

Europeiska unionens officiella tidning

L 326



Svensk utgåva

Lagstiftning

sextioförsta årgången

20 december 2018

Innehållsförteckning

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 ⁽¹⁾ 1**
- ★ **Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1975 av den 14 december 2018 om ändring av förordning (EU) nr 965/2012 vad gäller flygdriftskrav för segelflygplan och elektroniska flygväskor 53**
- ★ **Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1976 av den 14 december 2018 om detaljerade regler för segelflygverksamhet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 64**

⁽¹⁾ Text av betydelse för EES.

SV

De rättsakter vilkas titlar är tryckta med fin stil är sådana rättsakter som har avseende på den löpande handläggningen av jordbrukspolitiska frågor. De har normalt begränsad giltighetstid.

Beträffande alla övriga rättsakter gäller att titlarna är tryckta med fet stil och föregås av en asterisk.

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 innehar 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 provämnerna:

— 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 planhöjder 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	
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	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 planéhöjd (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	Provat 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 bortledning 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 planhöjd (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	Kontrollerad i FFS PL	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov
5.6.1	Andra förfaranden vid avbruten inflygning	P*	—>*	—>*				
5.6.2	Nytt varv med en motor simulerat ur funktion när beslutshöjd (DA/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	—>"				

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2018/1975**av den 14 december 2018****om ändring av förordning (EU) nr 965/2012 vad gäller flygdriftskrav för segelflygplan och elektroniska flygväskor**

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 31, och

av följande skäl:

- (1) I kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 ⁽²⁾ fastställs villkoren för säkerheten vid flera typer av flygdrift med olika kategorier av luftfartyg, inbegripet segelflygverksamhet.
- (2) Operatörer som deltar i sådan drift av luftfartyg som avses i artikel 2.1 b i) och b ii) i förordning (EU) 2018/1139 är skyldiga att uppfylla de relevanta grundläggande krav som fastställs i bilaga V till den förordningen.
- (3) I kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1976 ⁽³⁾ fastställs särskilda regler för segelflygverksamhet. Från och med den dag då den förordningen börjar tillämpas bör sådan verksamhet inte längre omfattas av de allmänna regler för flygdrift som fastställs i förordning (EU) nr 965/2012. Emellertid bör reglerna för tillsyn som avser flygdrift och som utförs av de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna, enligt artikel 3 i förordning (EU) nr 965/2012 och bilaga II till denna, fortsätta att gälla för flygdrift med segelflygplan, eftersom dessa krav inte är specifika för någon särskild flygverksamhet, utan gäller horisontellt för alla sådana verksamheter.
- (4) Förordning (EU) nr 965/2012 bör därför ändras i enlighet med detta för att ta hänsyn till de nya regler som gäller för segelflygverksamhet och för att förtydliga vilka bestämmelser i den förordningen som ska fortsätta att tillämpas på segelflygverksamhet.
- (5) Med tanke på den nära kopplingen mellan bestämmelserna i genomförandeförordning (EU) 2018/1976 och bestämmelserna i denna förordning bör tillämpningsdatumerna samordnas.
- (6) 2014 införde Icao i del I och del III avsnitt II i bilaga 6 bestämmelser om användning av elektroniska flygväskor för kommersiell flygtrafik. Dessa bestämmelser innehåller allmänna krav för användning av elektroniska flygväskor samt ett krav på operativt godkännande för användning av tillämpningar för elektroniska flygväskor för säker drift av luftfartyg. Det är därför nödvändigt att anpassa förordning (EU) nr 965/2012 till Icaos bestämmelser genom att införa en ny regel med allmänna krav för användning av elektroniska flygväskor för kommersiell flygtransport och nya bestämmelser om operativt godkännande för användning av tillämpningar för elektroniska flygväskor som har ett feltillstånd som klassificeras som "mindre" eller en lägre klassificering.
- (7) 2014 införde Icao också i bilaga 6, del II och del III, avsnitt III bestämmelser om användning av elektroniska flygväskor inom allmänflyget. Dessa bestämmelser innehåller allmänna krav för användning av elektroniska flygväskor samt ett krav på att de avtals slutande staterna ska fastställa kriterier för användning av tillämpningar för elektroniska flygväskor för säker drift av luftfartyg. Det är därför nödvändigt att anpassa förordning (EU) nr 965/2012 till Icaos bestämmelser genom att för icke-kommersiell trafik med komplexa motordrivna luftfartyg

⁽¹⁾ EUT L 212, 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1976 av den 14 december 2018 om detaljerade regler för segelflygverksamhet enligt förordning (EU) 2018/1139 (se sidan 64 i detta nummer av EUT).

och för specialiserad flygverksamhet med komplexa motordrivna luftfartyg införa nya regler med allmänna krav för användning av elektroniska flygväskor och krav för användning av tillämpningar för elektroniska flygväskor som har ett feltillstånd som klassificeras som "mindre" eller en lägre klassificering. Denna förordning ändrar dessutom förordning (EU) nr 965/2012 genom att anpassa kraven för bärbara elektroniska anordningar för icke-kommersiell trafik med andra luftfartyg än komplexa motordrivna luftfartyg till de allmänna Icao-bestämmelserna för elektronisk flygväskeutrustning.

- (8) Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet har utarbetat ett utkast till tillämpningsföreskrifter beträffande de särskilda reglerna för segelflygverksamhet och överlämnat utkastet i form av ett yttrande ⁽¹⁾ till kommissionen i enlighet med artikel 75.2 b och c och artikel 76.1 i förordning (EU) 2018/1139.
- (9) Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet har utarbetat ett utkast till tillämpningsföreskrifter beträffande användningen av elektroniska flygväskor och överlämnat dem i form av ett yttrande ⁽²⁾ till kommissionen i enlighet med artikel 75.2 b och c och artikel 76.1 i förordning (EU) 2018/1139.
- (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

Ändringar av förordning (EU) nr 965/2012

Förordning (EU) nr 965/2012 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 1 ska ändras på följande sätt:

a) Punkterna 1, 2 och 3 ska ersättas med följande:

"1. I denna förordning fastställs detaljerade regler för flygdrift med flygplan och helikoptrar, inbegripet rampinspektioner av luftfartyg som används av operatörer som står under en annan stats säkerhetstillsyn när dessa luftfartyg landar på flygplatser som är belägna inom det territorium som omfattas av fördragets bestämmelser.

2. I denna förordning fastställs även detaljerade regler för villkoren för utfärdande, bibehållande, ändring, begränsning, tillfälligt upphävande eller återkallande av certifikaten för operatörer av luftfartyg som avses i artikel 2.1 b i) och b ii) i förordning (EU) 2018/1139, utom för ballonger och segelflygplan, och som utför kommersiell flygtransport, rättigheterna och skyldigheterna för innehavare av certifikat samt villkor för när en viss verksamhet av säkerhetsskäl ska förbjudas, begränsas eller underkastas vissa villkor.

3. I denna förordning fastställs även detaljerade regler för villkor och förfaranden för deklARATIONER från operatörer som utför kommersiell specialiserad flygverksamhet med flygplan och helikoptrar eller icke-kommersiell trafik med komplexa motordrivna luftfartyg, inbegripet icke-kommersiell specialiserad flygverksamhet med komplexa motordrivna luftfartyg, om deras förmåga och möjligheter att fullgöra de skyldigheter som är kopplade till driften av luftfartygen, och för tillsyn över sådana operatörer."

b) Punkt 7 ska ersättas med följande:

"7. Denna förordning ska inte tillämpas på flygdrift med ballonger och segelflygplan. För flygdrift med andra ballonger än förankrade gasballonger samt segelflygplan ska emellertid kraven avseende tillsyn i artikel 3 gälla."

2. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) Punkterna 1, 1a och 1b ska ersättas med följande:

"1. *flygplan (aeroplane)*: motordrivet luftfartyg med fasta vingar, vilket är tyngre än luft och får sin lyftkraft genom luftens dynamiska reaktion mot dess vingar.

1a. *helikopter (helicopter)*: luftfartyg som är tyngre än luft och som får sin lyftkraft huvudsakligen genom luftens reaktioner på en eller flera motordrivna rotoror på i huvudsak vertikala axlar.

1b. *ballong (balloon)*: ett bemannat luftfartyg som är lättare än luft, som inte är motordrivet och som upprätthåller flygningen med hjälp av antingen en gas som är lättare än luft eller en luftburen brännare, inbegripet gasballonger, varmluftsballonger, hybridballonger och, även om de är motordrivna, varmluftskepp."

⁽¹⁾ Yttrande nr 7/2017 från Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet av den 23 augusti 2017 beträffande utkastet till kommissionsförordning om en översyn av de operativa reglerna för segelflygplan.

⁽²⁾ Yttrande nr 10/2017 från Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet av den 18 december 2017 beträffande utkastet till kommissionsförordning om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 965/2012.

b) Följande punkter ska införas som punkterna 1c, 1d och 1e:

- "1c. *segelflygplan (sailplane)*: luftfartyg som är tyngre än luft och som får sin lyftkraft genom luftens dynamiska reaktion mot dess fasta lyfttytor; det är inte beroende av en motor för friflygning.
- 1d. *kommersiell trafik (commercial operation)*: all flygdrift med ett luftfartyg som mot ersättning eller annan form av gottgörelse är tillgänglig för allmänheten eller, om den inte är tillgänglig för allmänheten, bedrivs i enlighet med ett avtal mellan en operatör och en kund, varvid kunden saknar kontroll över operatören.
- 1e. *förankrad gasballong (tethered gas balloon)*: gasballong med ett förankringssystem som kontinuerligt håller fast ballongen vid en fast punkt under drift."

c) Punkt 9 ska ersättas med följande:

- "9. *introduktionsflygning (introductory flight)*: all verksamhet som utförs mot ersättning eller annan form av gottgörelse, som består av en flygtur med kort varaktighet i syfte att dra till sig nya elever eller nya medlemmar, som utförs antingen av en sådan utbildningsorganisation som avses i artikel 10a i kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 (*) eller av en organisation som skapats med målsättningen att främja flygsport eller fritidsflyg."

