
¹ In accordance with Article 32 (1) of the Basic Regulation, the Agency provides for translations of its Opinions. These translations may be revised and updated from time to time, depending on the quality process of the Translation Centre for the bodies of the EU and on feedback received from national authorities on their linguistic accuracy. The previous translation has been taken off the Official Publication and archived by EASA.



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel...
C

Luonnos:

KOMISSION ASETUS (EY) N:o .../..

annettu [...] päivänä [...]kuuta [...]

henkilöstövaatimuksista

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

Luonnos

KOMISSION ASETUS (EY) N:o .../..

annettu [...] päivänä [...] kuuta [...]

henkilöstövaatimuksista

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta 20 päivänä helmikuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008² (jäljempänä ”perusasetus”), sellaisena kuin se on muutettuna 21 päivänä lokakuuta 2009 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1108/2009³, ja erityisesti sen 7 artiklan

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Perusasetuksessa vahvistetaan yhteiset keskeiset vaatimukset siviili-ilmailun turvallisuuden ja ympäristönsuojelun yhtenäisen, korkean tason ylläpitämiseksi; siinä pyydetään komissiota laatimaan tarvittavat täytäntöönpanosäännöt vaatimusten yhdenmukaisen soveltamisen varmistamiseksi; sillä perustetaan Euroopan lentoturvallisuusvirasto (jäljempänä ”virasto”), jonka tehtävänä on auttaa komissiota tällaisten täytäntöönpanosääntöjen laatimisessa;
- (2) Lentäjän lupakirjojen myöntämisessä on otettava käyttöön perusasetuksen mukaiset tekniset vaatimukset ja hallintomenettelyt; näissä vaatimuksissa ja menettelyissä on täsmennettävä asianmukaisten lupakirjojen ja todistusten myöntämisen, voimassa pitämisen, muuttamisen sekä pysyvästi tai määräajaksi peruuttamisen ehdot;
- (3) Ottaessaan käyttöön toimia yhteisten keskeisten vaatimusten soveltamiseksi lentäjän lupakirjojen myöntämiseen komission on huolehdittava siitä, että näissä toimissa noudatetaan lentäjien koulutuksen alan viimeisintä kehitystä, kuten parhaat käytännöt sekä tieteellinen ja tekninen kehitys;
- (4) Yhteisten lentäjän lupakirjoja koskevien vaatimusten yhdenmukainen soveltaminen edellyttää, että jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset noudattavat yhteisiä menettelyjä ja että virasto tarvittaessa arvioi vaatimusten noudattamista; viraston on laadittava hyväksyttävät menetelmät vaatimusten täyttämiseksi ja ohjeaineisto vaaditun sääntelyn yhdenmukaisuuden tueksi;
- (5) On välttämätöntä sallia joustava siirtyminen viraston uuteen sääntelykehykseen siten, että siviili-ilmailun turvallisuuden yhtenäinen ja korkea taso säilytetään yhteisössä; ilmailualalle ja jäsenvaltioiden hallinnolle on annettava riittävästi aikaa sopeutua

² EUVL L 79, 13.3.2008, s. 1.

³ EUVL L 309, 24.11.2009, s. 51.

uuteen sääntelykehykseen ja tunnustaa ennen asetuksen voimaantuloa myönnettyjen lupakirjojen ja todistusten voimassaolon jatkuminen perusasetuksen 69 artiklan mukaisesti;

- (6) tässä asetuksessa säädetty toimenpiteet perustuvat perusasetuksen 17 artiklan 2 kohdan b alakohdan ja 19 artiklan 1 kohdan mukaisesti annettuun viraston lausuntoon;
- (7) tässä asetuksessa säädetty toimenpiteet ovat perusasetuksen 54 artiklan 3 kohdan nojalla perustetun Euroopan lentoturvallisuusviraston komitean lausunnon mukaisia, ja

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Tavoite ja soveltamisala

Tässä asetuksessa säädetään yhteisistä teknisistä vaatimuksista, jotka koskevat

- 1. perusasetuksen 4 artiklan 1 kohdan b ja c alakohdassa tarkoitettujen ilma-alusten käyttöön osallistuvien lentäjien lupakirjoja, koulutusta ja kokeita;
- 2. lentokoulutuksesta tai lentosimulaattorikoulutuksesta ja lentäjän taidon arvioinnista vastaavan henkilöstön hyväksymistä;
- 3. perusasetuksen liitteen II a kohdan ii alakohdassa sekä d ja h kohdassa tarkoitettujen ilma-alusten lentäjien lupakirjoja, koulutusta ja kokeita, kun näitä ilma-aluksia käytetään kaupallisessa lentotoiminnassa.

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

- 1. ”ICAO Annex 1:llä” Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitetun kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitettä 1;
- 2. ”JAA:lla” Euroopan ilmailuviranomaisten yhteistyöelintä;
- 3. ”kevyiden ilma-alusten lupakirjalla (LAPL)” perusasetuksen 7 artiklassa säädettyä harrasteilmailun lupakirjaa;
- 4. ”osalla 21” ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristöhyväksyntää sekä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden hyväksyntää koskevista täytäntöönpanosäännöistä 24 päivänä syyskuuta 2003 annetun komission asetuksen (EY) N:o 1702/2003 liitettä;
- 5. ”osalla AR” perusasetuksen täytäntöönpanosääntöjä, joissa määrätään toimivaltaisia viranomaisia koskevista vaatimuksista;
- 6. ”osalla OR” perusasetuksen täytäntöönpanosääntöjä, joissa määrätään organisaatioita koskevista vaatimuksista.

3 artikla

Lentäjän lupakirja

Edellä 1 artiklassa tarkoitettulla henkilöstöllä on oltava tämän asetuksen liitteen I, jäljempänä ”osa FCL”, säännösten mukainen kelpoisuus.

