

II

(Icke-lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2018/1974

av den 14 december 2018

om ändring av förordning (EU) nr 1178/2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139

(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 (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfarts-säkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 ⁽¹⁾, särskilt artikel 23, och

av följande skäl:

- (1) I kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 ⁽²⁾ fastställs tekniska krav för certifiering av utbildningshjälpmedel för flygsimulering, certifiering av piloter som deltar i trafik med vissa luftfartyg samt certifiering av personer och organisationer som medverkar i utbildning, testning och kontroll av piloter.
- (2) Under det senaste årtiondet har oönskade flyglägen eller förlust av kontroll över flygplan identifierats bland de främsta riskfaktorerna som kan leda till olyckor med dödlig utgång i kommersiella flygtransporter, och förebyggande av sådana risker har blivit en strategisk prioritet i Europa ⁽³⁾ och på global nivå. Detta inbegriper nya utbildningskrav för att bättre förbereda piloter för kritiska situationer med oönskade flyglägen eller förlust av kontroll över luftfartyg.
- (3) Genom kommissionens förordning (EU) 2015/445 ⁽⁴⁾ uppdaterades existerande utbildningskrav för piloter i kommersiell verksamhet så att utbildning i förebyggande av och återgång från oönskade flyglägen (Upset Prevention and Recovery Training, UPRT) blev en obligatorisk del av piloters teorikunskaper. Ytterligare detaljerade utbildningsmoment och utbildningsmål behövs för att förbättra piloters kompetens för både förebyggande av och återgång från oönskade flyglägen som kan leda till förlust av kontroll över flygplan och, i sista hand, till en olycka med dödlig utgång.
- (4) UPRT behöver integreras i olika skeden i en yrkespilots karriär och bör avspeglas i de befogenheter som anges i det individuella flygcertifikatet. En väl uppbyggd och väl upprätthållen kompetens för yrkespiloter i fråga om förebyggande av och återgång från oönskade flyglägen bör säkerställas. UPRT bör bli en obligatorisk del av

⁽¹⁾ EUT L 212, 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 311, 25.11.2011, s. 1).

⁽³⁾ Europeiska flygsäkerhetsplanen 2018–2022, punkt 5.3.1, s. 33.

⁽⁴⁾ Kommissionens förordning (EU) 2015/445 av den 17 mars 2015 om ändring av förordning (EU) nr 1178/2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygbesättningar inom den civila luftfarten (EUT L 74, 18.3.2015, s. 1).

utbildningskursen för flygcertifikat för flerpilotsbesättning (MPL) och den integrerade utbildningskursen för ATP (A) (Airline Transport Pilots for Aeroplanes) och en utbildningskurs för ett trafikflygarcertifikat (Commercial Pilot Licence for Aeroplanes, CPL(A)) samt för klass- och typbehörigheter för enpilotsflygplan som används i flerpilotsverksamhet, komplexa enpilotsflygplan utan höga prestanda, komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda och behörigheter för flerpilotsflygplan. För att göra det möjligt för piloter att bygga upp avancerad kompetens i fråga om förebyggande av och återgång från oönskade flyglägen bör den relevanta utbildningskursen inbegripa därmed sammanhörande flygövningar i ett flygplan.

- (5) Till följd av införandet av den nya kursen avseende uppbyggnad av avancerad pilotkompetens i fråga om förebyggande av och återgång från oönskade flyglägen, bör kraven för instruktörsbehörigheter ses över i syfte att säkerställa att personer som undervisar på denna kurs har lämpliga kvalifikationer.
- (6) Denna förordning återspeglar de bestämmelser som antagits av Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) år 2014 om UPRT för flygcertifikat för flerpilotsbesättning och för typbehörigheter för flerpilotsflygplan genom ändringen av bilaga I till Chicagokonventionen om licensiering av personal.
- (7) Det är i flygsäkerhetens intresse att de nya UPRT-delarna realiserar så snart som möjligt. Övergångsbestämmelser bör införas för att göra det möjligt att utan ytterligare anpassning slutföra utbildningskurser som har påbörjats innan dessa UPRT-relaterade ändringar av kraven på pilotutbildning träder i kraft. I detta sammanhang bör det tas i beaktande att piloter som flyger för kommersiella flygoperatörer i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 965/2012⁽¹⁾ behöver genomgå regelbunden operatörsutbildning som redan i dag innehåller UPRT-delar. Dessutom bör pilotutbildningsorganisationer medges en övergångsperiod för att anpassa sina utbildningsprogram så att de uppfyller de nya UPRT-kraven. Vid slutet av övergångsperioden bör alla relevanta utbildningskurser genomföras i enlighet med de nya UPRT-kraven.
- (8) Förhandlingar mellan unionen och vissa tredjeländer pågår fortfarande, däribland om konvertering av flygcertifikat och tillhörande medicinska intyg. I syfte att säkerställa att medlemsstater mot bakgrund av dessa förhandlingar kan fortsätta att erkänna certifikat och medicinska intyg från tredjeland under en interimperiod, är det nödvändigt att förlänga den period under vilken medlemsstater får besluta att inte tillämpa bestämmelserna i förordning (EU) nr 1178/2011 på sina territorier för piloter som innehar ett certifikat och tillhörande medicinskt intyg som utfärdats av ett tredjeland som utför icke-kommersiell trafik med vissa luftfartyg.
- (9) Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet lade fram ett utkast till tillämpningsföreskrifter för Europeiska kommissionen tillsammans med sitt yttrande nr 06/2017.
- (10) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats genom artikel 127 i förordning (EU) 2018/1139.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EU) nr 1178/2011 ska ändras på följande sätt:

1. Efter artikel 4a ska följande artikel införas som artikel 4b:

"Artikel 4b

Utbildning i förebyggande av och återgång från oönskade flyglägen

1. Utbildning i förebyggande av och återgång från oönskade flyglägen ska bli en obligatorisk del av en utbildningskurs för ett flygcertifikat för flerpilotsbesättning (MPL), en integrerad utbildningskurs för ATP(A) (Airline Transport Pilots for Aeroplanes), en utbildningskurs för ett trafikflygarcertifikat (Commercial Pilot Licence for Aeroplanes, CPL(A)) och utbildningskurser för en klass- eller typbehörighet för

- a) enpilotsflygplan som används i flerpilotsverksamhet,
- b) komplexa enpilotsflygplan utan höga prestanda,
- c) komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda, eller
- d) flerpilotsflygplan,

i enlighet med bilaga I (Del-FCL).

⁽¹⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1).

2. För utbildningskurser som avses i punkt 1 som börjar före den 20 december 2019 vid en godkänd utbildningsorganisation (ATO) ska utbildning i förebyggande av och återgång från oönskade flyglägen inte vara obligatorisk, under förutsättning att

- a) utbildningskursen för CPL(A), ATP(A) eller MPL i övrigt genomförs i enlighet med bilaga I (Del-FCL) och flygprovet genomförs i enlighet med punkterna FCL.320 (CPL), FCL.620 (IR) eller FCL.415.A (MPL) i bilaga I (Del-FCL) senast den 20 december 2021, eller
- b) utbildningskursen för klass- eller typbehörighet för flygplanen i övrigt genomförs i enlighet med bilaga I (Del-FCL) och flygprovet genomförs i enlighet med led c andra stycket i punkt FCL.725 i bilaga I (Del-FCL) till denna förordning senast den 20 december 2021.

Vid tillämpningen av punkt 1 får den behöriga myndigheten på grundval av sin egen bedömning och i enlighet med en rekommendation från en ATO tillgodoräkna eventuell utbildning i förebyggande av och återgång från oönskade flyglägen som slutförts före den 20 december 2019 i enlighet med nationella utbildningskrav.”

2. Artikel 12.4 ska ersättas med följande:

”4. Genom undantag från punkt 1 får medlemsstaterna besluta att inte tillämpa bestämmelserna i denna förordning till och med den 20 juni 2020 för piloter som innehar certifikat och tillhörande medicinskt intyg som utfärdats av ett tredjeland som utför icke-kommersiell trafik med luftfartyg enligt artikel 2.1 b i eller ii i förordning (EU) 2018/1139. Medlemsstaterna ska offentliggöra dessa beslut.”

3. Artikel 12.8 ska ersättas med följande:

”8. Genom undantag från punkt 1 ska punkt FCL.315.A, led a andra meningen i punkt FCL.410.A och led c i punkt FCL.725.A i bilaga I (Del-FCL) tillämpas från och med den 20 december 2019.”

4. Bilaga I till förordning (EU) nr 1178/2011 ska ändras i enlighet med bilagan till den här förordningen.

Artikel 2

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

Dock gäller följande:

- a) Artikel 1.1 ska tillämpas från och med den 20 december 2019.
- b) Artikel 1.4 ska tillämpas från och med den 20 december 2019.
- c) Utan hinder av led b ovan ska punkterna 2, 4, 5 och 12 i bilagan till denna förordning tillämpas från och med den 31 januari 2022.

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

Utfärdad i Bryssel den 14 december 2018.

På kommissionens vägnar

Violeta BULC

Ledamot av kommissionen

BILAGA

Bilaga I till förordning (EU) nr 1178/2011 (Del-FCL) ska ändras på följande sätt:

(1) Punkt FCL.010 ska ändras på följande sätt:

a) Den inledande meningen ska ersättas med följande:

”I denna bilaga (Del-FCL) gäller följande definitioner:”.

b) En ny definition av ”åtkomlig” införs före definitionen av ”avancerad flygning” enligt följande:

”åtkomlig: innebär att ett hjälpmedel kan användas av

- den godkända utbildningsorganisation (ATO) med vars godkännande en utbildningskurs för klass- eller typbehörighet genomförs, eller
- den kontrollant som genomför kompetensbedömningen, flygprovet eller kompetenskontrollen i syfte att bedöma, testa eller kontrollera.”.

c) Definitionen av ”avancerad flygning” ska ersättas med följande:

”*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, intyg eller behörigheter än behörigheten för avancerad flygning.”.

d) Efter definitionen av ”flygplan som ska brukas med en biträdande pilot” ska en ny definition av ”utbildning i förebyggande av och återgång från oönskade flyglägen för flygplan” införas enligt följande:

”*utbildning i förebyggande av och återgång från oönskade flyglägen för flygplan (UPRT, Upset Prevention and Recovery Training)*: utbildning bestående av

- utbildning i förebyggande av oönskade flyglägen för flygplan: en kombination av teori- och flygutbildning i syfte att ge flygbesättningen den kompetens som krävs för att förebygga oönskade flyglägen för flygplan, och
- utbildning i återgång från oönskade flyglägen för flygplan: en kombination av teori- och flygutbildning i syfte att ge flygbesättningen den kompetens som krävs för återgång från oönskade flyglägen för flygplan.”.

e) Efter definitionen av ”luftskepp” ska en ny definition av ”tillgängligt FSTD” införas enligt följande:

”*tillgängligt FSTD*: ett utbildningshjälpmedel för flygsimulering (FSTD, Flight Simulation Training Device) som är ledigt så att det kan användas av FSTD-operatören eller av kunden utan hänsyn till tidsöverväganden.”.

(2) Punkt FCL.310 ska ersättas med följande:

”FCL.310 CPL – Teoriprov

De som ansöker om utfärdande av ett CPL ska ha uppvisat en kunskapsnivå som är lämplig för de befogenheter som tilldelas genom prov i följande:

- a) Luftfartsrätt.
- b) Allmän luftfartygskunskap – skrov/system/motorfunktion.
- c) Allmän luftfartygskunskap – instrumentering.
- d) Massa och balans.
- e) Prestanda.
- f) Färdplanering och övervakning av flygning.
- g) Människans prestationsförmåga.
- h) Meteorologi.
- i) Allmän navigering.
- j) Radionavigering.
- k) Operativa förfaranden.

