas om innehavaren

a) även fortsättningsvis uppfyller de allmänna villkoren för att utöva läkaryrket och har kvar sin läkarlegitimation i enlighet med nationell lagstiftning,

b) genomgått repetitionsutbildning i flygmedicin under de senaste 3 åren,

c) har utfört minst 10 flygmedicinska undersökningar per år,

d) fortfarande uppfyller villkoren i certifikatet,

e) utövar sina befogenheter i enlighet med denna del.

AVSNITT 2

Allmänpraktiserande läkare

MED.D.035 Krav på allmänpraktiserande läkare

a) Allmänpraktiserande läkare får endast agera som flygläkare och utfärda medicinska intyg för certifikat för lätta luftfartyg

   1. om verksamheten sker i en medlemsstat där allmänpraktiserande läkare har tillbörlig tillgång till sökandes fullständiga medicinska journaler,

   2. i enlighet med eventuella ytterligare krav som gäller enligt nationell lagstiftning.

b) För att utfärda medicinska intyg för certifikat för lätta luftfartyg ska den allmänpraktiserande läkaren vara utbildad läkare med läkarlegitimation i enlighet med nationell lagstiftning.

c) Allmänpraktiserande läkare som agerar som flygläkare ska anmäla denna verksamhet till behörig myndighet.

AVSNITT 3

Företagsläkare

MED.D.040 Krav på företagsläkare

Företagsläkare får endast utföra flygmedicinska bedömningar av kabinbesättning om

a) behörig myndighet är av uppfattningen att det relevanta nationella systemet för företagshälsovård kan garantera att tillämpliga krav i denna del efterlevs,

b) läkaren har läkarlegitimation och är behörig i företagshälsovård i enlighet med nationell lagstiftning,

c) läkaren har förvärvat sådana kunskaper i flygmedicin som är relevanta för kabinbesättningens operativa miljö.

▼M1

BILAGA V

KVALIFICERING AV KABINBESÄTTNINGAR SOM DELTAR I KOMMERSIELL TRAFIK

[DEL-CC]

KAPITEL GEN

ALLMÄNNA KRAV

CC.GEN.001 Behörig myndighet

I denna del ska den behöriga myndigheten vara den myndighet som utses av den medlemsstat hos vilken en person ansöker om utfärdande av ett kabinbesättningsintyg.

CC.GEN.005 Tillämpningsområde

I denna del fastställs kraven för utfärdande av kabinbesättningsintyg samt villkoren för intygens giltighet och hur de ska utnyttjas av innehavarna.

CC.GEN.015 Ansökan om ett kabinbesättningsintyg

Ansökan om kabinbesättningsintyg ska upprättas i sådan form och på sådant sätt som har fastställts av den behöriga myndigheten.

CC.GEN.020 Minimiålder

En sökande till ett kabinbesättningsintyg ska vara minst 18 år gammal.

CC.GEN.025 Befogenheter och villkor

a) Innehavare av kabinbesättningsintyg får utöva befogenheter som kabinbesättningsmedlem på luftfartyg som används inom kommersiella flygtransporter enligt artikel 4.1 b och 4.1 c i förordning (EG) nr 216/2008.

b) Kabinbesättningsmedlemmar får endast utöva de befogenheter som anges under punkt a om de

1. innehar ett giltigt kabinbesättningsintyg enligt CC.CCA.105, och

2. uppfyller kraven i CC.GEN.030, CC.TRA.225 och de tillämpliga kraven i Del-MED.

CC.GEN.030 Dokument och dokumentation

För att uppfylla de tillämpliga kraven i CC.GEN.025 b ska varje innehavare förvara och på begäran uppvisa kabinbesättningsintyget, listan över och utbildnings- och kontrolldokumentation för hans/hennes kvalifikation(er) för luftfartygstyp eller luftfartygsvariant, om inte den operatör som tar hans/hennes tjänster i anspråk förvarar denna dokumentation och lätt kan göra den tillgänglig på en behörig myndighets eller innehavarens begäran.

KAPITEL CCA

SÄRSKILDA KRAV FÖR KABINBESÄTTNINGSINTYGET

CC.CCA.100 Utfärdande av kabinbesättningsintyget

a) Kabinbesättningsintyg får endast utfärdas till sökande som har godkänts på provet efter genomgången grundutbildning i enlighet med denna del.

b) Kabinbesättningsintyg ska utfärdas

1. av den behöriga myndigheten, och/eller

▼M1

2. av en organisation som har fått den behöriga myndighetens godkännande för detta.

CC.CCA.105 Kabinbesättningsintygets giltighet

Kabinbesättningsintyget ska utfärdas för en obegränsad giltighetstid och ska förbli giltigt såvida inte

a) det tillfälligt upphävs eller återkallas av den behöriga myndigheten, eller

b) innehavaren inte har utövat de därmed sammanhängande befogenheterna på minst en luftfartygstyp under de 60 föregående månaderna.

CC.CCA.110 Tillfälligt upphävande och återkallande av kabinbesättningsintyget

a) Om innehavare inte uppfyller kraven i denna del, kan deras kabinbesättningsintyg tillfälligt upphävas eller återkallas av den behöriga myndigheten.

b) Om kabinbesättningsintyget tillfälligt upphävs eller återkallas av den behöriga myndigheten ska innehavaren

1. skriftligen informeras om detta beslut och om sin rätt att överklaga enligt nationell lagstiftning,

2. inte utöva de befogenheter som de tilldelas genom kabinbesättningsintyget,

3. utan otillbörligt dröjsmål informera den eller de operatör(er) som utnyttjar deras tjänster, och

4. återsända sitt intyg enligt det tillämpliga förfarande som har fastställts av den behöriga myndigheten.

KAPITEL TRA

UTBILDNINGSKRAV FÖR SÖKANDE TILL OCH INNEHAVARE AV KABINBESÄTTNINGSINTYG

CC.TRA.215 Tillhandahållande av utbildning

Den utbildning som krävs i denna del ska

a) tillhandahållas av utbildningsorganisationer eller kommersiella lufttrafikföretag som har fått den behöriga myndighetens godkännande för detta,

b) utföras av personal med tillräcklig erfarenhet och som har kompetens för de utbildningsmoment som ska innefattas, och

c) genomföras enligt ett utbildningsprogram och en kursplan som finns dokumenterad i organisationens godkännande.

CC.TRA.220 Grundutbildning och prov

a) Sökande till ett kabinbesättningsintyg ska genomgå en grundutbildning för att få kännedom om luftfarten samt de tillräckliga allmänkunskaper och grundläggande färdigheter som krävs för att utföra uppgifter och fullgöra det ansvar som hänger samman med passagerarsäkerhet och flygning under normala och onormala situationer samt nödsituationer.

b) Programmet för grundutbildningen ska åtminstone omfatta de moment som anges i tillägg 1 till denna del. Den ska omfatta teoretisk och praktisk utbildning.

c) Sökande till ett kabinbesättningsintyg ska genomgå ett prov som omfattar alla olika moment i utbildningsprogrammet enligt punkt b, med undantag för utbildning i besättningssamarbete (CRM), för att visa att de har uppnått den kunskaps- och färdighetsnivå som krävs enligt punkt a.

▼M1

CC.TRA.225 Kvalifikation(er) för luftfartygstyp eller luftfartygsvariant

a) Innehavare av ett giltigt kabinbesättningsintyg får endast utföra verksamhet på ett luftfartyg om de är kvalificerade enligt de tillämpliga kraven i Del-ORO.

b) För att vara kvalificerad för en luftfartygstyp eller luftfartygsvariant ska innehavaren

1. uppfylla tillämpliga krav för utbildning, kontroll och giltighet, som är relevanta för det luftfartyg där verksamhet ska utövas:

   i) utbildning som är specifik för denna luftfartygstyp, operatörsrelaterad övergångsutbildning samt familjaritetsutbildning,

   ii) skillnadsutbildning,

   iii) återkommande utbildning, och

2. ha bedrivit verksamhet på denna luftfartygstyp under de sex föregående månaderna eller ha genomgått den relevanta repetitionsutbildningen och kontrollen innan verksamhet utövas på denna luftfartygstyp igen.

▼M1

Tillägg 1 till Del-CC

Grundutbildning och prov

UTBILDNINGSPLAN

Kursplanen för grundutbildningen ska innehålla minst följande:

1. **Allmän teoretisk kunskap om luftfart och luftfartsbestämmelser omfattande alla moment som är relevanta för de uppgifter och ansvarsområden som krävs av kabinbesättningen**

1.1 Flygterminologi, flygteori, passagerarfördelning, verksamhetsområden, meteorologi och effekter av ytföroreningar på luftfartyg.

1.2 Medvetenhet om luftfartsföreskrifter som gäller kabinbesättningen och den behöriga myndighetens roll.

1.3 Kabinbesättningens uppgifter och ansvarsområden under drift samt behovet att reagera snabbt och effektivt i nödsituationer.

1.4 Kontinuerlig kompetens och lämplighet att verka som kabinbesättningsmedlem särskilt med hänsyn till begränsningarna av flygnings- och tjänstgöringstiden samt krav på vila.

1.5 Betydelsen av att se till att relevanta dokument och handböcker är uppdaterade med de ändringar som meddelats av operatören.

1.6 Betydelsen av att kabinbesättningen utför sina uppgifter i enlighet med drifthandboken.

1.7 Betydelsen av genomgången före flygning med kabinbesättningen och tillhandahållande av den säkerhetsinformation som krävs med hänsyn till kabinbesättningens särskilda uppgifter.

1.8 Betydelsen av att kunna avgöra när kabinbesättningsmedlemmar har behörighet och ansvar för att inleda en evakuering och andra förfaranden för nödsituationer.

2. **Kommunikation**

Under utbildningen ska tonvikt läggas på betydelsen av effektiv kommunikation mellan kabinbesättningen och flygbesättningen, inklusive samtalsteknik, gemensamt språk och terminologi.

3. **Grundläggande kurs om mänskliga faktorer inom luftfart samt besättningssamarbete (CRM)**

Denna kurs ska ges av minst en instruktör i kabinbesättningssamarbete. Utbildningsmomenten ska behandlas ingående och innehålla minst följande:

3.1 *Allmänna principer:* Mänskliga faktorer vid luftfart, allmän utbildning i principer och mål för CRM, människors förmåga och begränsningar.

3.2 *Ur den enskilda kabinbesättningsmedlemmens perspektiv*: Medvetenhet om personlighetens betydelse, fel p.g.a. den mänskliga faktorn, mänsklig tillförlitlighet, attityder och beteenden, självbedömning, stress och hantering av stress, trötthet och vaksamhet, självsäkerhet, situationsmedvetenhet, inhämtande och bearbetning av information.

4. **Kontakter med passagerare samt övervakning av kabinen**

4.1 Betydelsen av korrekt fördelning av platserna med hänsyn till flygplanets massa och balans, speciella kategorier av passagerare och nödvändigheten av att placera passagerare i god fysisk och psykisk kondition i närheten av oövervakade utgångar.

▼M1

4.2 Bestämmelser om säker stuvning av kabinbagage och kabinserviceutrustning samt risken för att det ska utgöra en fara för dem som uppehåller sig i kabinen eller för att det på annat sätt ska förhindra tillträde till eller skada nödutrustning eller nödutgångar.

4.3 Kunskaper om identifiering och hantering av passagerare som är eller blir berusade av alkohol, är påverkade av droger eller aggressiva.

4.4 Försiktighetsåtgärder som ska vidtas då levande djur transporteras i passagerarkabinen.

4.5 Uppgifter som ska utföras i händelse av turbulens, inklusive säkring av passagerarkabinen.

4.6 Metoder för motivering av passagerare samt den hantering av folksamlingar som krävs för att genomföra utrymning av ett flygplan.

5. **Medicinska aspekter och första hjälpen**

5.1 Allmänna instruktioner om flygmedicinska aspekter och överlevnad.

5.2 Fysiologiska effekter av flygning, med särskild tonvikt på syrebrist, örontrumpetfunktion och barotrauma.

5.3 Grundläggande första hjälp, inklusive hantering av

a) flygsjuka,

b) problem i matsmältningsapparaten,

c) hyperventilering,

d) brännskador,

e) sårskador,

f) medvetslöshet, och

g) frakturer och mjukdelsskador.

5.4 Medicinska nödsituationer under flygning och första hjälp i samband med detta, omfattande åtminstone

a) astma,

b) stress och allergiska reaktioner,

c) chock,

d) diabetes,

e) kvävning,

f) epilepsi,

g) förlossning,

h) slaganfall, och

i) hjärtattack.

5.5 Användning av lämplig utrustning, inklusive syrgas för första hjälpen, förbandsutrustning och akutsjukvårdsutrustning och deras innehåll.

▼M1

5.6 Praktisk utbildning i hjärt-lungräddning för varje kabinbesättningsmedlem med en särskilt utformad docka, där hänsyn tas till de särskilda förutsättningarna i ett luftfartyg.

5.7 Resemedicin och hygien, inklusive

a) hygien ombord,

b) risken för att komma i kontakt med infektionssjukdomar och metoder för att minska dessa risker,

c) hantering av medicinskt avfall,

d) desinficering av luftfartyg,

e) hantering av dödsfall ombord, och

f) vakenhetshantering, fysiologiska effekter av trötthet, sömnfysiologi, dygnsrytm och tidszonsförändringar.

6. **Farligt gods i enlighet med Icao:s gällande tekniska instruktioner**

7. **Allmänna säkerhetsaspekter inom luftfart, inklusive kännedom om bestämmelserna i förordning (EG) nr 300/2008**

8. **Brand- och rökutbildning**

8.1 Tonvikt på kabinbesättningens ansvar för att snabbt hantera nödsituationer som inbegriper brand och rökbildning, i synnerhet vikten av att identifiera den faktiska brandkällan.

8.2 Vikten av att omedelbart informera flygbesättningen, samt de specifika åtgärder som krävs för samordning och assistans då brand eller rök upptäcks.

8.3 Nödvändigheten av täta kontroller av potentiella riskområden för brand, inklusive toaletter och rökdetektorer.

8.4 Klassificering av bränder och lämpliga typer av brandsläckningsmedel och förfaranden för särskilda brandsituationer.

8.5 Tekniker för användning av släckningsmedel, följderna av felaktig användning och av användning i begränsade utrymmen, inbegripet praktisk eldsläckningsutbildning och utbildning i hur man tar på sig och använder den rökskyddsutrustning som används inom luftfarten.

8.6 De allmänna förfarandena för markbaserade räddningsinsatser vid flygplatser.

9. **Överlevnadsutbildning**

9.1 Principerna för överlevnad i ogästvänliga miljöer (t.ex. polar-, öken-, havs- eller djungelområden).

9.2 Utbildning för överlevnad i vatten, inklusive påtagning och användning av personlig flytutrustning i vatten, användning av räddningsflottar eller liknande utrustning, liksom praktiska övningar i vatten.

▼M1

BILAGA VI

MYNDIGHETSKRAV FÖR ►C2 FLYGANDE PERSONAL ◄

[DEL-ARA]

KAPITEL GEN

ALLMÄNNA KRAV

AVSNITT I

Allmänt

ARA.GEN.105 Definitioner

För de syften som avses i denna del och i Del-ORA ska följande definitioner gälla:

1. *godtagbart sätt att uppfylla kraven* (Acceptable Means of Compliance, AMC)*:* icke-bindande standarder som antagits av byrån för att visa på sätt att fastställa överensstämmelse med grundförordningen och dess tillämpningsföreskrifter.

2. *alternativt sätt att uppfylla kraven:* föreslaget alternativ till nuvarande godtagbara sätt att uppfylla kraven eller som ett förslag till nytt sätt att uppnå överensstämmelse med förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter när byrån inte har antagit några tillhörande godtagbara sätt att uppfylla kraven.

3. *godkänd utbildningsorganisation:* en organisation som är behörig att utfärda eller förlänga ett godkännande att tillhandahålla utbildning för flygcertifikat och tillhörande behörigheter och licenser.

4. *modell för utbildningshjälpmedel för grundläggande instrumentflygning (BITD-modell):* en fastställd kombination av maskinvara och programvara som är BITD-kvalificerad.

5. *certifieringsspecifikationer (CS):* tekniska standarder för att visa överensstämmelse med grundförordningen och dess tillämpningsföreskrifter, och som organisationer kan använda i certifieringssyfte.

6. *flyginstruktör:* instruktör med befogenhet att tillhandahålla utbildning i ett luftfartyg i enlighet med Del-FCL.

7. *utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer, FSTD:* ett utbildningshjälpmedel som

   a) för flygplan utgörs av flygsimulator (full flight simulator, FFS), flygutbildningshjälpmedel (flight training device, FTD), utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (flight and navigation procedures trainer, FNPT) eller utbildningshjälpmedel för grundläggande instrumentflygning (basic instrument training devices, BITD),

   b) för helikoptrar utgörs av flygsimulator (full flight simulator, FFS), flygutbildningshjälpmedel (flight training device, FTD) eller utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (flight and navigation procedures trainer, FNPT).

8. *kvalificering för FSTD:* den tekniska färdighetsnivån för ett utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FSTD) enligt definitionen i överensstämmelsedokumentet.

9. *FSTD-användare:* organisation eller person som begär utbildning, kontroll eller testning genom att använda en FSTD för en godkänd utbildningsorganisation.

10. *flygförbud:* formellt startförbud för ett luftfartyg samt vidtagande av de åtgärder som krävs för att kvarhålla det.