4 artikla

Kansalliset lentäjän lupakirjat

1. Kansalliset lentäjän lupakirjat, mukaan luettuina niihin liittyvät kelpuutukset, todistukset, valtuutukset ja/tai kelpoisuudet, jotka jäsenvaltio on myöntänyt tai tunnustanut JAA:n vaatimusten ja menettelyjen mukaisesti ennen tämän asetuksen voimaantuloa, katsotaan tämän asetuksen mukaisesti annetuiksi.
2. 10 artiklan mukaiseen asiaa koskevien osan FCL säännösten soveltamisajankohtaan mennessä kansallisten lentäjän lupakirjojen sekä niihin liittyvien kelpuutusten, todistusten, valtuutusten ja/tai kelpoisuuksien haltijoiden on huolehdittava kansallisen lentäjän lupakirjansa muuntamisesta osan FCL lupakirjaksi ja siihen liittyviksi kelpuutuksiksi tai todistuksiksi sen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen toimesta, joka on myöntänyt kansallisen lentäjän lupakirjan.
3. Kansalliset lentäjän lupakirjat, mukaan luettuna niihin liittyvät kelpuutukset, todistukset, valtuutukset ja/tai kelpoisuudet, on muunnettava seuraavasti:
 - a) lentokoneiden ja helikopterien lentäjän lupakirjat muunnetaan osan FCL lupakirjoiksi ja niihin liittyviksi kelpuutuksiksi tai todistuksiksi tämän asetuksen liitteen II säännösten mukaisesti;
 - b) muiden ilma-alusryhmien lentäjien lupakirjat muunnetaan osan FCL lupakirjoiksi ja niihin liittyviksi kelpuutuksiksi tai todistuksiksi muuntoraportissa esitettyjen periaatteiden mukaisesti.
4. 3 kohdan b alakohdassa mainitussa muuntoraportissa on
 - a) oltava kansalliset lentäjän lupakirjat sekä niihin mahdollisesti liittyvät kelpuutukset, todistukset, valtuutukset ja/tai kelpoisuudet myöntäneen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen laatima ja viraston hyväksymä;
 - b) esitettävä, minkä kansallisten säännösten perusteella kansalliset lentäjän lupakirjat on myönnetty;
 - c) esitettävä lentäjille myönnettyjen oikeuksien laajuus;
 - d) osoitettava, mistä osan FCL vaatimuksista hyvitys on tarkoitus antaa;
 - e) osoitettava rajoitukset, jotka on mahdollisesti sisällytettävä osan FCL lupakirjoihin ja niihin liittyviin kelpuutuksiin tai todistuksiin, sekä vaatimukset, jotka lentäjän on mahdollisesti täytettävä rajoitusten poistamiseksi;
 - f) oltava mukana kopiot kaikista asiakirjoista, joita tarvitaan edellä mainittujen seikkojen todistamiseksi, mukaan luettuina kopiot asiaan liittyvistä kansallisista vaatimuksista ja menettelyistä.
5. Niille lentäjille annettavien oikeuksien, joiden kansalliset lentäjän lupakirjat sekä niihin liittyvät kelpuutukset, todistukset ja/tai kelpoisuudet muunnetaan osan FCL lupakirjoiksi ja niihin liittyviksi kelpuutuksiksi tai todistuksiksi, olisi katettava

ainakin se toiminta, jota lentäjä suorittaa tämän asetuksen voimaantulopäivänä, edellyttäen, ettei se vaikuta turvallisuuden tasoon.

6. Sen estämättä, mitä 1 kohdassa ja 3 kohdan a alakohdassa säädetään, luokkakelpuutuskouluttajan kelpuutuksen tai tarkastuslentäjän valtuutuksen haltijoiden, joiden oikeudet koskevat suorituskyykyisiä, vaativia yhden ohjaajan lentokoneita, oikeudet on muunnettava tyyppikouluttajan kelpuutukseksi tai tarkastuslentäjän valtuutukseksi, joka koskee yhden ohjaajan lentokoneita.

5 artikla

Koelentäjät

1. Rajoittamatta 4 artiklan soveltamista sellaisten lentäjien, jotka ovat tämän asetuksen voimaantulopäivään mennessä suorittaneet osassa 21 määriteltyä luokan 1 ja 2 koelentoja tai kouluttaneet koelentäjiä, kansalliset koelentäjän kelpoisuudet on muunnettava osan FCL mukaisiksi koelentäjän kelpuutuksiksi ja vastaavasti koelentokouluttajan kelpuutuksiksi sen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen toimesta, joka on myöntänyt kansallisen koelentäjän kelpoisuuden.
2. Muunto on tehtävä 10 artiklassa esitettyjen asiaa koskevien osan FCL säännösten soveltamispäivään mennessä muuntoraportin periaatteiden mukaisesti, ja raportissa on noudatettava 4 artiklan 4 ja 5 kohdan vaatimuksia.

6 artikla

Lentomekaanikot

1. ICAO Annex 1:n mukaisesti myönnettyjen kansallisten lentomekaanikon lupakirjojen sekä niihin liittyvien kelpuutusten, todistusten ja/tai kelpoisuuksien haltijoiden, jotka haluavat muuntaa kansalliset lentomekaanikon lupakirjansa osan FCL mukaisiksi lentolupakirjoiksi ja niihin liittyviksi kelpuutuksiksi tai todistuksiksi, on haettava muuntoa sen jäsenvaltion toimivaltaiselta viranomaiselta, joka on myöntänyt kansallisen lentomekaanikon lupakirjan.
2. Kansalliset lentomekaanikon lupakirjat sekä niihin liittyvät kelpuutukset, todistukset ja/tai kelpoisuudet voidaan muuntaa osan FCL mukaisiksi lentolupakirjoiksi ja niihin liittyviksi kelpuutuksiksi tai todistuksiksi muuntoraportin mukaisesti, jossa noudatetaan 4 artiklan 4 ja 5 kohdan vaatimuksia ja, jos hakija haluaa hakea lentokoneen liikennelentäjän lupakirjaa (ATPL), noudattaen kohdan FCL FCL.510.A(c)(2) hyvityssäännöksiä.