(*) 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. Artikel 5 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

- "1. Operatörer får bruka ett flygplan eller en helikopter för kommersiell flygtransport endast i enlighet med specifikationerna i bilagorna III och IV."

b) I punkt 2 ska led b ersättas med följande:

- "b) flygplan och helikoptrar som används för transport av farligt gods (DG),"

c) Punkterna 4, 5 och 6 ska ersättas med följande:

- "4. Operatörer av andra flygplan och helikoptrar än komplexa motordrivna flygplan och helikoptrar som bedriver icke-kommersiell trafik, inbegripet icke-kommersiell specialiserad trafik, ska bruka luftfartyget i enlighet med bestämmelserna i bilaga VII.

5. Utbildningsorganisationer som avses i artikel 10a i förordning (EU) nr 1178/2011 och som har sin huvudsakliga verksamhet i en medlemsstat ska, när de bedriver flygutbildning till, inom eller ut ur unionen, bruka

a) komplexa motordrivna flygplan och helikoptrar i enlighet med bestämmelserna i bilaga VI,

b) andra flygplan och helikoptrar i enlighet med bestämmelserna i bilaga VII.

6. Operatörer ska endast bruka ett flygplan eller en helikopter för kommersiell specialiserad flygverksamhet i enlighet med kraven i bilagorna III och VIII."

4. Artikel 6 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 3 ska ersättas med följande:

- "3. Genom undantag från artikel 5 i denna förordning, och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 18.2 b i förordning (EU) 2018/1139 och underkapitel P i bilaga I till kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 (*) i fråga om flygtillstånd, ska följande flygningar fortsätta att utföras enligt kraven i nationell lagstiftning i den medlemsstat där operatören har sin huvudsakliga verksamhetsort eller, om operatören inte har någon huvudsaklig verksamhetsort, på den plats där operatören är etablerad eller bosatt:

a) Flygningar i samband med införande eller ändring av flygplans- eller helikoptertyper som utförs av konstruktions- eller tillverkningsorganisationer inom ramen för deras befogenheter.

b) Flygningar utan passagerare eller last där flygplanet eller helikoptern förflyttas i samband med renovering, reparation, underhållskontroller, inspektioner, leverans, export eller liknande ändamål.

(*) Kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 av den 3 augusti 2012 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och anordningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer (EUT L 224, 21.8.2012, s. 1)."

- b) Punkt 4a ska ändras på följande sätt:
- i) Inledningsfrasen ska ersättas med följande:
- ”4a. Med avvikelse från vad som sägs i artikel 5.1 och 5.6 får följande verksamheter med andra flygplan och helikoptrar än komplexa motordrivna flygplan och helikoptrar utföras i enlighet med bilaga VII:”
- ii) Led c ska ersättas med följande:
- ”c) introduktionsflygningar, fallskärms hoppning, bogsering av segelflygplan eller avancerad flygning som utförs antingen av en utbildningsorganisation som har sin huvudsakliga verksamhet i en medlemsstat och som avses i artikel 10a i förordning (EU) nr 1178/2011, eller av en organisation vars syfte är att främja flygsport eller fritidsflyg, under förutsättning att luftfartyget ägs av organisationen eller hyrs in utan besättning, att flygningen inte genererar vinster som delas ut utanför organisationen och att flygningar där andra än organisationens medlemmar deltar endast utgör en marginell del av organisationens verksamhet.”
5. Artikel 10 ska ändras på följande sätt:
- a) I punkt 1 ska punktnumreringen utgå och andra stycket ersättas med följande:
- ”Den ska tillämpas från och med den 28 oktober 2012.”
- b) Punkterna 2–6 ska utgå.
6. Bilagorna I, II, III, IV, V, VI, VII och VIII ska ändras i enlighet med bilagan till den här förordningen.

Artikel 2

Ikraftträdande och tillämpning

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

Den ska tillämpas från och med den 9 juli 2019.

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

Utfärdad i Bryssel den 14 december 2018

På kommissionens vägnar
Jean-Claude JUNCKER
Ordförande

BILAGA

Bilagorna I, II, III, IV, V, VI, VII och VIII till förordning (EU) nr 965/2012 ska ändras på följande sätt:

1. Bilaga I ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 6 ska utgå.

b) Punkt 11a ska utgå.

c) Följande punkter ska införas som punkterna 42a, 42b och 42c:

"42a) *EFB-tillämpning (EFB application)*: programvarutillämpning som är installerad på en EFB-värdplattform och som tillhandahåller en eller flera specifika operativa funktioner som stöd för flygdriften.

42b) *EFB-värdplattform (EFB host platform)*: den maskinvara som tillhandahåller datorkapaciteten och den grundläggande programvaran, inklusive operativsystemet och programvaran för in- och utdata.

42c) *EFB-system (EFB system)*: den maskinvara (inklusive batterier, anslutningsmöjligheter, komponenter för in- och utdata) och programvara (inklusive databaser och operativsystem) som krävs för att stödja den eller de relevanta EFB-tillämpningarna."

d) Följande punkt ska införas som punkt 44a:

"44a) *elektronisk flygväska (electronic flight bag – EFB)*: elektroniskt informationssystem som består av utrustning och tillämpningar för flygbesättningen och som möjliggör lagring, uppdatering, visning och bearbetning av EFB-funktioner till stöd för flygdriften eller olika arbetsuppgifter."

e) Punkt 57 ska utgå.

f) Följande punkt ska införas som punkt 69a:

"69a) *människa-maskin-gränssnitt (human-machine interface – HMI)*: komponent i vissa anordningar som hanterar samspelet mellan människa och maskin. Gränssnittet består av maskinvara och programvara som gör det möjligt för maskiner eller system att tolka och bearbeta användarens inmatningar och sedan tillhandahålla begärda resultat för användaren."

g) Punkt 78a ska ersättas med följande:

"78a) *mindre feltillstånd (minor failure condition)*: ett feltillstånd som inte påtagligt skulle minska luftfartygets säkerhet och som innebär åtgärder från flygbesättningens sida som är helt och hållet inom dess förmåga."

h) Följande punkt ska läggas till som punkt 78b:

"78b) *missbruk av substanser (misuse of substances)*: bruk av en eller flera psykoaktiva substanser av flygbesättningsmedlemmar, kabinbesättningsmedlemmar och annan personal med säkerhetskritiska uppgifter på ett sådant sätt att det

a) utgör en direkt fara för användaren eller äventyrar andras liv, hälsa eller välbefinnande, och/eller

b) orsakar eller förvärrar yrkesmässiga, sociala, mentala eller fysiska problem eller störningar."

i) Följande punkter ska läggas till som punkterna 96a och 96b:

"96a) *bärbar EFB (portable EFB)*: bärbar EFB-värdplattform som används i cockpit och som inte ingår i det certifierade luftfartygets konfiguration.

96b) *bärbar elektronisk utrustning (portable electronic device – PED)*: varje typ av elektronisk anordning, vanligtvis men inte begränsat till hemelektronik, som förs ombord på luftfartyget av besättningsmedlemmar eller passagerare, eller som last, som inte ingår i det certifierade luftfartygets konfiguration. Det omfattar all utrustning som förbrukar elektrisk energi. Den elektriska energin kan tas från interna källor i form av t.ex. batterier (laddningsbara eller icke laddningsbara) eller så kan anordningen anslutas till särskilda kraftkällor i luftfartyget."

j) Följande punkter ska läggas till som punkterna 120a och 120b:

"120a) *EFB-tillämpning av typ A (type A EFB application)*: EFB-tillämpning vars funktionsfel eller felaktiga användning inte påverkar säkerheten.

120b) *EFB-tillämpning av typ B (type B EFB application)*: EFB-tillämpning

a) vars funktionsfel eller felaktiga användning klassificeras som ett mindre feltillstånd eller lägre, och

b) som varken ersätter eller överlappar ett system eller en funktion som krävs enligt luftvärdighetsregler, luftrumskrav eller operativa regler."

2. Bilaga II ska ändras på följande sätt:

a) I punkt ARO.GEN.120 ska led d ersättas med följande:

”d) Den behöriga myndigheten ska utvärdera alla alternativa sätt att uppfylla kraven som föreslås av en organisation

- 1) enligt ORO.GEN.120 b i bilaga III (Del-ORO) till den här förordningen,
- 2) för ballonger, enligt punkt BOP.ADD.010 i bilaga II (Del-BOP) till kommissionens förordning (EU) 2018/395 (*), eller
- 3) för segelflygplan, enligt punkt SAO.DEC.100 c i bilaga II (Del-SAO) till förordning (EU) 2018/1976 (**)

genom att analysera den dokumentation som tillhandahålls och vid behov genomföra en inspektion av organisationen.

När den behöriga myndigheten anser att dessa alternativa sätt att uppfylla kraven överensstämmer med genomförandebestämmelserna ska den utan onödigt dröjsmål

- 1) meddela sökanden att de alternativa sätten att uppfylla kraven kan tillämpas och, i tillämpliga fall, ändra sökandens godkännande, auktorisation för specialiserad flygverksamhet eller certifikat i enlighet med detta, och
- 2) underrätta byrån om deras innehåll, inklusive kopior av all relevant dokumentation,
- 3) informera övriga medlemsstater om de alternativa sätt att uppfylla kraven som har accepterats.