▼M1

11. *vägledande material* (Guidance Material, GM)*:* icke bindande material som tagits fram av byrån för att förklara innebörden av ett krav eller en specifikation och som används för att stödja tolkningen av grundförordningen, dess tillämpningsföreskrifter och godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC).

12. *ARO.RAMP:* kapitel RAMP i bilaga II till förordningen om ►C2 tillhandahållande av flygdrift ◄.

13. *annat utbildningshjälpmedel (OTD):* ett annat hjälpmedel än utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FSTD) som används vid pilotutbildning för att ge träning när det inte krävs en fullständig cockpitmiljö.

14. *Del-ARA:* bilaga VI till förordningen om ►C2 flygande personal ◄ inom civil luftfart.

15. *Del-ORO:* bilaga III till förordningen om tillhandahållande av lufttrafik.

16. *Del-CC:* bilaga V till förordningen om ►C2 flygande personal ◄ inom civil luftfart.

17. *Del-FCL:* bilaga I till förordningen om ►C2 flygande personal ◄ inom civil luftfart.

18. *Del-MED:* bilaga IV till förordningen om ►C2 flygande personal ◄ inom civil luftfart.

19. *Del-ORA:* bilaga VII förordningen om ►C2 flygande personal ◄ inom civil luftfart.

20. ►C2 *huvudsakligt verksamhetsställe* ◄*:* företagets huvudkontor eller säte där de huvudsakliga finansiella funktionerna och den operativa ledningen av den verksamhet som avses i denna förordning utövas.

21. *kvalificeringsguide för FSTD (QTG):* dokument som är utformat för att visa att prestandan och egenskaperna för handhavande i ett utbildningshjälpmedel för flygsimulering (FSTD) representerar prestandan och egenskaperna i luftfartyg, flygplansklass eller helikoptertyp, simulerade inom föreskrivna begränsningar och att alla tillämpliga krav har uppfyllts. Dokumentet innehåller både luftfartygets data, flygplansklass eller helikoptertyp och FSTD-uppgifter som används för att stödja valideringen.

ARA.GEN.115 Tillsynsdokumentation

Den behöriga myndigheten ska tillhandahålla alla rättsakter, normer, regler, tekniska publikationer och tillhörande dokument till relevant personal för att de ska kunna utföra sina uppgifter och fullgöra sitt ansvar.

ARA.GEN.120 Sätt att uppfylla kraven

a) Byrån ska utarbeta godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) som får användas för att uppnå överensstämmelse med förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter. När de godtagbara sätten att uppfylla kraven har tillämpats, ska de sammanhörande kraven i tillämpningsföreskrifterna anses vara uppfyllda.

b) Alternativa sätt att uppfylla kraven får användas för att uppnå överensstämmelse med tillämpningsföreskrifterna.

c) Den behöriga myndigheten ska fastställa ett system för att kontinuerligt utvärdera att alla alternativa sätt att uppfylla kraven som används av myndigheten själv eller av organisationer och personer som står under dess tillsyn gör det möjligt att uppnå överensstämmelse med förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter.

d) Den behöriga myndigheten ska utvärdera alla alternativa sätt att uppfylla kraven som föreslås av en organisation i enlighet med ORA.GEN.120 genom att analysera den dokumentation som tillhandahållits samt utföra en inspektion av organisationen, om detta anses nödvändigt.

▼M1

När den behöriga myndigheten anser att de alternativa sätten att uppfylla kraven är i enlighet med tillämpningsföreskrifterna, ska den utan otillbörligt dröjsmål

1. underrätta sökanden om att de alternativa sätten att uppfylla kraven får genomföras samt, i tillämpliga fall, ändra sökandens godkännande eller certifikat i enlighet med detta,

2. underrätta byrån om dess innehåll, inklusive kopior av all relevant dokumentation, och

3. informera övriga medlemsstater om alternativa sätt att uppfylla kraven som godkänts.

e) När den behöriga myndigheten själv använder alternativa sätt att uppfylla kraven för att uppnå överensstämmelse med förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter ska den

1. göra dem tillgängliga för alla organisationer och personer som står under dess tillsyn, och

2. meddela byrån utan otillbörligt dröjsmål.

Den behöriga myndigheten ska ge byrån en fullständig beskrivning av de alternativa sätten att uppfylla kraven, inklusive eventuella ändringar av förfaranden som kan vara relevanta samt en utvärdering som visar att tillämpningsföreskrifterna är uppfyllda.

ARA.GEN.125 Information till byrån

a) Den behöriga myndigheten ska utan otillbörligt dröjsmål meddela byrån om det uppstår några allvarligare problem med genomförandet av förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter.

b) Den behöriga myndigheten ska förse byrån med information som har betydelse för säkerheten som härrör från de händelserapporter den har tagit emot.

ARA.GEN.135 Omedelbar reaktion på säkerhetsproblem

a) Utan att det påverkar tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG ([1]) ska den behöriga myndigheten införa ett system för att på lämpligt sätt samla in, analysera och sprida säkerhetsinformation.

b) Byrån ska införa ett system för att på lämpligt sätt analysera all säkerhetsinformation som tagits emot samt utan otillbörligt dröjsmål förse medlemsstaterna och kommissionen med all information, inklusive rekommendationer eller korrigerande åtgärder som ska vidtas, som krävs för att de i tid ska kunna reagera på ett säkerhetsproblem, vilket inbegriper produkter, delar, anordningar, personer eller organisationer som omfattas av förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter.

c) När den behöriga myndigheten får den information som anges i punkterna a och b, ska den vidta adekvata åtgärder för att åtgärda säkerhetsproblemet.

d) Åtgärder som vidtas enligt punkt c ska omgående meddelas alla personer eller organisationer som behöver följa dem enligt förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter. Den behöriga myndigheten ska också underrätta byrån samt övriga berörda medlemsstater om dessa åtgärder när kombinerade insatser krävs.

([1]) EUT L 167, 4.7.2003, s. 23.

▼M1

AVSNITT II

Ledning

ARA.GEN.200 Ledningssystem

a) Den behöriga myndigheten ska upprätta och upprätthålla ett ledningssystem som åtminstone omfattar följande:

1. Dokumenterade riktlinjer och förfaranden för att beskriva sin organisation, sina medel och metoder för att uppnå överensstämmelse med förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter. Förfarandena ska hållas aktuella och fungera som grundläggande arbetsdokument inom denna behöriga myndighet för alla motsvarande uppgifter.

2. Personalens antal ska vara tillräckligt stort för att de ska kunna utföra sina uppgifter och fullgöra sitt ansvar. Denna personal ska ha kompetens att utföra de uppgifter de fått sig tilldelade och besitta nödvändig kunskap, erfarenhet, grundutbildning och fortbildning för att säkerställa att kompetensnivån bibehålls. Det ska finnas ett system för att planera tillgängligheten för personalen i syfte att garantera att alla uppgifter fullgörs korrekt.

3. Lämpliga utrymmen och kontorslokaler för att utföra de tilldelade uppgifterna.

4. En funktion för att övervaka ledningssystemets överensstämmelse med relevanta krav samt förfarandenas lämplighet. Detta omfattar även att ett internt kontrollförfarande och ett riskhanteringsförfarande inrättas. Övervakningen av överensstämmelsen ska inbegripa ett system för återrapportering av de brister som framkommit vid kontrollen till den behöriga myndighetens högsta ledning för att garantera korrigerande åtgärder vid behov.

5. En person eller grupp av personer som är direkt ansvarig för funktionen att övervaka överensstämmelsen inför den behöriga myndighetens högsta ledning.

b) Den behöriga myndigheten ska för varje verksamhetsområde och ledningssystem utnämna en eller flera personer med övergripande ansvar för ledningen av den eller de relevanta uppgifterna.

c) Den behöriga myndigheten ska fastställa förfaranden för att delta i ett ömsesidigt utbyte av all nödvändig information och bistånd till andra berörda behöriga myndigheter, inklusive om alla brister som har framkommit och uppföljningsåtgärder som har vidtagits som ett resultat av tillsynen av personer och organisationer som bedriver verksamhet på en medlemsstats territorium, men certifieras av den behöriga myndigheten i en annan medlemsstat eller av byrån.

d) En kopia av de förfaranden som rör ledningssystemet och tillhörande ändringar ska göras tillgängliga för byrån i standardiseringssyfte.

ARA.GEN.205 Tilldelning av uppgifter till kvalificerade organ

a) Medlemsstaterna ska endast tilldela uppgifter som avser inledande certifiering eller fortlöpande tillsyn av personer och organisationer enligt förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter till kvalificerade organ. När den behöriga myndigheten tilldelar en uppgift ska den säkerställa att den har

1. ett inrättat system för inledande och kontinuerlig bedömning av att det kvalificerade organet efterlever bilaga V till förordning (EG) nr 216/2008.

   Detta system och resultaten av bedömningarna ska dokumenteras.

2. upprättat ett dokumenterat avtal med ett kvalificerat organ, godkänt av båda parter på lämplig ledningsnivå, som klart fastställer

   i) vilka uppgifter som ska utföras,

▼M1

ii) vilka deklarationer och rapporter samt vilken dokumentation som ska lämnas,

iii) vilka tekniska villkor som ska vara uppfyllda för att utföra dessa uppgifter,

iv) tillhörande skadeståndsansvar, och

v) skyddet för den information som förvärvas i samband med utförandet av dessa uppgifter.

b) Den behöriga myndigheten ska se till att det interna kontrollförfarande och det riskhanteringsförfarande som krävs enligt ARA.GEN.200 a.4 omfattar alla certifierings- eller fortlöpande tillsynsuppgifter som utförs för dess räkning.

ARA.GEN.210 Ändringar i ledningssystemet

a) Den behöriga myndigheten ska ha ett inrättat system för att identifiera ändringar som påverkar dess förmåga att utföra sina uppgifter och fullgöra sitt ansvar enligt förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter. Detta system ska göra det möjligt att vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att dess ledningssystem förblir adekvat och effektivt.

b) Den behöriga myndigheten ska uppdatera sitt ledningssystem så att det avspeglar varje ändring i förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter i syfte att säkerställa en effektiv tillämpning i god tid.

c) Den behöriga myndigheten ska meddela byrån om ändringar som påverkar dess förmåga att utföra sina uppgifter och fullgöra sitt ansvar enligt förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter.

ARA.GEN.220 Arkiv och registerhantering

a) Den behöriga myndigheten ska upprätta ett system för dokumentation som medger adekvat lagring, tillgänglighet och fullgod spårbarhet i fråga om

1. ledningssystemets dokumenterade riktlinjer och förfaranden,

2. personalens utbildning, kvalifikationer och auktorisationer,

3. tilldelning av uppgifter, vilket omfattar de element som krävs enligt ARA.GEN.205 samt uppgifter om de uppgifter som tilldelats,

4. certifieringsförfaranden och fortlöpande tillsyn av certifierade organisationer,

5. förfaranden för utfärdande av personalcertifikat, behörigheter, certifikat och intyg samt för fortlöpande tillsyn av innehavarna av dessa certifikat, behörigheter, certifikat och intyg,

6. förfaranden för utfärdande av FSTD-kvalificeringscertifikat samt för fortlöpande tillsyn av utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FSTD) och den organisation som är operatör,

7. tillsynen av personer och organisationer som bedriver verksamhet inom en medlemsstats territorium, men som omfattas av tillsyn eller certifiering av de behöriga myndigheterna i en annan medlemsstat eller av byrån, enligt överenskommelse mellan dessa myndigheter,

8. utvärdering och anmälan till byrån om alternativa sätt att uppfylla kraven som föreslagits av organisationer och bedömning av alternativa sätt att uppfylla kraven som används av den behöriga myndigheten själv,

9. brister, korrigerande åtgärder och datum för stängning av åtgärder,

10. vidtagna verkställighetsåtgärder,

11. säkerhetsinformation och uppföljningsåtgärder, och

▼M1

12. tillämpning av flexibilitetsbestämmelser enligt artikel 14 i förordning (EG) nr 216/2008.

b) Den behöriga myndigheten ska föra en förteckning över alla utfärdade organisationscertifikat, FSTD-kvalificeringscertifikat och personalcertifikat, certifikat och intyg som den utfärdat.

c) All dokumentation ska bevaras under den minimiperiod som anges i denna förordning. Om det inte finns någon uppgift om detta, ska dokumentationen bevaras under en minimiperiod på fem år, med beaktande av gällande lagstiftning om uppgiftsskydd.

AVSNITT III

Tillsyn, certifiering och verkställighet

ARA.GEN.300 Tillsyn

a) Den behöriga myndigheten ska kontrollera

1. efterlevnaden av de tillämpliga kraven för organisationer eller personer före utfärdandet av ett organisationscertifikat, godkännande, FSTD-kvalificeringscertifikat eller ett personalcertifikat, ett certifikat, en behörighet eller ett intyg, enligt vad som är tillämpligt,

2. det fortlöpande uppfyllandet av de tillämpliga kraven för organisationer den har certifierat, för personer och innehavare av FSTD-kvalificeringscertifikat,

3. genomförande av lämpliga säkerhetsåtgärder som bemyndigats av den behöriga myndigheten enligt ARA.GEN.135 c och d.

b) Denna kontroll ska

1. underbyggas med dokumentation som är speciellt avsedd att ge personal som är ansvarig för säkerhetstillsyn vägledning om hur den ska utföra sina uppgifter,

2. upplysa berörda personer och organisationer om resultaten av säkerhetstillsynen,

3. baseras på kontroller och inspektioner, inklusive rampinspektioner och oanmälda inspektioner, samt

4. ge den behöriga myndigheten det underlag den behöver för att vidta ytterligare åtgärder, bland annat de åtgärder som avses i ARA.GEN.350 och ARA.GEN.355.

c) Omfattningen av den tillsyn som definieras under punkterna a och b ska ta hänsyn till resultaten av tidigare tillsynsverksamhet och till säkerhetsprioriteringarna.

d) Utan att det påverkar medlemsstaternas behörighet och deras skyldigheter enligt ARO.RAMP ska tillsynens omfattning för den verksamhet som utförs inom en medlemsstats territorium av personer eller organisationer som är etablerade eller bosatta i en annan medlemsstat fastställas på grundval av säkerhetsprioriteringarna samt tidigare tillsynsverksamhet.

e) När en persons eller organisations verksamhet omfattar mer än en medlemsstat eller byrån, får den behöriga myndighet som ansvarar för tillsynen enligt punkt a godkänna att tillsynsuppgifter utförs av den eller de behöriga myndigheterna i den eller de medlemsstater där verksamheten äger rum eller av byrån. Varje person eller organisation som omfattas av en sådan överenskommelse ska informeras om dess existens och omfattning.

f) Den behöriga myndigheten ska samla in och bearbeta all information som anses vara användbar för tillsynen, inklusive för rampinspektioner och oanmälda inspektioner.

▼M1

ARA.GEN.305 Tillsynsprogram

a) Den behöriga myndigheten ska upprätta och upprätthålla ett tillsynsprogram som omfattar den tillsynsverksamhet som krävs enligt ARA.GEN.300 och ARO.RAMP.

b) För organisationer som har certifierats av den behöriga myndigheten och innehavare av FSTD-kvalificeringscertifikat ska tillsynsprogrammet utarbetas med hänsyn till organisationens specifika karaktär, verksamhetens komplexitet, resultaten av tidigare certifierings- och/eller tillsynsverksamhet och ska grundas på en bedömning av riskerna. Inom varje schemaläggning för tillsynen ska den omfatta

1. kontroller och inspektioner, inklusive rampinspektioner och oanmälda inspektioner enligt vad som är lämpligt, och

2. möten med den verksamhetsansvarige chefen och den behöriga myndigheten som ska anordnas för att båda parter ska hållas informerade om viktiga frågor.

c) För organisationer som har certifierats av den behöriga myndigheten samt innehavare av FSTD-kvalificeringscertifikat ska en schemaläggning för tillsynen på högst 24 månader tillämpas.

Schemaläggningen för tillsynen får reduceras om det kan styrkas att säkerhetsprestandan för organisationen eller innehavaren av FSTD-kvalificeringscertifikatet har minskat.

Schemaläggningen för tillsynen får förlängas till högst 36 månader om den behöriga myndigheten har fastställt att under den föregående 24-månadersperioden har

1. organisationen på ett effektivt sätt kunnat identifiera luftfartssäkerhetsrisker och hantera tillhörande risker,

2. organisationen har löpande under ORA.GEN.130 visat att den har full kontroll över alla förändringar,

3. inga brister på nivå 1 har konstaterats, och

4. alla korrigerande åtgärder vidtagits inom den tidsrymd som har godkänts eller förlängts av den behöriga myndigheten enligt ARA.GEN.350 d.2.

Schemaläggningen för tillsynen får förlängas ytterligare till högst 48 månader om organisationen utöver det ovanstående har fastställt och den behöriga myndigheten har godkänt ett effektivt system för fortlöpande rapportering till den behöriga myndigheten om organisationens egen säkerhetsprestanda och efterlevnad av bestämmelserna.

▼M4

ca) utan hinder av punkt c, för organisationer som tillhandahåller utbildning enbart för LAPL, PPL, SPL eller BPL och tillhörande behörigheter och certifikat ska en planeringscykel för tillsynen på högst 48 månader tillämpas. Planeringscykeln för tillsynen ska reduceras om det kan styrkas att säkerhetsprestandan för organisationen har minskat.