- l) Flygningens grundprinciper.
- m) Kommunikation.”.

(3) Punkt FCL.410.A ska ersättas med följande:

”FCL.410.A MPL – Utbildningskurs och teoriprov

a) Kurs

De som ansöker om utfärdande av ett MPL ska ha genomgått teori- och flygutbildning vid en ATO, i enlighet med tillägg 5 till denna bilaga (Del-FCL).

b) Prov

De som ansöker om utfärdande av ett MPL ska ha uppvisat en teoretisk kunskapsnivå som är lämplig för innehavare av ett ATPL(A), i enlighet med FCL.515, och för en typbehörighet för flerpilotsverksamhet.”.

(4) Punkt FCL.515 ska ersättas med följande:

”FCL.515 ATPL – Utbildningskurs och teoriprov

a) Kurs

De som ansöker om 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 bilaga (Del-FCL).

b) Prov

De som ansöker om utfärdande av ett ATPL ska ha uppvisat en kunskapsnivå som är lämplig för de befogenheter som tilldelas genom prov i följande:

- 1) Luftfartsrätt.
- 2) Allmän luftfartygskunskap – skrov/system/motorfunktion.
- 3) Allmän luftfartygskunskap – instrumentering.
- 4) Massa och balans.
- 5) Prestanda.
- 6) Färdplanering och övervakning av flygning.
- 7) Människans prestationsförmåga.
- 8) Meteorologi.
- 9) Allmän navigering.
- 10) Radionavigering.
- 11) Operativa förfaranden.
- 12) Flygningens grundprinciper.
- 13) Kommunikation.”.

(5) Punkt FCL.615 ska ersättas med följande:

”FCL.615 IR – Teori- och flygutbildning

a) Kurs

De som ansöker om en IR ska ha genomgått 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 bilaga (Del-FCL), eller
- 2) en modulkurs i enlighet med tillägg 6 till denna bilaga (Del-FCL).

b) Prov

Sökande ska uppvisa en teoretisk kunskapsnivå som är lämplig för de befogenheter som tilldelas genom prov i följande:

- 1) Luftfartsrätt.
- 2) Allmän luftfartygskunskap – instrumentering.

- 3) Färdplanering och övervakning av flygning.
 - 4) Människans prestationsförmåga.
 - 5) Meteorologi.
 - 6) Radionavigering.
 - 7) Kommunikation.”
- (6) Punkt FCL.725 d ska ersättas med följande:
- ”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. En sådan sökande ska genomgå ytterligare flygutbildning för den andra formen av verksamhet vid en ATO eller hos en innehavare av drifttillstånd som uttryckligen auktoriserats för sådan utbildning av den behöriga myndigheten. Formen av verksamhet ska föras in i certifikatet.”
- (7) Punkt FCL.720.A ska ersättas med följande:

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

Såvida inte annat anges i de uppgifter om driftslämplighet (OSD) som upprättats i enlighet med bilaga I (Del 21) till förordning (EU) nr 748/2012, ska de som ansöker om utfärdande av en klass- eller typbehörighet uppfylla följande erfarenhetskrav och villkor för utfärdande av relevant behörighet:

a) Enpilotsflygplan

De som ansöker om utfärdande av en första klass- eller typbehörighet för ett enpilotsflygplan och som vill få befogenhet att framföra flygplanet i flerpilotsverksamhet ska uppfylla kraven i punkterna b.4 och b.5.

Utöver detta gäller följande:

1) Flermotoriga enpilotsflygplan

De som ansöker om utfärdande av en första klass- eller typbehörighet för flermotoriga enpilotsflygplan ska ha minst 70 timmars flygtid som befälhavare på flygplan.

2) Icke-komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda

De som ansöker om utfärdande av en klass- eller typbehörighet för ett enpilotsflygplan som klassificerats som ett flygplan med höga prestanda (HPA) ska, innan en flygutbildning påbörjas,

i) ha minst 200 flygtimmar totalt, varav 70 timmar som befälhavare på flygplan, och

ii) uppfylla ett av följande krav:

A) Inneha ett intyg som styrker att en kompletterande teorikurs har genomförts vid en ATO på ett tillfredsställande sätt, eller

B) ha godkänts på teoriprovet för ATPL(A) i enlighet med denna bilaga (Del-FCL), eller

C) utöver ett certifikat som har utfärdats enligt denna bilaga (Del-FCL) 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) Komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda

De som ansöker om utfärdande av en typbehörighet för ett komplext enpilotsflygplan som klassificerats som ett flygplan med höga prestanda (HPA) ska utöver att uppfylla kraven i punkt 2 inneha eller ha innehaft en IR(A) för enmotoriga eller flermotoriga luftfartyg, beroende på vad som är tillämpligt och enligt vad som fastställs i kapitel G, och ska uppfylla kraven i punkt b.5.

b) Flerpilotsflygplan

Sökande till en kurs för utfärdande av en första typbehörighet för ett flerpilotsflygplan ska vara elever som för närvarande genomgår en MPL-utbildning eller uppfyller följande krav:

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

2) Inneha eller ha innehaft en IR(A) för flermotoriga luftfartyg.

- 3) Ha godkänts på teoriprovet för ATPL(A) i enlighet med denna bilaga (Del-FCL).
 - 4) Frånsett när typbehörighetskursen kombineras med en MCC-utbildning,
 - i) inneha ett intyg som styrker att en MCC-utbildning i flygplan har genomförts på ett tillfredsställande sätt, eller
 - ii) inneha ett intyg som styrker att MCC-utbildning i helikopter har genomförts på ett tillfredsställande sätt samt ha erfarenhet av mer än 100 timmar som pilot i flerpilotshelikoptrar, eller
 - iii) ha genomfört minst 500 timmars flygtid som pilot på flerpilotshelikoptrar, eller
 - iv) ha erfarenhet av minst 500 timmar som pilot i flerpilotsverksamhet på flermotoriga enpilotsflygplan, i kommersiell flygtransport i enlighet med tillämpliga luftfartskrav.
 - 5) Ha genomgått den utbildningskurs som anges i FCL.745.A.
 - c) Trots vad som sägs i punkt b får en medlemsstat utfärda en typbehörighet med begränsningar i befogenheterna för ett flerpilotsflygplan som gör det möjligt för innehavare 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 b.
 - d) När detta fastställs i OSD får utövandet av befogenheterna för en typbehörighet inledningsvis begränsas till flygning under övervakning av en instruktör. Flygtimmarna under övervakning ska föras in i piloternas loggbok eller motsvarande dokument och undertecknas av instruktören. Denna begränsning ska tas bort när piloterna visar att det krav på flygtimmar under övervakning som fastställs i OSD har uppfyllts.”.
- (8) Punkt FCL.725.A ska ersättas med följande:

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

Såvida inte annat anges i de uppgifter om driftslämplighet (OSD) som upprättats i enlighet med bilaga I (Del 21) till förordning (EU) nr 748/2012 gäller följande:

- a) För 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) För enpilotsflygplan (sjö):
 - 1) Utbildningskursen för en behörighet för enpilotsflygplan (sjö) ska omfatta teori- och flygutbildning.
 - 2) 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.
 - c) För komplexa enpilotsflygplan utan höga prestanda, komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda och flerpilotsflygplan ska utbildningen inbegripa teoriutbildning i UPRT och flygutbildning med anknytning till den särskilda karaktären hos den relevanta klassen eller typen.”.
- (9) En ny punkt ska införas som punkt FCL.745.A enligt följande:

”FCL.745.A Avancerad UPRT-kurs – flygplan

- a) Den avancerade UPRT-kursen ska genomföras vid en ATO och ska minst omfatta
 - 1) 5 timmars teoriutbildning,
 - 2) genomgångar före och efter flygning, och
 - 3) 3 timmars flygutbildning i dubbelkommando, med en flyginstruktör för flygplan FI(A) som är kvalificerad i enlighet med punkt FCL.915 e, bestående av avancerad UPRT i ett flygplan som är kvalificerat för utbildningsuppgiften.

b) Efter avslutad UPRT-kurs ska ATO:n utfärda ett intyg om genomförd utbildning till sökandena.”.

(10) Punkt FCL.900 b.1 ska ersättas med följande:

”1) Den behöriga myndigheten får utfärda en särskild behörighet som ger befogenheter för flygutbildning om det inte går att uppfylla kraven i detta kapitel vid införande av

- i) nya luftfartyg i medlemsstaterna eller i en operatörs flotta, eller
- ii) nya kurser i denna bilaga (Del-FCL).

Ett sådant certifikat ska begränsas till de skolflygningar som krävs för att införa den nya typen av luftfartyg eller den nya kursen och får i alla händelser gälla i högst ett år.”.

(11) Punkt FCL.915 ska ändras på följande sätt:

”FCL.915 Allmänna villkor och krav för instruktörer

a) Allmänt

De som ansöker om utfärdande av en instruktörsbehörighet ska vara minst 18 år gamla.

b) Ytterligare krav för instruktörer som leder flygutbildning i luftfartyg

De som ansöker om utfärdande av eller innehar en instruktörsbehörighet som ger befogenhet att leda flygutbildning i luftfartyg ska,

- 1) för utbildning för certifikat, inneha minst det certifikat eller, när det gäller punkt FCL.900 c, motsvarande certifikat, för vilket flygutbildning ska tillhandahållas,
- 2) för behörighetsutbildning, inneha relevant behörighet eller, när det gäller punkt FCL.900 c, motsvarande behörighet, för vilken flygutbildning ska tillhandahållas,
- 3) utom när det gäller flygtestinstruktörer (FTI), ha
 - 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 ett FSTD som motsvarar denna klass eller typ av luftfartyget, i tillämpliga fall, eller
 - ii) godkänts i en kompetensbedömning för relevant kategori av instruktör på denna klass eller typ av luftfartyg, och

(4) ha befogenhet att vara befälhavare på luftfartyget under sådan flygutbildning.

c) Tillgodoräknande när det gäller ytterligare behörigheter samt i förlängningssyfte

- 1) De som ansöker om ytterligare instruktörsbehörigheter får tillgodoräkna sig den undervisnings- och inlärningsförmåga som redan har uppvisats för den instruktörsbehörighet som innehas.
- 2) Flygtimmar som kontrollant under flygprov eller kompetenskontroller ska tillgodoräknas till fullo när det gäller kraven på förlängning för samtliga instruktörsbehörigheter som innehas.

d) De relevanta delar som har fastställts i de uppgifter om driftslämplighet (OSD) som upprättats i enlighet med bilaga I (Del-21) till förordning (EU) nr 748/2012 ska beaktas vid tillgodoräknande för utvidgning till ytterligare typer.

e) Ytterligare krav för att få undervisa i en utbildningskurs i enlighet med FCL.745.A:

- 1) Utöver b ska innehavare av en instruktörsbehörighet, innan de agerar som instruktör för en kurs i enlighet med FCL.745.A,
 - i) ha minst 500 timmars flygtid som pilot på flygplan, inklusive 200 timmars flygutbildning,
 - ii) efter att ha uppfyllt erfarenhetskraven i punkt e.1 i, ha genomgått en utbildningskurs för UPRT-instruktörer vid en ATO, under vilken sökandes kompetens ska ha bedömts kontinuerligt, och
 - iii) efter genomgången kurs, ha fått ett intyg över genomgången utbildning utfärdat av ATO:n, vars skolchef (HT) ska ha infört de befogenheter som anges i punkt e.1 i sökandenas loggbok.