7 artikla

Kolmansien maiden lupakirjat

1. Rajoittamatta 1 artiklan soveltamista jäsenvaltiot voivat hyväksyä kolmansien maiden lupakirjoja sekä niihin liittyviä kelpuutuksia, todistuksia, valtuutuksia ja/tai kelpoisuuksia sekä lääketieteellisiä kelpoisuustodistuksia, jotka kolmas maa on myöntänyt tai jonka puolesta ne on myönnetty, tämän asetuksen liitteen III säännösten mukaisesti.
2. Osan FCL lupakirjojen ja niihin liittyvien kelpuutusten tai todistusten hakijoiden, joilla jo on vähintään vastaava lupakirja, jonka kolmas maa on myöntänyt ICAO Annex 1:n mukaisesti, on täytettävä kaikki osan FCL vaatimukset lukuun ottamatta

sitä, että kurssin kesto, oppituntien määrää ja erityiskoulutustuntien määrää koskevia vaatimuksia voidaan lieventää.

Hakijalle annettavasta hyvityksestä päättää sen jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen, jolle lentäjä esittää hakemuksensa, hyväksytyn koulutusorganisaation suosituksen perusteella.

3. Kolmannen valtion myöntämän tai kolmannen valtion puolesta ICAO Annex 1:n mukaisesti myönnetyn ATPL-lupakirjan haltijoille, jotka täyttävät kokemusvaatimukset ATPL-lupakirjan myöntämiseksi osan FCL luvussa F mainitussa ilma-alusryhmässä, voidaan antaa täysimääräinen hyvitys vaatimuksista osallistua kurssille ennen teoriakokeen suorittamista ja lentokoetta, jos kolmannen maan lupakirja sisältää voimassa olevan tyyppikelpuutuksen siihen ilma-alukseen, jota käytetään ATPL-lentokokeessa.
4. Lentokone- tai helikopterityyppikelpuutukset voidaan myöntää henkilöille, joilla on osan FCL lupakirja ja siihen liittyvät kelpuutukset tai todistukset ja jotka täyttävät kolmansien maiden kyseisten kelpuutusten myöntämiselle asettamat vaatimukset.

Tällaiset kelpuutukset rajoitetaan kyseisessä kolmannessa maassa rekisteröityihin ilma-aluksiin.

Rajoitus voidaan poistaa, kun lentäjä täyttää tämän asetuksen liitteen III C.1 kohdan vaatimukset.

8 artikla

Hyvitys koulutuksesta

1. Ennen tämän asetuksen voimaantuloa JAA:n vaatimusten ja menettelyjen mukaisesti aloitetusta koulutuksesta annetaan täysimääräinen hyvitys osan FCL lupakirjojen sekä niihin liittyvien kelpuutusten ja todistusten myöntämistä varten edellyttäen, että koulutus ja kokeet suoritetaan loppuun (*neljän vuoden kuluessa tämän asetuksen voimaantulosta*).
2. Ennen tämän asetuksen voimaantuloa ICAO Annex 1:n mukaisesti aloitetusta koulutuksesta voidaan antaa hyvitystä osan FCL lupakirjojen sekä niihin liittyvien kelpuutusten tai todistusten myöntämistä varten toimivaltaisen viranomaisen laatiman ja viraston hyväksymän hyvitysraportin perusteella.

Raportissa on kuvattava koulutuksen laajuus sekä ilmoitettava, mistä osan FCL vaatimuksista hyvitys annetaan, ja tarvittaessa se, mitä vaatimuksia hakijoiden on täytettävä, jotta he voivat saada osan FCL lupakirjan ja siihen liittyvät kelpuutukset tai todistukset.

Raportin on sisällettävä kopiot kaikista koulutuksen laajuuden osoittavista asiakirjoista sekä kansallisista säännöksistä ja menettelyistä, joiden mukaan koulutus on aloitettu.

9 artikla

Hyvitys sotilaspalveluksesta

1. Sotilaslentäjien, jotka haluavat saada osan FCL lupakirjan ja siihen liittyviä kelpuutuksia tai todistuksia, on haettava niitä sen jäsenvaltion toimivaltaiselta viranomaiselta, jossa he ovat suorittaneet palveluksensa.
2. Sotilaspalveluksessa hankitut tiedot, kokemukset ja taidot hyvitetään osan FCL vastaavista vaatimuksista toimivaltaisen viranomaisen laatiman ja viraston hyväksymän hyvitysraportin periaatteiden perusteella.

Hyvitysraportissa on

- a) esitettävä kansalliset säännöt, joiden perusteella ilmavoimien lupakirjat, kelpuutukset, todistukset, valtuutukset ja/tai kelpoisuudet on myönnetty;
- b) kuvattava lentäjille myönnettyjen oikeuksien laajuus;
- c) osoitettava, mistä osan FCL vaatimuksista hyvitys on tarkoitus antaa;
- d) ilmoitettava, mitä rajoituksia osan FCL lupakirjoihin ja niihin liittyviin kelpuutuksiin tai todistuksiin on mahdollisesti liitettävä ja mitä vaatimuksia lentäjien on mahdollisesti täytettävä rajoitusten poistamiseksi;
- f) on oltava mukana kopiot kaikista asiakirjoista, joita tarvitaan edellä mainittujen seikkojen todistamiseen, sekä kopiot asiaan liittyvistä kansallisista vaatimuksista ja menettelyistä.