Planeringscykeln för tillsynen får förlängas till högst 72 månader om den behöriga myndigheten har fastställt att under den föregående 48-månadersperioden har

1. organisationen på ett effektivt sätt kunnat identifiera luftfartssäkerhetsrisker och hantera därmed förbundna risker, vilket framgår av resultaten av den årliga översynen i enlighet med ORA.GEN. 200 c).

2. organisationen fortlöpande har bibehållit kontroll över alla förändringar i enlighet med ORA.GEN. 130, vilket framgår av resultaten av den årliga översynen i enlighet med ORA.GEN. 200 c.

3. inga brister på nivå 1 har konstaterats, och

4. alla korrigerande åtgärder vidtagits inom den tidsrymd som har godkänts eller förlängts av den behöriga myndigheten enligt ARA.GEN.350 d 2.

▼M1

d) För personer som innehar ett certifikat, en behörighet eller ett intyg som har utfärdats av den behöriga myndigheten ska tillsynsprogrammet omfatta inspektioner, inklusive oanmälda inspektioner, enligt vad som är lämpligt.

▼M1

e) Tillsynsprogrammet ska omfatta dokumentation av de datum när kontroller, inspektioner och möten ska äga rum och när sådana kontroller, inspektioner och möten har utförts.

ARA.GEN.310 Inledande certifieringsförfarande – organisationer

a) Efter att ha tagit emot en ansökan om första utfärdande av ett certifikat för en organisation ska den behöriga myndigheten kontrollera att organisationen uppfyller de tillämpliga kraven.

b) Efter att ha försäkrat sig om att organisationen uppfyller de tillämpliga kraven ska den behöriga myndigheten utfärda det eller de certifikat som fastställs i tillägg III och tillägg V till denna del. Certifikatet/certifikaten ska utfärdas för en obegränsad giltighetstid. Behörighet och omfattning för den verksamhet som organisationen är godkänd för att utföra ska specificeras i godkännandets villkor som bifogas certifikatet eller certifikaten.

c) För att en organisation ska kunna genomföra ändringar utan förhandsgodkännande av den behöriga myndigheten enligt ORA.GEN.130, ska den behöriga myndigheten godkänna det förfarande som har presenterats av organisationen där den anger omfattningen av dessa ändringar och beskriver hur sådana ändringar ska hanteras och meddelas.

ARA.GEN.315 Förfarande för utfärdande, förlängning, förnyelse eller ändring av certifikat, behörigheter eller intyg – personer

a) Efter att ha tagit emot en ansökan om utfärdande, förlängning, förnyelse eller ändring av ett personligt certifikat, en behörighet, ett certifikat eller intyg och eventuell styrkande dokumentation, ska den behöriga myndigheten kontrollera om sökanden uppfyller de tillämpliga kraven.

b) Efter att ha försäkrat sig om att sökanden uppfyller de tillämpliga kraven ska den behöriga myndigheten utfärda, förlänga, förnya eller ändra certifikatet, behörigheten eller intyget.

ARA.GEN.330 Ändringar – organisationer

a) Efter att ha tagit emot en ansökan om ändring som kräver förhandsgodkännande ska den behöriga myndigheten kontrollera att organisationen uppfyller de tillämpliga kraven innan godkännande utfärdas.

   Den behöriga myndigheten ska föreskriva villkor på vilka organisationen får bedriva verksamhet under denna ändring, såvida inte den behöriga myndigheten bestämmer att organisationens certifikat tillfälligt behöver upphävas.

   Efter att ha försäkrat sig om att organisationen uppfyller de tillämpliga kraven ska den behöriga myndigheten godkänna ändringen.

b) Utan att det påverkar tillämpningen av ytterligare verkställighetsåtgärder ska den behöriga myndigheten tillfälligt upphäva, begränsa eller återkalla organisationens certifikat när organisationen genomför ändringar som kräver förhandsgodkännande utan att ha fått den behöriga myndighetens godkännande enligt punkt a.

c) För ändringar som inte kräver förhandsgodkännande ska den behöriga myndigheten utvärdera informationen i den ansökan som har sänts in av organisationen enligt ORA.GEN.130 för att kontrollera att de tillämpliga kraven efterlevs. Vid varje fall av bristande efterlevnad ska den behöriga myndigheten

   1. underrätta organisationen om den bristande efterlevnaden och begära ytterligare ändringar, samt

   2. vid brister på nivå 1 eller nivå 2: agera i enlighet med ARA.GEN.350.

ARA.GEN.350 Brister och korrigerande åtgärder – organisationer

a) Den behöriga myndigheten för tillsyn enligt ARA.GEN.300 a ska ha ett system för att analysera bristerna med avseende på deras betydelse för säkerheten.

b) En brist på nivå 1 ska fastställas av den behöriga myndigheten vid varje betydande bristande efterlevnad av de tillämpliga kraven i förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter, av organisationens förfaranden och handböcker eller av villkoren för ett godkännande eller certifikat som sänker säkerheten eller utgör en allvarlig fara för flygsäkerheten.

   Brister på nivå 1 omfattar bland annat följande:

   1. Att den behöriga myndigheten inte har fått tillträde till organisationens lokaler enligt ORA.GEN.140 under normala verksamhetstider och efter att detta begärts skriftligen två gånger.

▼M1

2. Att organisationscertifikatets giltighet har erhållits eller bibehållits genom förfalskning av inlämnade handlingar.

3. Att det kan styrkas att organisationscertifikatet har använts på ett otillbörligt eller bedrägligt sätt.

4. Att det saknas en verksamhetsansvarig chef.

c) En brist på nivå 2 ska fastställas av den behöriga myndigheten vid varje bristande efterlevnad av de tillämpliga kraven i förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter, av organisationens förfaranden och manualer eller av villkoren för ett godkännande eller certifikat som skulle kunna sänka säkerheten eller utgöra en fara för flygsäkerheten.

d) När en brist upptäcks under tillsyn eller på annat sätt ska den behöriga myndigheten, utan att det påverkar tillämpningen av ytterligare åtgärder som krävs enligt förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter, skriftligen meddela organisationen om denna brist och begära att en korrigerande åtgärd ska vidtas för att komma tillrätta med den fastställda bristande efterlevnaden. I förekommande fall ska den behöriga myndigheten informera den stat där luftfartyget är registrerat.

1. Vid brister på nivå 1 ska den behöriga myndigheten vidta omedelbara och lämpliga åtgärder för att förbjuda eller begränsa verksamheten, och i tillämpliga fall, vidta åtgärder för att återkalla certifikatet eller det särskilda godkännandet eller för att begränsa eller tillfälligt upphäva det, helt eller delvis beroende på omfattning av bristen på nivå 1, fram till dess att framgångsrika korrigerande åtgärder har vidtagits av organisationen.

2. Vid brister på nivå 2 ska den behöriga myndigheten

i) bevilja organisationen en tid för korrigerande åtgärd som är lämplig för bristens art men under inga förhållanden får vara längre än tre månader till att börja med. I slutet av denna period och i enlighet med bristens art kan den behöriga myndigheten förlänga denna tremånadersperiod under förutsättning att den behöriga myndigheten godkänt en tillfredsställande plan för korrigerande åtgärder, och

ii) bedöma den korrigerande åtgärd och genomförandeplan som föreslagits av organisationen och, om bedömningen visar att dessa är tillräckliga för att komma tillrätta med den bristande efterlevnaden, godta dessa.

3. Om en organisation inte lämnar in någon godtagbar plan för korrigerande åtgärder eller vidtar den korrigerande åtgärden inom den tidsrymd som har godkänts eller förlängts av den behöriga myndigheten, ska bristen höjas till en brist på nivå 1 och åtgärder vidtas enligt punkt d 1.

4. Den behöriga myndigheten ska registrera alla brister som den har tagit upp till behandling eller underrättats om och, i tillämpliga fall, de verkställighetsåtgärder den har tillämpat samt alla korrigerande åtgärder och datum för hävningsåtgärder när det gäller brister.

e) Utan att det påverkar tillämpningen av ytterligare verkställighetsåtgärder ska en myndighet i en medlemsstat, som agerar enligt bestämmelserna i ARA.GEN.300 d och identifierar ett fall där en organisation som har certifierats av den behöriga myndigheten i en annan medlemsstat eller av byrån har brustit i efterlevnaden av de tillämpliga kraven i förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter, informera den behöriga myndigheten och lämna en uppgift om vilken nivå denna brist motsvarar.

ARA.GEN.355 Brister och verkställighetsåtgärder – personer

a) Om den behöriga myndigheten som ansvarar för tillsynen enligt ARA.GEN.300 a i samband med tillsyn eller på annat sätt påträffar bevis som visar på bristande efterlevnad av de tillämpliga kraven av en person som innehar ett certifikat, en behörighet eller ett intyg som har utfärdats enligt förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter, ska den behöriga myndigheten notera ärendet, registrera det och skriftligen underrätta innehavaren av certifikatet, behörigheten eller intyget.

▼M1

b) När en sådan brist fastställs ska den behöriga myndigheten genomföra en undersökning. Om bristen bekräftas ska myndigheten

1. begränsa, tillfälligt upphäva eller återkalla certifikatet, behörigheten eller intyget enligt vad som är tillämpligt när ett säkerhetsproblem har fastställts, och

2. vidta alla ytterligare verkställighetsåtgärder som krävs för att förhindra att den bristande efterlevnaden fortsätter.

c) I tillämpliga fall ska den behöriga myndigheten informera den person eller organisation som har utfärdat det medicinska intyget eller intyget.

d) Utan att det påverkar tillämpningen av ytterligare verkställighetsåtgärder ska en myndighet i en medlemsstat som agerar enligt bestämmelserna i ARA.GEN.300 d och identifierar ett fall av bristande efterlevnad av de tillämpliga kraven av en person som innehar ett certifikat, en behörighet eller ett intyg som har utfärdats av den behöriga myndigheten i en annan medlemsstat underrätta den behöriga myndigheten om detta.

e) Om det i samband med tillsyn eller på annat sätt påträffas bevis för bristande efterlevnad av de tillämpliga kraven av en person som omfattas av kraven i förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter och som inte innehar ett certifikat, en behörighet eller ett intyg som har utfärdats enligt den förordningen och dess tillämpningsföreskrifter, ska den behöriga myndighet som har konstaterat den bristande efterlevnaden vidta alla verkställighetsåtgärder som krävs för att förhindra att den bristande efterlevnaden fortsätter.

KAPITEL FCL

SÄRSKILDA KRAV FÖR CERTIFIERING AV FLYGBESÄTTNINGAR

AVSNITT I

Allmänt

ARA.FCL.120 Arkiv och registerhantering

Utöver den dokumentation som krävs i ARA.GEN.220 a ska den behöriga myndighetens system för dokumentation innehålla resultat av teoriprov och bedömningar av pilotfärdigheter.

AVSNITT II

Certifikat, flygcertifikat och behörigheter

ARA.FCL.200 Förfarande för utfärdande, förlängning eller förnyelse av flygcertifikat, behörighet eller certifikat

a) Utfärdande av certifikat och behörigheter. Den behöriga myndigheten ska utfärda flygcertifikat och tillhörande behörigheter med hjälp av blanketten i enlighet med tillägg I till denna del.

b) Utfärdande av instruktörs- och kontrollantcertifikat. Den behöriga myndigheten ska utfärda ett instruktörs- eller kontrollantcertifikat

1. som en anteckning om relevanta befogenheter i flygcertifikatet i enlighet med tillägg I till denna del, eller

2. som en separat handling i sådan form och på sådant sätt som har specificerats av den behöriga myndigheten.

c) Kontrollants anteckning i certifikatet. Innan vissa kontrollanter tilldelas särskild auktorisation för att förlänga eller förnya behörigheter eller certifikat, ska den behöriga myndigheten utarbeta lämpliga förfaranden.

▼M4

d) Instruktörs anteckning i certifikatet Innan vissa instruktörer tilldelas särskild auktorisation för att förlänga behörigheter för enmotoriga kolvmotorflygplan eller TMG ska den behöriga myndigheten utarbeta lämpliga förfaranden.

▼M1

ARA.FCL.205 Övervakning av kontrollanter

a) Den behöriga myndigheten ska utarbeta ett tillsynsprogram för att övervaka kontrollanternas agerande och utförande med beaktande av

1. antalet kontrollanter den har certifierat, och

2. antalet kontrollanter som har certifierats av andra behöriga myndigheter som utövar sina befogenheter inom det territorium där den behöriga myndigheten utövar tillsyn.

▼M3

b) Den behöriga myndigheten ska föra en förteckning över kontrollanter som den har certifierat. Kontrollanternas befogenheter ska anges i denna förteckning, som ska offentliggöras och uppdateras av den behöriga myndigheten.

▼M1

c) Den behöriga myndigheten ska utarbeta förfaranden för att utse kontrollanter som kan förrätta flygtest.

▼M3

ARA.FCL.210 Information för kontrollanter

a) Den behöriga myndigheten ska meddela byrån om de nationella administrativa förfarandena, kraven för skydd av personuppgifter, ansvarsskyldighet, olycksförsäkring och avgifter som gäller inom dess territorium, och denna information ska användas av kontrollanter när de förrättar flygprov, kompetenskontroller eller kompetensbedömningar där den sökande har en annan behörig myndighet än den som har utfärdat kontrollantens behörighet.

b) För att underlätta spridning och tillgång till den information mottagits från behöriga myndigheter enligt punkt a, ska byrån offentliggöra denna information i det format som myndigheten föreskriver.

c) Den behöriga myndigheten kan förse kontrollanter den har certifierat och kontrollanter som har certifierats av andra behöriga myndigheter som utövar sina befogenheter inom dess territorium med säkerhetskriterier som ska iakttas när flygprov och kompetenskontroller ska utföras i ett luftfartyg.

▼M1

ARA.FCL.215 Giltighetsperiod

a) Vid utfärdande eller förnyelse av en behörighet eller ett certifikat ska den behöriga myndigheten eller, i samband med förnyelse, en kontrollant med särskild auktorisation från den behöriga myndigheten förlänga giltighetsperioden till slutet av den relevanta månaden.

b) Vid förlängning av en behörighet eller ett instruktörs- eller kontrollantcertifikat ska den behöriga myndigheten eller en kontrollant med särskild auktorisation från den behöriga myndigheten förlänga giltighetsperioden för behörigheten eller certifikatet till slutet av den relevanta månaden.

c) Den behöriga myndigheten eller en kontrollant med särskild auktorisation för detta ändamål från den behöriga myndigheten ska anteckna sista giltighetsdag på certifikatet.

d) Den behöriga myndigheten får utarbeta förfaranden för att tillåta att certifikatinnehavaren får utöva befogenheter under högst åtta veckor efter godkänt genomgånget/godkända genomgångna prov, i väntan på anteckningen på certifikatet.

ARA.FCL.220 Förfarande för att återutfärda ett flygcertifikat

a) Den behöriga myndigheten ska återutfärda ett certifikat när detta krävs av administrativa skäl samt

1. efter det första utfärdandet av en behörighet, eller

▼M1

2. när punkt XII i det certifikat som fastställs i tillägg I till denna del är fullskriven och det inte finns mer utrymme.

b) Endast giltiga behörigheter och certifikat ska överföras till den nya certifikathandlingen.

ARA.FCL.250 Begränsning, tillfälligt upphävande eller återkallande av certifikat och behörigheter

a) Den behöriga myndigheten ska, enligt vad som är tillämpligt, begränsa, tillfälligt upphäva eller återkalla ett flygcertifikat och tillhörande behörigheter eller certifikat i enlighet med ARA.GEN.355 under bland annat följande omständigheter:

1. Flygcertifikatet, behörigheten eller certifikatet har erhållits genom förfalskning av inlämnade handlingar.

2. Loggbok och certifikatdokumentation har förfalskats.

3. Certifikatinnehavaren inte längre uppfyller de tillämpliga kraven i Del-FCL.

4. Befogenheterna i ett certifikat eller en behörighet har utövats under menlig påverkan av alkohol, läkemedel eller narkotiska preparat.

5. Tillämpliga driftskrav har inte efterlevts.

6. Det kan styrkas att certifikatet har använts på ett otillbörligt eller bedrägligt sätt.

7. Det har förekommit oacceptabelt agerande när det gäller någon del av flygkontrollantens uppgifter eller ansvar.

b) Den behöriga myndigheten kan också begränsa, tillfälligt upphäva eller återkalla ett certifikat eller en behörighet på skriftlig begäran av certifikatinnehavaren.

c) Alla flygtest, kompetenskontroller eller kompetensbedömningar som utförs när ett kontrollantcertifikat har tillfälligt upphävts eller när det har återkallats ska vara ogiltiga.

AVSNITT III

Teoriprov

ARA.FCL.300 Förfarande vid prov

a) Den behöriga myndigheten ska tillämpa nödvändiga metoder och förfaranden för att ge de sökande möjligheten att genomgå erforderliga teoriprov i överensstämmelse med de tillämpliga kraven i Del-FCL.

b) För ATPL, MPL, trafikflygarcertifikat (CPL) och instrumentbehörigheter ska dessa förfaranden uppfylla alla nedanstående punkter:

1. Proven ska genomföras i skriftlig eller datorbaserad form.

2. Frågorna i ett prov väljs av den behöriga myndigheten från den europeiska centrala frågebanken (ECQB) i enlighet med en gemensam metod som gör det möjligt att täcka in hela kursplanen för varje ämne. ECQB är en databas med flervalsfrågor som administreras av byrån.