- 2) De befogenheter som avses i punkt e.1 ska utövas endast om instruktörer under det senaste året har genomgått repetitionsutbildning vid en ATO under vilken den kompetens som krävs för att undervisa på en kurs i enlighet med punkt FCL.745.A har bedömts till skolchefens (HT) belåtenhet.
 - 3) Instruktörer som innehar de befogenheter som anges i punkt e.1 får agera som instruktörer för en kurs enligt punkt e.1 ii, under förutsättning att de
 - i) har 25 timmars erfarenhet av flygutbildning under utbildning i enlighet med FCL.745.A,
 - ii) har genomgått en kompetensbedömning för denna befogenhet, och
 - iii) uppfyller kraven på aktuell erfarenhet i punkt e.2.
 - 4) Dessa befogenheter ska föras in i instruktörernas loggbok och undertecknas av kontrollanten.”
- (12) Tillägg 1 ska ersättas med följande:

”Tillägg 1

Tillgodoräkande av teorikunskaper

**TILLGODORÄKNANDE AV TEORIKUNSKAPER I SAMMA ELLER EN ANNAN KATEGORI AV LUFTFARTYG
– KRAV AVSEENDE KOMPLETTERINGSUTBILDNING OCH EXAMINATION**

1. LAPL, PPL, BPL och SPL

- 1.1 När det gäller utfärdande av ett LAPL får innehavare av ett LAPL för en annan kategori av luftfartyg till fullo tillgodoräkna sig teorikunskaperna i de gemensamma ämnena enligt FCL.120 a.
- 1.2 Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1.1 gäller vid utfärdande av ett LAPL, ett PPL, ett BPL eller ett 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.
- 1.3 När det gäller utfärdande av ett PPL, ett BPL eller ett SPL får innehavare av ett LAPL för samma kategori av luftfartyg till fullo tillgodoräkna sig detta när det gäller kraven avseende teoriutbildning och examination.
- 1.4 Utan hinder av punkt 1.2 ska, för utfärdandet av ett LAPL(A), innehavare av ett LAPL(S) med behörighetstillägg för TMG uppvisa en lämplig teoretisk kunskapsnivå för SEP(land)-klassen i enlighet med FCL.135.A a.2.

2. CPL

- 2.1 De som ansöker om utfärdande av ett CPL som innehar ett CPL på en annan kategori av luftfartyg ska få kompletterande teoriutbildning vid en ATO på en godkänd kurs enligt de skillnader som har fastställts mellan CPL-kursplanerna för olika kategorier av luftfartyg.
- 2.2 Sökande ska godkännas på teoriprov i enlighet med vad som har fastställts i denna bilaga (Del-FCL) för följande ämnen på lämplig kategori av luftfartyg:
 - 021 – Allmän luftfartygskunskap: skrov och system, elinstallationer, motorfunktion och nödutrustning.
 - 022 – Allmän luftfartygskunskap: instrumentering.
 - 032/034 – Prestanda: flygplan eller helikoptrar, beroende på vad som är tillämpligt.
 - 070 – Operativa förfaranden.
 - 080 – Flygningens grundprinciper.
- 2.3 De som ansöker om utfärdande av ett CPL som har blivit godkända på relevanta teoriprov för en IR för samma kategori av luftfartyg får tillgodoräkna sig detta när det gäller kraven på teorikunskaper i människans prestationsförmåga och meteorologi såvida de inte har genomgått IR-utbildningskursen i enlighet med tillägg 6, avsnitt Aa, till denna bilaga (Del-FCL).

2.4 De som ansöker om ett CPL som har blivit godkända på relevanta teoriprov för en IR eller EIR för samma kategori av luftfartyg får tillgodoräkna sig detta när det gäller kraven på teorikunskaper i ämnet kommunikation.

3. ATPL

3.1 De som ansöker om utfärdande av ett ATPL som innehåller ett ATPL på en annan kategori av luftfartyg ska få kompletterande teoriutbildning vid en ATO på en godkänd kurs enligt de skillnader som har fastställts mellan ATPL-kursplanerna för olika kategorier av luftfartyg.

3.2 Sökande ska godkännas på teoriprov i enlighet med vad som har fastställts i denna bilaga (Del-FCL) för följande ämnen på lämplig kategori av luftfartyg:

021 – Allmän luftfartygskunskap: skrov och system, elinstallationer, motorfunktion och nödutrustning.

022 – Allmän luftfartygskunskap: instrumentering.

032/034 – Prestanda: flygplan eller helikoptrar, beroende på vad som är tillämpligt.

070 – Operativa förfaranden.

080 – Flygningens grundprinciper.

3.3 De som ansöker om utfärdande av ett ATPL(A) som har blivit godkända på relevanta teoriprov för ett CPL(A) får tillgodoräkna sig detta när det gäller kraven på teorikunskaper i ämnet kommunikation.

3.4 De som ansöker om utfärdande av ett ATPL(H) som har blivit godkända på relevanta teoriprov för ett CPL(H) får tillgodoräkna sig detta när det gäller kraven på teorikunskaper i följande ämnen:

— Luftfartsrätt.

— Flygningens grundprinciper (helikopter).

— Kommunikation.

3.5 De som ansöker om utfärdande av ett ATPL(A) som har blivit godkända på relevanta teoriprov för en IR(A) får tillgodoräkna sig detta när det gäller kraven på teorikunskaper i ämnet kommunikation.

3.6 De som ansöker om utfärdande av ett ATPL(H) med en IR(H) som har blivit godkända på relevanta teoriprov för ett CPL(H) får tillgodoräkna sig detta när det gäller kraven på teorikunskaper i följande ämnen:

— Flygningens grundprinciper (helikopter).

— Kommunikation.

4. IR

4.1 De som ansöker om utfärdande av en IR eller EIR som har blivit godkända på relevanta teoriprov för ett CPL för samma kategori av luftfartyg får tillgodoräkna sig detta när det gäller kraven på teorikunskaper i följande ämnen:

— Människans prestationsförmåga.

— Meteorologi.

— Kommunikation.

4.2 De som ansöker om utfärdande av en IR(H) som har blivit godkända på relevanta teoriprov för ett ATPL(H) VFR måste godkännas i följande provämnen:

— Luftfartsrätt.

— Färdplanering och övervakning av flygning.

— Radionavigering.”

(13) I tillägg 3 ska avsnitt A ändras på följande sätt:

a) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. 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) UPRT i enlighet med FCL.745.A såvida inte sökande redan har genomgått denna kurs innan de påbörjar den integrerade ATP-kursen.”

b) Punkt 5 ska ersättas med följande:

"5. 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 IR."

c) Punkt 7 blir "7.1" och en ny punkt införs som punkt 7.2 enligt följande:

"7.2 Teoriutbildningen i UPRT ska genomföras i enlighet med FCL.745.A."

d) Punkt 9 ska ersättas med följande:

"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) 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 under mörker, inbegripet 3 timmar i dubbelkommando, vilket ska inbegripa minst

1) 1 timmes navigeringsflygning,

2) 5 starter i enkelkommando, och

3) 5 fullstoppslandningar i enkelkommando,

e) Flygutbildning avseende UPRT i enlighet med FCL.745.A.

f) 115 timmars instrumenttid, som omfattar minst

1) 20 timmar som SPIC,

2) 15 timmars MCC, för vilket en FFS eller en 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, en FTD 2 eller en FFS, varav maximalt 10 timmar får genomföras i en FNPT I.

Sökande som innehar ett intyg som bestyrker att modulen för grundläggande instrumentflygning har genomförts ska få tillgodoräkna sig detta med upp till 10 timmar när det gäller kravet på instrumentutbildningstid. Timmar som har genomförts i en BITD får inte tillgodoräknas.

g) 5 timmar i ett flygplan som

1) är certifierat för att medföra minst 4 personer, och

2) är utrustat med ställbar propeller och infällbart landningsställ."

(14) Tillägg 5 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 7 ska ersättas med följande:

"7. En godkänd teorikurs för MPL ska omfatta minst 750 timmars utbildning som motsvarar kunskapsnivån för ATPL(A) samt de timmar som krävs för

a) teoriutbildningen för relevant typbehörighet i enlighet med kapitel H, och

b) teoriutbildning avseende UPRT i enlighet med FCL.745.A."

b) Punkt 8 ska ersättas med följande:

”8. Flygutbildningen ska bestå av minst 240 timmar. Den ska inbegripa timmar som PF och PM, 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 ett flermotorigt turbinflygplan certifierat som ett flygplan med höga prestanda i enlighet med bilaga I (Del 21) till förordning (EU) nr 748/2012.

d) Fas 4 – Avancerad

Typbehörighetsutbildning inom en flygbolagsorienterad miljö.

MCC-krav ska införlivas i de relevanta faserna ovan.

Utbildning i asymmetrisk flygning ska ges antingen i ett flygplan eller i en FFS.”

c) En ny punkt ska införas som punkt 8a enligt följande:

”8a. Flygerfarenhet under faktisk flygning ska inbegripa

a) samtliga erfarenhetskrav i kapitel H,

b) flygutbildning avseende UPRT i enlighet med FCL.745.A,

c) UPRT-övningar med anknytning till den särskilda karaktären hos den relevanta typen i enlighet med FCL.725.A c,

d) mörkerflygning,

e) flygning med hjälp enbart av instrument, och

f) erfarenhet som krävs för att uppnå relevant flygsinne.”

(15) Tillägg 9 ska ersättas med följande:

”Tillägg 9

Utbildning, flygprov och kompetenskontroll för MPL, ATPL samt typ- och klassbehörigheter och kompetenskontroll för IRS

A. Allmänt

1. De som ansöker om ett flygprov ska ha erhållit utbildning på luftfartyg av samma klass eller typ som det som används på flygprovet.

Utbildningen för typbehörigheter för MPA och PL ska genomföras i en FFS eller i en kombination av FSTD:er och FFS. Flygprovet eller kompetenskontrollen för typbehörigheter för MPA och PL och utfärdandet av ett ATPL och ett MPL ska genomföras i en FFS, om en sådan är tillgänglig.

Utbildningen, flygprovet eller kompetenskontrollen för klass- eller typbehörigheter för SpA och helikoptrar ska genomföras i

a) en tillgänglig och åtkomlig FFS, eller

b) en kombination av FSTD:er och luftfartyget om ingen FFS är tillgänglig eller åtkomlig, eller

c) luftfartyget om inget FSTD är tillgängligt eller åtkomligt.

Om FSTD:er används vid utbildning, testning eller kontroll ska lämpligheten hos de FSTD:er som används kontrolleras med hjälp av tillämplig ”Table of functions and subjective tests” och tillämplig ”Table of FSTD validation tests” som finns i det primära referensdokument som är tillämpligt för det hjälpmedel som används. Alla restriktioner och begränsningar som anges på kvalificeringscertifikatet för utbildningshjälpmedlet ska beaktas.

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

4. Såvida inte annat anges i de uppgifter om driftslämplighet (OSD) som upprättats i enlighet med bilaga I (Del-21) till förordning (EU) nr 748/2012, ska kursplanen för flygutbildningen, flygprovet och kompetenskontrollen uppfylla kraven i detta tillägg. Kursplanen, flygprovet och kompetenskontrollen får reduceras som tillgodoräknande av tidigare erfarenheter på liknande typer av luftfartyg, i enlighet med OSD.
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 piloterna är kvalificerade för, när detta har fastställts i OSD för detta specifika luftfartyg.