10 artikla

Voimaantulo ja soveltaminen

1. Tämä asetus tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, kun se on julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä, ja sitä sovelletaan 8 päivästä huhtikuuta 2012 alkaen.
2. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, jäsenvaltiot voivat päättää olla soveltamatta seuraavia osan FCL säännöksiä (*kolmen vuoden aikana tämän asetuksen voimaantulosta lähtien*):
 - a) säännökset, jotka koskevat pystysuoraan nousevien lentokoneiden, ilmalaivojen, ilmapallojen ja purjelentokoneiden lentäjien lupakirjoja ja niihin liittyviä kelpuutuksia tai todistuksia;
 - b) luvun B (*LAPL*) ja luvun J osan 2 (*LAFI*) säännökset, osan 8 (*MCCI*) säännökset helikopterien osalta sekä luvun J osan 10 (*vuoristolentokouluttaja*) ja osan 11 (*koelentokouluttaja*) säännökset;
 - c) kohtien FCL.800 (*taitolentokelpuus*), FCL.805 (*purjelentokoneiden ja mainosten hinauslentokelpuutukset*), FCL.815 (*vuoristolentokelpuus*) ja FCL.820 (*koelentokelpuus*) säännökset.
3. Poiketen siitä, mitä 4 artiklan 2 kohdassa säädetään, jäsenvaltiot voivat päättää olla muuntamatta kansallisia lentokone- ja helikopterilupakirjojaan (*kahden vuoden aikana tämän asetuksen voimaantulosta lähtien*).

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

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

REV 06.09.2011

Tehty Brysselissä [...] päivänä [...]kuuta [...].

Komission puolesta

[...]

Komission jäsen

TÄYTÄNTÖÖNPANOSÄÄNTÖJEN

LIITE I

OSA FCL

LUKU A

YLEISET VAATIMUKSET

FCL.001 Toimivaltainen viranomainen

Tässä osassa (FCL) toimivaltaisella viranomaisella tarkoitetaan jäsenvaltion nimeämää viranomaista, jolta haetaan lentäjän lupakirjoja tai niihin liittyviä kelpuutuksia tai todistuksia.

FCL.005 Soveltamisala

Tässä osassa (FCL) esitetään lentäjän lupakirjojen sekä niihin liittyvien kelpuutusten ja todistusten myöntämistä koskevat vaatimukset sekä niiden voimassaolo- ja käyttöehdot.

FCL.010 Määritelmät

Tässä osassa (FCL) tarkoitetaan

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

”ilmapallon luokalla” ilmapallojen ryhmittelyä, jossa otetaan huomioon lennossa pysymiseen tarvittavan nostovoiman lähde;

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

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

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

”pätevyysyksiköllä” erillistä toimintoa, joka koostuu useista pätevyystekijöistä;

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

”hyvityksellä” aiemmin hankitun kokemuksen tai kelpoisuuden tunnustamista;

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

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

”koululentoajalla” lentoaikaa tai mittariaikaa maassa, jonka aikana henkilö saa lentokoulutusta asianmukaisesti hyväksytyltä kouluttajalta;

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

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

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

”lentoajalla”

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

”mittariajalla” mittarilentoaikaa tai mittariaikaa maassa;

”usean ohjaajan lentotoiminnalla”

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

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

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

”usean ohjaajan ilma-aluksella”

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

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

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

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

”suorituskriteerillä” yksinkertaista arviointiväittämää pätevyystekijän vaaditusta lopputuloksesta ja niiden kriteerien kuvausta, joiden perusteella arvioidaan, onko vaadittu suoritustaso saavutettu;

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

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

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

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

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

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

”uusimisella” (esimerkiksi kelpuutuksen tai todistuksen uusimisella) kelpuutuksen tai todistuksen voimassaolon päätyttyä tehtävää hallinnollista toimenpidettä, jolla tiettyjen vaatimusten täyttämisen jälkeen uusitaan kelpuutuksen tai todistuksen oikeudet määrätyn ajan;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

FCL.015 Lupakirjojen, kelpuutusten ja todistusten hakeminen ja myöntäminen

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

FCL.020 Lento-oppilas

- a) Lento-oppilas ei saa lentää yksin, ellei lennonopettaja anna siihen lupaa ja valvo lentoa.
- b) Ennen ensimmäistä yksinlentoaan lento-oppilaan on oltava
 - 1) lentokoneiden, helikopterien ja ilmalaivojen yksinlennoilla vähintään 16-vuotias
 - 2) purjelentokoneiden ja ilmapallojen yksinlennoilla vähintään 14-vuotias.

FCL.025 Lupakirjojen myöntämiseen tähtäävät teoriakokeet

- a) *Hakijan velvollisuudet*
 - 1) Hakijan on suoritettava kaikki tiettyä lupakirjaa tai kelpuutusta koskevat kokeet yhden jäsenvaltion vastuun alaisena.
 - 2) Hakija saa osallistua kokeeseen vasta sen jälkeen, kun hän on suorittanut teoriakurssin asiaankuuluvat osat tyydyttävästi ja kun koulutuksesta vastaava hyväksytty koulutusorganisaatio (ATO) suosittelee sitä.
 - 3) Hyväksytyn koulutusorganisaation suositus on voimassa 12 kuukautta. Jos hakija ei ole suosituksen voimassaoloaikana osallistunut vähintään yhteen teoriakokeeseen osakokeeseen, hyväksytty koulutusorganisaatio päättää lisäkoulutuksen tarpeesta hakijan tarpeiden perusteella.
- b) *Hyväksymisraajat*
 - 1) Osakoe on hyväksytty, jos hakija on saanut vähintään 75 prosenttia osakokeen enimmäispistemäärästä. Virhepisteitä ei anneta.
 - 2) Jos tässä osassa (FCL) ei muuta määrätä, hakija on läpäissyt lentäjän lupakirjaan tai kelpuutukseen vaaditun teoriakokeen, kun hän on läpäissyt vaaditut osakokeet 18 kuukauden kuluessa sen kalenterivuoden päättymisestä, jolloin hän on osallistunut kokeeseen ensimmäisen kerran.
 - 3) Jos hakija ei ole onnistunut suorittamaan tiettyä osakoetta neljällä yrityskerralla tai ei ole onnistunut suorittamaan kaikkia osakokeita kuudella yrityskerralla tai 2 kohdassa mainitun ajan kuluessa, hänen on suoritettava uudelleen kaikki osakokeet.