3. Provet i flygradiotelefoni kan, enligt myndighetens avgörande, skiljas från proven i övriga ämnen. En sökande som tidigare har godkänts på det ena av eller båda proven i VFR (visuellflygregler) respektive IFR (instrumentflygregler) ska inte på nytt genomgå prov på dessa avsnitt.

▼M1

c) Den behöriga myndigheten ska informera sökande om det eller de språk på vilket/vilka myndighetens prov kommer att genomföras.

d) Den behöriga myndigheten ska fastställa lämpliga förfaranden för att garantera att proven genomförs på ett riktigt sätt.

e) Om myndigheten anser att en sökande under provet inte iakttar fastställda regler, anses detta utgöra grund för att underkänna sökanden, antingen på ett enskilt prov i ett ämne eller på provet som helhet.

f) Den behöriga myndigheten ska förbjuda sökande som avlägger prov och som avslöjas med att fuska att avlägga ytterligare prov i minst tolv månader från dagen för det prov på vilket de ertappades med att fuska.

KAPITEL CC

SÄRSKILDA KRAV FÖR KABINBESÄTTNINGAR

AVSNITT I

Kabinbesättningsintyg

ARA.CC.100 Förfaranden för kabinbesättningsintyg

a) Den behöriga myndigheten ska fastställa förfaranden för utfärdande, arkivering och registerhantering och tillsyn av kabinbesättningsintyg i enlighet med ARA.GEN.315, ARA.GEN.220 respektive ARA.GEN.300.

b) Kabinbesättningsintyg ska utfärdas enligt det format och de specifikationer som fastställs i tillägg II till denna del,

antingen

1. av den behöriga myndigheten,

och/eller, om en medlemsstat så beslutar,

2. av den organisation som den behöriga myndigheten bemyndigat för detta.

c) Den behöriga myndigheten ska offentliggöra

1. vilket/vilka organ som utfärdar kabinbesättningsintyg på deras territorium, och

2. om organisationer utsetts att göra detta, en förteckning över dessa organisationer.

ARA.CC.105 Tillfälligt upphävande eller återkallande av kabinbesättningsintyg

Den behöriga myndigheten ska vidta åtgärder i enlighet med ARA.GEN.355, inklusive tillfälligt upphävande eller återkallande av ett kabinbesättningsintyg, åtminstone i följande fall:

a) Del-CC eller tillämpliga krav i Del-ORO och Del-CAT har inte efterlevts när ett säkerhetsproblem har fastställts.

b) Kabinbesättningsintygets giltighet har erhållits eller bibehållits genom förfalskning av inlämnade handlingar.

c) Befogenheterna i kabinbesättningsintyget har utförts under menlig påverkan av alkohol, läkemedel eller narkotiska preparat.

▼M1

d) Det kan styrkas att kabinbesättningsintyget har använts på ett otillbörligt eller bedrägligt sätt.

AVSNITT II

Organisationer som tillhandahåller utbildning av kabinbesättningar eller utfärdar kabinbesättningsintyg

ARA.CC.200 Godkännande av organisationer för att tillhandahålla utbildning av kabinbesättningar eller utfärda kabinbesättningsintyg

a) Innan ett godkännande för att tillhandahålla utbildning av kabinbesättningar utfärdas till en utbildningsorganisation eller en operatör som bedriver kommersiella flygtransporter, ska den behöriga myndigheten kontrollera att

1. utförande, kursplaner och tillhörande program för de utbildningskurser som tillhandahålls av organisationen uppfyller de tillämpliga kraven i Del-CC,

2. de utbildningshjälpmedel som organisationen använder på ett realistiskt sätt återger passagerarkabinmiljön för den eller de luftfartygstyper där kabinbesättningen ska bedriva verksamhet och de tekniska egenskaperna för denna utrustning, samt

3. de utbildare och instruktörer som leder utbildningen har lämplig erfarenhet och kompetens för de utbildningsområden som behandlas.

b) Om, i en medlemsstat, organisationer får godkännas för att utfärda kabinbesättningsintyg, ska den behöriga myndigheten endast bevilja sådana godkännanden till organisationer som uppfyller kraven under punkt a. Innan ett sådant godkännande beviljas ska den behöriga myndigheten

1. bedöma organisationens duglighet och ansvarighet att utföra tillhörande uppgifter,

2. säkerställa att organisationen har upprättat dokumenterade förfaranden för att utföra tillhörande uppgifter, inklusive anordnande av prov med personal som har kompetens för detta ändamål och inte omfattas av någon intressekonflikt, samt utfärdande av kabinbesättningsintyg i enlighet med ARA.GEN.315 och ARA.CC. 100.b, och

3. kräva att organisationen ska tillhandahålla information och dokumentation om de kabinbesättningsintyg som den utfärdar och deras innehavare, i den mån detta är relevant för att den behöriga myndigheten ska kunna utföra sina registrerings-, tillsyns- och verkställighetsuppgifter.

KAPITEL ATO

SÄRSKILDA KRAV FÖR GODKÄNDA UTBILDNINGSORGANISATIONER (ATO)

AVSNITT I

Allmänt

ARA.ATO.105 Tillsynsprogram

Tillsynsprogrammet för godkända utbildningsorganisationer (ATO) ska omfatta övervakning av kursstandarden, inklusive ett stickprov av skolflygningar med elever, om detta är lämpligt med avseende på det luftfartyg som används.

▼M1

ARA.ATO.120 Arkiv och registerhantering

Utöver den dokumentation som krävs i ARA.GEN.220 ska den behöriga myndighetens system för dokumentation innehålla uppgifter om kurser som tillhandahålls av den godkända utbildningsorganisationen samt i tillämpliga fall dokumentation om vilka utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FSTD) som används för utbildningen.

KAPITEL FSTD

SÄRSKILDA KRAV FÖR KVALIFICERING FÖR UTBILDNINGSHJÄLPMEDEL FÖR FLYGTRÄNING OCH NAVIGATIONSPROCEDURER (FSTD)

AVSNITT I

Allmänt

ARA.FSTD.100 Inledande bedömningsförfarande

a) Efter att ha tagit emot en ansökan om kvalificeringscertifikat för FSTD ska den behöriga myndigheten

1. utvärdera de FSTD som har lämnats in för inledande bedömning eller för uppgradering i förhållande till tillämplig kvalificeringsgrund,

2. bedöma dessa FSTD inom de områden som är avgörande för att avsluta utbildnings-, test- och kontrollförfarandet för flygbesättningsmedlemmen, i enlighet med vad som är tillämpligt,

3. genomföra objektiva, subjektiva och funktionsrelaterade tester i enlighet med kvalificeringsgrunden samt granska resultaten från dessa test för att upprätta en kvalificeringsguide för FSTD (QTG), och

4. kontrollera om den organisation som är FSTD-operatör uppfyller de tillämpliga kraven. Detta gäller inte för den inledande utvärderingen av utbildningshjälpmedel för grundläggande instrumentflygning (BITD).

b) Den behöriga myndigheten ska endast godkänna kvalificeringsguiden för FSTD sedan den inledande utvärderingen av FSTD har slutförts och alla avvikelser i kvalificeringsguiden har åtgärdats på ett för den behöriga myndigheten tillfredsställande sätt. Den resulterande kvalificeringsguiden för FSTD (QTG) efter det inledande utvärderingsförfarandet ska vara grunddokumentet för kvalificeringstest (MQTG), vilket utgör grunden för FSTD-kvalificeringen och därefter återkommande FSTD-utvärderingar.

c) Kvalificeringsgrund och särskilda villkor.

1. Den behöriga myndigheten får föreskriva särskilda villkor för kvalificeringsgrunden för FSTD när kraven i ORA.FSTD.210 a är uppfyllda och det har styrkts att dessa särskilda villkor säkerställer en säkerhetsnivå som är likvärdig med den tillämpliga certifieringsspecifikationen.

2. Om en annan behörig myndighet än byrån har fastställt särskilda villkor för kvalificeringsgrunden för en FSTD, ska den meddela byrån om detta utan otillbörligt dröjsmål. Detta meddelande ska åtföljas av en fullständig beskrivning av de särskilda villkor som föreskrivs samt en säkerhetsutvärdering som visar att en skyddsnivå likvärdig med den som fastställs i den tillämpliga certifieringsspecifikationen har uppnåtts.

▼M1

ARA.FSTD.110 Utfärdande av ett FSTD-kvalificeringscertifikat

a) Efter utvärdering av FSTD och när den har försäkrat sig om att FSTD uppfyller den tillämpliga kvalificeringsgrunden i enlighet med ORA.FSTD.210 och att den organisation som är FSTD-operatör uppfyller tillämpliga krav för att upprätthålla FSTD-kvalificering i enlighet med ORA.FSTD.100, ska den behöriga myndigheten utfärda FSTD-kvalificeringscertifikatet med obegränsad giltighetstid med hjälp av blanketten i tillägg IV till denna del.

ARA.FSTD.115 Provisorisk FSTD-kvalificering

a) När nya luftfartygsprogram har införts och det inte är möjligt att uppfylla de krav som fastställs i detta kapitel för FSTD-kvalificering, kan den behöriga myndigheten utfärda en provisorisk kvalificeringsnivå för FSTD.

b) För flygsimulatorer ska provisoriska kvalificeringsnivåer endast utfärdas för nivåerna A, B eller C.

c) Sådana provisoriska kvalificeringsnivåer ska vara giltiga tills en slutgiltig kvalificeringsnivå kan utfärdas, och i alla händelser högst i tre år.

ARA.FSTD.120 Förlängning av en FSTD-kvalificering

a) Den behöriga myndigheten ska kontinuerligt övervaka den organisation som är FSTD-operatör för att kontrollera att

1. alla test i grunddokumentet för kvalificeringstest (MQTG) genomförs successivt under en tolvmånadersperiod,

2. de löpande utvärderingsresultaten fortsätter att överensstämma med kvalificeringsnormerna samt dateras och lagras,

3. ett system för konfigurationskontroll har inrättats för att säkerställa att maskinvara och programvara i kvalificerade FSTD fortsätter att vara korrekt.

b) Den behöriga myndigheten ska löpande utvärdera FSTD i enlighet med det förfarande som anges i ARA.FSTD.100. Sådana utvärderingar ska genomföras

1. varje år för flygsimulatorer (full flight simulator, FFS), syntetiska flygutbildningshjälpmedel (flight training device, FTD) eller syntetiska utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (flight and navigation procedures trainer, FNPT); varje tolvmånadersperiod börjar med datumet för den ursprungliga kvalificeringen; den löpande FSTD-utvärderingen ska ske inom 60 dagar före slutet av varje sådan tolvmånadersperiod, och

2. vart tredje år för utbildningshjälpmedel för grundläggande instrumentflygning (BITD).

ARA.FSTD.130 Ändringar

a) När en ansökan om ändringar i FSTD-kvalificeringen har tagits emot ska den behöriga myndigheten uppfylla de tillämpliga delarna av förfarandet för den inledande bedömningen enligt ARA.FSTD.100 a och b.

b) Den behöriga myndigheten får genomföra en särskild bedömning om större ändringar har genomförts eller om en FSTD inte förefaller motsvara sin ursprungliga kvalificeringsnivå.

c) Den behöriga myndigheten ska alltid genomföra en särskild bedömning innan en högre kvalificeringsnivå för FSTD beviljas.

▼M1

ARA.FSTD.135 Brister och korrigerande åtgärder – FSTD-kvalificeringscertifikat

Den behöriga myndigheten ska, enligt vad som är tillämpligt, begränsa, tillfälligt upphäva eller återkalla ett FSTD-kvalificeringscertifikat i enlighet med ARA.GEN.350 under bland annat följande omständigheter:

a) FSTD-kvalificeringscertifikatet har erhållits genom förfalskning av inlämnade handlingar.

b) Den organisation som är FSTD-operatör kan inte längre styrka att FSTD:n motsvarar kvalificeringsgrunden.

c) Den organisation som är FSTD-operatör uppfyller inte längre de tillämpliga kraven i Del-ORA.

ARA.FSTD.140 Arkivering och registerhantering

Utöver de uppgifter som krävs enligt ARA.GEN.220 ska den behöriga myndigheten bevara och uppdatera en förteckning över kvalificerade FSTD under dess överinseende, datumen för när utvärderingar ska göras och när sådana utvärderingar genomförts.

KAPITEL AeMC

SÄRSKILDA KRAV FÖR FLYGMEDICINSKA CENTRUM

AVSNITT I

Allmänt

ARA.AeMC.110 Inledande certifieringsförfarande

Certifieringsförfarandet för ett flygmedicinskt centrum ska följa bestämmelserna i ARA.GEN.310.

ARA.AeMC.150 Brister och korrigerande åtgärder – AeMC

Utan att det påverkar tillämpningen av ARA.GEN.350 ska brister på nivå 1 omfatta, men inte vara begränsade till, följande:

a) Underlåtenhet att utse en chef för det flygmedicinska centrumet.

b) Underlåtenhet att säkerställa medicinsk sekretess för den flygmedicinska dokumentationen.

c) Underlåtenhet att till den behöriga myndigheten lämna ut medicinska och statistiska uppgifter för tillsynsändamål.

KAPITEL MED

SÄRSKILDA KRAV SOM HÖR SAMMAN MED FLYGMEDICINSK CERTIFIERING

AVSNITT I

Allmänt

ARA.MED.120 Medicinska bedömare

Den behöriga myndigheten ska utse en eller flera medicinska bedömare som ska utföra de uppgifter som beskrivs i detta avsnitt. Den medicinska bedömaren ska vara en behörig och legitimerad läkare och ha

a) minst fem års yrkeserfarenhet som läkare efter examen,

b) särskilda kunskaper och erfarenheter inom flygmedicin, och

c) särskild utbildning när det gäller medicinsk certifiering.

ARA.MED.125 Överlåtande till tillståndsmyndigheten

När ett flygmedicinskt centrum eller en flygläkare har överlåtit beslutet om en sökandes medicinska lämplighet till den certifikatutfärdande myndigheten ska

▼M1

a) den medicinska bedömaren eller medicinsk personal som utsetts av den behöriga myndigheten utvärdera den relevanta medicinska dokumentationen samt där så behövs begära ytterligare medicinsk dokumentation, undersökningar och tester, och

b) den medicinska bedömaren fastställa den sökandes medicinska lämplighet för utfärdande av ett medicinskt intyg med en eller flera begränsningar när så krävs.

▼M3

ARA.MED.130 Format för medicinskt intyg

Det medicinska intyget ska överensstämma med följande specifikationer:

a) Innehåll

1) Stat där flygcertifikatet har utfärdats eller ansökts om (I).

2) Klass av medicinskt intyg (II).

3) Intygets nummer som börjar med FN:s landskod för den stat där flygcertifikatet utfärdats eller sökts och följs av en kod med siffror och/eller bokstäver med arabiska siffror och med latinska skrivtecken (III).

4) Innehavarens namn (IV).

5) Innehavarens nationalitet (VI).

6) Innehavarens födelsedatum: (dd/mm/åååå) (XIV).

7) Innehavarens namnteckning (VII).

8) Begränsning(ar) (XIII).

9) Sista giltighetsdag för det medicinska intyget (IX) för:

i) Klass 1 kommersiell enpilotsverksamhet med passagerare.

ii) Klass 1 annan kommersiell verksamhet.

iii) Klass 2.

iv) LAPL.

10) Datum för medicinsk undersökning.

11) Datum för senaste EKG.

12) Datum för senaste audiogram.

13) Utfärdandedatum och namnteckning för den flygläkare eller medicinska bedömare som har utfärdat intyget. Allmänläkare kan också anges i detta fält om de har behörighet att utfärda medicinska intyg enligt den nationella lagstiftningen i den medlemsstat där intyget är utfärdat.

14) Sigill eller stämpel (XI).

b) Material: Med undantag för LAPL utfärdade av en allmänläkare ska det papper eller annat material som används förhindra eller tydligt visa ändringar eller raderingar. Varje tillägg eller strykning i formuläret ska vidimeras av tillståndsmyndigheten på ett tydligt sätt.

c) Språk: Intyg ska vara skrivna på det eller de nationella språken och på engelska samt på andra språk som tillståndsmyndigheten anser lämpligt.

d) Alla datum på det medicinska intyget ska vara skrivna i formatet dd/mm/åååå.

▼M1

ARA.MED.135 Flygmedicinska blanketter

Den behöriga myndigheten ska använda blanketter för följande:

a) Ansökningsblanketten för medicinskt intyg.

b) Blanketten för undersökningsutlåtande för sökande till klass 1 och klass 2.

c) Blanketten för undersökningsutlåtande för sökande till flygcertifikat för lätta luftfartyg (LAPL).

▼M1

ARA.MED.145 Allmänpraktiserande läkares anmälan till den behöriga myndigheten

Den behöriga myndigheten ska i förekommande fall upprätta ett anmälningsförfarande för allmänpraktiserande läkare i syfte att säkerställa att dessa läkare är medvetna om de medicinska kraven i MED.B.095.