(*) Kommissionens förordning (EU) 2018/395 av den 13 mars 2018 om detaljerade regler för ballongverksamhet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 71, 14.3.2018, s. 10).

(**) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1976 av den 14 december 2018 om detaljerade regler för segelflygverksamhet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 (EUT L 326, 20.12.2018, s. 64).”

b) I punkt ARO.GEN.345 ska led a ersättas med följande:

”a) Efter att ha mottagit en deklARATION från en organisation som bedriver eller avser att bedriva verksamhet för vilken en deklARATION krävs, ska den behöriga myndigheten kontrollera att deklARATIONEN innehåller all information som krävs

- 1) enligt ORO.DEC.100 i bilaga III (Del-ORO) till den här förordningen,
- 2) för ballongoperatörer, enligt BOP.ADD.100 i bilaga II (Del-BOP) till förordning (EU) 2018/395, eller
- 3) för segelflygplansoperatörer, enligt SAO.DEC.100 i bilaga II (Del-SAO) till förordning (EU) 2018/1976.

Efter att ha kontrollerat de begärda uppgifterna ska den behöriga myndigheten bekräfta mottagandet av deklARATIONEN till organisationen.”

c) I tillägg II ska tabellen (EASA-BLANKETT 139) ersättas med följande:

"DRIFTSSPECIFIKATIONER (med förbehåll för de godkända förhållandena i drifthandboken)				
Kontaktuppgifter för utfärdande myndighet Tfn (1): _____ Fax _____ E-post: _____				
Drifttillstånd (AOC) (2): Verksam under beteckningen		Operatörens namn (3):		Datum (4): Underskrift:
Nummer på driftsspecifikationer:				
Luftfartygsmodell (5): Registreringsbeteckningar (6):				
Typ av verksamhet: Kommersiell flygtransport <input type="checkbox"/> Passagerare <input type="checkbox"/> Last <input type="checkbox"/> Annat (7): _____				
Verksamhetsområde (8):				
Särskilda begränsningar (9):				
Särskilda godkännanden:	Ja	Nej	Specifikation (10)	Anmärkningar
Farligt gods	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Verksamhet vid låga siktvärden Start Inflygning och landning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT (11) Bansynvidd (RVR) (12): m DA/H: ft RVR: m	
RVSM (13) <input type="checkbox"/> Ej tillämpligt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS (14) <input type="checkbox"/> Ej tillämpligt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maximal diversionstid (15): min.	
Komplexa navigeringsspecifikationer för PBN-verksamhet (16)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(17)
Minimikrav på navigeringsprestanda	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Verksamhet med enmotoriga turbinmotorflygplan under mörker eller under instrumentväderförhållanden (IMC) (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(18)	
Helikopterverksamhet med NVIS-stöd	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
HHO-verksamhet (vinschoperation utförd från helikopter)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
HEMS-verksamhet (ambulansflygning med helikopter)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Helikopterverksamhet till havs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Kabinbesättningsutbildning (19)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Utfärdande av kabinbesättningsintyg (20)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Användning av EFB-tillämpningar av typ B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(21)	
Fortsatt luftvärdighet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(22)	
Övrigt (23)				

- (¹) Telefon- och faxnummer till den behöriga myndigheten, inklusive landsnummer. Ange e-postadress om sådan finns att tillgå.
- (²) Ange numret på det aktuella drifttillståndet (AOC).
- (³) Ange operatörens registrerade namn och firmanamn (om detta avviker från det registrerade namnet). Ange 'VUB' före firmanamnet. (Det står för 'verksam under beteckningen'.)
- (⁴) Utfärdandedatum för driftspecifikationerna (dd-mm-åååå) och underskrift av den behöriga myndighetens representant.
- (⁵) Ange Icao-beteckningen för luftfartygets fabrikat, modell och serie, eller övergripande serie, om det finns någon sådan beteckning för en serie (t.ex. Boeing-737-3K2 eller Boeing-777-232).
- (⁶) Registreringsbeteckningar anges antingen i driftspecifikationerna eller i drifthandboken. I det sistnämnda fallet måste de relaterade driftspecifikationerna innehålla en hänvisning till respektive sida i drifthandboken. Om inte alla särskilda godkännanden är tillämpliga för luftfartygsmodellen kan luftfartygets registreringsbeteckningar anges i kolumnen 'Anmärkningar' för respektive särskilda godkännande.
- (⁷) Specificera annan transporttyp (t.ex. ambulansflygning).
- (⁸) Ange geografiskt område för tillåten verksamhet (med hjälp av geografiska koordinater eller specifika sträckor, flyginformationsregion eller nations- eller regiongränser).
- (⁹) Ange tillämpliga särskilda begränsningar (t.ex. endast visuelflygregler (VFR), endast under dager etc.).
- (¹⁰) Ange i denna kolumn de mest tillåtande kriterierna för varje godkännande eller godkännandetyper (med tillämpliga kriterier).
- (¹¹) Ange tillämplig kategori av precisionsinflygning: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB eller CAT IIIC. Lägsta bansynvidd (RVR) anges i meter och beslutshöjden (DH) i fot. En rad används per angiven inflygningskategori.
- (¹²) Ange lägsta godkända bansynvidd vid start i meter. En rad per godkännande får användas om olika godkännanden har beviljats.
- (¹³) Rutan 'Ej tillämpligt' får endast kryssas för om luftfartygets maximala tjänstetopphöjd understiger FL290.
- (¹⁴) Längdistansflygning (ETOPS) gäller för närvarande endast för tvåmotoriga luftfartyg. Rutan 'Ej tillämpligt' får därför kryssas för om luftfartygsmodellen har fler eller färre än två motorer.
- (¹⁵) Här får även tröskeldistans anges (i NM) samt motortyp.
- (¹⁶) Prestandabaserad navigation (PBN): en rad används för varje komplext särskilt PBN-godkännande (t.ex. RNP AR APCH), med tillämpliga begränsningar som anges i kolumnerna 'Specifikationer' och/eller 'Anmärkningar'. Procedurspecifika godkännanden av specifika RNP AR APCH-procedurer får anges antingen i driftspecifikationerna eller i drifthandboken. I det sistnämnda fallet måste de relaterade driftspecifikationerna innehålla en hänvisning till respektive sida i drifthandboken.
- (¹⁷) Specificera om det särskilda godkännandet är begränsat till vissa banslut och/eller flygplatser.
- (¹⁸) Ange den specifika kombinationen av flygplansskrov och motor.
- (¹⁹) Godkännande att genomföra den utbildning och det prov som ska utföras av den som ansöker om ett kabinbesättningsintyg enligt bilaga V (Del-CC) till förordning (EU) nr 1178/2011.
- (²⁰) Godkännande att utfärda kabinbesättningsintyg enligt bilaga V (Del-CC) till förordning (EU) nr 1178/2011.
- (²¹) Infoga förteckningen över EFB-tillämpningar av typ B tillsammans med hänvisningen för EFB-maskinvaran (för bärbara EFB). Förteckningen finns antingen i driftspecifikationerna eller i drifthandboken. I det sistnämnda fallet måste de relaterade driftspecifikationerna innehålla en hänvisning till respektive sida i drifthandboken.
- (²²) Namnet på den person/organisation som ansvarar för att säkerställa att luftfartygets fortsatta luftvärdighet upprätthålls samt en hänvisning till den bestämmelse som innehåller krav på sådant arbete, dvs. kapitel G i bilaga I (Del-M) till förordning (EU) nr 1321/2014.
- (²³) Här kan andra godkännanden eller upplysningar anges, med en rad (eller ett stycke med flera rader) för varje tillstånd (t.ex. kortlandningar, verksamhet med branta inflygningar, helikopterverksamhet med trafik till/från en flygplats av särskilt samhällsintresse (PIS), helikopterverksamhet över ogynnsam miljö belägen utanför ett tätbebyggt område, helikopterverksamhet utan kapacitet för säker nödlandning, verksamhet med ökade bankningsvinklar, maximal distans från en användbar flygplats för tvåmotoriga flygplan utan ETOPS-godkännande, luftfartyg som används för icke-kommersiell trafik).

Easa-blankett 139 utgåva 4”.

3. Bilaga III ska ändras på följande sätt:

a) I punkt ORO.GEN.110 ska led k ersättas med följande:

”k) Utan hinder av led j ska operatörer som bedriver kommersiell trafik med något av följande luftfartyg säkerställa att flygbesättningen har fått en lämplig utbildning eller genomgång avseende farligt gods, för att de ska kunna känna igen odeklarerat farligt gods som förs ombord av passagerare eller som last:

1) Ett enmotorigt propellerdrivet flygplan med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) på högst 5 700 kg och en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av högst fem passagerare, för en flygning som startar och landar på samma flygplats eller utelandningsplats, enligt visuelflygregler (VFR) under dager.