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

c) *Voimassaoloaika*

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

FCL.030 Lentokoe

- a) Ennen kuin hakija voi suorittaa lupakirjan, kelpuutuksen tai todistuksen myöntämiseksi vaadittavan lentokokeen, hänen on läpäistävä vaadittu teoriakoe, lukuun ottamatta hakijoita, jotka suorittavat yhdistetyn lentokoulutuksen.
Joka tapauksessa teoriakoulutus on oltava suoritettu loppuun ennen lentokoetta.
- b) Liikennelentäjän lupakirjaa lukuun ottamatta koulutuksesta vastaavan organisaation/henkilön on annettava suositus hakijan osallistumisesta lentokokeeseen koulutuksen päätyttyä. Koulutustiedot on annettava tarkastuslentäjän käyttöön.

FCL.035 Lentoajan ja teoriatietojen hyväksi laskeminen

a) *Lentoajan hyväksi laskeminen*

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

monimoottorisen ilma-aluksen tyyppi- tai luokkakelpuutuksen myöntämiseen vaadittavaksi ilma-aluksen päällikkönä lennetyksi ajaksi.

- 3) Lentoaika perämiehenä. Ellei tässä osassa (FCL) toisin määrätä, lentäjän lupakirjan haltija, joka toimii perämiehenä tai valvottuna perämiehenä, saa laskea hyväkseen perämiehenä suorittamiensa lentojen lentoajan täysimääräisenä osaksi korkeamman luokan lupakirjan myöntämiseen vaadittavaa kokonaislentoaika.

b) Teoriatiedon hyvittäminen

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

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

FCL.040 Lupakirjan mukaisten oikeuksien käyttäminen

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

FCL.045 Asiakirjojen mukana pitämistä ja esittämistä koskeva velvollisuus

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

FCL.050 Lentoajan kirjaaminen

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

FCL.055 Kielitaito

- a) Yleistä. Lentokoneiden, helikopterien ja pystysuoraan nousevien lentokoneiden ohjaajat, joilta edellytetään radiopuhelimen käyttöä, eivät saa käyttää lupakirjojensa ja kelpuutustensa mukaisia oikeuksia, ellei heillä ole lupakirjassaan merkintää kielitaidosta

englannin kielessä tai siinä kielessä, jota he käyttävät lennon aikana radiopuhelinliikenteessä. Merkinnässä on ilmoitettava kieli, taitotasoa ja voimassaoloaika.

- b) Kielitaitomerkinän hakijan on osoitettava tämän osan (FCL) liitteen 2 mukaisesti vähintään toimiva kielitaito vakiosanontojen ja yleiskielen käytössä. Tätä varten hakijan on osoitettava, että hän kykenee:
- 1) viestimään tehokkaasti pelkästään ääneen perustuvissa tilanteissa ja suorassa vuorovaikutustilanteessa (kasvokkain)
 - 2) viestimään yleisistä ja työhön liittyvistä aiheista täsmällisesti ja selkeästi
 - 3) käyttämään yleisluonteisessa tai työhön liittyvässä viestinnässä asianmukaisia viestintästrategioita tiedonvaihtoon sekä väärinymmärrysten tunnistamiseen ja korjaamiseen
 - 4) vastaamaan onnistuneesti kielellisiin haasteisiin, joita syntyy kielenkäyttäjälle muutoin tutussa rutiininomaisessa työtilanteessa tai viestintätehtävässä ilmenevistä ongelmista tai odottamattomista tapahtumista
 - 5) käyttämään ilmailuyhteisön ymmärtämää murretta tai korostusta.
- c) Lukuun ottamatta lentäjiä, jotka ovat osoittaneet kielitaitonsa olevan erinomaisella tasolla, kielitaitomerkinä arvioidaan uudelleen tämän osan (FCL) liitteen 2 mukaisesti
- 1) joka neljäs vuosi, jos osoitettu taso on toimiva kielitaito, tai
 - 2) joka kuudes vuosi, jos osoitettu taso on edistynyt kielitaito.
- d) Mittarilentokelpuutuksen haltijaa koskevat erityisvaatimukset. Rajoittamatta edellä olevien kohtien soveltamista mittarilentokelpuutuksen haltijan on oltava osoittanut kykynsä käyttää englantia tasolla, jolla hän pystyy
- 1) ymmärtämään kaiken lennon vaiheiden toteuttamisen kannalta olennaisen tiedon, mukaan luettuna lennonvalmistelu
 - 2) käyttämään radiopuhelinta kaikissa lennon vaiheissa, mukaan luettuna hätätilanteet
 - 3) viestimään muiden miehistön jäsenten kanssa kaikissa lennon vaiheissa, mukaan luettuna lennonvalmistelu.
- e) Kielitaito ja mittarilentokelpuutuksen haltijoiden osalta englannin kielen käyttötaito osoitetaan toimivaltaisen viranomaisen määräämällä arviointitavalla.