ARA.MED.150 Arkiv och registerhantering

a) Utöver den dokumentation som krävs i ARA.GEN.220 ska den behöriga myndighetens system för dokumentation innehålla uppgifter om flygmedicinska undersökningar och bedömningar och deras innehåll som har lämnats av flygläkare, flygmedicinska centrum eller allmänpraktiserande läkare.

b) All flygmedicinsk dokumentation för certifikatinnehavare ska bevaras i minst tio år efter det att deras senaste medicinska intyg löpte ut.

c) Med syfte att göra flygmedicinska bedömningar och för standardiseringsändamål ska flygmedicinsk dokumentation efter skriftligt samtycke från sökanden/certifikatinnehavaren göras tillgänglig för

   1. ett flygmedicinskt centrum, en flygläkare eller allmänpraktiserande läkare med syfte att slutföra en flygmedicinsk bedömning,

   2. en medicinsk granskningskommitté som den behöriga myndigheten kan inrätta för en andrahandsbedömning av gränsfall,

   3. berörda medicinska specialister med syfte att slutföra en flygmedicinsk bedömning,

   4. den medicinska bedömaren vid den behöriga myndigheten i en annan medlemsstat med syftet att genomföra tillsyn i samverkan,

   5. sökanden/certifikatinnehavaren i fråga efter skriftlig begäran från denne, och

   6. efter avidentifiering av sökanden/certifikatinnehavaren till byrån för standardiseringsändamål.

d) Den behöriga myndigheten kan tillhandahålla flygmedicinsk dokumentation för andra syften än de som anges i led c i enlighet med direktiv 95/46/EG så som det genomförs i nationell lagstiftning.

e) Den behöriga myndigheten ska föra förteckningar

   1. över alla flygläkare som innehar giltigt certifikat utfärdat av den myndigheten, och

   2. i förekommande fall, över alla allmänpraktiserande läkare som agerar som flygläkare på myndighetens territorium.

   Dessa förteckningar ska på begäran delges andra medlemsstater och byrån.

AVSNITT II

Flygläkare

ARA.MED.200 Förfarande för att utfärda, förlänga, förnya eller ändra ett certifikat för flygläkare

a) Certifieringsförfarandet för flygläkare ska följa bestämmelserna i ARA.GEN.315. Innan certifikatet utfärdas ska den behöriga myndigheten ha belägg för att flygläkarens mottagning är fullt utrustad för att utföra flygmedicinska undersökningar inom ramen för det certifikat för flygläkare som ansökan gäller.

▼M3

b) När den behöriga myndigheten har förvissat sig om att flygläkaren uppfyller gällande krav ska den utfärda, förlänga, förnya eller ändra certifikatet för flygläkare för en period som inte överstiger tre år, med användning av det formulär som finns i tillägg VII till denna del.

▼M1

ARA.MED.240 Allmänpraktiserande läkare som är verksamma som flygläkare

Den behöriga myndigheten i en medlemsstat ska underrätta byrån och de behöriga myndigheterna i andra medlemsstater om flygmedicinska undersökningar för LAPL får utföras av allmänpraktiserande läkare på dess territorium.

▼M1

ARA.MED.245 Fortlöpande tillsyn av flygläkare och allmänpraktiserande läkare

När den behöriga myndigheten utarbetar det program för kontinuerlig tillsyn som anges i ARA.GEN.305, ska hänsyn tas till det antal flygläkare och allmänpraktiserande läkare som utövar sina befogenheter inom det territorium där den behöriga myndigheten utövar tillsyn.

ARA.MED.250 Begränsning, tillfälligt upphävande eller återkallande av ett certifikat för flygläkare

a) Den behöriga myndigheten ska begränsa, tillfälligt upphäva eller återkalla ett certifikat för flygläkare när

1. flygläkaren inte längre uppfyller tillämpliga krav,

2. inte uppfyller kriterierna för certifiering eller fortsatt certifiering,

3. har brustit i fråga om bevarande/arkivering av flygmedicinsk dokumentation eller har lämnat felaktiga data eller upplysningar,

4. har förfalskat medicinska journaler, intyg eller dokumentation,

5. har undanhållit fakta gällande en ansökan om eller en innehavare av ett medicinskt intyg eller har lämnat osanna eller bedrägliga påståenden eller uppgifter till den behöriga myndigheten,

6. har underlåtit att korrigera brister som har framkommit vid en kontroll av flygläkarens mottagning, och

7. den certifierade flygläkaren har begärt detta.

b) Ett certifikat för flygläkare ska automatiskt återkallas under någon av dessa omständigheter:

1. Återkallande av läkarlegitimationen.

2. Avregistrering från läkarregistret.

ARA.MED.255 Verkställighetsåtgärder

Om det vid tillsyn eller på annat sätt kan styrkas att ett flygmedicinskt centrum, en flygläkare eller en allmänpraktiserande läkare har brustit i efterlevnaden, ska den certifikatutfärdande myndigheten ha ett förfarande för att granska de medicinska intyg som har utfärdats av detta flygmedicinska centrum, denna flygläkare eller allmänpraktiserande läkare och kan ogiltigförklara dem när detta krävs för att garantera flygsäkerheten.

AVSNITT III

Medicinsk certifiering

ARA.MED.315 Granskning av undersökningsutlåtanden

Den certifikatutfärdande myndigheten ska ha ett förfarande för att

a) granska undersöknings- och bedömningsutlåtanden som har inkommit från flygmedicinska centrum, flygläkare och allmänpraktiserande läkare och underrätta dem om det har förekommit några bristande överensstämmelser, misstag eller felaktigheter i bedömningsprocessen, och

b) på begäran från flygläkare och flygmedicinska centrum bistå dem i deras beslut rörande flygmedicinskt lämplighet i tveksamma fall.

ARA.MED.325 Förfarande för en andrahandsbedömning

Den behöriga myndigheten ska upprätta ett förfarande för granskning av gränsfall och tveksamma fall, som inbegriper oberoende medicinska rådgivare med praktisk erfarenhet inom flygmedicin för att ta ställning till och komma med rekommendationer i fråga om sökandes lämplighet för certifiering.

▼M4

ARA.MED.330 Särskilda medicinska omständigheter

a) När ny medicinsk teknik, läkemedel eller förfaranden fastställs som kan motivera att en lämplighetsbedömning av de sökande inte uppfyller kraven, kan forskning bedrivas för att samla in belägg för säkert utövande av de befogenheter som certifikatet ger.

▼M4

b) För att bedriva forskning kan en behörig myndighet, i samarbete med minst en annan behörig myndighet, utveckla och utvärdera ett medicinskt bedömningsprotokoll utifrån vilka dessa behöriga myndigheter får utfärda ett visst antal medicinska intyg för piloter med lämpliga begränsningar.

c) Flygmedicinska centrum och flygläkare får endast utfärda medicinska intyg på grundval av ett forskningsprotokoll och på uppmaning av den behöriga myndigheten.

d) Protokollet ska överenskommas mellan de berörda behöriga myndigheterna och ska omfatta minst följande delar:

1. En riskbedömning.

2. En litteraturöversikt och bedömning för att visa att utfärdandet av medicinska intyg enligt forskningsprotokollet inte skulle äventyra ett säkert utövande av de befogenheter som certifikatet ger.

3. Detaljerade urvalskriterier för piloter som kommer att tas upp i protokollet.

4. De begränsningar som införs i det medicinska intyget.

5. Kontrollförfarandena som ska genomföras av de berörda behöriga myndigheterna.

6. Fastställandet av slutpunkter för att säga upp protokollet.

e) Protokollet ska överensstämma med relevanta etiska principer.

f) Utövandet av befogenheter av certifikatinnehavare med ett medicinskt intyg som utfärdats på grundval av protokollet ska begränsas till flygningar med luftfartyg som är registrerade i de medlemsstater som medverkar i forskningsprotokollet. En sådan begränsning ska anges i det medicinska intyget.

g) De deltagande behöriga myndigheterna ska

1. förse byrån med:

i) forskningsprotokollet innan det tillämpas,

ii) de uppgifter och behörigheter för den utsedda kontaktpunkten för varje deltagande behöriga myndighet,

iii) dokumenterade rapporter från regelbundna utvärderingar av dess ändamålsenlighet, och

2. tillhandahålla flygmedicinska centrum och flygläkare inom deras jurisdiktion uppgifter om protokollet innan det genomförs.

▼M4

Tillägg I

Flygcertifikat

Flygcertifikat som utfärdas av en medlemsstat i enlighet med Del-FCL ska överensstämma med följande specifikationer:

a) Innehåll. Punktnumret ska alltid skrivas i anslutning till punktrubriken. Punkterna I–XI är ”permanenta” punkter medan punkterna XII–XIV är ”variabla” punkter som kan stå på en separat eller avtagbar del av huvudformuläret. Det ska framgå tydligt att en separat eller avskiljbar del är en del av certifikatet.

1. Permanenta punkter:

I. Certifikatutfärdande stat.

II. Certifikatbeteckning.

III. Certifikatnummer börjar med FN:s landskod för den certifikatutfärdande staten och följs av ”FCL” och en kod med siffror och/eller bokstäver med arabiska siffror och latinska skrivtecken.

IV. Innehavarens namn (skrivet med det latinska alfabetet, även om det eller de nationella språken använder ett annat alfabet).

IVa. Födelsedatum.

V. Innehavarens adress.

VI. Innehavarens nationalitet.

VII. Innehavarens namnteckning.

VIII. Behörig myndighet och, om nödvändigt, villkor som låg till grund för certifikatets utfärdande.

IX. Giltighetsintyg och auktorisation för de beviljade befogenheterna.

X. Namnteckning för den tjänsteman som har utfärdat certifikatet och datum för utfärdandet.

XI. Den behöriga myndighetens sigill eller stämpel.

2. Variabla punkter:

XII. Behörigheter och behörighetsbevis: klass, typ, instruktörscertifikat osv. med sista giltighetsdag. Radiotelefonibehörighet (R/T) kan stå på certifikatformuläret eller på ett separat certifikat.

XIII. Anmärkningar: särskilda anteckningar rörande begränsningar och anteckningar om befogenheter, inklusive anteckningar om språkkunskaper och behörigheter för luftfartyg i bilaga II som används för kommersiell lufttrafik.

XIV. Andra uppgifter som den behöriga myndigheten kräver (t.ex. födelseort/ursprungsort).

b) Material. Det papper eller annat material som används ska förhindra eller tydligt visa ändringar eller raderingar. Tillägg eller strykningar i formuläret ska vidimeras av den behöriga myndigheten på ett tydligt sätt.

c) Språk. Certifikaten ska vara skrivna på det eller de nationella språken och på engelska samt på andra språk som den behöriga myndigheten anser lämpligt.

▼M4

Försättsblad till häftet

Den behöriga myndighetens namn och logotyp (engelska och eventuella andra språk som fastställs av den behöriga myndigheten) EUROPEISKA UNIONEN (Endast på engelska) FLYGCERTIFIKAT (engelska och eventuella andra språk som fastställs av den behöriga myndigheten) Utfärdat i överensstämmelse med Del-FCL Detta certifikat överensstämmer med Icaos normer, utom för LAPL- och EIR-befogenheterna. (engelska och eventuella andra språk som fastställs av den behöriga myndigheten) Easa-blankett 141 utgåva 2		Krav ”Europeiska unionen” stryks för stater som inte är medlemmar i EU Varje sida ska vara en åttondels A4

Sidan 2

I.	**Utfärdande stat**		Krav
III.	**Certifikatnummer**		Certifikatnummer börjar alltid med FN:s landskod för den certifikatutfärdande staten följt av ”.FCL.”.
IV.	**Innehavarens för- och efternamn**		
IVa.	**Födelsedatum** (se anvisningar)		Standardiserat datumformat ska tillämpas, dd/mm/åååå fullt ut.
XIV.	**Födelseplats**		
V.	**Innehavarens adress:** Gatuadress, ort, område, postnummer		
VI.	**Nationalitet**		
VII.	**Innehavarens namnteckning**		
VIII.	**Utfärdande behörig myndighet** T.ex.: Detta trafikflygarcertifikat CPL(A) har utfärdats på grundval av ett trafikflygarcertifikat ATPL utfärdat av ..... (tredje land)		
X.	**Utfärdande tjänstemans namnteckning samt datum**		
XI.	**Utfärdande behöriga myndighets sigill eller stämpel**		

▼M4

Sidan 3

II.	**Certifikatsbeteckningar, dag för första utfärdande samt landskod**		Använda förkortningar följer Del-FCL (t.ex. PPL(H), ATPL(A) osv.) Standardiserat datumformat ska tillämpas, dd/mm/åååå fullt ut.
IX.	**Giltighet:** Befogenheterna enligt certifikatet får utövas endast om innehavaren innehar ett giltigt medicinskt intyg för den begärda befogenheten. En handling med fotografi ska medföras för att identifiera certifikatinnehavaren.		Denna handling specificeras inte, men ett pass bör räcka utanför den certifikatutfärdande staten.
XII.	**Befogenheter för radiotelefoni:** Innehavaren av detta certifikat har uppvisat kompetens att handha R/T-utrustning ombord på luftfartyg på ..... (ange språk).		
XIII.	**Anmärkningar:** Språkkompetens: (språk/nivå/giltighetsdatum)		All ytterligare certifikatinformation som krävs enligt Icao, EG- eller EU-direktiv/förordningar ska skrivas in här. Behörighet för språkkunskaper, nivå och giltighet ska inkluderas. För LAPL: LAPL har inte utfärdats i överensstämmelse med Icaos standarder

Kompletterande sidor – krav

Sidorna 1, 2 och 3 i licensen ska överensstämma med det format som fastställs i förlagan i denna punkt. Den behöriga myndigheten ska föra in ytterligare anpassade sidor som innehåller tabeller som ska innehålla åtminstone följande uppgifter:

— Behörigheter, behörighetsbevis, behörighetstillägg och befogenheter,

— utgångsdatum för behörigheterna, befogenheterna i instruktörs- eller kontrollantcertifikat,

— datum för prov eller kontroll,

— anmärkningar och begränsningar (operativa begränsningar),

— fält för kontrollantens och/eller instruktörens behörighetsnummer och underskrift, beroende på vad som är tillämpligt,

— Förkortningar.

Dessa sidor är avsedda att användas av den behöriga myndigheten eller av särskilt auktoriserade utbildare och examinatorer.

Första utfärdandet av behörigheter eller behörighetsbevis ska föras in av den behöriga myndigheten. Förlängning eller förnyelse av behörigheter eller certifikat kan skrivas in av den behöriga myndigheten eller av särskilt auktoriserade instruktörer eller kontrollanter.

Operativa begränsningar ska skrivas in under ”Anmärkningar och begränsningar”, mitt för den begränsade befogenheten, t.ex. IR-flygtest utfört med biträdande pilot, begränsade undervisningsbefogenheter till en typ av luftfartyg etc.

Behörigheter som inte valideras kan tas bort från certifikatet av behöriga myndigheter.

▼M1

Tillägg II till BILAGA VI DEL-ARA

Easas standardformat för kabinbesättningsintyg

Kabinbesättningsintyg som utfärdas av en medlemsstat i enlighet med Del-CC ska överensstämma med följande specifikationer:

1. **KABINBESÄTTNINGSINTYG**
Utfärdat i överensstämmelse med Del-CC

2. **Referensnummer:**
3. **Utfärdande stat:**
4. **Innehavarens fullständiga namn:**
5. **Födelsedatum och födelseort:**
6. **Nationalitet:**
7. **Innehavarens namnteckning:**
8. **Behörig myndighet:**
9. **Utfärdande organ:** *Officiellt sigill, officiell stämpel eller logotyp*
10. **Utfärdande tjänstemans namnteckning:**
11. **Utfärdandedatum:**
12. Innehavaren får endast utöva befogenheter som kabinbesättningsmedlem på luftfartyg vid kommersiella lufttransporter om han/hon uppfyller kraven i Del-CC om upprätthållet hälsotillstånd och giltiga typkvalifikationer för luftfartyg.

Easa blankett 142 version 1

Instruktioner:

▼M3

a) Kabinbesättningsintyget ska omfatta alla punkter som specificeras i Easa blankett 142 i enlighet med punkterna 1–12 nedan.

b) Storleken ska vara antingen 105 × 74 mm (en åttondels A4) eller 85 × 54 mm och det material som används ska förhindra eller tydligt visa ändringar eller raderingar.

▼M1

c) Handlingen ska tryckas på engelska samt på andra språk som den behöriga myndigheten anser lämpligt.

d) Handlingen ska utfärdas av den behöriga myndigheten eller av en organisation som har godkänts för att utfärda kabinbesättningsintyg. I det sistnämnda fallet ska hänvisningar göras till godkännandet av den behöriga myndigheten i medlemsstaten.

e) Kabinbesättningsintyget är erkänt i alla medlemsstater, och det är inte nödvändigt att byta ut handlingen vid arbete i en annan medlemsstat.

Post 1: Beteckningen ”KABINBESÄTTNINGSINTYG” och hänvisningen till Del-CC.

Post 2: Intygets referensnummer ska börja med FN:s landskod för medlemsstaten följt av åtminstone utfärdandeårets två sista siffror och en enskild referens/ett enskilt nummer enligt en kod som har fastställts av den behöriga myndigheten (t.ex. BE-08-xxxx).

Post 3: Den medlemsstat där intyget utfärdats.

Post 4: Fullständigt namn (efternamn och förnamn) som anges i innehavarens officiella identitetshandling.

▼**M1**

Post 5 och 6: Födelsedatum och födelseort samt nationalitet som anges i innehavarens officiella identitetshandling.

Post 7: Innehavarens namnteckning.

▼**M3**

Post 8: Identifieringsuppgifter för den behöriga myndigheten i den medlemsstat där intyget utfärdas ska anges med den behöriga myndighetens fullständiga namn, postadress och officiellt sigill, stämpel eller logotyp enligt vad som är tillämpligt.

▼**M4**

Post 9: Om den behöriga myndigheten är utfärdande organ, ska orden ”behörig myndighet” och officiellt sigill, stämpel eller logotyp föras in. Endast i detta fall kan den behöriga myndigheten bestämma om dess officiella sigill, stämpel eller logotyp också ska anges under post 8.