2) En annan helikopter än en komplex motordriven helikopter, enmotorig, med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av högst fem passagerare, för en flygning som startar och landar på samma flygplats eller utelandningsplats, enligt visuelflygregler (VFR) under dager.”

b) I punkt ORO.MLR.101 ska inledningsfrasen ersättas med följande:

”Med undantag för verksamhet med enmotoriga propellerdrivna flygplan med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av högst fem passagerare eller enmotoriga icke-komplexa helikoptrar med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av högst fem passagerare, som startar och landar på samma flygplats eller utelandningsplats, enligt visuelflygregler (VFR) under dager, ska drifthandbokens huvudsakliga struktur vara följande:”

- c) I punkt ORO.FC.005 ska led b ersättas med följande:
- "b) AVSNITT 2, där det anges ytterligare krav som är tillämpliga på kommersiell flygtransportverksamhet, med undantag av kommersiell flygtransportverksamhet med passagerare enligt VFR under dager, som påbörjas och avslutas på samma flygplats eller utlandningsplats och inom ett lokalt område som fastställs av den behöriga myndigheten, med
- 1) enmotoriga propellerdrivna flygplan med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) på högst 5 700 kg och en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av högst fem passagerare, eller
 - 2) andra helikoptrar än komplexa motordrivna helikoptrar, enmotoriga, med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av högst fem passagerare."

d) I punkt ORO.FTL.105 ska punkt 13 ersättas med följande:

"13) *flygtid (flight time)*: för flygplan, tiden från det att luftfartyget först förflyttas från parkeringsplatsen för att lyfta till dess att det kommer till vila på den avsedda parkeringsplatsen och alla motorer eller propellrar har stängts av."

4. Bilaga IV ska ändras på följande sätt:

 - a) Punkt CAT.GEN.105 ska utgå.
 - b) Följande punkt ska införas som punkt CAT.GEN.MPA.141:
"CAT.GEN.MPA.141 Användning av elektroniska flygväskor (EFB)
 - a) Om en elektronisk flygväska används ombord på ett luftfartyg ska operatören säkerställa att den inte inverkar negativt på prestandan hos luftfartygets system eller utrustning eller på flygbesättningens möjligheter att bruka luftfartyget.
 - b) Operatören får inte använda en EFB-tillämpning av typ B såvida inte tillämpningen har godkänts i enlighet med kapitel M i bilaga V (Del-SpA)."
 - c) I kapitel A ska avsnitt 2 utgå.
 - d) I kapitel B ska avsnitt 2 utgå.
 - e) I punkt CAT.POL.MAB.105 ska led b ersättas med följande:

"b) Om uppgifter och dokumentation avseende massa och balans genereras av ett datoriserat massa- och balanssystem ska operatören

 - 1) kontrollera integriteten hos de uppgifter som genereras för att säkerställa att de håller sig inom de gränser som anges i flyghandboken, och
 - 2) specificera anvisningar och förfaranden för deras användning i drifhandboken."
 - f) I punkt CAT.POL.MAB.105 ska led e utgå.
 - g) I kapitel C ska avsnitt 4 utgå.
 - h) I kapitel D ska avsnitt 3 utgå.

5. I bilaga V ska följande kapitel införas som kapitel M:

"KAPITEL M

ELEKTRONISKA FLYGVÄSKOR (EFB)

SpA.EFB.100 Användning av elektroniska flygväskor (EFB) – operativt godkännande

- a) En operatör av kommersiella flygtransporter får bara använda en EFB-tillämpning av typ B om operatören har beviljats godkännande för denna användning av den behöriga myndigheten.
- b) För att erhålla ett operativt godkännande från den behöriga myndigheten för användning av en EFB-tillämpning av typ B ska operatören styrka att
 - 1) en riskbedömning beträffande användningen av den EFB-anordning som är värd för tillämpningen och beträffande EFB-tillämpningen och dess relevanta funktion(er) har genomförts, och att man därvid identifierat de relevanta riskerna och säkerställt att de hanteras och reduceras på ett lämpligt sätt,
 - 2) EFB-anordningens människa-maskin-gränssnitt och EFB-tillämpningen har bedömts i förhållande till principer avseende den mänskliga faktorn,
 - 3) denne har inrättat ett EFB-förvaltningssystem, och att förfaranden och utbildningskrav för förvaltningen och användningen av EFB-anordningen och EFB-tillämpningen har fastställts och genomförts; dessa ska omfatta förfaranden för
 - i) användning av EFB,

- ii) hantering av ändringar av EFB,
 - iii) hantering av EFB-data,
 - iv) underhåll av EFB, och
 - v) EFB-säkerhet,
- 4) EFB-värdplattformen är lämplig för den avsedda användningen av EFB-tillämpningen.
- Denna demonstration ska vara specifik för EFB-tillämpningen och den EFB-värdplattform som tillämpningen är installerad på.”
6. Bilaga VI ska ändras på följande sätt:
- a) Följande punkt ska läggas till som punkt NCC.GEN.131:
”NCC.GEN.131 Användning av elektroniska flygväskor (EFB)
 - a) Om en elektronisk flygväska används ombord på ett luftfartyg ska operatören säkerställa att den inte inverkar negativt på prestandan hos luftfartygets system eller utrustning eller på flygbesättningens möjligheter att bruka luftfartyget.
 - b) Innan operatören använder en EFB-tillämpning av typ B ska denne
 - 1) genomföra en riskbedömning beträffande användningen av den EFB-anordning som är värd för tillämpningen och beträffande EFB-tillämpningen och dess relevanta funktion(er), och därvid identifiera de relevanta riskerna och säkerställa att de hanteras och reduceras på lämpligt sätt; riskbedömningen ska behandla riskerna med EFB-anordningens människa-maskin-gränssnitt och med den berörda EFB-tillämpningen, och
 - 2) införa ett EFB-förvaltningssystem, inbegripet förfaranden och utbildningskrav för förvaltningen och användningen av anordningen och EFB-tillämpningen.”
 - b) I punkt NCC.OP.200 ska led b ersättas med följande:
”b) När träningsflygningar genomförs av en sådan utbildningsorganisation som avses i artikel 10a i kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 får, utan hinder av led a, sådana situationer simuleras med flygelever ombord.”
7. Bilaga VII ska ändras på följande sätt:
- a) Punkt NCO.GEN.102 ska utgå.
 - b) I punkt NCO.GEN.103 ska led a ersättas med följande:
”a) börja och sluta vid samma flygplats eller utelandningsplats,”
 - c) I punkt NCO.GEN.105 ska led a.4 iii ersättas med följande:
”iii) de instrument och den utrustning som krävs för genomförandet av flygningen har installerats i luftfartyget och är i funktionsdugligt skick, såvida inte användning av luftfartyget med utrustning ur funktion medges enligt minimiutrustningslistan (MEL) eller en i tillämpliga fall motsvarande handling, enligt kraven i punkterna NCO.IDE.A.105 eller NCO.IDE.H.105,”
 - d) Punkt NCO.GEN.125 ska ersättas med följande:
”NCO.GEN.125 Bärbar elektronisk utrustning
Befälhavaren får inte tillåta att någon person använder bärbar elektronisk utrustning (PED), inklusive elektroniska flygväskor, ombord på ett luftfartyg om utrustningen kan inverka negativt på prestandan hos luftfartygets system och utrustning eller flygbesättningens möjligheter att bruka luftfartyget.”
 - e) I punkt NCO.GEN.135 ska led c utgå.
 - f) I punkt NCO.OP.120 ska rubriken ersättas med följande:
”NCO.OP.120 Bullerminskande förfaranden – flygplan och helikoptrar”
 - g) Punkt NCO.OP.156 ska utgå.
 - h) I punkt NCO.OP.180 ska led b ersättas med följande:
”b) När träningsflygningar genomförs av en sådan utbildningsorganisation som avses i artikel 10a i kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 får, utan hinder av led a, sådana situationer simuleras med flygelever ombord.”
 - i) I punkt NCO.POL.105 ska led b ersättas med följande:
”b) Vägningen ska utföras av luftfartygets tillverkare eller av en godkänd underhållsorganisation.”

j) I punkt NCO.IDE.A.160 ska led a ersättas med följande:

”a) Flygplan, med undantag för ELA1-flygplan, ska vara utrustade med minst en handbrandsläckare

1) i cockpit, och

2) i varje passagerarutrymme som är skilt från cockpit, om inte utrymmet är lätt tillgängligt för flygbesättningen.”

k) I kapitel D ska avsnitt 3 utgå.

8. Bilaga VIII ska ändras på följande sätt:

a) I punkt SPO.GEN.005 ska led c.2 ersättas med följande:

”2) Fallskärmschoppning, bogsering av segelflygplan med ett flygplan eller avancerad flygning som utförs antingen av en sådan utbildningsorganisation som har sin huvudsakliga verksamhet i en medlemsstat och som avses i artikel 10a i förordning (EU) nr 1178/2011, eller av en organisation som skapats med målsättningen att främja flygsport eller fritidsflyg, under förutsättning att luftfartyget ägs av organisationen eller hyrs in utan besättning, att flygningen inte genererar vinster som delas ut utanför organisationen, och att flygningar där andra än organisationens medlemmar deltar endast utgör en marginell del av organisationens verksamhet.”

b) Punkt SPO.GEN.102 ska utgå.

c) I punkt SPO.GEN.107 ska led a.4 iii ersättas med följande:

”iii) de instrument och den utrustning som krävs för genomförandet av flygningen har installerats i luftfartyget och är i funktionsdugligt skick, såvida inte användning av luftfartyget med utrustning ur funktion medges enligt minimiutrustningslistan (MEL) eller en i tillämpliga fall motsvarande handling, enligt kraven i punkterna SPO.IDE.A.105 eller SPO.IDE.H.105,”

d) Följande punkt ska läggas till som punkt SPO.GEN.131:

”SPO.GEN.131 Användning av elektroniska flygväskor (EFB)

a) Om en elektronisk flygväska används ombord på ett luftfartyg ska operatören säkerställa att den inte inverkar negativt på prestandan hos luftfartygets system eller utrustning eller på flygbesättningens möjligheter att bruka luftfartyget.

b) Innan operatören använder en EFB-tillämpning av typ B ska denne

1) genomföra en riskbedömning beträffande användningen av den EFB-anordning som är värd för tillämpningen och beträffande EFB-tillämpningen och dess relevanta funktion(er), och därvid identifiera de relevanta riskerna och säkerställa att de reduceras på lämpligt sätt; riskbedömningen ska behandla riskerna med EFB-anordningens människa-maskin-gränssnitt och med den berörda EFB-tillämpningen, och

2) införa ett EFB-förvaltningssystem, inbegripet förfaranden och utbildningskrav för förvaltningen och användningen av EFB-anordningen och EFB-tillämpningen.”

e) I punkt SPO.GEN.140 ska led c utgå.

f) I punkt SPO.POL.105 ska led b ersättas med följande:

”b) Vägningen ska utföras av luftfartygets tillverkare eller av en godkänd underhållsorganisation.”

g) I punkt SPO.IDE.A.180 ska led a ersättas med följande:

”a) Flygplan, med undantag för ELA1-flygplan, ska vara utrustade med minst en handbrandsläckare

1) i cockpit, och

2) i varje kabinutrymme som är skilt från cockpit, om inte utrymmet är lätt tillgängligt för flygbesättningen.”

h) I kapitel D ska avsnitt 3 utgå.