PROVETS/KONTROLLENS GENOMFÖRANDE

6. Kontrollanten kan välja mellan olika flygprovs- eller kompetenskontrollsscenarioer som inbegriper simulerade relevanta procedurer. Flygsimulatorer och andra utbildningshjälpmedel ska användas enligt denna bilaga (Del-FCL).
7. Under kompetenskontrollen ska kontrollanten kontrollera att innehavarna av klass- eller typbehörigheten upprätthåller en lämplig teoretisk kunskapsnivå.
8. Om sökande väljer att avbryta flygprovet av skäl som kontrollanten anser vara otillräckliga, ska de genomföra hela flygprovet på nytt. Om provet avbryts av skäl som kontrollanten anser vara tillräckliga, ska prov avläggas endast för de ej genomförda sektionerna vid en senare flygning.
9. Varje manöver eller förfarande i provet får, enligt kontrollantens avgörande, upprepas en gång av sökandena. Kontrollanten kan när som helst avbryta provet, om han/hon anser att sökanden måste genomföra ett fullständigt omprov.
10. Sökande ska flyga luftfartyget från en position där befälhavarens eller den biträdande pilotens uppgifter, beroende på vad som är relevant, kan utföras. Om provet avser enpilotsverksamhet ska det genomföras som om inga andra besättningsmedlemmar var närvarande.
11. Under förberedelserna inför flygprovet ska sökandena fastställa effektinställningar och farter. Sökande ska för kontrollanten ange de kontroller och uppgifter som utförs, inbegripet identifieringen av radiohjälpmedel. Kontroller ska genomföras i överensstämmelse med checklisten för det luftfartyg på vilket provet genomförs och i tillämpliga fall med MCC-konceptet. Prestandauppgifter för start, inflygning och landning ska beräknas av sökande i enlighet med drifthandboken eller flyghandboken för det luftfartyg som används. Beslutshöjder, lägsta planehöjder och punkt för avbruten inflygning ska godkännas av kontrollanten.
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 FLERPILOTS-LUFTFARTYG, 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 PF under alla sektioner i flygprovet, förutom vid onormala procedurer och nödförfaranden vilka kan utföras som PF eller PM i enlighet med MCC. De som ansöker om ett första utfärdande av en typbehörighet för flerpilotsflygplan eller ATPL ska också uppvisa förmåga att agera som PM. Sökandena 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 personer som ansöker om ett ATPL eller en typbehörighet för flerpilotsluftfartyg eller flerpilotsverksamhet i ett enpilotsflygplan, oberoende av om sökanden agerar som PF eller PM:
 - 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 eller 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.

Den godkända flygutbildningen ska genomföras av en kvalificerad instruktör, varvid ansvaret ligger hos

 - a) en ATO, eller
 - b) en organisation som innehar ett drifttillstånd utfärdat i enlighet med bilaga III (Del-ORO) till förordning (EU) nr 965/2012 och särskilt har godkänts för sådan utbildning, eller
 - c) instruktören, i de fall då ingen flygutbildning för enpilotsluftfartyg vid en ATO eller hos en innehavare av drifttillstånd har godkänts, och flygutbildningen för luftfartyg har godkänts av sökandenas behöriga myndighet.

Ett intyg om genomförd typbehörighetskurs, inklusive flygutbildningen för luftfartyget, ska skickas till den behöriga myndigheten innan den nya typbehörigheten införs i sökandens certifikat.
18. För utbildning i återgång från oönskade flyglägen innebär "stallhändelse" antingen begynnande stall eller stall. En FFS kan användas av ATO:n antingen för att träna återhämtning från stall eller demonstrera de typspecifika egenskaperna hos stall, eller bådadera, förutsatt att
 - a) denna FFS är kvalificerad i enlighet med de särskilda utvärderingskraven i CS-FSTD(A), och att
 - b) ATO:n framgångsrikt för den behöriga myndigheten har visat att eventuell negativ utbildningsöverföring begränsas.

B. Särskilda krav för flygplanskategorin

GODKÄNNANDEKRAV

1. För enpilotsflygplan, med undantag för komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda, ska sökande godkännas på alla sektioner i flygprovet eller kompetenskontrollen. Om sökanden underkänns på någon punkt i en sektion, underkänns hela den sektionen. En sökande som underkänns på endast en sektion ska genomföra endast den underkända sektionen igen. Sökande som underkänns på mer än en sektion måste göra om hela provet eller kontrollen. Sökande som underkänns på någon sektion vid omprovet eller den andra kompetenskontrollen, inbegripet någon av de sektioner som har godkänts vid ett tidigare försök, måste göra om hela provet eller kontrollen. För flermotoriga enpilotsflygplan måste sektion 6, som gäller asymmetrisk flygning, godkännas i tillämpligt prov eller tillämplig kontroll.
2. För komplexa flerpilots- och enpilotsflygplan med höga prestanda ska sökande godkännas på alla sektioner i flygprovet eller kompetenskontrollen. Sökande som underkänns på mer än fem punkter måste göra om hela provet eller kontrollen. Sökande som underkänns på högst fem punkter ska göra om de underkända punkterna. Sökande som underkänns på någon punkt vid omprovet eller den andra kompetenskontrollen, inbegripet någon av de punkter som har godkänts vid ett tidigare försök, måste göra om hela kontrollen eller provet. Sektion 6 ingår inte i flygprovet för ATPL eller MPL. Om sökanden underkänns på eller inte genomför endast 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. Sökande 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 den lyckade utgången av ett förfarande eller en manöver aldrig betvivlas,
 f) förstå och tillämpa förfaranden för besättningsamarbete och, i tillämpliga fall, förfaranden vid inkapacitet hos någon besättningsmedlem och
 g) i tillämpliga fall, kommunicera med övriga besättningsmedlemmar på ett effektivt sätt.
4. Följande gränsvärden ska tillämpas, korrigerade för att ta hänsyn till turbulenta väderförhållanden och till det använda flygplanets manöveregenskaper och prestanda.

Höjd

Allmänt	± 100 fot
Inledning av nytt varv på beslutshöjden	+ 50 fot/- 0 fot
Lägsta planéhöjd (MDH)/MAPt/höjd	+ 50 fot/- 0 fot

Spårning

Av signal från radionavigeringshjälpmedel för "vinkelavvikelser"	± 5°
2D (LNAV) och 3D (LNAV/VNAV): "linjära" avvikelser i sidled	Halvskalig avvikelse från sidvinkel och glidbana (t.ex. LPV, ILS, MLS, GLS). Fel/avvikelse i förhållande till önskad bana ska normalt sett begränsas till ± ½ av det RNP-värde som är förknippat med proceduren. Korta avvikelser från denna norm upp till maximalt 1 × RNP-värdet är tillåtna.
3D: linjära avvikelser i höjddled (t.ex. RNP APCH (LNAV/VNAV) med användning av Baro-VNAV)	Högst - 75 fot under den vertikala profilen vid någon tidpunkt, och högst + 75 fot över den vertikala profilen vid eller under 1 000 fot över flygplatsen.

Kurshållning

med full funktion hos alla motorer	± 5°
med simulerat motorbortfall	± 10°

Fart

med full funktion hos alla motorer	± 5 knop
med simulerat motorbortfall	+ 10 knop/-5 knop

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 PF och PM.
 OTD = För denna övning får andra utbildningshjälpmedel användas.
 X = En FFS ska användas för denna övning; 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 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
 FSTD = utbildningshjälpmedel för flygsimulering

- 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 tolv månadersperioden 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) Ett FSTD ska användas för den praktiska träningen för typbehörigheter eller klassbehörigheter för flermotoriga flygplan om de ingår som en del av en godkänd klass- eller typbehörighetsutbildning. Följande faktorer avgör om en kurs godkänns eller inte:
- i) FSTD-kvalifikation enligt de relevanta kraven i bilaga VI (Del-ARA) och bilaga VII (Del-ORA).
 - ii) Instruktörernas kvalifikationer.
 - iii) Omfattningen av den FSTD-träning som tillhandahålls på kursen.
 - iv) De meriter och tidigare erfarenheter av liknande typer som piloterna under utbildning har.
- g) Om ansökan avser befogenheter för flerpilotsverksamhet för första gången ska piloter som innehar befogenheter för enpilotsverksamhet
- (1) genomgå en kompletterande utbildning som omfattar manövrer och procedurer som inbegriper MCC samt övningarna i sektion 7 med användning av hot- och felhantering (Threat and Error Management, TEM), CRM och mänskliga faktorer vid en ATO, och
 - (2) godkännas vid en kompetenskontroll avseende flerpilotsverksamhet.
- h) Om ansökan avser befogenheter för enpilotsverksamhet för första gången ska piloter som innehar befogenheter för flerpilotsverksamhet utbildas vid en ATO och kontrolleras med avseende på följande ytterligare manövrer och procedurer i enpilotsverksamhet:
- (1) För enmotoriga flygplan: 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 och, i tillämpliga fall, en inflygning från sektion 3B.
 - (2) För flermotoriga flygplan: 1.6, sektion 6 och, i tillämpliga fall, en inflygning från sektion 3B.
- i) Piloter som innehar befogenheter för både enpilotsverksamhet och flerpilotsverksamhet i enlighet med leden g och h kan förlänga befogenheter för båda verksamhetstyperna genom att fullgöra en kompetenskontroll i flerpilotsverksamhet utöver de övningar som avses i punkt h.1 eller h.2, beroende på vad som är tillämpligt, i enpilotsverksamhet.
- j) Om ett flygprov eller en kompetenskontroll fullgörs endast i flerpilotsverksamhet, ska typbehörigheten begränsas till flerpilotsverksamhet. Begränsningen ska avlägsnas när piloterna uppfyller led h.
- k) Utbildning, provning och kontroll ska genomföras i enlighet med den tabell som nämns nedan.
- (1) Utbildning vid en ATO, provnings- och kontrollkrav för enpilotsbefogenheter
 - (2) Utbildning vid en ATO, provnings- och kontrollkrav för flerpilotsbefogenheter
 - (3) Utbildning vid en ATO, provnings- och kontrollkrav för piloter som innehar enpilotsbefogenheter och som vill få flerpilotsbefogenheter för första gången (kompletterande utbildning)
 - (4) Utbildning vid en ATO, provnings- och kontrollkrav för piloter som innehar flerpilotsbefogenheter och som vill få enpilotsbefogenheter för första gången (kompletterande utbildning)
 - (5) Utbildning vid en ATO och kontrollkrav för kombinerad förlängning och förnyelse av enpilots- och flerpilotsbefogenheter

Typ av verksamhet	(1)		(2)		(3)		(4)		(5)	
	SP (en pilot)		MP (flera piloter)		SP → MP (första gången)		MP → SP (första gången)		SP + MP	
	Utbildning	Provning/kontroll	Utbildning	Provning/kontroll	Utbildning	Provning/kontroll	Utbildning, provning och kontroll (enmotoriga flygplan)	Utbildning, provning och kontroll (flermotoriga flygplan)	Enmotoriga flygplan	Flermotoriga flygplan
Första utfärdandet	Sektionerna 1–6	Sektionerna 1–6	Sektionerna 1–7	Sektionerna 1–7	MCC CRM Mänskliga faktorer TEM Sektion 7	Sektionerna 1–7	1.6, 4.5, 4.6, 5.2 och, i tillämpliga fall, en inflygning från sektion 3B	1.6, sektion 6 och, i tillämpliga fall, en inflygning från sektion 3B		
Enpilot, komplexa	1–7	1–7								
Förlängning	Ej relevant	Sektionerna 1–6	Ej relevant	Sektionerna 1–7	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Flerpilotsverksamhet: Sektionerna 1–7 Enpilotsverksamhet: 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 och, i tillämpliga fall, en inflygning från sektion 3B	Flerpilotsverksamhet: Sektionerna 1–7 Enpilotsverksamhet: 1.6, sektion 6 och, i tillämpliga fall, en inflygning från sektion 3B
Enpilot, komplexa	1–7	1–7								
Förnyelse	FCL.740	Sektionerna 1–6	FCL.740	Sektionerna 1–6	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Utbildning: FCL.740	Utbildning: FCL.740
Enpilot, komplexa	1–7	1–7							Kontroll: som för förlängning	Kontroll: som för förlängning

- l) För att etablera eller upprätthålla PBN-befogenheter ska en inflygning vara en RNP APCH. Om en RNP APCH inte är praktiskt genomförbar ska den utföras i ett på lämpligt sätt utrustat utbildningshjälpmedel för flygsimulering (FSTD).