▼**M1**

Post 10: Namnteckning av den tjänsteman som företräder det utfärdande organet.

Post 11: Standardiserat datumformat ska tillämpas, dvs. dag/månad/årtal helt utskrivet (t.ex. 22/02/2008).

Post 12: Samma mening ska återges på engelska och med en fullständig och exakt översättning till de andra språk som den behöriga myndigheten anser lämpligt.

▼M1

Tillägg III till BILAGA VI DEL-ARA

CERTIFIKAT FÖR GODKÄNDA UTBILDNINGSORGANISATIONER (ATO)

Europeiska unionen (*)

Behörig myndighet

CERTIFIKAT FÖR GODKÄND UTBILDNINGSORGANISATION

[CERTIFIKATNUMMER/REFERENS]

I enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 och med förbehåll för de villkor som anges nedan, certifierar [den behöriga myndigheten] härmed

[UTBILDNINGSORGANISATIONENS NAMN]

[UTBILDNINGSORGANISATIONENS ADRESS]

som en certifierad utbildningsorganisation enligt Del-ORA med behörighet att tillhandahålla utbildningskurser enligt Del-FCL, vilket även omfattar att använda utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FSTD), som anges i bifogade godkännande av utbildning.

VILLKOR:

Detta certifikat är, när det gäller befogenheter och omfattning, begränsat till tillhandahållande av utbildningskurser, vilket även omfattar användning av utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FSTD), som anges i bifogade godkännande av utbildning.

Detta certifikat gäller så länge som den godkända organisationen (ATO) uppfyller kraven i Del-ORA, Del-FCL och andra tillämpliga föreskrifter.

Under förutsättning att ovanstående villkor är uppfyllda ska detta certifikat förbli giltigt fram till dess att certifikatet har återlämnats, ersatts, begränsats, tillfälligt upphävts eller återkallats.

Utfärdandedatum:

Namnteckning:

[Behörig myndighet]

(*) "Europeiska unionen" utgår för stater som inte är medlemmar i EU.

▼M1

CERTIFIKAT FÖR GODKÄND UTBILDNINGSORGANISATION (ATO)

GODKÄNNANDE AV UTBILDNINGSKURS

Tillägg till ATO-certifikat nr:

[CERTIFIKATNUMMER/REFERENS]

[UTBILDNINGSORGANISATIONENS NAMN]

har erhållit behörighet att tillhandahålla och genomföra följande utbildningskurser enligt Del-FCL samt att använda följande utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FSTD):

Utbildningskurs	Utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FSTD) som används, inklusive bokstavskod (1)

(1) Som anges på kvalificeringscertifikatet.

Detta godkännande av utbildningskurser gäller så länge som

(a) certifikatet för den godkända utbildningsorganisationen (ATO) inte har återlämnats, ersatts, begränsats, tillfälligt upphävts eller återkallats, och

(b) all verksamhet bedrivs i överensstämmelse med Del-ORA, Del-FCL, andra tillämpliga föreskrifter samt, i tillämpliga fall, med de förfaranden i organisationens dokumentation som krävs enligt Del-ORA.

Utfärdandedatum:

Namnteckning: [Behörig myndighet]

För medlemsstaten/Easa

Easa blankett 143 version 1 – sida 2/2

▼M1

Tillägg IV till BILAGA VI DEL-ARA

KVALIFICERINGSCERTIFIKAT FÖR UTBILDNINGSHJÄLPMEDEL FÖR FLYGTRÄNING OCH NAVIGATIONSPROCEDURER (FSTD)

Inledning

Easa blankett 145 ska användas för FSTD-kvalificeringscertifikatet. Denna handling ska innehålla FSTD-specifikationen inklusive eventuella begränsningar och särskilda auktorisationer eller godkännanden som är lämpliga för FSTD:n i fråga. Kvalificeringscertifikatet ska tryckas på engelska samt på andra språk som den behöriga myndigheten anser lämpligt.

Versionsändringsbara flygsimulatorer ska ha ett separat kvalificeringscertifikat för varje luftfartygstyp. Olika motor- och utrustningsinstallationer på ett utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FSTD) medför inga krav på separata kvalificeringscertifikat. Alla kvalificeringscertifikat ska inledas med en bokstavskod och följas av ett serienummer som ska vara specifik för denna FSTD. Bokstavskoden ska vara specifik för den utfärdande behöriga myndigheten.

▼M1

Europeiska unionen (*)

Behörig myndighet

KVALIFICERINGSCERTIFIKAT FÖR UTBILDNINGSHJÄLPMEDEL FÖR FLYGTRÄNING OCH NAVIGATIONSPROCEDURER (FSTD)

REFERENS:

I enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 och med förbehåll för de villkor som anges nedan, intygar [den behöriga myndigheten] härmed att

FÖLJANDE UTBILDNINGSHJÄLPMEDEL FÖR FLYGTRÄNING OCH NAVIGATIONSPROCEDURER (FSTD) [TYP OCH BOKSTAVSKOD]

som finns på [ORGANISATIONENS NAMN OCH ADRESS]

har uppfyllt de kvalificeringskrav som föreskrivs i Del-OR, i enlighet med villkoren i den bifogade FSTD-specifikationen.

Detta kvalificeringscertifikat ska förbli giltigt förutsatt att utbildningshjälpmedlet för flygträning och navigationsprocedurer (FSTD) och innehavaren av kvalificeringscertifikatet fortfarande uppfyller de tillämpliga kraven i Del-OR, om det inte har återlämnats, ersatts, tillfälligt upphävts eller återkallats.

Utfärdandedatum: .....

Namnteckning: .....

(*) "Europeiska unionen" utgår för stater som inte är medlemmar i EU.

Easa blankett 145 version 1 – sida 1/2

▼M1

[Behörig myndighet]

FSTD-KVALIFICERINGSCERTIFIKAT: [Referens]

FSTD-SPECIFIKATIONER

A. Typ eller variant av luftfartyg:

B. Kvalificeringsnivå för FSTD:

C. Primärt referensdokument:

D. Visuellt system:

E. Rörelsesystem:

F. Motorinstallation:

G. Instrumentinstallation:

H. ACAS-installation:

I. Vindskjuvning:

J. Ytterligare resurser:

K. Inskränkningar eller begränsningar:

L. **Vägledande information för utbildnings-, provnings- och kontrolländamål**					
KAT I	RVR	m	beslutshöjd	ft	
KAT II	RVR	m	beslutshöjd	ft	
KAT III (lägsta minimum)	RVR	m	beslutshöjd	ft	
LVTO	RVR	m			
Aktuell erfarenhet					
IFR-utbildning/kontroll					/
Typbehörighet					
Kompetenskontroller					
Autokopplad inflygning					
Vägledning vid autolandning/utrullning					/
ACAS I/II					/
Varningssystem för vindskjuvning/förutsägande av vindskjuvning					/
Väderradar					
HUD/HUGS					/
FANS					
GPWS/EGPWS					/
ETOPS-kapacitet					
GPS					
Övrigt					

Utfärdandedatum: .....

Namnteckning: .....

För medlemsstaten/Easa.
Easa blankett 145 version 1 – sida 2/2

▼M3

Tillägg V till BILAGA VI DEL-ARA

CERTIFIKAT FÖR FLYGMEDICINSKA CENTRUM (AeMC)

Europeiska unionen (1)

Behörig myndighet

CERTIFIKAT FÖR FLYGMEDICINSKT CENTRUM

REFERENS:

I enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 och med förbehåll för de villkor som anges nedan, certifierar [den behöriga myndigheten] härmed

[ORGANISATIONENS NAMN]

[ORGANISATIONENS ADRESS]

som certifierat flygmedicinskt centrum enligt Del-ORA med de behörigheter och den omfattning för verksamheten som anges i de bifogade villkoren för godkännande.

VILLKOR:

1. Detta certifikat är begränsat till det som anges i avsnittet om godkännandets omfattning i den godkända handboken för organisationen.
2. Detta certifikat kräver att de förfaranden som specificeras i organisationens dokumentation som krävs enligt Del-ORA är uppfyllda.
3. Detta certifikat ska förbli giltigt under förutsättning att kraven i Del-ORA är uppfyllda såvida det inte har återlämnats, ersatts, tillfälligt upphävts eller återkallats.

Utfärdandedatum ..... Namnteckning: .....

(1) "Europeiska unionen" utgår för stater som inte är medlemmar i EU
Easa blankett 146 version 1

▼**M1**

Tillägg VI till BILAGA VI DEL-ARA

▼**M3**

(TOM SIDA)

▼M1

Tillägg VII till BILAGA VI DEL-ARA

CERTIFIKAT FÖR FLYGLÄKARE (AME)

Europeiska unionen (*)
Behörig myndighet

CERTIFIKAT FÖR FLYGLÄKARE

CERTIFIKATNUMMER/REFERENS:

I enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 och med förbehåll för de villkor som anges nedan, certifierar [den behöriga myndigheten] härmed

[FLYGLÄKARENS NAMN]

[FLYGLÄKARENS ADRESS]

som flygläkare

VILLKOR:

1. Detta certifikat är begränsat till det som anges i bilagan till detta certifikat för flygläkare.

2. Detta certifikat kräver att de tillämpningsföreskrifter och förfaranden som specificeras i Del-MED är uppfyllda.

3. Detta certifikat ska förbli giltigt under en treårsperiod fram till den [xx/yy/zzzz (**)] under förutsättning att kraven i Del-MED är uppfyllda såvida det inte har återlämnats, ersatts, tillfälligt upphävts eller återkallats.

Utfärdandedatum: xx/yy/zzzz

Namnteckning: [behörig myndighet]

(*) "Europeiska unionen" utgår för stater som inte är medlemmar i EU.

(**) Datum då certifikatet löper ut.

Easa Formulär 148 utgåva 1

▼M1

CERTIFIKAT FÖR FLYGLÄKARE

Bilaga till certifikat för flygläkare nummer:

BEHÖRIGHET OCH OMFATTNING

[Flygläkarens namn och akademiska titel] har behörighet att genomföra flygmedicinska undersökningar och bedömningar för utfärdande av medicinska intyg enligt tabellen nedan och att utfärda sådana medicinska intyg för:

LAPL	[ja/datum]
Klass 2	[ja/datum]
Klass 1 förlängning/förnyande	[ja/datum] / [nej]

Utfärdandedatum: xx/yy/zzzz

Underskrift: [Behörig myndighet]

▼M1

BILAGA VII

ORGANISATIONSKRAV FÖR ►C2 FLYGANDE PERSONAL ◄

[DEL-ORA]

KAPITEL GEN

ALLMÄNNA KRAV

AVSNITT I

Allmänt

ORA.GEN.105 Behörig myndighet

a) I denna del ska den behöriga myndighet som utövar tillsyn över

1. organisationer som omfattas av ett certifieringskrav vara

i) för organisationer som har ►C2 sitt huvudsakliga verksamhetsställe ◄ i en medlemsstat: den myndighet som utses av denna medlemsstat,

ii) för organisationer som har ►C2 sitt huvudsakliga verksamhetsställe ◄ i ett tredje land: byrån,

2. utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FSTD) ska vara

i) byrån för utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer

— som är belägna utanför medlemsstaternas territorium, eller

— som är belägna inom medlemsstaternas territorium och drivs av organisationer som har ►C2 sitt huvudsakliga verksamhetsställe ◄ i ett tredje land,

▼C2

ii) för utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FSTD) som är belägna inom medlemsstaternas territorium och drivs av organisationer som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe i en medlemsstat: den myndighet som har utsetts av den medlemsstat där den organisation som är operatör har sitt huvudsakliga verksamhetsställe, eller byrån, om detta begärs av den berörda medlemsstaten.

▼M1

b) Om ett FSTD som är belägen utanför medlemsstaternas territorium drivs av en organisation som är certifierad av en medlemsstat ska byrån kvalificera detta FSTD i samordning med den medlemsstat som har certifierat den organisation som driver detta FSTD.

ORA.GEN.115 Ansökan om ett organisationscertifikat

a) Ansökan om ett organisationscertifikat eller ändring av ett befintligt certifikat ska göras i sådan form och på sådant sätt som har fastställts av den behöriga myndigheten, med beaktande av de tillämpliga kraven i förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter.

b) Sökande till ett första certifikat ska förse den behöriga myndigheten med dokumentation som visar hur de ska uppfylla krav som fastställs i förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter. Denna dokumentation ska omfatta ett förfarande som beskriver hur ändringar som inte kräver förhandsgodkännande ska hanteras och meddelas den behöriga myndigheten.

ORA.GEN.120 Sätt att uppfylla kraven

a) Alternativa sätt att uppfylla kraven i förhållande till de AMC som har antagits av byrån får användas av en organisation för att uppnå överensstämmelse med förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter.

▼M1

b) När en organisation vill använda ett alternativt sätt att uppfylla kraven ska den ge byrån en fullständig beskrivning av de alternativa sätten att uppfylla kraven före genomförandet. Beskrivningen ska omfatta eventuella ändringar av manualer eller förfaranden som kan vara relevanta samt en bedömning som visar att förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter är uppfyllda.

Organisationen kan genomföra dessa alternativa sätt att uppfylla kraven, förutsatt att detta har förhandsgodkänts av den behöriga myndigheten och underrättelse har skett enligt ARA.GEN.120 d.

ORA.GEN.125 Godkännandets villkor och en organisations behörighet

En certifierad organisation ska följa den omfattning och behörighet som fastställs i villkoren i det godkännande som bifogas organisationens certifikat.

ORA.GEN.130 Organisatoriska förändringar

a) Varje ändring som påverkar

1. omfattningen för certifikatet eller villkoren för godkännande av en organisation, eller

2. någon del av organisationens ledningssystem som krävs enligt ORA.GEN.200 a.1 och a.2,

kräver förhandsgodkännande av den behöriga myndigheten.

b) För varje ändring som kräver förhandsgodkännande i enlighet med förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter, ska organisationen ansöka om och få ett godkännande som utfärdats av den behöriga myndigheten. Ansökan ska lämnas innan någon ändring äger rum för att den behöriga myndigheten ska kunna fastställa fortsatt överensstämmelse med förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter samt vid behov ändra organisationscertifikatet och dess bifogade villkor för godkännande.

Organisationen ska förse den behöriga myndigheten med all relevant dokumentation.

Ändringen får endast genomföras efter formellt godkännande av den behöriga myndigheten i enlighet med ARA.GEN.330.

Organisationen ska bedriva sin verksamhet under de villkor som föreskrivs av den behöriga myndigheten under sådana ändringar i tillämpliga fall.

c) Alla ändringar som inte kräver förhandsgodkännande ska hanteras och meddelas den behöriga myndigheten enligt definitionen i det förfarande som har godkänts av den behöriga myndigheten i enlighet med ARA.GEN.310 c.

ORA.GEN.135 Fortsatt giltighet

a) Organisationens certifikat ska fortsatt vara giltigt förutsatt att

(1) organisationen fortsätter att uppfylla de relevanta kraven i förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter, med beaktande av bestämmelserna som avser hantering av brister enligt vad som anges under ORA.GEN.150,

(2) den behöriga myndigheten beviljas tillträde till organisationen enligt definitionen i ORA.GEN.140 för att fastställa fortsatt överensstämmelse med de relevanta kraven i förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter, och

(3) certifikatet inte har återlämnats eller återkallats.

b) Då certifikatet återkallas eller återlämnas ska det returneras till den behöriga myndigheten utan dröjsmål.

▼M1

ORA.GEN.140 Tillträde

För att fastställa överensstämmelse med de relevanta kraven i förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter ska organisationen bevilja tillträde till alla lokaler, luftfartyg, dokument, register, data, förfaranden eller annat material som är relevant för dess verksamhet som omfattas av certifiering, oavsett om de har lagts ut på entreprenad eller ej, till varje person som har auktoriserats av

a) den behöriga myndigheten enligt definitionen i ORA.GEN.105, eller

b) myndigheten som agerar enligt bestämmelserna i ARA.GEN.300 d, ARA.GEN.300 e eller ARO.RAMP.

ORA.GEN.150 Brister

Efter att ett meddelande om brister tagits emot ska organisationen

a) fastställa grundorsaken till den bristande efterlevnaden,

b) ange en plan för korrigerande åtgärder, och

c) visa att korrigerande åtgärder har vidtagits på ett för den behöriga myndigheten godtagbart sätt inom en tidsperiod som har överenskommits med denna myndighet enligt definitionen i ARA.GEN.350 d.

ORA.GEN.155 Omedelbar reaktion på säkerhetsproblem

Organisationen ska genomföra

a) alla säkerhetsåtgärder som föreskrivits av den behöriga myndigheten enligt ARA.GEN.135 c, och

b) all relevant obligatorisk säkerhetsinformation som har utfärdats av byrån, inklusive luftvärdighetsdirektiv.

ORA.GEN.160 Rapportering av händelser

a) Organisationen ska rapportera alla olyckor, allvarliga tillbud och händelser såsom de definieras i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 ([1]) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG ([2]) till den behöriga myndigheten samt till varje annan organisation som måste informeras enligt operatörens stat.