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2018/1976**av den 14 december 2018****om detaljerade regler för segelflygverksamhet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139**

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 31, och

av följande skäl:

- (1) Kommissionen ska anta de tillämpningsföreskrifter som är nödvändiga för att fastställa villkoren för säker drift av segelflygplan i enlighet med förordning (EU) 2018/1139, om sådana luftfartyg uppfyller villkoren i artikel 2.1 b i och b ii i den förordningen.
- (2) Mot bakgrund av segelflygverksamhetens särskilda karaktär finns det ett behov av särskilda operativa regler som fastställs i en separat förordning. Dessa regler bör bygga på de allmänna regler för flygdrift som fastställs i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 ⁽²⁾, men de bör omstruktureras och förenklas, för att säkerställa att de är proportionella och grundade på en riskbaserad metod, samtidigt som det säkerställs att segelflygverksamhet sker på ett säkert sätt.
- (3) När det gäller tillsyn av personer och organisationer bör de krav som fastställs i artikel 3 i förordning (EU) nr 965/2012 och i bilaga II till den förordningen fortsätta att gälla med avseende på flygdrift med segelflygplan.
- (4) Av säkerhetsskäl och för att säkerställa uppfyllelse av de grundläggande kraven i bilaga V till förordning (EU) 2018/1139 bör alla operatörer av segelflygplan som omfattas av denna förordning, med undantag av konstruktions- eller tillverkningsorganisationer som utför vissa verksamheter, omfattas av en uppsättning grundläggande krav.
- (5) Med tanke på att kommersiell trafik med segelflygplan är småskaligare och mindre komplex än andra former av kommersiell flygtrafik är det, utifrån en riskbaserad metod, lämpligt att för kommersiell trafik med segelflygplan endast kräva en förhandsdeklaration till den behöriga myndigheten, i enlighet med artikel 30.1 a i förordning (EU) 2018/1139. I den här förordningen fastställs detaljerade regler för hur sådana deklARATIONER ska göras.
- (6) Med tanke på särdragen hos vissa typer av flygverksamhet och utifrån en riskbaserad metod är det lämpligt att undanta viss segelflygverksamhet från kravet på förhandsdeklaration.
- (7) För att säkerställa en smidig övergång och att ge alla berörda parter tillräckligt med tid för att förbereda sig inför tillämpningen av de nya reglerna, bör denna förordning börja tillämpas först sex månader efter ikraftträdandet.
- (8) Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet har utarbetat ett utkast till tillämpningsföreskrifter och överlämnat det i form av ett yttrande ⁽³⁾ till kommissionen i enlighet med artikel 75.2 b och c och artikel 76.1 i förordning (EU) 2018/1139.
- (9) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats genom artikel 127 i förordning (EU) 2018/1139.

⁽¹⁾ EUTL 212, 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Yttrande nr 7/2017 från Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet av den 23 augusti 2017 beträffande utkastet till kommissionsförordning om en översyn av de operativa reglerna för segelflygplan.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

I denna förordning fastställs detaljerade regler för flygdrift med segelflygplan, om sådana luftfartyg uppfyller villkoren i artikel 2.1 b i och b ii i förordning (EU) 2018/1139.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning gäller definitionerna i bilaga I samt följande definitioner:

1. *segelflygplan*: luftfartyg som är tyngre än luft och som vid flygning får sin lyftkraft från luftens dynamiska reaktion mot dess fasta lyfttytor; det är inte beroende av en motor för friflygning.
2. *motor*: anordning som används eller är avsedd att användas för motordrift av segelflygplan.
3. *motordrivet segelflygplan*: segelflygplan som är försett med en eller flera motorer och som, när motorn eller motorerna inte är i gång, har egenskaper som ett segelflygplan.
4. *kommersiell trafik*: all segelflygverksamhet som mot ersättning eller annan form av gottgörelse är tillgänglig för allmänheten eller, om den inte är tillgänglig för allmänheten, bedrivs i enlighet med ett avtal mellan en operatör och en kund, varvid kunden saknar kontroll över operatören.
5. *tävlingsflygning*: all flygdrift med segelflygplan som utförs för deltagande i hastighetstävling eller annan tävling, inbegripet träning inför sådan drift och flygning till och från hastighetstävlingar eller andra tävlingar.
6. *flyguppvisning*: all flygdrift med segelflygplan som utförs i uppvisnings- eller underhållningssyfte som en del av ett annonserat evenemang som är öppet för allmänheten, inbegripet träning inför sådan drift och flygning till och från det annonserade evenemanget.
7. *introduktionsflygning*: all flygdrift med segelflygplan som utförs mot ersättning eller annan form av gottgörelse, som består av en flygtur med kort varaktighet i syfte att dra till sig nya elever eller nya medlemmar, som utförs antingen av en sådan utbildningsorganisation som avses i artikel 10a i kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 ⁽¹⁾ eller av en organisation som skapats med målsättningen att främja flygsport eller fritidsflyg.
8. *avancerad flygning*: med ett segelflygplan avsiktligt utförda manövrer som innebär en plötslig förändring av dess läge, ett onormalt läge eller en onormal acceleration, som inte krävs vid normal flygning eller vid utbildning för andra certifikat eller behörigheter än behörigheten för avancerad flygning.
9. *huvudsaklig verksamhetsort*: segelflygplansoperatörens huvudkontor eller säte där de huvudsakliga finansiella funktionerna och den operativa ledningen av den verksamhet som avses i denna förordning utövas.
10. *avtal om leasing utan besättning*: avtal mellan företag enligt vilket ett segelflygplan brukas på inhyrarens ansvar.

Artikel 3

Flygdrift

1. Operatörer av segelflygplan ska bruka segelflygplanen i enlighet med kraven i bilaga II.

Första stycket ska inte gälla för konstruktions- eller tillverkningsorganisationer som uppfyller kraven i artikel 8 respektive artikel 9 i kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 ⁽²⁾ och som brukar segelflygplanet, inom ramen för sina befogenheter, för införande eller ändring av segelflygplanstyper.

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

⁽²⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 av den 3 augusti 2012 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och anordningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer (EUT L 224, 21.8.2012, s. 1).

2. I enlighet med artikel 30.1 a i förordning (EU) 2018/1139 får operatörer av segelflygplan bedriva kommersiell trafik först efter att de för den behöriga myndigheten har deklarerat sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med segelflygverksamheten.

Första stycket ska inte gälla följande verksamheter med segelflygplan:

- a) Samfinansierad trafik, förutsatt att de direkta kostnaderna för flygningen med segelflygplanet och en proportionell andel av de årliga kostnaderna för förvaring, försäkring och underhåll av segelflygplanet delas av personerna ombord.
- b) Tävlingsflygningar eller flyguppvisningar, förutsatt att ersättning eller någon annan form av gottgörelse för sådana flygningar begränsas till kompensation för de direkta kostnaderna för flygningen med segelflygplanet och en proportionell andel av de årliga kostnaderna för förvaring, försäkring och underhåll av segelflygplanet, och att eventuella priser som vinnas inte överskrider det värde som anges av den behöriga myndigheten.
- c) Introduktionsflygningar och flygningar som avser fallskärmshoppning, bogsering av segelflygplan eller avancerad flygning som utförs av antingen en sådan utbildningsorganisation som avses i artikel 10a i förordning (EU) nr 1178/2011 och som har sin huvudsakliga verksamhetsort i en medlemsstat, eller av en organisation som skapats i syfte att främja flygspport eller fritidsflyg, förutsatt att organisationen brukar segelflygplanet antingen som ägare eller genom ett avtal om leasing utan besättning, att flygningen inte genererar vinster som delas ut utanför organisationen och att sådana flygningar endast utgör en marginell del av organisationens verksamhet.
- d) Träningsflygningar som utförs av en sådan utbildningsorganisation som avses i artikel 10a i förordning (EU) nr 1178/2011 och som har sin huvudsakliga verksamhetsort i en medlemsstat.

Artikel 4

Ikraftträdande och tillämpning

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

Den ska tillämpas från och med den 9 juli 2019.

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

Utfärdad i Bryssel den 14 december 2018.