TMG OCH ENPILOTSFLYGPLAN, UTOM FÖR KOMPLEXA FLYGPLAN MED HÖGA PRESTANDA		PRAKTISK TRÄNING			FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL FÖR KLASS- ELLER TYPBEHÖRIGHET	
		FSTD	A	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Provat eller kontrollerat i FSTD eller A	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov eller genomförd kontroll
SEKTION 1						
1	Avgång	OTD				
1.1	Åtgärder före flygning, inbegripet — dokumentation, — massa och balans, — väderbriefing, och — NOTAM.					
1.2	Kontroller före start					
1.2.1	Utvändiga	OTD P#	P		M	
1.2.2	Invändiga	OTD P#	P		M	
1.3	Motorstart: normala 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, och — i sidvind (i mån av lämpliga förhållanden).	P—>	—>		M	
1.7	Stigning: — Vx/Vy, — svängar till givna kurser, och — utplaning.	P—>	—>		M	
1.8	ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden	P—>			M	
SEKTION 2						
2	Manövrer under flygning (visuella väderförhållanden (VMC))	P—>	—>			
2.1	Planflykt vid olika farter, inbegripet flygning vid kritiskt låg fart med och utan klaffar (inklusive inflygning till V _{mca} i tillämpliga fall)					

TMG OCH ENPILOTSFLYGPLAN, UTOM FÖR KOMPLEXA FLYGPLAN MED HÖGA PRESTANDA		PRAKTISK TRÄNING			FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL FÖR KLASS- ELLER TYPBEHÖRIGHET	
		FSTD	A	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Provad eller kontrollerat i FSTD eller A	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov eller genomförd kontroll
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-förfaranden	P—>	—>		M	
SEKTION 3A						
3A	Förfaranden på sträcka enligt VFR	P—>	—>			
3A.1	(se B.5 c och d) Färdplan, död räkning och kartläsning					
3A.2	Bibehållande av höjd, kurs och fart	P—>	—>			
3A.3	Orientering, tidtagning och revidering av ETA	P—>	—>			
3A.4	Användning av radionavigeringshjälpmedel (i tillämpliga fall)	P—>	—>			
3A.5	Handhavanderutiner under flygning (driftfärdplan, rutinkontroller, inbegripet bränsle, system och utbildning)	P—>	—>			
3A.6	ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden	P—>	—>			
SEKTION 3B						
3B	Instrumentflygning	P—>	—>		M	
3B.1*	Avgång enligt IFR					

TMG OCH ENPILOTSFLYGPLAN, UTOM FÖR KOMPLEXA FLYGPLAN MED HÖGA PRESTANDA	PRAKTISK TRÄNING			FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL FÖR KLASS- ELLER TYPBEHÖRIGHET		
	Manövrer/förfaranden	FSTD	A	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Provad eller kontrollerat i FSTD eller A	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov eller genomförd kontroll
3B.2* Sträckflygning enligt IFR	P—>	—>			M	
3B.3* Förfaranden i väntläge	P—>	—>			M	
3B.4* 3D-operationer till beslutshöjd (DH/A) på 200 fot (60 m) eller till högre minima om det krävs av inflygningsproceduren (autopilot får användas för att i höjdled fånga upp segmentet för slutlig inflygning)	P—>	—>			M	
3B.5* 2D-operationer till lägsta planehöjd (MDH/A)	P—>	—>			M	
3B.6* Flygövningar inklusive simulerade fel på kompass och attitydindikator: — standardsvingar, och — återgång från ovanliga flyglägen	P—>	—>			M	
3B.7* Fel på kurssändare eller glidbana	P—>	—>				
3B.8* ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden	P—>	—>			M	
Avsiktligt blank						
SEKTION 4						
4 Ankomst och landningar	P—>	—>			M	
4.1 Förfarande vid ankomst till flygplats						
4.2 Normal landning	P—>	—>			M	
4.3 Landning utan klaffar	P—>	—>			M	
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-förfaranden	P—>	—>			M	
SEKTION 5						
5 Onormala procedurer och nödförfaranden (Denna sektion kan kombineras med sektion 1 till och med 4.)						

TMG OCH ENPILOTSFLYGPLAN, UTOM FÖR KOMPLEXA FLYGPLAN MED HÖGA PRESTANDA		PRAKTISK TRÄNING			FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL FÖR KLASS- ELLER TYPBEHÖRIGHET	
Manövrer/förfaranden		FSTD	A	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Provad eller kontrollerat i FSTD eller A	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov eller genomförd kontroll
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	Flermotoriga flygplan och endast TMG-utbildning: motoravstängning och återstart (på säker höjd om övningen utförs i luftfartyget)	P—>	—>			
5.6	ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden					
SEKTION 6						
6	Simulerad asymmetrisk flygning	P—>	—>X		M	
6.1*	(Denna sektion kan kombineras med sektionerna 1 till och med 5.) Simulerat motorbortfall under start (på säker höjd, såvida övningen inte utförs i en FFS eller en FNPT II)					
6.2*	Asymmetrisk inflygning och nytt varv	P—>	—>		M	
6.3*	Asymmetrisk inflygning och fullstoppslandning	P—>	—>		M	
6.4	ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden	P—>	—>		M	
SEKTION 7						
7	UPRT					
7.1	Manövrer och förfaranden under flygning					
7.1.1	Manuell flygning med och utan flygdirektorer (ingen autopilot, inget automatiskt drivkrafts-/gasreglage, och med olika styrlagar, i tillämpliga fall)	P—>	—>			

TMG OCH ENPILOTSFLYGPLAN, UTOM FÖR KOMPLEXA FLYGPLAN MED HÖGA PRESTANDA	PRAKTISK TRÄNING			FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL FÖR KLASS- ELLER TYPBEHÖRIGHET	
	FSTD	A	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Provad eller kontrollerat i FSTD eller A	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov eller genomförd kontroll
Manövrer/förfaranden					
7.1.1.1 Vid olika hastigheter (inklusive långsam flygning) och höjder inom ramen för FSTD-träningen.	P————>	————>			
7.1.1.2 Branta svängar med 45° bankning, 180° till 360° vänster- och högersväng	P————>	————>			
7.1.1.3 Svängar med och utan spoilerar	P————>	————>			
7.1.1.4 Procedurmässig inflygning och manövrering inklusive utflygnings- och inflygningsförfaranden enligt IFR, och visuell inflygning	P————>	————>			
7.2 Utbildning i återgång från oönskade flyglägen	P————>	————>			
7.2.1 Återhämtning från stallhändelser i <ul style="list-style-type: none"> — startkonfiguration, — planflyktskonfiguration på låg höjd, — planflyktskonfiguration nära tjänstetopphöjd, och — landningskonfiguration 					
7.2.2 Följande övningar i oönskade flyglägen och återgång: <ul style="list-style-type: none"> — Återgång från högt nosläge vid olika bankningsvinklar. — Återgång från lågt nosläge vid olika bankningsvinklar. 	P FFS kvalificerad för utbildnings- uppgiften enbart	X För denna övning får ej ett flygplan användas		Enbart FFS	
7.3 Nytt varv med alla motorer i funktion* från olika skeden under en instrumentinflygning	P—>	————>			
7.4 Avbruten landning med alla motorer i funktion: <ul style="list-style-type: none"> — Från olika höjder under DH/MDH 15 m (50 fot) över bantröskeln. — Efter sättning (avbruten landning). — I flygplan som inte är certifierade som flygplan av transportkategori (JAR/FAR 25) eller flygplan av pendelkategori (SFAR 23) ska den avbrutna landningen med alla motorer i funktion inledas under MDH/A eller efter sättning. 	P————>	————>			

6. Flerpilotsflygplan och komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda

a) Följande symboler används med följande betydelser:

P = Utbildad till befälhavare eller biträdande pilot samt till PF och PM inför utfärdande av lämplig typbehörighet.

OTD = För denna övning får andra utbildningshjälpmedel användas.

X = En FFS ska användas för denna övning; 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 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

FSTD = utbildningshjälpmedel för flygsimulering

- c) Punkter som är markerade med asterisk (*) ska flygas enbart med hjälp av instrument.
- 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:
- Instruktörernas kvalifikationer.
 - De kvalifikationer och den träningsmängd som tillhandahålls på kursen i ett FSTD.
 - De meriter och tidigare erfarenheter av liknande typer som piloterna 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 enpilotsystem 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, 3.8.3.4, 4.4, 5.5 och minst en manöver/ett förfarande från sektion 3.4 genomföras i enpilotsystem.
- i) För en begränsad typbehörighet som utfärdats i enlighet med FCL.720.A e ska sökande uppfylla samma krav som andra sökande för typbehörigheten bortsett från de praktiska övningar som avser start och landning.
- j) För att etablera eller upprätthålla PBN-befogenheter ska en inflygning vara en RNP APCH. Om en RNP APCH inte är praktiskt genomförbar ska den utföras i ett på lämpligt sätt utrustat utbildningshjälpmedel för flygsimulering (FSTD).

FLERPILOTSFLYGPLAN OCH KOMPLEXA ENPILOTSFLYGPLAN MED HÖGA PRESTANDA		PRAKTISK TRÄNING			FLYGPROV/KOMPETENS-KONTROLL FÖR ATPL/MPL/TYPBEHÖRIGHET	
Manövrer/förfaranden		FSTD	A	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Provat eller kontrollerat i FSTD eller A	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov eller genomförd kontroll
SEKTION 1						
1	Förberedelser inför flygning	OTD				
1.1	Prestandaberäkningar	P				
1.2	Utvändig visuell inspektion av flygplanet; lokalisering av varje detalj samt inspektionens syfte	OTD P#	P			
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	

FLERPILOTSFLYGPLAN OCH KOMPLEXA ENPILOTSFLYGPLAN MED HÖGA PRESTANDA		PRAKTISK TRÄNING			FLYGPROV/KOMPETENS- KONTROLL FÖR ATPL/MPL/TYPBEHÖRIGHET	
Manövrer/förfaranden		FSTD	A	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Provad eller kontrollerat i FSTD eller A	Kontrollan- tens signatur, efter genom- fört prov eller genomförd kontroll
1.5	Taxning i enlighet med instruktioner från flygkontrolltjänst (ATC) eller instruktören	P————>	————>			
1.6	Kontroller före start	P————>	————>		M	
SEKTION 2						
2	Starter	P————>	————>			
2.1	Normala starter med olika klaffinställningar, inbegripet omedelbar start					
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————>	————>			
2.5	Starter med simulerat motorbortfall	P————>	————>			
2.5.1*	kort efter att V2 har uppnåtts					
	(I flygplan som inte är certifierade som flygplan av transportkategori eller av pendelkategori får motorbortfallet inte simuleras förrän en lägsta höjd på 500 fot över banänden har nåtts. I flygplan som har samma prestanda som ett flygplan av transportkategori med avseende på startmassa och täthets höjd, kan instruktören simulera motorbortfallet strax efter det att V2 har uppnåtts)					
2.5.2*	Mellan V1 och V2	P	X		M Endast FFS	
2.6	Avbruten start vid tillräcklig fart innan V1 har uppnåtts	P————>	————>X		M	
SEKTION 3						
3	Manövrer och förfaranden under flygning	P————>	————>			
3.1	Manuell flygning med och utan flygdirektorer (ingen autopilot, inget automatiskt drivkrafts-/gasreglage, och med olika styrlagar, i tillämpliga fall)					
3.1.1	Vid olika hastigheter (inklusive långsam flygning) och höjder inom ramen för FSTD-träningen.	P————>	————>			
3.1.2	Branta svängar med 45° bankning, 180° till 360° vänster- och högersväng	P————>	————>			
3.1.2	Svängar med och utan spoiler	P————>	————>			
3.1.4	Procedurmässig inflygning och manövrering inklusive utflygnings- och inflygningsförfaranden enligt IFR, och visuell inflygning	P————>	————>			