▼M2

b) Utan att det påverkar tillämpningen av punkt a ska organisationen till den behöriga myndigheten och den organisation som ansvarar för konstruktionen av luftfartyget rapportera varje tillbud, störning, teknisk defekt, överskridande av tekniska begränsningar, händelse som skulle kunna tyda på felaktig, ofullständig eller tvetydig information i de uppgifter om driftslämplighet som upprättats i enlighet med kommissionens förordning (EU) 748/2012 ([3]) eller annan onormal omständighet som har eller kan ha äventyrat en säker drift av luftfartyget och som inte har resulterat i en olycka eller ett allvarligt tillbud.

▼M1

c) Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EU) nr 996/2010, direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordning (EG) nr 1321/2007 ([4]) och kommissionens förordning (EG) nr 1330/2007 ([5]) ska de rapporter som avses under punkterna a och b upprättas i den form och på det sätt som fastställts av den behöriga myndigheten och innehålla alla uppgifter om förhållandet som är kända för organisationen.

d) Rapportering ska ske så snart som detta är praktiskt möjligt, men under alla förhållanden inom 72 timmar från det att organisationen har konstaterat det förhållande som rapporten avser, om inte särskilda omständigheter förhindrar detta.

([1]) EUT L 295, 12.11.2010, s. 35.
([2]) EUT L 167, 4.7.2003, s. 23.
([3]) EUT L 224, 21.8.2012, s. 1.
([4]) EUT L 294, 13.11.2007, s. 3.
([5]) EUT L 295, 14.11.2007, s. 7.

▼M1

e) I förekommande fall ska organisationen utarbeta en uppföljningsrapport för att beskriva vilka åtgärder den avser att vidta för att förhindra liknande händelser i framtiden, så snart dessa åtgärder har fastställts. Denna rapport ska upprättas i sådan form och på sådant sätt som har fastställts av den behöriga myndigheten.

AVSNITT II

Ledning

ORA.GEN.200 Ledningssystem

a) Organisationen ska upprätta, införa och upprätthålla ett ledningssystem som omfattar

1. tydliga regler beträffande ansvar och ansvarsskyldighet i hela organisationen, vilket inbegriper att den verksamhetsansvarige chefen har ett direkt ansvar för säkerheten,

2. en beskrivning av organisationens övergripande filosofi och principer i säkerhetsfrågor, den så kallade säkerhetspolicyn,

3. identifiering av faror för flygsäkerheten som organisationens verksamhet medför, utvärdering av dessa och hanteringen av därmed förbundna risker, vilket inkluderar att vidta åtgärder för att minska riskerna samt att verifiera att dessa åtgärder är ändamålsenliga,

4. teknisk personal som har utbildning och kompetens för att kunna utföra sina uppgifter,

5. dokumentation för alla nyckelprocesser i ledningssystemet, inklusive en process för att göra personalen medveten om sitt ansvar och förfarandet för att ändra i denna dokumentation,

6. en funktion för att övervaka organisationens uppfyllande av relevanta krav. I övervakningen av uppfyllandet ska ingå ett återkopplingssystem av brister till den verksamhetsansvarige chefen för att garantera ett effektivt genomförande av nödvändiga korrigerande åtgärder, och

7. eventuella ytterligare krav som föreskrivs i relevanta kapitel i denna del eller andra tillämpliga delar.

b) Ledningssystemet ska vara anpassat till organisationens storlek och verksamhetens karaktär och komplexitet, med beaktande av faror och därmed förbundna risker som denna verksamhet medför.

▼M4

c) Utan hinder av punkt a, kan inom en organisation som tillhandahåller utbildning enbart för LAPL, PPL, SPL eller BPL och tillhörande behörigheter eller behörighetsbevis, hantering av säkerhetsrisker och övervakningen av efterlevnaden som definieras i punkterna a 3 och a 6 ske genom en organisatorisk granskning som ska utföras minst en gång per kalenderår. Organisationen ska underrätta den behöriga myndigheten om resultatet av denna granskning utan onödigt dröjsmål.

▼M1

ORA.GEN.205 Verksamhet som har lagts ut på entreprenad

a) Verksamhet som lagts ut på entreprenad inbegriper all verksamhet som ligger inom omfattningen för organisationens godkännande men som utförs av en annan organisation som antingen själv är certifierad att utföra denna verksamhet eller också inte är certifierad men är verksam inom ramen för den kontrakterade organisationens godkännande. Organisationen ska säkerställa att den kontrakterade eller inköpta tjänsten eller varan uppfyller tillämpliga krav när någon del av verksamheten läggs ut på entreprenad eller köps in.

b) När den certifierade organisationen i enlighet med denna del lägger ut någon del av sin verksamhet på entreprenad till en organisation som inte själv är certifierad för att utföra sådan verksamhet, ska den avtalsbundna organisationen bedriva sin verksamhet inom ramen för den kontrakterade organisationens godkännande. Den kontrakterade organisationen ska säkerställa att den behöriga myndigheten får tillträde till den avtalsbundna organisationen för att kunna fastställa om de tillämpliga kraven fortfarande uppfylls.

ORA.GEN.210 Personalkrav

a) Organisationen ska tillsätta en verksamhetsansvarig chef, som har bemyndigande att se till att allt arbete kan finansieras och utföras i enlighet med de tillämpliga kraven. Den verksamhetsansvarige chefen ska ansvara för att upprätta och upprätthålla ett effektivt ledningssystem.

▼M1

b) En person eller grupp av personer ska utses av organisationen, med ansvar för att se till att organisationen alltid uppfyller de tillämpliga kraven. Den personen eller de personerna ska vara direkt ansvariga inför den verksamhetsansvarige chefen.

c) Organisationen ska ha tillräckligt kvalificerad personal för de planerade uppgifter och verksamheter som ska utföras i enlighet med tillämpliga krav.

d) Organisationen ska bevara lämpliga uppgifter om erfarenhet, kompetens och utbildning för att visa att kraven under punkt c ovan har uppfyllts.

e) Organisationen ska se till att all personal känner till regler och förfaranden som är relevanta för att kunna utföra sina arbetsuppgifter.

ORA.GEN.215 Krav på anläggningar

Organisationen ska ha anläggningar som gör det möjligt att utföra och leda alla planerade uppgifter och verksamheter i enlighet med tillämpliga krav.

ORA.GEN.220 Arkiv och registerhantering

a) Organisationen ska upprätta ett system för dokumentation som medger adekvat lagring och fullgod spårbarhet i fråga om all verksamhet som utvecklas, och särskilt omfattar alla delar som anges i ORA.GEN.200.

b) Formatet för dokumentationen ska anges i organisationens förfaranden.

c) Dokumentationen ska förvaras på ett sätt som säkerställer skydd mot skada, ändringar och stöld.

KAPITEL ATO

GODKÄNDA UTBILDNINGSORGANISATIONER (ATO)

AVSNITT I

Allmänt

ORA.ATO.100 Omfattning

I detta kapitel anges de krav som ska uppfyllas av organisationer som tillhandahåller utbildning för flygcertifikat och tillhörande behörigheter och certifikat.

ORA.ATO.105 Ansökan

a) Sökande till utfärdande av ett certifikat som godkänd utbildningsorganisation (ATO) ska förse den behöriga myndigheten med

1. följande information:

i) Utbildningsorganisationens namn och adress.

ii) Planerat startdatum för verksamheten.

iii) Personuppgifter och kvalifikationer för skolchef (HT), flyginstruktör(er), instruktörer för syntetisk flygträning och teorilärare.

iv) Namn och adress(er) till flygplats(er) och/eller utelandningsplats(er) där utbildningen kommer att genomföras.

v) En förteckning över de luftfartyg som ska användas för utbildningen, inklusive grupp, klass eller typ, registrering, ägare och kategori av luftvärdighetsbevis, i tillämpliga fall.

vi) En förteckning över de utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FSTD) som utbildningsorganisationen avser att använda, i tillämpliga fall.

▼M1

vii) Vilken typ av utbildning som utbildningsorganisationen önskar tillhandahålla och motsvarande utbildningsplan.

2. drift- och utbildningshandboken.

b) Utbildningsorganisationer för flygtestbehörigheter. Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna a.1 iv och a.1 v ska utbildningsorganisationer som tillhandahåller flygtestutbildning endast ange

1. namn och adress(er) till de huvudsakliga flygplats(er) och/eller utelandningsplats(er) där utbildningen kommer att genomföras, och

2. en förteckning över de typer eller kategorier av luftfartyg som ska användas för flygtestutbildning.

c) Om det sker en ändring i certifikatet ska sökanden förse den behöriga myndigheten med relevanta delar av den information och dokumentation som anges i punkt a.

ORA.ATO.110 Personalkrav

a) En skolchef ska utnämnas. Skolchefen ska ha en omfattande erfarenhet som instruktör inom de områden som är relevanta för den utbildning som tillhandahålls av den godkända utbildningsorganisationen (ATO) och besitta en god ledarförmåga.

b) Skolchefens ansvarsområden omfattar att

1. säkerställa att den tillhandahållna utbildningen överensstämmer med Del-FCL samt, när det gäller flygtestutbildning, att de relevanta kraven i Del-21 och utbildningsplanen har upprättats,

2. säkerställa en tillfredsställande integrering av flygträning i ett luftfartyg eller ett utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FSTD) samt teoriundervisning, och

3. övervaka enskilda elevers framsteg.

c) Teorilärare ska ha

1. praktisk bakgrund inom luftfart i områden som är relevanta för den utbildning som ges och ha genomgått en kurs i undervisningsmetodik, eller

2. tidigare erfarenhet av att ge teoriundervisning och lämplig teoretisk bakgrund inom det ämne där de ska ge teoriundervisning.

d) Flyginstruktörer och instruktörer för flygträning i simulator ska inneha de kvalifikationer som krävs i Del-FCL för den typ av utbildning som de tillhandahåller.

ORA.ATO.120 Arkiv och registerhantering

Följande dokumentation ska arkiveras under minst tre år efter avslutad utbildning:

a) Uppgifter om den markutbildning, flygutbildning och träning i simulerad flygning som har tillhandahållits enskilda elever.

b) Detaljerade och regelbundna framstegsrapporter från instruktörer, med bedömningar, samt regelbundna prov i luften och på marken för att kontrollera framstegen.

c) Information om elevcertifikat och tillhörande behörigheter och certifikat, inklusive sista giltighetsdag för medicinska intyg och behörigheter.

▼M1

ORA.ATO.125 Utbildningsplan

a) En utbildningsplan ska utarbetas för varje kurstyp som erbjuds.

b) Utbildningsplanen ska uppfylla kraven i Del-FCL samt, när det gäller flygtestutbildning, de relevanta kraven i Del-21.

ORA.ATO.130 Utbildnings- och drifthandboken

a) Den godkända utbildningsorganisationen (ATO) ska iordningställa och underhålla en utbildningshandbok och en drifthandbok med information och instruktioner som gör det möjligt för personalen att utföra sina uppgifter och som ger vägledning till eleverna om hur dessa ska uppfylla kurskraven.

b) Den godkända utbildningsorganisationen (ATO) ska göra informationen i utbildningshandboken, drifthandboken och organisationens tillståndshandlingar tillgänglig för personalen och, då det är lämpligt, för eleverna.

c) När det gäller godkända utbildningsorganisationer (ATO) som tillhandahåller flygtestutbildning, ska drifthandboken uppfylla kraven för drifthandboken för flygtest, som fastställs i Del-21.

d) Drifthandboken ska fastställa flygtidsbegränsningar för flyginstruktörer, inklusive högsta antal flygtimmar, högsta antal flygtjänsttimmar samt minsta vilotid mellan undervisningsuppgifterna i enlighet med Del-ORO.

ORA.ATO.135 Skolluftfartyg och utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FSTD)

a) Den godkända utbildningsorganisationen (ATO) ska använda ett tillräckligt antal skolluftfartyg eller utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FSTD) som är lämpliga för de utbildningskurser som tillhandahålls.

b) Den godkända utbildningsorganisationen (ATO) får endast tillhandahålla utbildning på utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FSTD) när den kan styrka för den behöriga myndigheten

1. att FSTD-specifikationerna är adekvata i förhållande till relevant utbildningsplan,

2. att de FSTD som används uppfyller de relevanta kraven i Del-FCL,

3. för flygsimulatorer (FFS): att flygsimulatorn motsvarar relevant luftfartygstyp på ett adekvat sätt, och

4. att den har inrättat ett system för att övervaka ändringar i FSTD på ett adekvat sätt och se till att dessa ändringar inte påverkar utbildningsplanens lämplighet.

c) Om det luftfartyg som används för kompetensprovet är av en annan typ än den FFS som används för utbildning i visuell flygning, får detta som mest tillgodoräknas enligt vad som tilldelas för FNPT II (utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer II) för flygplan och FNPT II/III för helikoptrar i relevant flygutbildningsplan.

d) Utbildningsorganisationer som tillhandahåller flygtestsutbildning. Luftfartyg som används för flygtestutbildning ska vara utrustade på lämpligt sätt med de flygtestsinstrument som krävs med avseende på utbildningens syfte.

ORA.ATO.140 Flygplatser och utelandningsplatser

När den godkända utbildningsorganisationen (ATO) tillhandahåller flygutbildning på ett luftfartyg ska den använda flygplatser eller utelandningsplatser som har lämpliga förutsättningar och egenskaper för att möjliggöra träning på relevanta manövrer, med beaktande av den utbildning som tillhandahålls och den kategori och typ av luftfartyg som används.

▼M2

ORA.ATO.145 Krav för tillträde till utbildning

a) Den godkända utbildningsorganisationen (ATO) ska se till att eleverna uppfyller alla krav för tillträde till utbildning enligt Del-MED, Del-FCL och i tillämpliga fall enligt den obligatoriska delen i de uppgifter om driftslämplighet som fastställts i enlighet med förordning (EU) nr 748/2012.

b) När det gäller godkända utbildningsorganisationer (ATO) som tillhandahåller flygtestutbildning ska eleverna uppfylla alla krav för tillträde till utbildning som fastställs i enlighet med förordning (EU) nr 748/2012.

▼M1

ORA.ATO.150 Utbildning i tredje land

När den godkända utbildningsorganisationen (ATO) har godkänts för att tillhandahålla utbildning för instrumentbehörighet i tredje land ska

a) utbildningsplanen omfatta acklimatiseringsflygning i en av medlemsstaterna innan flygtestet för instrumentbehörighet (IR) genomförs, och

b) IR-flygtestet ska utföras i en av medlemsstaterna.

AVSNITT II

Ytterligare krav för godkända utbildningsorganisationer (ATO) som tillhandahåller utbildning för CPL, MPL och ATPL och tillhörande behörigheter och certifikat

ORA.ATO.210 Personalkrav

a) *Skolchef (HT)*. Frånsett när det gäller godkända utbildningsorganisationer (ATO) som tillhandahåller flygtestutbildning ska den utnämnda skolchefen ha en omfattande undervisningserfarenhet som instruktör för trafikflygarcertifikat och tillhörande behörigheter eller certifikat.

b) *Flyginstruktörschef (CFI)*. Den godkända utbildningsorganisationen (ATO) som tillhandahåller flygundervisning ska utnämna en flyginstruktörschef som ska ansvara för övervakningen av instruktörer i flygning och syntetisk flygträning samt för standardiseringen av all flygutbildning och syntetisk flygträning. Flyginstruktörschefen ska inneha högsta trafikflygarcertifikat och tillhörande behörigheter som har samband med de flygutbildningskurser som tillhandahålls och inneha en instruktörsbehörighet för minst en av de utbildningskurser som tillhandahålls.

c) *Teoriinstruktörschef (CTKI)*. Den godkända utbildningsorganisation (ATO) som tillhandahåller teoriundervisning ska utnämna en teoriinstruktörschef som ska ansvara för ledningen av alla teorilärare och för standardiseringen av all teoriundervisning. Teoriinstruktörschefen ska ha en omfattande tidigare erfarenhet av att ge teoriundervisning inom de områden som är relevanta för den utbildning som tillhandahålls av den godkända utbildningsorganisationen.

ORA.ATO.225 Utbildningsplan

a) Utbildningsplanen ska inbegripa en analys av flyg- och teoriundervisningen, presenterad antingen veckovis eller etappvis, en förteckning över standardövningar samt en översikt över kursinnehållet.

b) Innehållet och ordningen i utbildningsplanen ska fastställas i utbildningshandboken.

ORA.ATO.230 Utbildnings- och drifthandboken

a) Utbildningshandboken ska ange de standarder, syften och utbildningsmål för varje utbildningsetapp som eleverna ska uppfylla samt omfatta följande:

— Utbildningsplan.

— Genomgångar och flygövningar.

— Syntetisk flygträning, i tillämpliga fall.

▼M1

— Teoriundervisning.

b) Drifthandboken ska ange de standarder, syften och utbildningsmål för varje utbildningsetapp som eleverna ska uppfylla samt omfatta information om allmänt, tekniskt, linjer/flygsträckor och personalutbildning.

AVSNITT III

Ytterligare krav för godkända utbildningsorganisationer (ATO) som tillhandahåller särskilda typer av utbildning

Kapitel 1

Utbildningskurs på distans

ORA.ATO.300 Allmänt

Den godkända utbildningsorganisationen (ATO) kan få godkännande att tillhandahålla modulbaserad distansutbildning i följande fall:

a) Modulbaserade kurser i teoriundervisning.

b) Kompletterande teoriundervisning som avser klass- eller typbehörighet.

c) Godkänd inträdesutbildning med teorikurser knutna till en första typbehörighet på flermotoriga helikoptrar.

ORA.ATO.305 Klassrumsundervisning

a) Ett moment av varje ämne som ingår i modulbaserade utbildningskurser på distans ska genomföras i klassrum.

b) Den tid som förläggs till ett klassrum ska inte vara mindre än tio procent av kursens totala varaktighet.