På kommissionens vägnar

Jean-Claude JUNCKER

Ordförande

BILAGA I

DEFINITIONER

[DEL-DEF]

I bilaga II gäller följande definitioner:

1. *godtagbart sätt att uppfylla kraven (AMC)*: icke-bindande standarder som antas av byrån för att visa sätt att uppfylla kraven i förordning (EU) 2018/1139 och dess delegerade akter och genomförandeakter.
2. *alternativt sätt att uppfylla kraven (AltMoC)*: sätt att uppfylla kraven som föreslås som alternativ till ett existerande godtagbart sätt att uppfylla kraven eller som utgör ett förslag till ett nytt sätt att uppfylla kraven i förordning (EU) 2018/1139 och dess delegerade akter och genomförandeakter för vilka byrån inte har antagit några tillhörande godtagbara sätt att uppfylla kraven.
3. *befälhavare*: pilot som har utsetts att föra befäl och som ansvarar för att flygningen utförs på ett säkert sätt.
4. *flyghandbok (AFM)*: den handling som innehåller uppgifter om de tillämpliga och godkända operativa begränsningarna samt information avseende segelflygplanet.
5. *psykoaktiva substanser*: alkohol, opioider, cannabinoider, sedativa, hypnotika, kokain, andra psykostimulerande medel, hallucinogener och lösningsmedel, men inte koffein och tobak.
6. *kritiska flygfaser*: startullsträcka, stigbana, slutlig inflygning, avbruten inflygning, landning, inbegripet landningsullsträcka, och eventuella andra faser av en flygning vilka av befälhavaren fastställs som kritiska för en säker drift av segelflygplanet.
7. *utelandningsplats*: annan plats än en flygplats som är utvald av befälhavaren eller operatören för landning eller start.
8. *besättningsmedlem*: person, annan än befälhavaren, som av en operatör tilldelats arbetsuppgifter ombord på segelflygplanet, under befälhavarens ledning.
9. *elektronisk flygväska (EFB)*: elektroniskt informationssystem som består av utrustning och tillämpningar för flygbesättningen och som möjliggör lagring, uppdatering, visning och bearbetning av EFB-funktioner till stöd för flygdriften eller olika arbetsuppgifter.
10. *farligt gods*: artiklar och ämnen som kan utgöra en risk för hälsa, säkerhet, egendom eller miljö, och som ingår i förteckningen över farligt gods i *Technical Instructions* eller som klassificeras enligt *Technical Instructions*.
11. *Technical Instructions*: den senaste gällande utgåvan av bestämmelserna för säker transport av farligt gods med flyg (*Technical instructions for the safe transport of dangerous goods by air*), inklusive supplementet och alla tillägg, utgivna av Icao i dokument 9284-AN/905.
12. *specialiserad segelflygverksamhet*: all segelflygverksamhet, vare sig den är kommersiell eller icke-kommersiell, vars huvudsyfte inte gäller typiska sport- och fritidsverksamheter, utan fallskärmsverksamhet, flygningar för nyhetsmedier, flygningar för TV eller film, flyguppvisningar eller liknande specialiserade verksamheter.
13. *mörker*: perioden mellan den borgerliga skymningens slut och den borgerliga gryningens början. Den borgerliga skymningen slutar då solskivans centrum befinner sig 6 grader under horisonten; den borgerliga gryningen börjar då solskivans centrum befinner sig 6 grader under horisontalplanet.

BILAGA II

FLYGDRIFT MED SEGELFLYGPLAN

[DEL-SAO]

KAPITEL GEN

ALLMÄNNA KRAV

SAO.GEN.100 Tillämpningsområde

I enlighet med artikel 3 fastställs i detta kapitel de krav som ska uppfyllas av alla segelflygplansoperatörer, utom de konstruktions- eller tillverkningsorganisationer som avses i artikel 3.1 andra stycket.

SAO.GEN.105 Behörig myndighet

Den behöriga myndigheten ska vara den myndighet som utses av den medlemsstat där operatören har sin huvudsakliga verksamhetsort eller, om operatören inte har någon huvudsaklig verksamhetsort, på den plats där operatören är etablerad eller bosatt. Den myndigheten ska omfattas av kraven i artikel 3 i förordning (EU) nr 965/2012 i enlighet med artikel 1.7 i den förordningen.

SAO.GEN.110 Påvisande av efterlevnaden av kraven

- a) En operatör ska, när så begärs av den behöriga myndighet som kontrollerar operatörens fortlöpande efterlevnad av krav i enlighet med punkt ARO.GEN.300 a.2 i bilaga II till förordning (EU) nr 965/2012, påvisa efterlevnaden av de grundläggande kraven i bilaga V till förordning (EU) 2018/1139 och kraven i denna förordning.
- b) För att påvisa sådan efterlevnad får operatören hänvisa till följande sätt:
 - 1) Godtagbart sätt att uppfylla kraven (AMC).
 - 2) Alternativt sätt att uppfylla kraven (AltMoC).

SAO.GEN.115 Introduktionsflygningar

Introduktionsflygningar ska

- a) genomföras enligt visuelflygregler (VFR) under dager, och
- b) övervakas, vad gäller flygningarnas säkerhet, av en person som utsetts av den organisation som ansvarar för introduktionsflygningarna.

SAO.GEN.120 Omedelbar reaktion på säkerhetsproblem

Operatören ska genomföra

- a) säkerhetsåtgärder som fastställts av den behöriga myndigheten i enlighet med punkt ARO.GEN.135 c i bilaga II till förordning (EU) nr 965/2012, och
- b) luftvärdighetsdirektiv och annan obligatorisk information som utfärdats av byrån i enlighet med artikel 77.1 h i förordning (EU) 2018/1139.

SAO.GEN.125 Utnämning av befälhavaren

Operatören ska utse en befälhavare som är kvalificerad att fungera som befälhavare i enlighet med bilaga I till förordning (EU) nr 1178/2011.

SAO.GEN.130 Befälhavarens ansvar

Befälhavaren ska göra följande:

- a) Ansvara för säkerheten för segelflygplanet och för alla personer ombord under driften av segelflygplanet.
- b) Ansvara för initiering, fortsättning eller avslutning av en flygning av säkerhetsskal.
- c) Säkerställa att alla tillämpliga operativa förfaranden och checklistor följs.

- d) Påbörja en flygning endast om han eller hon har förvissat sig om att alla operativa krav är uppfyllda, enligt följande:
- 1) Segelflygplanet är luftvärdigt.
 - 2) Segelflygplanet är vederbörligen registrerat.
 - 3) De instrument och den utrustning som krävs för genomförandet av flygningen medförs ombord på segelflygplanet och är i funktionsdugligt skick.
 - 4) Segelflygplanets massa och tyngdpunktsläge är sådana att flygningen kan genomföras inom de gränser som anges i flyghandboken (AFM).
 - 5) All utrustning och allt bagage har lastats och säkrats på ett korrekt sätt och så att en nödutrymning fortfarande är möjlig.
 - 6) Segelflygplanets operativa begränsningar enligt flyghandboken kommer inte att överskridas vid något tillfälle under flygningen.
- e) Säkerställa att tillsyn före flygning har utförts så som anges i flyghandboken.
- f) Inte tjänstgöra på ett segelflygplan i någon av följande situationer:
- 1) Om han eller hon är oförmögen att fullgöra sina uppgifter på grund av till exempel skada, sjukdom, läkemedel, trötthet eller effekterna av någon psykoaktiv substans, eller på annat sätt känner sig olämplig för tjänstgöring.
 - 2) Om tillämpliga medicinska krav inte är uppfyllda.
- g) Vägra att medföra alternativt avhysa alla personer och allt bagage som kan utgöra en potentiell säkerhetsrisk för segelflygplanet eller för någon person ombord.
- h) Inte tillåta transport av en person som verkar vara påverkad av psykoaktiva substanser i sådan utsträckning att säkerheten för segelflygplanet eller personerna ombord sannolikt kommer att äventyras.
- i) Under kritiska faser av flygningen eller när det bedöms vara nödvändigt av säkerhetsskäl säkerställa att alla personer ombord sitter ned och har säkerhetsbältena fastspända.
- j) Under flygning
- 1) ha sitt eget säkerhetsbälte fastspänt, och
 - 2) alltid sitta vid segelflygplanets manöverorgan såvida inte en annan pilot tar över manöverorganen.
- k) I en nödsituation som kräver omedelbara beslut och åtgärder vidta alla åtgärder han eller hon bedömer vara nödvändiga med hänsyn till omständigheterna. Vid sådana tillfällen får han eller hon göra avsteg från regler, operativa förfaranden och metoder i den mån detta krävs med tanke på säkerheten.
- l) Inte fortsätta en flygning bortom närmaste vädermässigt användbara flygplats eller utelandningsplats om hans eller hennes förmåga att fullgöra sina uppgifter är avsevärt begränsad på grund av sjukdom, trötthet, syrebrist eller någon annan anledning.
- m) Registrera, när flygningen eller serien av flygningar har avslutats, användningsuppgifter och alla kända eller misstänkta brister hos segelflygplanet i luftfartygets tekniska journal eller resedagbok.
- n) Underrätta den säkerhetsutredningsansvariga myndigheten i den stat på vars territorium händelsen ägde rum samt räddningstjänsten i den staten utan dröjsmål med snabbast tillgängliga metod om alla olyckor eller allvarliga tillbud med segelflygplanet.
- o) Utan dröjsmål rapportera alla olagliga handlingar till den behöriga myndigheten och informera den lokala myndighet som utsetts av den stat på vars territorium den olagliga handlingen ägde rum.
- p) Utan dröjsmål till lämplig flygtrafikledningsenhet rapportera alla farliga väder- eller flygförhållanden som luftfartyget möter och som kan antas påverka säkerheten för andra luftfartyg.

SAO.GEN.135 Besättningsmedlemmars ansvar

- a) Alla besättningsmedlemmar ansvarar för att korrekt utföra sina arbetsuppgifter med avseende på driften av segelflygplanet.
- b) Besättningsmedlemmar får inte tjänstgöra på ett segelflygplan om de är oförmögna till detta på grund av till exempel skada, sjukdom, läkemedel, trötthet eller effekterna av någon psykoaktiv substans, eller om de på annat sätt känner sig olämpliga för tjänstgöring.