FCL.060 Viimeaikainen kokemus

- a) Ilmapallot. Lentäjä ei saa ohjata ilmapalloa kaupallisessa ilmakuljetuksessa tai kuljettaa matkustajia, ellei hän ole lentänyt viimeksi kuluneiden 180 vuorokauden aikana
- 1) ilmapallolla ohjaavana ohjaajana vähintään kolmea lentoa, joista vähintään yksi on suoritettu kyseisen luokan ja ryhmän ilmapallolla; tai
 - 2) vähintään yhtä lentoa kyseisen luokan ja ryhmän ilmapallolla sellaisen kouluttajan valvonnassa, jolla on luvun J mukainen pätevyys.
- b) Lentokoneet, helikopterit, pystysuoraan nousevat lentokoneet ja purjelentokoneet. Lentäjä ei saa ohjata ilma-alusta kaupallisessa ilmakuljetuksessa tai kuljettaa matkustajia
- 1) ilma-aluksen päällikkönä tai perämiehenä, ellei hän ole suorittanut edellisten 90 päivän aikana vähintään kolmea lentoonlähtöä, lähestymistä ja laskua saman tyyppin tai luokan ilma-aluksella tai lentosimulaattorilla. Nämä kolme lentoonlähtöä

ja laskua on oltava suoritettu lentäjän oikeuksien mukaan joko usean tai yhden ohjaajan lentotoiminnassa, ja

- 2) ilma-aluksen päällikkönä, ellei
 - i) hän ole viimeksi kuluneiden 90 vuorokauden aikana suorittanut vähintään yhtä lentoonlähtöä, lähestymistä ja laskua yöllä saman tyyppin tai luokan ilma-aluksen ohjaajana tai lentosimulaattorilla, joka edustaa kyseistä tyyppiä tai luokkaa, tai
 - ii) hänellä ole mittarilentokelpuutusta;
 - 3) perämiehen matkalentosijaisena, ellei hän
 - i) täytä b kohdan 1 alakohdan vaatimuksia; tai
 - ii) ole viimeksi kuluneiden 90 vuorokauden aikana suorittanut vähintään 3 yksittäistä lentoa perämiehen matkalentosijaisena saman tyyppin tai luokan ilma-aluksella, tai
 - iii) ole suorittanut määräaikais- ja kertauskoulutusta lentosimulaattorilla enintään 90 vuorokauden välein. Kyseinen kertauskoulutus voidaan yhdistää lentotoiminnan harjoittajan kertauskoulutukseen, josta määrätään osassa OR.OPS.
 - 4) Jos ohjaajalla on oikeus lentää useammalla kuin yhdellä muulla kuin vaativalla helikopterityypillä, jossa on samankaltaiset käsittely- ja toimintaominaisuudet siten kuin osassa 21 määritellään, 1 kohdassa vaaditut kolme lentoonlähtöä, lähestymistä ja laskua voidaan suorittaa vain yhdellä näistä tyypeistä edellyttäen, että ohjaaja on lentänyt kullakin helikopterityypillä vähintään kaksi tuntia viimeksi kuluneiden kuuden kuukauden aikana.
- c) Kaupallisen ilmakuljetuksen erityisvaatimukset
- 1) Kaupallista ilmakuljetusta varten edellä b kohdan 1 ja 2 alakohdassa määrätty 90 vuorokauden jakso voidaan pidentää enintään 120 vuorokauteen edellyttäen, että ohjaaja suorittaa reittilentoja tyyppikouluttajan tai tarkastuslentäjän valvonnassa.
 - 2) Jos ohjaaja ei täytä 1 kohdan vaatimuksia, hänen on suoritettava käytettävällä ilma-aluksella tai käytettävän ilma-alustyyppin lentosimulaattorilla koululento, joka kattaa vähintään b kohdan 1 ja 2 alakohdassa kuvatut vaatimukset, ennen kuin hän voi käyttää oikeuksiaan.

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

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

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

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

LUKU B
KEVYIDEN ILMA-ALUSTEN LUPAKIRJA – LAPL
OSA 1

Yleiset vaatimukset

FCL.100 LAPL – Vähimmäisikä

Kevyiden ilma-alusten lupakirjan hakijan on oltava

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

FCL.105 LAPL – Oikeudet ja ehdot

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

FCL.110 LAPL – Hyvitys samasta ilma-alusryhmästä

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

FCL.115 LAPL – Koulutus

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

FCL.120 LAPL – Teoriakoe

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

- a) yleiset oppiaineet:
 - ilmailun säädökset
 - ihmisen suorituskyyky
 - sääoppi ja
 - radiopuhelinliikenne;
- b) erityiset oppiaineet, jotka koskevat eri ilma-alusryhmiä:
 - lennonteoria
 - lentotoimintamenetelmät
 - suoritusarvot ja lennonsuunnittelu
 - ilma-aluksen yleistuntemus ja

— lentosuunnistus.

FCL.125 LAPL – Lentokoe

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

OSA 2

Basic LAPL-lupakirjaa koskevat erityisvaatimukset – lentokoneet

FCL.105.BLAPL Oikeudet

Lentokoneen Basic LAPL -lupakirjan haltijalla on oikeus toimia ilma-aluksen päällikkönä yksimoottorisessa määntämöottorilentokoneessa tai TMG-moottoripurjelentokoneessa, jonka suurin sallittu lentoonlähdomassa on 2 000 kilogrammaa tai vähemmän, paikallisilla lennoilla enintään 30 kilometrin (15 NM) etäisyydellä lähtölentopaikasta, ilman välilaskuja ja siten, että lennon olosuhteet huomioon ottaen ohjaaja voi aina palata lähtölentopaikalle.

Basic LAPL -lupakirjan oikeuksiin ei sisälly matkustajien kuljettaminen.