▼C2

c) Klassrumsutrymmen ska finnas tillgängliga antingen på den godkända utbildningsorganisationens (ATO) huvudsakliga verksamhetsställe eller i en lämplig lokal på annan plats.

▼M1

ORA.ATO.310 Instruktörer

Alla instruktörer ska vara väl insatta i de krav som ställs i distansutbildningen.

Kapitel 2

Godkännanden för typbehörighet utan flygtid (ZFTT)

ORA.ATO.330 Allmänt

a) Godkännanden för typbehörighet utan flygtid (ZFTT) enligt Del-FCL får bara ges till godkända utbildningsorganisationer (ATO) som även har befogenhet att utföra kommersiella lufttransporter eller godkända utbildningsorganisationer (ATO) som har särskilda avtal med kommersiella lufttrafikföretag.

b) Ett godkännande för ZFTT ska endast ges om operatören har minst 90 dagars operativ erfarenhet av flygplanstypen.

c) I de fall då ZFTT tillhandahålls av en godkänd utbildningsorganisation (ATO) som har ett särskilt avtal med en operatör gäller inte kravet på 90 dagars operativ erfarenhet om den typbehörighetsinstruktör TRI(A) som är involverad i de tillkommande extra starterna och landningarna som anges i Del-ORO har operativ erfarenhet av flygplanstypen.

▼M1

ORA.ATO.335 Flygsimulator

a) Den flygsimulator som är godkänd för ZFTT ska vara funktionsduglig i enlighet med kriterierna i den godkända utbildningsorganisationens ledningssystem.

b) Rörelsesystem och visuellt system i flygsimulatorn ska vara helt funktionsduglig i enlighet med de tillämpliga certifieringsspecifikationerna för utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FSTD) som anges i ORA.FSTD.205.

Kapitel 3

Utbildning till flerpilotscertifikat (MPL)

ORA.ATO.350 Allmänt

Godkännanden att tillhandahålla utbildningskurser för MPL och MPL-instruktör får bara ges till godkända utbildningsorganisationer (ATO) som även har befogenhet att utföra kommersiella lufttransporter eller godkända utbildningsorganisationer (ATO) som har särskilda avtal med ett kommersiellt lufttrafikföretag.

Kapitel 4

Flygtestutbildning

ORA.ATO.355 Utbildningsorganisation som tillhandahåller flygtestutbildning

a) Den godkända utbildningsorganisationen (ATO) som har godkänts för att tillhandahålla flygtestutbildning för utfärdande av behörigheter för flygtest i kategori 1 eller 2 i enlighet med Del-FCL kan få sina befogenheter utökade till att även tillhandahålla utbildning för andra kategorier av flygtest och andra kategorier av flygtestpersonal, under förutsättning att

1. relevanta krav i Del-21 uppfylls, och

2. det finns ett särskilt avtal mellan ATO och Del-21-organisationen som anställer, eller avser att anställa, sådan personal.

b) Utbildningsdokumentationen ska omfatta skriftliga elevrapporter, enligt vad som krävs i utbildningsplanen, samt i tillämpliga fall databehandling och analys av registrerade parametrar som är relevanta för typen av flygtest.

KAPITEL FSTD

KRAV FÖR ORGANISATIONER SOM HANDHAR UTBILDNINGSHJÄLPMEDEL FÖR FLYGTRÄNING OCH NAVIGATIONSPROCEDURER (FSTD) OCH KVALIFICERING AV FSTD

AVSNITT I

Krav för organisationer som är FSTD-operatörer

ORA.FSTD.100 Allmänt

a) Sökande av ett FSTD-kvalificeringscertifikat ska visa för den behöriga myndigheten att de har inrättat ett ledningssystem i enlighet med ORA.GEN avsnitt II. Därigenom ska det säkerställas att sökanden, direkt eller genom avtal, har kapacitet för att upprätthålla prestanda, funktioner och andra egenskaper som anges i fråga om kvalificeringsnivån för FSTD samt för att kontrollera FSTD-installationen.

b) Om sökanden innehar ett kvalificeringscertifikat som har utfärdats i enlighet med denna del, ska FSTD-specifikationerna anges i

1. villkoren för certifikatet för den godkända utbildningsorganisationen, eller

2. i utbildningshandboken för innehavare av drifttillstånd.

▼M1

ORA.FSTD.105 Upprätthållande av FSTD-kvalificeringen

a) För att behålla kvalificeringen för FSTD ska innehavaren av ett FSTD-kvalificeringscertifikat köra alla tester som anges i grunddokumentet för kvalificeringstest (MQTG) samt funktionsrelaterade och subjektiva tester successivt under en tolvmånadersperiod.

b) Resultaten ska dateras, markeras som analyserade och bedömda, och bevaras i enlighet med ORA.FSTD.240 för att visa att FSTD-normerna upprätthålls.

c) Ett system för konfigurationskontroll ska inrättas för att säkerställa att maskinvara och programvara i kvalificerade FSTD fortsätter att vara korrekt.

ORA.FSTD.110 Modifieringar

a) Innehavaren av ett FSTD-kvalificeringscertifikat ska upprätta och upprätthålla ett system för att identifiera, utvärdera och införliva alla viktiga modifieringar i de FSTD som den är operatör för, särskilt

1. alla luftfartygsmodifieringar som är avgörande för utbildning, provning och kontroll, oavsett om de genomförs genom ett luftvärdighetsdirektiv eller ej, och

2. varje modifiering av FSTD, inklusive rörelsesystem och visuella system, när detta är avgörande för utbildning, provning och kontroll, som t.ex. i fråga om dataändringar.

b) Modifieringar av FSTD-maskinvara och programvara som påverkar manövrering, prestanda och systemdrift eller alla större modifieringar i rörelsesystemet eller det visuella systemet ska utvärderas för att fastställa hur detta påverkar de ursprungliga kriterierna för kvalificering. Organisationen ska utarbeta ändringar för eventuella påverkade valideringstest. Organisationen ska testa FSTD utifrån de nya kriterierna.

c) Organisationen ska i förväg underrätta den behöriga myndigheten om eventuella större ändringar för att fastställa om de test som utförs är tillfredsställande. Den behöriga myndigheten ska avgöra om det krävs en särskild utvärdering av FSTD innan den returneras till utbildningen efter modifieringen.

ORA.FSTD.115 Installation

a) Innehavaren av et FSTD-kvalificeringscertifikat ska säkerställa att

1. FSTD:n är inrymd i en lämplig miljö som ger förutsättningar för en säker och pålitlig drift,

2. alla FSTD-användare och all underhållspersonal informeras om FSTD-säkerheten för att säkerställa att de känner till all säkerhetsutrustning och alla säkerhetsrutiner i FSTD om det uppstår en nödsituation, och

3. FSTD och tillhörande installation uppfyller kraven i de lokala bestämmelserna om hälsa och säkerhet.

b) Säkerhetsfunktionerna i FSTD, som nödstopp och nödbelysning, ska kontrolleras minst en gång om året och resultatet dokumenteras.

ORA.FSTD.120 Ytterligare utrustning

Om ytterligare utrustning har lagts till i FSTD:n, ska denna utrustning bedömas av den behöriga myndigheten för att säkerställa att den inte påverkar utbildningskvaliteten negativt, även om den inte krävs för kvalificeringen.

▼M1

AVSNITT II

Krav för FSTD-kvalificering

ORA.FSTD.200 Ansökan om FSTD-kvalificering

a) Ansökan om ett FSTD-kvalificeringscertifikat ska upprättas i sådan form och på sådant sätt som har fastställts av den behöriga myndigheten.

1. För syntetiska utbildningshjälpmedel för grundläggande instrumentflygning (BITD) ska detta utföras av BITD-tillverkaren.

2. I alla övriga fall ska detta utföras av organisationen som har för avsikt att handha den FSTD det gäller.

b) Sökande till en första kvalificering ska förse den behöriga myndigheten med dokumentation som visar hur de ska uppfylla de krav som fastställs i denna förordning. Dokumentationen ska omfatta det förfarande som har upprättats för att säkerställa efterlevnad av kraven i ORA.GEN.130 och ORA.FSTD.230.

ORA.FSTD.205 Certifieringsspecifikationer för FSTD

a) I enlighet med artikel 19 i förordning (EG) nr 216/2008 ska byrån utfärda certifieringsspecifikationer som en standardmetod för att påvisa att FSTD uppfyller de grundläggande kraven i bilaga III till förordning (EG) nr 216/2008.

b) Dessa certifieringsspecifikationer ska vara tillräckligt utförliga och specifika för att ange för sökande de villkor enligt vilka kvalifikationer kommer att utfärdas.

ORA.FSTD.210 Kvalificeringsgrund

a) Kvalificeringsgrunden för utfärdande av ett FSTD-kvalificeringscertifikat ska omfatta

1. tillämpliga certifieringsspecifikationer som har fastställts av byrån och som var giltiga på ansökningsdagen för den första kvalificeringen,

▼M2

2. Luftfartygets valideringsdata som har fastställts i den obligatoriska delen av de uppgifter om driftslämplighet som har godkänts på grundval av förordning (EU) nr 748/2012, om tillämpligt, och

▼M1

3. eventuella särskilda villkor som föreskrivs av den behöriga myndigheten om relevanta certifieringsspecifikationer inte innehåller adekvata eller lämpliga normer för FSTD på grund av att denna FSTD har nya eller andra funktioner i förhållande till dem som de tillämpliga certifieringsspecifikationerna bygger på.

b) Kvalificeringsgrunden ska tillämpas för framtida återkommande FSTD-kvalificeringar, om den inte omkategoriseras.

ORA.FSTD.225 Giltighet

a) Kvalificering för flygsimulatorer (FFS), syntetiska flygutbildningshjälpmedel (flight training device, FTD) eller syntetiska utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (flight and navigation procedures trainer, FNPT) ska förbli giltigt förutsatt att

1. FSTD:n och den organisation som är operatör fortsätter att uppfylla de tillämpliga kraven,

2. den behöriga myndigheten beviljas tillträde till organisationen enligt definitionen i ORA.GEN.140 för att fastställa fortsatt överensstämmelse med de relevanta kraven i förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter, och

3. kvalificeringscertifikatet inte har återlämnats eller återkallats.

▼M1

b) Den tolvmånadersperiod som anges under ARA.FSTD.120 b.1 får förlängas med upp till 36 månader, under följande omständigheter:

1. FSTD har genomgått en inledande utvärdering och minst en återkommande utvärdering där det har fastställts att den uppfyller kraven i kvalificeringsgrunden.

2. Innehavaren av ett FSTD-kvalificeringscertifikat har uppvisat tillfredsställande resultat med godkända föreskrivna FSTD-bedömningar under de senaste 36 månaderna.

3. Den behöriga myndigheten genomför en formell kontroll av organisationens system för övervakning av överensstämmelsen enligt definitionen i ORA.GEN.200 a.6 var tolfte månad.

4. En särskilt utsedd person från organisationen med lämplig erfarenhet granskar de regelbundna körningarna av kvalificeringsguiden för FSTD (QTG) och genomför relevanta funktionsrelaterade och subjektiva tester var tolfte månad för att sedan sända en rapport om resultaten till den behöriga myndigheten.

c) En BITD-kvalificering ska förbli giltig förutsatt att den behöriga myndigheten regelbundet genomför en bedömning av den tillämpliga kvalificeringsgrunden, i enlighet med ARA.FSTD.120.

d) Om FSTD-kvalificeringscertifikatet återlämnas eller återkallas ska det returneras till den behöriga myndigheten.

ORA.FSTD.230 Ändringar i den kvalificerade FSTD:n

a) Innehavaren av ett FSTD-kvalificeringscertifikat ska informera den behöriga myndigheten om alla föreslagna ändringar av FSTD, som

1. större modifieringar,

2. förflyttning av FSTD:n, och

3. eventuell avaktivering av FSTD:n.

b) Vid en uppgradering av kvalificeringsnivån för FSTD, ska organisationen ansöka till den behöriga myndigheten om en bedömning av uppgraderingen. Organisationen ska köra alla valideringstest för den begärda kvalificeringsnivån. Resultat från tidigare bedömningar får inte användas för att validera FSTD-prestanda för den aktuella uppgraderingen.

c) Om en FSTD flyttas till en ny plats, ska organisationen informera den behöriga myndigheten om detta innan den planerade aktiviteten ska äga rum och lämna en tidsplan för relaterade händelser.

Innan FSTD tas i drift på den nya platsen ska organisationen genomföra minst en tredjedel av valideringstesterna samt funktionsrelaterade och subjektiva test för att säkerställa att FSTD-prestanda motsvarar den ursprungliga kvalificeringsnormen. En kopia av testdokumentationen ska bevaras tillsammans med FSTD-handlingar för att kunna granskas av den behöriga myndigheten.

Den behöriga myndigheten får utföra en bedömning av FSTD:n efter förflyttningen. Denna bedömning ska ske i enlighet med den ursprungliga kvalificeringsgrunden för FSTD:n.

d) Om en organisation planerar att ta en FSTD ur aktiv drift under längre perioder, ska den behöriga myndigheten underrättas om detta och lämpliga kontroller fastställas för den period då FSTD:n är inaktiv.

Tillsammans med den behöriga myndigheten ska organisationen enas om en plan för avaktivering, eventuell lagring och återaktivering för att säkerställa att FSTD:n kan återställas i aktiv drift på sin ursprungliga kvalificeringsnivå.

▼M1

ORA.FSTD.235 Överlåtelse av en FSTD-kvalificering

a) Om det sker ändringar i fråga om den organisation som är FSTD-operatör, ska den nya organisationen på förhand underrätta den behöriga myndigheten så att de kan komma överens om en plan för överlåtelse av FSTD:n.

b) Den behöriga myndigheten får utföra en bedömning i enlighet med den ursprungliga kvalificeringsgrunden för FSTD:n.

c) När FSTD:n inte längre uppfyller den inledande kvalificeringsgrunden, ska organisationen ansöka om ett nytt FSTD-kvalificeringscertifikat.

ORA.FSTD.240 Arkiv och registerhantering

Innehavaren av ett FSTD-kvalificeringscertifikat ska bevara

a) alla dokument som beskriver och styrker den inledande kvalificeringsgrunden och kvalificeringsnivån för FSTD:n under FSTD:ns livslängd, och

b) alla återkommande dokument och rapporter som rör varje FSTD och övervakningen av efterlevnaden i minst fem år.

KAPITEL AeMC

FLYGMEDICINSKA CENTRUM

AVSNITT I

Allmänt

ORA.AeMC.105 Tillämpningsområde

I detta kapitel fastställs de ytterligare krav som ska uppfyllas av en organisation för att den ska vara kvalificerad för utfärdande av eller fortsatt godkännande som flygmedicinskt centrum för att utfärda medicinska intyg, inklusive första utfärdande av medicinska intyg klass 1.

ORA.AeMC.115 Ansökan

Sökande till ett certifikat för flygmedicinskt centrum ska

a) uppfylla kraven i MED.D.005, och

b) utöver den dokumentation som krävs för godkännande av en organisation enligt ORA.GEN.115 redogöra för kliniska knytningar till eller förbindelser med angivna sjukhus eller medicinska institutioner med syfte att utföra medicinska specialistundersökningar.

ORA.AeMC.135 Fortsatt giltighet

Certifikatet för ett flygmedicinskt centrum ska utfärdas för en obegränsad giltighetstid. Det ska förbli giltigt förutsatt att innehavaren och organisationens flygläkare

a) uppfyller kraven i MED.D.030, och

b) säkerställer bibehållen erfarenhetsnivå genom att utföra ett tillräckligt antal medicinska undersökningar för klass 1 varje år.

AVSNITT II

Ledning

ORA.AeMC.200 Ledningssystem

Det flygmedicinska centrumet ska upprätta och upprätthålla ett ledningssystem som omfattar de punkter som behandlas i ORA.GEN.200 samt även förfaranden

a) för medicinsk certifiering i enlighet med Del-MED, och

▼M1

b) för att alltid garantera medicinsk sekretess.

ORA.AeMC.210 Personalkrav

a) Det flygmedicinska centrumet ska

1. ha en flygläkare utsedd till chef för det flygmedicinska centrumet, med behörighet att utfärda medicinska intyg klass 1 och tillräcklig erfarenhet inom flygmedicin för att utföra sina uppgifter, samt

2. ha tillräckligt antal fullt behöriga flygläkare och annan teknisk personal och experter anställda.

b) Chefen för det flygmedicinska centrumet ska ansvara för att samordna bedömningen av undersökningsresultat och för att underteckna utlåtanden, intyg och första utfärdade medicinska intyg klass 1.

ORA.AeMC.215 Krav på utrustning

Det flygmedicinska centrumet ska vara utrustat med lämplig medicinteknisk utrustning för att utföra de flygmedicinska undersökningar som krävs för att kunna utöva de befogenheter som godkännandet omfattar.

ORA.AeMC.220 Arkiv och registerhantering

Utöver den dokumentation som krävs i ORA.GEN.220 ska det flygmedicinska centrumet

a) bevara dokumentation med uppgifter om medicinska undersökningar och bedömningar och deras innehåll som har genomförts för utfärdande, förlängning eller förnyelse av medicinska certifikat och tillhörande resultat i minst tio år efter det senaste undersökningsdatumet, och

b) förvara all medicinsk dokumentation på ett sådant sätt att medicinsk sekretess alltid iakttas.