- c) En besättningsmedlem ska rapportera till befälhavaren i båda följande fall:
- 1) Alla fel, brister, funktionsfel eller defekter som han eller hon anser kunna påverka segelflygplanets luftvärdighet eller driftsäkerhet, inklusive nödsystem.
 - 2) Alla tillbud.

SAO.GEN.140 Efterlevnad av lagar, föreskrifter och förfaranden

- a) Befälhavaren och alla andra besättningsmedlemmar ska följa de lagar, föreskrifter och förfaranden som gäller i de stater där verksamheten bedrivs.
- b) Befälhavaren ska känna till de på hans eller hennes arbetsuppgifter tillämpliga lagar, föreskrifter och förfaranden som har fastställts för de områden som man avser att överflyga, de flygplatser eller utelandningsplatser som man planerar att använda och tillhörande flygnavigeringsanläggningar.

SAO.GEN.145 Bärbar elektronisk utrustning

Befälhavaren får inte tillåta att någon person använder bärbar elektronisk utrustning, inklusive elektroniska flygväskor, ombord på ett segelflygplan om utrustningen försämrar prestanda hos segelflygplanets system och utrustning eller möjligheten att bruka segelflygplanet.

SAO.GEN.150 Farligt gods

- a) Befälhavaren ska inte tillåta att någon person medför farligt gods ombord.
- b) Rimliga kvantiteter av artiklar och ämnen som annars skulle klassificeras som farligt gods och som används för att främja flygsäkerheten, i de fall då det är tillrådligt att medföra dessa ombord på segelflygplanet i syfte att säkerställa att de är tillgängliga i rätt tid för operativa ändamål, ska anses vara tillåtna.

SAO.GEN.155 Handlingar, handböcker och information som ska medföras

- a) Samtliga följande handlingar, handböcker och information ska medföras på varje flygning, i original eller kopia:
 - 1) Flyghandboken (AFM) eller motsvarande handling(ar).
 - 2) Uppgifter om den inlämnade ATS-färdplanen, när detta krävs i enlighet med avsnitt 4 i bilagan till kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 ⁽¹⁾.
 - 3) Aktuella och lämpliga flygkartor för det föreslagna flygområdet.
 - 4) All annan dokumentation som kan röra flygningen eller som krävs av stater som berörs av flygningen.
 - 5) Förfaranden och information om visuella signaler som ska användas av ingripande luftfartyg och luftfartyg som är föremål för ingripande.
- b) När en deklARATION krävs i enlighet med punkt SAO.DEC.100 ska en kopia av deklARATIONEN också medföras på varje flygning.
- c) Samtliga följande handlingar, handböcker och information ska, när de inte medförs ombord, förbli tillgängliga på flygplatsen eller utelandningsplatsen, i original eller kopia:
 - 1) Nationalitets- och registreringsbeviset.
 - 2) Luftvärdighetsbeviset, inklusive bilagorna.
 - 3) Granskningsbeviset avseende luftvärdighet.
 - 4) Miljövårdighetsbeviset (buller), om ett sådant har utfärdats för ett motordrivet segelflygplan.
 - 5) Luftfartygets radiotillstånd, om segelflygplanet är utrustat med radiokommunikationsutrustning i enlighet med punkt SAO.IDE.130.

⁽¹⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 av den 26 september 2012 om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken och om ändring av genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 och förordningarna (EG) nr 1265/2007, (EG) nr 1794/2006, (EG) nr 730/2006, (EG) nr 1033/2006 och (EU) nr 255/2010 (EUT L 281, 13.10.2012, s. 1).

- 6) Bevis om ansvarsförsäkring till skydd för tredje man.
- 7) Resedagboken eller motsvarande.
- d) Genom undantag från leden a och b får de handlingar och handböcker samt den information som anges där behållas på flygplatsen eller utlandningsplatsen för flygningar
 - 1) för vilka avsikten är att stanna inom synhåll från flygplatsen eller utlandningsplatsen, eller
 - 2) som håller sig inom ett avstånd eller område som fastställs av den behöriga myndigheten.
- e) På begäran av den behöriga myndigheten ska befälhavaren eller operatören ställa originaldokumentationen till den myndighetens förfogande inom den tidsperiod som anges av myndigheten, vilken inte ska vara mindre än 24 timmar.

SAO.GEN.160 Resedagbok

För varje flygning, eller serie av flygningar, ska uppgifter om segelflygplanet, dess besättning och varje resa bevaras i form av en resedagbok eller motsvarande handling.

KAPITEL OP

OPERATIVA FÖRFARANDEN

SAO.OP.100 Användning av flygplatser och utlandningsplatser

Befälhavaren ska endast använda flygplatser och utlandningsplatser som är lämpliga för den berörda typen av segelflygplan och verksamhet.

SAO.OP.105 Bullerminskande förfaranden – motordrivna segelflygplan

Befälhavaren ska beakta operativa förfaranden för att minimera effekten av buller från motordrivna segelflygplan, men samtidigt se till att säkerhet prioriteras framför bullerminskning.

SAO.OP.110 Information till passagerare

Befälhavaren ska säkerställa att passageraren, före och – om så är lämpligt – under flygningen, får information om normala och onormala förfaranden samt nödförfaranden.

SAO.OP.115 Transport av speciella kategorier av passagerare

Befälhavaren ska säkerställa att personer som behöver särskilda förhållanden, särskild hjälp eller särskilda anordningar när de medförs ombord på ett segelflygplan transporteras under förhållanden som garanterar säkerheten för segelflygplanet och för alla personer och all egendom ombord.

SAO.OP.120 Flygförberedelser

Innan en flygning påbörjas ska befälhavaren säkerställa följande:

- a) De anordningar som krävs för säker drift av segelflygplanet är adekvata för den typ av verksamhet för vilken flygningen ska genomföras.
- b) Väderförhållandena medger ett säkert genomförande av flygningen.
- c) När det gäller motordrivna segelflygplan ska, i det fall man avser att använda motorn, mängden bränsle eller annan energi vara tillräcklig för att flygningen ska kunna genomföras säkert.

SAO.OP.125 Tankning samt laddning eller byte av batterier med personer ombord – motordrivna segelflygplan

När en passagerare befinner sig ombord på ett motordrivet segelflygplan

- a) får segelflygplanet inte tankas, och
- b) får de batterier som används för framdrivning inte laddas om eller bytas ut.

SAO.OP.130 Rökning ombord

Rökning är inte tillåten ombord på ett segelflygplan under någon fas av flygningen.

SAO.OP.135 Väderförhållanden

Befälhavaren får bara påbörja eller fortsätta en flygning om den senast tillgängliga meteorologiska informationen anger att säker landning är fortsatt möjligt.

SAO.OP.140 Is och andra beläggningar – förfaranden på marken

Befälhavaren får bara inleda en start om segelflygplanet är fritt från varje beläggning som kan påverka dess prestanda och/eller manövrerbarhet negativt, såvida inte detta är tillåtet enligt flyghandboken (AFM).

SAO.OP.145 Bränsle-/energiuppföljning under flygning – motordrivna segelflygplan

För motordrivna segelflygplan ska befälhavaren under flygningen regelbundet kontrollera att den tillgängliga mängden användbart bränsle eller annan användbar energi inte är mindre än vad som behövs för att säkerställa en säker landning.

SAO.OP.150 Användning av extra syrgas

Befälhavaren ska säkerställa att alla personer ombord använder extra syrgas när befälhavaren fastslår att syrebrist på höjden för den avsedda flygningen kan leda till att dessa personer får nedsatt förmåga eller på annat sätt påverkas menligt.

SAO.OP.155 Specialiserad segelflygverksamhet

- a) Innan en specialiserad segelflygverksamhet eller en serie sådana verksamheter påbörjas ska befälhavaren göra en riskbedömning där flygningens komplexitet bedöms för att fastställa de faror och därmed förbundna risker som den planerade flygningen medför samt riskreducerande åtgärder om det är nödvändigt.
- b) Specialiserad segelflygverksamhet ska utföras i enlighet med en checklista. Befälhavaren ska upprätta denna checklista och säkerställa att den är lämplig för den specialiserade verksamheten och för det segelflygplan som används, på grundval av riskbedömningen och med beaktande av alla krav som anges i denna bilaga. Checklistan ska på varje flygning vara lätt tillgänglig för befälhavaren och alla övriga besättningsmedlemmar, om det är relevant för fullgörandet av deras uppgifter.
- c) Befälhavaren ska regelbundet se över och vid behov uppdatera checklistan för att på ett adekvat sätt ta hänsyn till riskbedömningen.

*KAPITEL POL***PRESTANDABEGRÄNSNINGAR OCH OPERATIVA BEGRÄNSNINGAR****SAO.POL.100 Vägning**

- a) Vägningen av segelflygplanet ska utföras av segelflygplanets tillverkare eller i enlighet med bilaga I till kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014 ⁽¹⁾.
- b) Operatören ska säkerställa att segelflygplanets massa har fastställts genom faktisk vägning innan det tas i drift för första gången. Den samlade inverkan av modifieringar och reparationer på massan ska beaktas och vederbörligen dokumenteras. Dessa uppgifter ska göras tillgängliga för befälhavaren. Segelflygplanet ska vägas på nytt om inverkan av modifieringar eller reparationer på massan inte är känd.