FCL.110.BLAPL Kokemusvaatimukset ja hyvittäminen

- a) Lentokoneen Basic LAPL -lupakirjan hakijan on oltava saanut vähintään 20 tuntia lentokoulutusta sen luokan lentokoneella, jolla lentokoe suoritetaan, mukaan luettuna vähintään
 - 1) 10 tuntia koululentoja opettajan kanssa
 - 2) 4 tuntia valvottua yksinlentoaika
 - 3) 3 tuntia matkalentoaika opettajan kanssa.
- b) Hyvittäminen. Hakijat, joilla on aikaisempaa kokemusta ilma-aluksen päällikkönä toimimisesta, voivat saada hyvitystä a kohdan vaatimuksista.

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

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

FCL.135.BLAPL Oikeuksien laajentaminen toiseen luokkaan tai versioon

- a) Basic LAPL -lupakirjan oikeudet rajoittuvat siihen lentokoneluokkaan, jolla lentokoe on suoritettu. Rajoitukset voidaan poistaa, kun lentäjä on uudella luokalla
- 1) saanut 3 tuntia lentokoulutusta, mukaan luettuna:
 - i) 10 lentoonlähtöä ja laskua opettajan kanssa ja
 - ii) 10 lentoonlähtöä ja laskua yksin opettajan valvonnassa;
 - 2) suorittanut lentokokeen, jossa osoitetaan riittävä käytännön taitotaso uudella lentokoneluokalla. Lentokokeen aikana hakijan on osoitettava tarkastuslentäjälle myös riittävä teoretien taso toisen luokan lentokoneesta seuraavissa oppiaineissa:
 - lentotoimintamenetelmät
 - suoritusarvot ja lennon suunnittelu
 - ilma-aluksen yleistuntemus.
- b) Ennen kuin Basic LAPL -lupakirjan haltija voi käyttää lupakirjan oikeuksia toisella lentokoneen versiolla kuin se, jolla lentokoe on suoritettu, lentäjän on suoritettava eroavuus- tai perehdyttämiskoulutus. Eroavuuskoulutus on merkittävä lentäjän lentopäiväkirjaan tai vastaavaan asiakirjaan, ja kouluttajan on allekirjoitettava merkintä.

FCL.140.BLAPL Viimeaikaisen kokemuksen vaatimukset

Basic LAPL -lupakirjan haltija saa käyttää lupakirjansa mukaisia oikeuksia vain, jos hän täyttää kohdan FCL.140.A viimeaikaisen kokemuksen vaatimukset.

OSA 3

Lentokoneen LAPL-lupakirjan erityisvaatimukset – LAPL(A)

FCL.105.A LAPL(A) – Oikeudet

Lentokoneen LAPL-lupakirjan haltijalla on oikeus toimia ilma-aluksen päällikkönä yksimootorisessa määntämoottorikäyttöisessä maalentokoneessa tai TMG-moottoripurjelentokoneessa, jonka suurin sallittu lentoonlähtömassa on enintään 2 000 kg ja joka voi kuljettaa enintään kolme matkustajaa siten, ettei ilma-aluksessa ole koskaan enempää kuin neljä henkilöä.

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

- a) LAPL(A)-lupakirjan hakijan on oltava saanut lentokoneilla tai TMG-moottoripurjelentokoneilla vähintään 30 tuntia lentokoulutusta, johon on kuulunut vähintään
- 1) 15 tuntia koululentoja opettajan kanssa sen luokan lentokoneella, jolla lentokoe suoritetaan
 - 2) 6 tuntia valvottua yksinlentoa, johon on kuulunut vähintään 3 tuntia yksinmatkalentoa siten, että ainakin yksi matkalennoista on vähintään

150 kilometrin (80 NM) pituinen ja sisältää yhden laskun pysähtymiseen asti muulle kuin lähtölentopaikalle.

- b) Erityisvaatimukset hakijoille, joilla on lentokoneen Basic LAPL -lupakirja. LAPL(A)-lupakirjan hakijan, jolla on lentokoneen Basic LAPL -lupakirja, on oltava saanut 10 tuntia lentokoulutusta, johon on kuulunut vähintään
 - 1) 5 tuntia koululentoja opettajan kanssa
 - 2) 4 tuntia valvottua yksinlentoaikaa, johon on kuulunut vähintään 3 tuntia yksinmatkalentoa siten, että ainakin yksi matkalennoista on vähintään 150 kilometrin (80 NM) pituinen ja sisältää yhden laskun pysähtymiseen asti muulle kuin lähtölentopaikalle.
- c) Erityisvaatimukset hakijoille, joilla on LAPL(S)-lupakirja, johon liittyy TMG-laajennus. LAPL(A)-lupakirjan hakijan, jolla on LAPL(S)-lupakirja ja TMG-laajennus, on oltava lentänyt TMG-moottoripurjelentokoneilla TMG-laajennuksen hyväksymisen jälkeen vähintään 21 tuntia lentoaikaa ja hänen on täytettävä kohdan FCL.135.BLAPL(a) vaatimukset lentokoneella.
- d) Hyvittäminen. Hakijat, joilla on aikaisempaa kokemusta ilma-aluksen päällikkönä toimimisesta, voivat saada hyvitystä a kohdan vaatimuksista.
 Hyvityksen määrästä päättää se hyväksytty koulutusorganisaatio, jossa lentäjä suorittaa kurssin, ennen koulutuksen aloittamista suoritettuna arviointilennon perusteella, mutta hyvitys ei missään tapauksessa saa
 - 1) ylittää ilma-aluksen päällikkönä lennettyä kokonaislentoaikaa
 - 2) olla yli 50 % a kohdassa vaadituista tunneista
 - 3) sisältää a kohdan 2 alakohdan vaatimuksia.

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

LAPL(A)-lupakirjan oikeudet rajoittuvat siihen lentokoneen tai TMG-moottoripurjelentokoneen luokkaan tai versioon, jolla lentokoe on suoritettu. Kyseinen rajoitus voidaan poistaa, kun lentäjä on täyttänyt kohdan FCL.135.BLAPL vaatimukset.