FLERPILOTSFLYGPLAN OCH KOMPLEXA ENPILOTSFLYGPLAN MED HÖGA PRESTANDA		PRAKTISK TRÄNING			FLYGPROV/KOMPETENS- KONTROLL FÖR ATPL/MPL/TYPBEHÖRIGHET	
Manövrer/förfaranden		FSTD	A	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Provad eller kontrollerat i FSTD eller A	Kontrollan- tens signatur, efter genom- fört prov eller genomförd kontroll
3.2	Kompensering för nossänkning och Machstöt (i tillämpliga fall) samt andra utmärkande flygenskaper hos flygplanet (t.ex. "Dutch Roll")	P————>	————>X För denna övning får ej ett flygplan användas		Enbart FFS	
3.3	Normalt handhavande av system och flygmaskinistens kontrollpanel (i tillämpliga fall)	OTD P————>	————>			
3.4	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)	OTD P————>	————>			
3.4.1	Trycksättning och luftkonditionering	OTD P————>	————>			
3.4.1	Pitotsystem/statiskt system	OTD P————>	————>			
3.4.3	Bränslesystem	OTD P————>	————>			
3.4.4	Elektriskt system	OTD P————>	————>			
3.4.5	Hydrauliskt system	OTD P————>	————>			
3.4.6	Styr- och trimsystem	OTD P————>	————>			
3.4.7	System för förebyggande och rengörande avinsning, bländskyddets värmesystem	OTD P————>	————>			
3.4.8	Autopilot/flygdirektor	OTD P————>	————>		M (endast enpilot)	
3.4.9	Stallvarningssystem eller system för hävning av stall samt stabiliseringssystem	OTD P————>	————>			
3.4.10	Terrängvarningssystem, väderradar, radiohöjdmätare, transponder	P————>	————>			
3.4.11	Radioapparater, navigeringsutrustning, instrument, FMS	OTD P————>	————>			

FLERPILOTSFLYGPLAN OCH KOMPLEXA ENPILOTSFLYGPLAN MED HÖGA PRESTANDA		PRAKTISK TRÄNING			FLYGPROV/KOMPETENS- KONTROLL FÖR ATPL/MPL/TYPBEHÖRIGHET	
Manövrer/förfaranden		FSTD	A	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Provad eller kontrollerat i FSTD eller A	Kontrollan- tens signatur, efter genom- fört prov eller genomförd kontroll
3.4.12	Landningsställ och bromsar	OTD P————>	————>			
3.4.13	System för framkantsklaffar och klaffar	OTD	————>			
3.4.14	Hjälpkraftsaggregat (APU)	OTD 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, ka- bin, lastutrymme, cockpit, vingar eller elektriska system, inklusive evakuering	P————>	————>			
3.6.2	Kontroll över och bortledning 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	
3.6.6	Simulerat tryckfall i kabinen/nödplané	P————>	————>			
3.6.7	Inkapacitet hos flygbesättningsmedlem	P————>	————>			
3.6.8	Andra nödförfaranden, enligt tillämplig flyg- handbok	P————>	————>			
3.6.9	TCAS-händelse	OTD P————>	Ett flygplan får ej användas		Enbart FFS	
3.7	Utbildning i återgång från oönskade flyglägen	P	X			
3.7.1	Återhämtning från stallhändelser i — startkonfiguration, — planflyktskonfiguration på låg höjd, — planflyktskonfiguration nära tjänstetopphöjd, och — landningskonfiguration.	FFS kvalificerad för utbildnings- uppgiften enbart	För denna övning får ej ett flygplan användas			
3.7.2	Följande övningar i oönskade flyglägen och åter- gång: — Återgång från högt nosläge vid olika bank- ningsvinklar. — Återgång från lågt nosläge vid olika bank- ningsvinklar.	P FFS kvalificerad för utbildnings- uppgiften enbart	X För denna övning får ej ett flygplan användas		Enbart FFS	

FLERPILOTSFLYGPLAN OCH KOMPLEXA ENPILOTSFLYGPLAN MED HÖGA PRESTANDA		PRAKTISK TRÄNING			FLYGPROV/KOMPETENS- KONTROLL FÖR ATPL/MPL/TYPBEHÖRIGHET	
Manövrer/förfaranden		FSTD	A	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Provat eller kontrollerat i FSTD eller A	Kontrollan- tens signatur, efter genom- fört prov eller genomförd kontroll
3.8	Förfaranden vid instrumentflygning					
3.8.1*	Beaktande av utpasserings- och inflygningsvägar samt av ATC-instruktioner	P————>	————>		M	
3.8.2*	Förfaranden vid väntläge	P————>	————>			
3.8.3*	3D-operationer till DH/A på 200 fot (60 m) eller till högre minima om det krävs av inflygnings-proceduren					

Anm.: Enligt AFM kan RNP APCH-procedurer kräva användning av autopilot eller flygdirektor. Den procedur som ska flygas manuellt ska väljas med beaktande av sådana begränsningar (välj t.ex. en ILS för 3.8.3.1 om AFM föreskriver en sådan begränsning).

3.8.3.1*	Manuellt, utan flygdirektor	P————>	————>		M (Enbart flygprov)	
3.8.3.2*	Manuellt, med flygdirektor	P————>	————>			
3.8.3.3*	Med autopilot	P————>	————>			
3.8.3.4*	Manuellt, med en motor simulerat ur funktion; motorbortfall ska simuleras under slutlig inflygning innan 1 000 fot över flygplatsen passeras till sättning eller genom hela proceduren 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 3.8.4. Ett nytt varv ska inledas då publicerad hinderfrihetshöjd (OCH/A) nås; dock ej efter det att MDH/A på 500 fot över bantröskeln har nåtts. På flygplan som har samma prestanda som ett flygplan av transportkategori med avseende på startmassa och täthetshöjd, kan instruktören simulera motorbortfall i överensstämmelse med 3.8.3.4.	P————>	————>		M	
3.8.3.5*	Manuellt, med en motor simulerat ur funktion; motorbortfall ska simuleras under slutlig inflygning efter det att ytterfyr (OM) har passerats inom högst 4 nautiska mil till sättning eller genom hela proceduren för avbruten inflygning.	P————>	————>		M	

FLERPILOTSFLYGPLAN OCH KOMPLEXA ENPILOTSFLYGPLAN MED HÖGA PRESTANDA		PRAKTISK TRÄNING			FLYGPROV/KOMPETENS- KONTROLL FÖR ATPL/MPL/TYPBEHÖRIGHET	
Manövrer/förfaranden		FSTD	A	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Provat eller kontrollerat i FSTD eller A	Kontrollan- tens signatur, efter genom- fört prov eller genomförd kontroll
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 3.8.4. Ett nytt varv ska inledas då publicerad OCH/A nås; dock ej efter det att MDH/A på 500 fot över bantröskeln har nåtts. På flygplan som har samma prestanda som ett flygplan av transportkategori med avseende på startmassa och täthetshöjd, kan instruktören simulera motorbortfall i överensstämmelse med 3.8.3.4.						
3.8.4*	2D-operationer ned till MDH/A	P*—>	——>		M	
3.8.5	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. <i>Anmärkning:</i> Om det inte är möjligt att genomföra a och b av ATC-skäl, kan ett varv i simulerade lågsiktsförhållanden genomföras.	P*—>	——>			
3.8.6	Visuella inflygningar	P——>	——>			
SEKTION 4						
4	Förfaranden vid avbruten inflygning					
4.1	Ett nytt varv med alla motorer i funktion*, under en 3D-operation, då beslutshöjd (DH) nås	P*—>	——>			
4.2	Nytt varv med alla motorer i funktion* från olika skeden under en instrumentinflygning	P*—>	——>			
4.3	Andra förfaranden vid avbruten inflygning	P*—>	——>			
4.4*	Manuellt nytt varv med kritisk motor simulerat ur funktion efter en instrumentinflygning då DH, MDH eller MAPt nås	P*——>	——>		M	

FLERPILOTSFLYGPLAN OCH KOMPLEXA ENPILOTSFLYGPLAN MED HÖGA PRESTANDA		PRAKTISK TRÄNING			FLYGPROV/KOMPETENS- KONTROLL FÖR ATPL/MPL/TYPBEHÖRIGHET	
Manövrer/förfaranden		FSTD	A	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Provad eller kontrollerat i FSTD eller A	Kontrollan- tens signatur, efter genom- fört prov eller genomförd kontroll
4.5	Avbruten landning med alla motorer i funktion: — Från olika höjder under DH/MDH. — Efter sättning (avbruten landning). I flygplan som inte är certifierade som flygplan av transportkategori (JAR/FAR 25) eller flygplan av pendelkategori (SFAR 23) ska den avbrutna landningen med alla motorer i funktion inledas under MDH/A eller efter sättning.	P————>	————>			
SEKTION 5						
5.	Landningar	P				
5.1	Normala landningar* med visuell referens etablerad då DA/H nås, efter instrumentinflygning					
5.2	Landning med simulerat blockerad horisontell stabilisator i ej trimbart läge	P————>	För denna övning får ej ett flygplan användas		Enbart FFS	
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	
5.6	Landning med två motorer ur funktion: — Flygplan med tre motorer: den centrumpacerade 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

Tilläggsauktorisering till en typbehörighet för instrumentflygningar ned till en beslutshöjd (DH) som understiger 60 m (200 fot) (kategori II/III).

FLERPILOTSFLYGPLAN OCH KOMPLEXA ENPILOTSFLYGPLAN MED HÖGA PRESTANDA		PRAKTISK TRÄNING			FLYGPROV/KOMPETENS- KONTROLL FÖR ATPL/MPL/TYPBEHÖRIGHET	
Manövrer/förfaranden		FSTD	A	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Provad eller kontrollerat i FSTD eller A	Kontrollan- tens signatur, efter genom- fört prov eller genomförd kontroll
Följande manövrer och förfaranden utgör mini- mikrav på träning för att instrumentinflygningar ned till en beslutshöjd (DH) som understiger 60 m (200 fot) ska medges. Under följande instru- mentinflygningar och förfaranden för avbruten inflygning ska all flygplansutrustning som krävs för typcertifiering av instrumentinflygningar ned till en beslutshöjd (DH) som understiger 60 m (200 fot) användas.						
6.1*	Avbruten start vid minsta tillåtna bansynvidd (RVR)	P*——>	——>X För denna övning får ej ett flygplan användas		M*	
6.2*	CAT II/III-inflygningar: I simulerade instrumentflygningsförhållanden, ned till tillämplig DH, med hjälp av flygvägled- ningssystem. Standardförfaranden för besätt- ningssamarbete (fördelning av uppgifter, förfar- anden 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 (RVR), vindskjuvning, flygplansavdrift större än vad gränsvärdena för en lyckad inflygning tillå- ter, funktionsnedsättning hos utrustning på mar- ken/i flygplanet innan DH nås samt ett nytt varv med simulerad funktionsnedsättning hos utrust- ning i flygplanet.	P——>	——>		M*	
6.4*	Landning(ar): Med visuell referens etablerad på DH, efter in- strumentinflygning. Om det aktuella flygvägled- ningssystemet så tillåter, ska en automatisk land- ning genomföras.	P——>	——>		M	

Anmärkning: Kategori II/III-operationer ska genomföras i överensstämmelse med operativa bestämmelser.