SAO.POL.105 Prestanda – allmänt

Befälhavaren får använda segelflygplanet endast om dess prestanda är tillräcklig för att uppfylla kraven i bilagan till genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 och eventuella andra begränsningar som gäller för flygningen och för det luftrum, de flygplatser eller de utelandningsplatser som används, varvid det ska säkerställas att alla kort eller kartor som används är av den senaste tillgängliga utgåvan.

⁽¹⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014 av den 26 november 2014 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och anordningar och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (EUT L 362, 17.12.2014, s. 1).

KAPITEL IDE

INSTRUMENT, UPPGIFTER OCH UTRUSTNING**SAO.IDE.100 Instrument och utrustning – allmänt**

- a) Instrument och utrustning som krävs enligt detta kapitel ska godkännas i enlighet med bilaga I till förordning (EU) nr 748/2012 eller, om registreringen skett i ett tredjeland, enligt registreringsstatens luftvärdighetskrav, om ett av följande villkor är uppfyllt:
- 1) De används av flygbesättningen för att kontrollera flygbanan.
 - 2) De används för att uppfylla kraven i punkt SAO.IDE.130 eller SAO.IDE.135.
 - 3) De är permanent installerade i segelflygplanet.
- b) Genom undantag från led a ska det för följande instrument eller utrustning, när så krävs enligt detta kapitel, inte krävas ett godkännande:
- 1) Handlampor.
 - 2) Precisionsur.
 - 3) Överlevnads- och signalutrustning.
- c) Instrument och utrustning ska vara lätta att vid behov använda eller nå för befälhavaren och varje annan besättningsmedlem, från deras respektive sittplatser.

SAO.IDE.105 Flyg- och navigeringsinstrument

- a) Segelflygplan ska vara utrustade med anordningar för att mäta och indikera följande:
- 1) Tid i timmar och minuter.
 - 2) Tryckhöjd.
 - 3) Indikerad hastighet.
 - 4) För motordrivna segelflygplan: magnetisk kurs.
- b) Utöver vad som anges i led a ska segelflygplan som brukas under förhållanden där de inte kan hållas kvar på den önskade flygbanan utan användning av ett eller flera ytterligare instrument, vid flygning i moln eller under mörker, vara utrustade med anordningar för att mäta och indikera följande:
- 1) Vertikalhastighet.
 - 2) Attityd eller sväng och glid.
 - 3) Magnetisk kurs.

SAO.IDE.110 Ljus

Segelflygplan som brukas under mörker ska vara utrustade med följande:

- a) Kollisionsvarningsljus.
- b) Navigationsljus/positionslyjus.
- c) En landningsstrålkastare.
- d) Ljus, försörjt av segelflygplanets elektriska system, för tillfredsställande belysning av alla instrument och all utrustning som krävs för att segelflygplanet ska kunna brukas på ett säkert sätt.
- e) En handlampa för befälhavaren och alla övriga besättningsmedlemmars tjänstgöringsplatser.

SAO.IDE.115 Extra syrgas

Segelflygplan som brukas där det krävs syrgastillförsel i enlighet med punkt SAO.OP.150 ska vara utrustade med ett system för lagring och fördelning av syrgas som kan lagra och fördela den mängd syrgas som krävs.

SAO.IDE.120 Livräddnings- och signalutrustning – Flygningar över vatten

Befälhavaren för ett segelflygplan som brukas över vatten ska fastställa, innan flygningen påbörjas, riskerna för att personerna i segelflygplanet inte skulle överleva en eventuell nödlandning på vatten. Mot bakgrund av dessa risker ska han eller hon avgöra om det finns behov av att medföra livräddnings- och signalutrustning.

SAO.IDE.125 Livräddnings- och signalutrustning – Svårigheter vid flygräddning

Segelflygplan som brukas över områden där flygräddning skulle vara särskilt svår att genomföra ska vara utrustade med sådan livräddnings- och signalutrustning som lämpar sig för det område som ska överflygas.

SAO.IDE.130 Radiokommunikationsutrustning

Segelflygplan ska ha radiokommunikationsutrustning för att möjliggöra den kommunikation som krävs i enlighet med tillägg 4 till bilagan till genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 och, om flygningen sker i ett tredjelands luftrum, lagen i det tredjelandet.

SAO.IDE.135 Transponder

Segelflygplan ska ha en SSR-transponder med alla funktioner som krävs i enlighet med punkt SERA.6005 b i bilagan till genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 och, om flygningen sker i ett tredjelands luftrum, lagen i det tredjelandet.

*KAPITEL DEC***DEKLARATION****SAO.DEC.100 Deklaration**

- a) I den deklARATION från operatören som avses i artikel 3.2 ska det bekräftas att operatören uppfyller och kommer att fortsätta att uppfylla de grundläggande kraven i bilaga V till förordning (EU) 2018/1139 och kraven i den här förordningen.
- b) Operatören ska ta med samtliga följande uppgifter i deklARATIONEN:
 - 1) Operatörens namn.
 - 2) Den plats där operatören har sin huvudsakliga verksamhetsort.
 - 3) Operatörens kontaktuppgifter.
 - 4) Startdatum för verksamheten och, i förekommande fall, det datum då ändringen av en befintlig deklARATION får verkan.
 - 5) För alla segelflygplan som används för den kommersiella trafiken: typ av segelflygplan, registrering, huvudbas, typ av verksamhet och organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet.
- c) Operatören ska, vid utförandet av deklARATIONEN, till den behöriga myndigheten överlämna förteckningen över AltMoC för att påvisa efterlevnad när så begärs i enlighet med punkt SAO.GEN.110. Förteckningen ska innehålla hänvisningar till tillhörande AMC.
- d) Operatören ska använda formuläret i tillägget till denna bilaga för att lämna deklARATIONEN.

SAO.DEC.105 Ändringar av deklARATIONEN och upphörande av kommersiell trafik

- a) Operatören ska utan dröjsmål underrätta den behöriga myndigheten om eventuella ändringar av omständigheter som påverkar dess efterlevnad av de grundläggande kraven i bilaga V till förordning (EU) 2018/1139 och kraven i denna förordning, enligt deklARATIONEN till den behöriga myndigheten, och om eventuella ändringar avseende de uppgifter som avses i punkt SAO.DEC.100 b och den förteckning över AltMoC som avses i punkt SAO.DEC.100 c, som ingår i eller bifogas deklARATIONEN som bilaga.
- b) Operatören ska utan dröjsmål underrätta den behöriga myndigheten när operatören inte längre bedriver kommersiell trafik med segelflygplan.

Tillägg

DEKLARATION				
i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1976				
Operatör				
Namn:				
Plats där operatören har sin huvudsakliga verksamhetsort:				
Kontaktuppgifter:				
Segelflygverksamhet				
Startdatum för den kommersiella trafiken och, i förekommande fall, datum för ändring av befintlig kommersiell trafik.				
Information om segelflygplan som används, kommersiell trafik och förvaltning av fortsatt luftvärdighet ⁽¹⁾ :				
Typ av segelflygplan	Registrering av segelflygplan	Huvudbas	Typ(er) av verksamhet ⁽²⁾	Organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet ⁽³⁾
I tillämpliga fall: förteckning över AltMoC med hänvisningar till tillhörande AMC (bilaga till deklARATIONEN):				
Förklaringar				
<input type="checkbox"/> Operatören uppfyller, och kommer att fortsätta att uppfylla, de grundläggande kraven i bilaga V till förordning (EU) 2018/1139 och kraven i genomförandeförordning (EU) 2018/1976. I synnerhet bedriver operatören sin kommersiella trafik i enlighet med följande krav i bilaga II till genomförandeförordning (EU) 2018/1976:				
<input type="checkbox"/> Samtliga segelflygplan som brukas har ett luftvärdighetsbevis ⁽⁴⁾ som utfärdats i enlighet med förordning (EU) nr 748/2012.				
<input type="checkbox"/> Alla piloter innehar ett certifikat och behörigheter som utfärdats eller godkänts i enlighet med bilaga I till förordning (EU) nr 1178/2011, enligt kraven i punkt SAO.GEN.125 i bilaga II.				
<input type="checkbox"/> Operatören kommer att underrätta den behöriga myndigheten om eventuella ändringar av omständigheter som påverkar dess efterlevnad av de grundläggande kraven i bilaga V till förordning (EU) 2018/1139 och kraven i genomförandeförordning (EU) 2018/1976 enligt deklARATIONEN till den behöriga myndigheten genom denna deklARATION och om eventuella ändringar av de uppgifter och förteckningar över AltMoC som ingår i och bifogas denna deklARATION som bilaga, enligt kraven i punkt SAO.DEC.100 c i bilaga II.				
<input type="checkbox"/> Operatören bekräftar att alla uppgifter i denna deklARATION, inbegripet dess bilagor, är fullständiga och korrekta.				
Datum, namn och underskrift				

⁽¹⁾ Fyll i tabellen. Om det inte finns tillräckligt med utrymme för att förteckna informationen ska den förtecknas i en separat bilaga. Bilagan ska dateras och undertecknas.

⁽²⁾ "Typ(er) av verksamhet" avser typ av kommersiell trafik som bedrivs med segelflygplanet.

⁽³⁾ Information om den organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet ska inbegripa organisationens namn och adress samt godkännandereferens.

⁽⁴⁾ Luftvärdighetsbeviset är ett normalt luftvärdighetsbevis, ett begränsat luftvärdighetsbevis eller ett flygtillstånd som utfärdats i enlighet med kraven i bilaga I till förordning (EU) nr 748/2012.

ISSN 1977-0820 (elektronisk utgåva)
ISSN 1725-2628 (pappersutgåva)



Europeiska unionens publikationsbyrå
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

SV