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 tolv månadersperioden inte har uppfyllts.

KLASSBEHÖRIGHET – SJÖ	PRAKTISK TRÄNING	FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL FÖR KLASSBEHÖRIGHET
Manövrer/förfaranden	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
SEKTION 1		
1 Avgång		
1.1 Åtgärder före flygning, inbegripet <ul style="list-style-type: none"> — dokumentation, — massa och balans, — väderbriefing, och — 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: <ul style="list-style-type: none"> Strand Landningsbrygga Boj 		
1.7 Segling med avstängd motor		
1.8 Kontroller före avgång: Motoruppvärmning (i tillämpliga fall)		
1.9 Startprocedur: <ul style="list-style-type: none"> — Normal, med klaffinställningar enligt flyghandboken, och — i sidvind (i mån av lämpliga förhållanden). 		
1.10 Stigning: <ul style="list-style-type: none"> — Svängar till givna kurser. — Utplaning. 		
1.11 ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden		
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 VMCA i tillämpliga fall)		
2.2 Branta svängar (360° vänster- och högersväng med 45° bankning)		

KLASSBEHÖRIGHET – SJÖ	PRAKTISK TRÄNING	FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL FÖR KLASSBEHÖRIGHET
Manövrer/förfaranden	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
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-förfaranden		
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)		
3.6 ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden		
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		

KLASSBEHÖRIGHET – SJÖ	PRAKTISK TRÄNING	FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL FÖR KLASSBEHÖRIGHET
Manövrer/förfaranden	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
4.7 Landning på blank vattenyta Landning på vattenyta med sjöhävning		
4.8 ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden		
SEKTION 5		
5 Onormala procedurer och nödförfaranden (Denna sektion kan kombineras med sektionerna 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)		
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-förfaranden		
SEKTION 6		
6 Simulerad asymmetrisk flygning (Denna sektion kan kombineras med sektionerna 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-förfaranden		

C. Särskilda krav för helikopterkategori

1. Vid flygprov eller kompetenskontroller för typbehörigheter och ATPL ska sökande godkännas på sektionerna 1–4 och 6 (beroende på vad som är tillämpligt) på flygprovet eller kompetenskontrollen. Sökande som underkänns på mer än fem punkter måste göra om hela provet eller kontrollen. Sökande som underkänns på högst fem punkter ska göra om de underkända punkterna. Sökande som underkänns på någon punkt vid omprovet eller den andra kompetenskontrollen, eller på någon av de andra punkterna som redan har godkänts, måste göra om hela provet eller kompetenskontrollen. Alla sektioner i flygprovet/kompetenskontrollen ska genomföras inom 6 månader.
2. Vid kompetenskontroll för en IR ska sökande godkännas på sektion 5 i kompetenskontrollen. Sökande som underkänns på mer än tre punkter måste göra om hela sektion 5. Sökande som underkänns på högst tre punkter ska göra om de underkända punkterna. Sökande som underkänns på någon punkt vid omprovet, eller på någon av de andra punkterna i sektion 5 som redan har godkänts, måste göra om hela kontrollen.

TOLERANSER VID FLYGPROV

3. Sökande 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 kunskaper om flygning,
 - e) alltid kontrollera helikoptern på ett sådant sätt att den lyckade utgången av ett förfarande eller en manöver aldrig betvivlas,
 - f) förstå och tillämpa förfaranden för besättningsamarbete och, i tillämpliga fall, förfaranden vid inkapacitet hos någon besättningsmedlem och
 - g) i tillämpliga fall, 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 helikopterns manöveregenskaper och prestanda.

a) Flygbegränsningar vid IFR

Höjd

Allmänt	± 100 fot
Inledning av nytt varv på beslutshöjden	+ 50 fot/– 0 fot
Lägsta planéhöjd (MDH)/MAPt/höjd	+ 50 fot/– 0 fot

Spårning

Av signal från radionavigeringshjälpmedel	± 5°
för "vinkelavvikelser"	Halvskalig avvikelse från sidvinkel och glidbana (t.ex. LPV, ILS, MLS, GLS).
2D (LNAV) och 3D (LNAV/VNAV): "linjära" avvikelser i sidled	Fel/avvikelse i förhållande till önskad bana ska normalt sett begränsas till ± ½ av det RNP-värde som är förknippat med proceduren. Korta avvikelser från denna norm upp till maximalt 1 × RNP-värdet är tillåtna.
3D: linjära avvikelser i höjddled (t.ex. RNP APCH (LNAV/VNAV) med användning av Baro-VNAV)	Högst –75 fot under den vertikala profilen vid någon tidpunkt, och högst + 75 fot över den vertikala profilen vid eller under 1 000 fot över flygplatsen.

Kurshållning

med full funktion hos alla motorer	± 5°
med simulerat motorbortfall	± 10°

Fart

med full funktion hos alla motorer	± 5 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

Markavdrift

Lättning till hovring med markeffekt ± 3 fot

Landning ± 2 fot (med 0 fots rörelse bakåt eller i sidled)

UTBILDNINGENS/FLYGPROVETS/KOMPETENSKONTROLLENS INNEHÅLL

ALLMÄNT

5. Följande symboler används med följande betydelser:

P = Utbildad till befälhavare inför utfärdande av typbehörighet för enpilotshelikoptrar (SPH) eller utbildad till befälhavare eller biträdande pilot samt till PF och PM inför utfärdande av typbehörighet för flerpilots-helikoptrar (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. Ett FSTD ska användas för den praktiska träningen och provet om detta FSTD ingår som en del av en kurs för typbehörighet. Följande faktorer avgör om en kurs godkänns eller inte:

a) FSTD-kvalifikation enligt de relevanta kraven i bilaga VI (Del-ARA) och bilaga VII (Del-ORA).

b) Instruktörens och kontrollantens kvalifikationer.

c) Omfattningen av den FSTD-träning som tillhandahållits på kursen.

d) De meriter och tidigare erfarenheter av liknande typer som piloterna under utbildning har.

e) Omfattningen av den övervakade flygningen som erbjuds efter det att den nya typbehörigheten utfärdas.

FLERPILOTSHELIKOPTRAR

11. Sökande till flygprov för utfärdande av typbehörighet för flerpilots-helikopter och ATPL(H) ska godkännas endast på sektionerna 1-4 och sektion 6, om den är tillämplig.

12. De som ansöker om förlängning eller förnyelse av en typbehörighet för flerpilotshelikopter ska vid en kompetenskontroll godkännas endast på sektionerna 1–4 och sektion 6, om den är tillämplig.

EN-/FLERPILOTSHELIKOPTRAR		PRAKTISK TRÄNING			FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL	
Manövrer/förfaranden		FSTD	H	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontrollerad i FSTD eller 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 ATC-instruktioner eller instruktioner från en 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	
2.5	Stigande och sjunkande svängar till angivna kurser	P	—>		M	
2.5.1	Svängar med 30° bankning, 180° till 360° vänster- och högersväng, enbart med hjälp av instrument	P	—>		M	
2.6	Plané under autorotation	P	—>		M	
2.6.1	För flermotoriga helikoptrar (SEH) autorotationslandning eller för flermotoriga helikoptrar (MEH) 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	

EN-/FLERPILOTSHELIKOPTRAR		PRAKTISK TRÄNING			FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL	
Manövrer/förfaranden		FSTD	H	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontrollerad i FSTD eller H	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:				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	—>			
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	Landställsystem	P	—>			
3.14	APU	P	—>			
3.15	Radio, navigeringsutrustning, instrument och FMS	P	—>			
SEKTION 4 – Onormala procedurer och nödförfaranden						
4	Onormala procedurer och nödförfaranden				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	—>			

EN-/FLERPILOTSHELIKOPTRAR		PRAKTISK TRÄNING			FLYGPРОВ ELLER KOMPETENSKONTROLL	
Manövrer/förfaranden		FSTD	H	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontrollerad i FSTD eller 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 ej en helikopter användas			
4.6	Inkapacitet hos besättningsmedlemmar – endast flerpilotshelikopter	P	—>			
4.7	Fel på kraftöverföring	P	—>			
4.8	Andra nödförfaranden, enligt 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	3D-operationer till DH/A på 200 fot (60 m) eller till högre minima om det krävs av inflygningsproceduren	P*	—>*			
5.4.1	Manuellt, utan flygdirektor <i>Anm.:</i> Enligt AFM kan RNP APCH-procedurer kräva användning av autopilot eller flygdirektor. Den procedur som ska flygas manuellt ska väljas med beaktande av sådana begränsningar (välj t.ex. en ILS för 5.4.1 om AFM föreskriver en sådan begränsning).	P*	—>*		M*	
5.4.2	Manuellt, med flygdirektor	P*	—>*		M*	
5.4.3	Med kopplad autopilot	P*	—>*			
5.4.4	Manuellt, med en motor simulerat ur funktion; motorbortfall ska simuleras under slutlig inflygning innan 1 000 fot över flygplatsen passeras till sättning eller till dess att hela proceduren för avbruten inflygning har genomförts	P*	—>*		M*	
5.5	2D-operationer ned till MDA/H	P*	—>*		M*	

EN-/FLERPILOTSHELIKOPTRAR		PRAKTISK TRÄNING			FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL	
		FSTD	H	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontrollerad i FSTD eller H	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
5.6	Nytt varv med alla motorer i funktion när beslutshöjd (DA/H) 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/H) eller minsta beslutshöjd (MDA/MDH) nås	P*	—>*		M*	
5.7	IMC-autorotation med återgång till motordrift	P*	—>*		M*	
5.8	Återgång från ovanliga flyglägen	P*	—>*		M*	
SEKTION 6 – Användning av tillvalsutrustning						
6	Användning av tillvalsutrustning	P	—>			

D. Särskilda krav för kategorin vertikalstartande/-landande luftfartyg

- Vid flygprov eller kompetenskontroller för typbehörigheter för vertikalstartande/-landande luftfartyg ska sökande godkännas på sektionerna 1–5 och 6 (beroende på vad som är tillämpligt) på flygprovet eller kompetenskontrollen. Sökande som underkänns på mer än fem punkter måste göra om hela provet eller kontrollen. Sökande som underkänns på högst fem punkter ska göra om de underkända punkterna. Sökande som underkänns på någon punkt vid omprovet eller den andra kompetenskontrollen, eller på någon av de andra punkterna som redan har godkänts, måste göra om hela provet eller kompetenskontrollen. Alla sektioner i flygprovet/kompetenskontrollen ska genomföras inom 6 månader.

TOLERANSER VID FLYGPROV

- Sökande ska uppvisa förmåga att
 - framföra det vertikalstartande/-landande luftfartyget inom ramen för dess begränsningar,
 - utföra alla manövrer med mjukhet och exakthet,
 - uppvisa gott omdöme och flygsinne,
 - tillämpa kunskaper om flygning,
 - alltid kontrollera det vertikalstartande/-landande luftfartyget på ett sådant sätt att den lyckade utgången av ett förfarande eller en manöver aldrig betvivlas,
 - förstå och tillämpa förfaranden för besättningssamarbete och förfaranden vid inkapacitet hos någon besättningsmedlem, och
 - kommunicera med övriga besättningsmedlemmar på ett effektivt sätt.
- 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 planehöjd (MDH)/höjd	+ 50 fot/–0 fot
Spårning	
Av signal från radionavigeringshjälpmedel	± 5°

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
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 PF och PM 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 godkännas på sektionerna 1–5 och sektion 6, om den är tillämplig.

b) De som ansöker om förlängning eller förnyelse av typbehörighet för vertikalstartande/-landande luftfartyg ska vid en kompetenskontroll godkännas på sektionerna 1–5 och, i tillämpliga fall, sektion 6 och/eller sektion 7.

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.

8. FSTD:er 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:

a) Kvalifikation av FSTD:er enligt de relevanta kraven i bilaga VI (Del-ARA) och bilaga VII (Del-ORA).

b) Instruktörens kvalifikationer.

KATEGORIN VERTIKALSTARTANDE/-LANDANDE LUFTFARTYG		PRAKTISK TRÄNING				FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL		
Manövrer/förfaranden		OTD	FTD	FFS	PL	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontrollerad i FFS PL	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
SEKTION 1 – Förberedelser och kontroller före flygning								
1.1	Utvändig visuell inspektion av det vertikalkalstartande/-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 ATC-instruktioner eller instruktioner från en 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 (kort start- och landningssträcka (STOL) och vertikal start och landning (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 landningsplatser, och — under drift vid landningsplatser i marknivå.		P	—>			M	
2.3.2	Start med simulerat motorbortfall efter passerad beslutshöjd: under bandrift, under drift vid upphöjda landningsplatser, och under drift vid landningsplatser i marknivå.		P	—>			M	
2.4	Plané under autorotation i helikopterläge till marken (luftfartyg får inte användas för denna övning)	P	—>	—>			M FFS endast	
2.4.1	Plané under fartvinddrivning i flygplansläge (luftfartyg får inte användas för denna övning)		P	—>			M FFS endast	

KATEGORIN VERTIKALSTARTANDE/-LANDANDE LUFTFARTYG		PRAKTISK TRÄNING				FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL		
		OTD	FTD	FFS	PL	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontrollerad i FFS PL	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
Manövrer/förfaranden								
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 landnings- platser, och — under drift vid landningsplatser i marknivå.							
2.6	Pådrag eller landning efter simulerat mo- torbortfall 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 ett FSTD om det är kvalifi- cerat för övningen):						M	Minst tre punkter ska väljas från den här sektionen
3.1	Motor	P	—>	—>				
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 häv- ning av stall samt stabiliseringssystem	P	—>	—>				
3.11	Väderradar, radiohöjdmätare, transpon- der, terrängvarningssystem (om sådant finns installerat)	P	—>	—>				

KATEGORIN VERTIKALSTARTANDE/-LANDANDE LUFTFARTYG		PRAKTISK TRÄNING				FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL		
Manövrer/förfaranden		OTD	FTD	FFS	PL	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontrollrad i FFS PL	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
3.12	Landställssystem	P	————>	————>				
3.13	APU	P	————>	————>				
3.14	Radio, navigeringsutrustning, instrument och FMS	P	————>	————>				
3.15	System för klaffar	P	————>	————>				
SEKTION 4 – Onormala procedurer och nödförfaranden								
4	Onormala procedurer och nödförfaranden (kan genomföras i ett FSTD om det är kvalificerat 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 bortledning av rök	P	————>	————>				
4.3	Motorbortfall, avstängning och återstart (luftfartyg får inte användas för denna övning) inklusive OEI-övergång (en motor ur funktion) från helikopter- till flyg- plansläge och vice versa	P	————>	————>			FFS endast	
4.4	Bränsledumpning (simulerad, om sådant finns installerat)	P	————>	————>				
4.5	Vindskjuvning vid start/landning (för denna övning får ej ett luftfartyg användas)			P			FFS endast	
4.6	Simulerat tryckfall i kabinen/nödplané (för denna övning får ej ett luftfartyg användas)	P	————>	————>			FFS endast	
4.7	ACAS-händelse (för denna övning får ej ett flygplan användas)	P	————>	————>			FFS endast	
4.8	Inkapacitet hos besättningsmedlemmar	P	————>	————>				
4.9	Fel på kraftöverföring	P	————>	————>			FFS endast	

KATEGORIN VERTIKALSTARTANDE/-LANDANDE LUFTFARTYG		PRAKTISK TRÄNING				FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL		
Manövrer/förfaranden		OTD	FTD	FFS	PL	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontrollerad i FFS PL	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
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	—>	—>			FFS endast	
4.11	Andra nödförfaranden enligt 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 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	Precisionsinflygning ned till en beslutshöjd på lägst 60 m (200 fot)	P*	—>*	—>*				
5.4.1	Manuellt, utan flygdirektor	P*	—>*	—>*			M* (Enbart flyg- prov)	
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 till dess att hela proceduren för avbruten inflygning har genomförts.	P*	—>*	—>*			M*	
5.5	Icke-precisionsinflygning ned till MDA/H	P*	—>*	—>*			M*	
5.6	Nytt varv med alla motorer i funktion när beslutshöjd (DA/H) eller minsta beslutshöjd (MDA/MDH) nås	P*	—>*	—>*				

KATEGORIN VERTIKALSTARTANDE/-LANDANDE LUFTFARTYG		PRAKTISK TRÄNING				FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL	
Manövrer/förfaranden		OTD	FTD	FFS	PL	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	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/H) 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 flyglägen (beroende på FFS-kvalitet)	P*	—>*	—>*			M*

SEKTION 6 – Tilläggsauktorisering till en typbehörighet för instrumentinflygningar ned till en beslutshöjd som understiger 60 m (200 fot) (kategori II/III)

6	Tilläggsauktorisering 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, avseende vertikalstartande/-landande luftfartyg, som krävs för typcertifiering av instrumentinflygningar ned till en beslutshöjd (DH) som understiger 60 m (200 fot) användas.						
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*

KATEGORIN VERTIKALSTARTANDE/-LANDANDE LUFTFARTYG		PRAKTISK TRÄNING				FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL		
		OTD	FTD	FFS	PL	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontrollerad i FFS PL	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
Manövrer/förfaranden								
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 (RVR), vindskjuvning, luftfartygsavdrift 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 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

- Vid flygprov eller kompetenskontroller för typbehörigheter för luftskepp ska sökande godkännas på sektionerna 1–5 och 6 (beroende på vad som är tillämpligt) på flygprovet eller kompetenskontrollen. Sökande som underkänns på mer än fem punkter måste göra om hela provet eller kontrollen. Sökande som underkänns på högst fem punkter eller mindre ska göra om de underkända punkterna. Sökande som underkänns på någon punkt vid omprovet eller den andra kompetenskontrollen, eller på någon av de andra punkterna som redan har godkänts, måste göra om hela provet eller kompetenskontrollen. Alla sektioner i flygprovet/kompetenskontrollen ska genomföras inom 6 månader.

TOLERANSER VID FLYGPROV

- Sökande ska uppvisa förmåga att
 - framföra luftskeppet inom ramen för dess begränsningar,
 - utföra alla manövrer med mjukhet och exakthet,
 - uppvisa gott omdöme och flygsinne,
 - tillämpa kunskaper om flygning,
 - alltid kontrollera luftskeppet på ett sådant sätt att den lyckade utgången av ett förfarande eller en manöver aldrig betvivlas,
 - förstå och tillämpa förfaranden för besättningsamarbete och förfaranden vid inkapacitet hos någon besättningsmedlem och
 - 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 $\pm 5^\circ$

Precisionsinflygning halvskalig avvikelse från sidvinkel och glidbana

Kurshållning

Normala procedurer $\pm 5^\circ$

Onormala procedurer/nödsituationer $\pm 10^\circ$

b) Flygbegränsningar vid VFR

Höjd

Allmänt ± 100 fot

Kurshållning

Normala procedurer $\pm 5^\circ$

Onormala procedurer/nödsituationer $\pm 10^\circ$

UTBILDNINGENS/FLYGPROVETS/KOMPETENSKONTROLLENS INNEHÅLL

4. Följande symboler används med följande betydelser:

P = Utbildad till befälhavare eller biträdande pilot samt till PF och PM 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 (\longrightarrow).

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 godkännas på sektionerna 1–5 och sektion 6, om den är tillämplig.
- b) De som ansöker om förlängning eller förnyelse av typbehörighet för luftskepp ska vid en kompetenskontroll godkännas på sektionerna 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.
8. FSTD:er 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) FSTD-kvalifikation enligt de relevanta kraven i bilaga VI (Del-ARA) och bilaga VII (Del-ORA).

b) Instruktörens kvalifikationer.

KATEGORI AV LUFTSKEPP		PRAKTISK TRÄNING					FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL	
Manövrer/förfaranden		OTD	FTD	FFS	As	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontrollerad i	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
							FFS As	
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	
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							
SEKTION 3 – Normalt och onormalt handhavande av följande system samt förfaranden								
3	Normalt och onormalt handhavande av följande system samt förfaranden (kan genomföras i ett FSTD om det är kvalificerat för övningen):						M	Minst tre punkter ska väljas från den här sektionen

KATEGORI AV LUFTSKEPP		PRAKTISK TRÄNING				FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL		
		OTD	FTD	FFS	As	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontrollerad i	
FFS	As						Kontrollantens signatur, efter genomfört prov	
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	—>	—>	—>			
3.11	Väderradar, radiohöjdmätare, transponder, terrängvarningssystem (om sådant finns installerat)	P	—>	—>	—>			
3.12	Landställssystem	P	—>	—>	—>			
3.13	APU	P	—>	—>	—>			
3.14	Radio, navigeringsutrustning, instrument och FMS	P	—>	—>	—>			
	Avsiktligt blank							
SEKTION 4 – Onormala procedurer och nödförfaranden								
4	Onormala procedurer och nödförfaranden (kan genomföras i ett FSTD om det är kvalificerat 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 bortledning av rök	P	—>	—>	—>			
4.3	Motorbortfall, avstängning och återstart: framför allt flygningens olika faser, inklusive bortfall av flera motorer	P	—>	—>	—>			

KATEGORI AV LUFTSKEPP		PRAKTISK TRÄNING					FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL	
Manövrer/förfaranden		OTD	FTD	FFS	As	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontrollerad i	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
							FFS As	
4.4	Inkapacitet hos besättningsmedlemmar	P	—>	—>	—>			
4.5	Fel på kraftöverföring/växellåda	P	—>	—>	—>		Enbart FFS	
4.6	Andra nödförfaranden, enligt 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	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, 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 till sättning eller till dess att hela proceduren för avbruten inflygning har genomförts.	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.5	Icke-precisionsinflygning ned till MDA/H	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.6	Nytt varv med alla motorer i funktion när beslutshöjd (DA/H) eller minsta beslutshöjd (MDA/MDH) nås	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.1	Andra förfaranden vid avbruten inflygning	P*	—>*	—>*	—>*			

KATEGORI AV LUFTSKEPP		PRAKTISK TRÄNING				Instruktörens signatur, efter avslutad träning	FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL	
		OTD	FTD	FFS	As		Kontrollerad i FFS As	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
Manövrer/förfaranden								
5.6.2	Nytt varv med en motor simulerat ur funktion när beslutshöjd (DA/H) eller minsta beslutshöjd (MDA/MDH) nås	P*					M*	
5.7	Återgång från ovanliga flyglägen (beroende på FFS-kvalitet)	P*	——>*	——>*	——>*		M*	

SEKTION 6 – Tilläggsauktorisering till en typbehörighet för instrumentinflygningar ned till en beslutshöjd som understiger 60 m (200 fot) (kategori II/III)

6	Tilläggsauktorisering 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 luftskeppsutrustning som krävs för typcertifiering av instrumentinflygningar ned till en beslutshöjd (DH) som understiger 60 m (200 fot) användas.							
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 funktionsnedsättning hos utrustning i luftfartyget.		P	——>			M*	

KATEGORI AV LUFTSKEPP		PRAKTISK TRÄNING					FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL	
Manövrer/förfaranden						Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Kontrollerad i	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
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	—>"				