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

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

OSA 4**Helikopterin LAPL-lupakirjan erityisvaatimukset – LAPL(H)****FCL.105.H LAPL(H) – Oikeudet**

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

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

- a) LAPL(H)-lupakirjan hakijan on oltava saanut 40 tuntia lentokoulutusta helikoptereilla. Niistä vähintään 35 tuntia on lennettyä saman tyyppin helikopterilla, jota käytetään lentokokeessa. Lentokoulutuksen on sisällettävä vähintään
- 1) 20 tuntia koululentoja opettajan kanssa, ja
 - 2) 10 tuntia valvottua yksinlentoaikaa, johon kuuluu vähintään 5 tuntia yksinmatkalentoa siten, että ainakin yksi matkalennoista on vähintään 150 kilometrin (80 NM) pituinen ja sisältää yhden laskun pysähtymiseen asti muulle kuin lähtölentopaikalle.
- b) Hyvittäminen. Hakijat, joilla on aikaisempaa kokemusta ilma-aluksen päällikkönä toimimisesta, voivat saada hyvitystä a kohdan vaatimuksista.
- Hyvityksen määrästä päättää se hyväksytty koulutusorganisaatio, jossa lentäjä suorittaa kurssin, ennen koulutuksen aloittamista suoritettuna arviointilennon perusteella, mutta hyvitys ei missään tapauksessa saa
- 1) ylittää ilma-aluksen päällikkönä lennettyä kokonaislentoaikaa
 - 2) olla yli 50 % a kohdassa vaadituista tunneista
 - 3) sisältää a kohdan 2 alakohdan vaatimuksia.

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

- a) LAPL(H)-lupakirjan oikeudet rajoitetaan siihen helikopterityyppiin tai -versioon, jolla lentokoe on suoritettu. Rajoitukset voidaan poistaa, kun lentäjä on
- 1) saanut 5 tuntia lentokoulutusta, mukaan luettuna:
 - i) 15 lentoonlähtöä, lähestymistä ja laskua opettajan kanssa
 - ii) 15 lentoonlähtöä, lähestymistä ja laskua yksin opettajan valvonnassa
 - iii) lentokoe, jossa osoitetaan riittävä käytännön taitotaso uudella tyyppillä. Lentokokeen aikana hakijan on osoitettava tarkastuslentäjälle myös riittävä teoretien taso toisesta helikopterityypistä seuraavissa oppiaineissa:
 - lentotoimintamenetelmät
 - suorituservot ja lennon suunnittelu
 - ilma-aluksen yleistuntemus.
- b) Ennen kuin LAPL(H)-lupakirjan haltija voi käyttää lupakirjan oikeuksia muulla helikopteriversiolla kuin sillä, jota on käytetty lentokokeessa, lentäjän on

suoritettava eroavuus- tai perehdyttämiskoulutus sellaisena kuin se on määritelty osan 21 mukaisesti laadituissa käyttöön soveltuvuutta koskevissa tiedoissa. Eroavuuskoulutus on merkittävä lentäjän lentopäiväkirjaan tai vastaavaan asiakirjaan, ja kouluttajan on allekirjoitettava merkintä.

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

- a) LAPL(H)-lupakirjan haltija saa käyttää lupakirjansa oikeuksia tietyllä helikopterityypillä vain, jos hän on suorittanut kyseisen tyypin helikoptereilla viimeksi kuluneiden 12 kuukauden aikana
 - 1) vähintään 6 tuntia lentoaikaa ilma-aluksen päällikkönä, mukaan luettuna 6 lentoonlähtöä, lähestymistä ja laskua, ja
 - 2) kokonaislentoajaltaan vähintään yhden tunnin pituisen kertauskoulutuksen kouluttajan kanssa.
- b) LAPL(H)-lupakirjan haltijoiden, jotka eivät täytä a kohdan vaatimuksia, on
 - 1) suoritettava tarkastuslento tarkastuslentäjän kanssa kyseisellä tyypillä, ennen kuin he saavat jatkaa lupakirjansa oikeuksien käyttämistä, tai
 - 2) suoritettava lisälentoaika tai lentoonlähdöt ja laskut joko koululentoina tai yksinlentoina kouluttajan valvonnassa täyttääkseen a kohdan vaatimukset.

OSA 5**Purjelentokoneen LAPL-lupakirjan erityisvaatimukset – LAPL(S)****FCL.105.S LAPL(S) – Oikeudet ja ehdot**

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

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

- a) LAPL(S)-lupakirjan hakijan on oltava saanut vähintään 15 tuntia lentokoulutusta purjelentokoneilla tai moottoripurjelentokoneilla, mukaan luettuna vähintään
 - 1) 10 tuntia koululentoja opettajan kanssa
 - 2) 2 tuntia valvottua yksinlentoaikaa
 - 3) 45 lentoonlähtöä ja laskua
 - 4) yksi vähintään 50 kilometrin (27 NM) yksinmatkalento tai yksi vähintään 100 kilometrin (55 NM) matkalento opettajan kanssa.
- b) Edellä a kohdassa vaaditusta 15 tunnista enintään 7 voidaan suorittaa TMG-moottoripurjelentokoneella.
- c) Hyvittäminen. Hakijat, joilla on aikaisempaa kokemusta ilma-aluksen päällikkönä toimimisesta, voivat saada hyvitystä a kohdan vaatimuksista.
 Hyvityksen määrästä päättää se hyväksytty koulutusorganisaatio, jossa lentäjä suorittaa kurssin, ennen koulutuksen aloittamista suoritettuna arviointilennon perusteella, mutta se ei missään tapauksessa saa
 - 1) ylittää ilma-aluksen päällikkönä lennettyä kokonaislentoaikaa
 - 2) olla yli 50 % a kohdassa vaadituista tunneista
 - 3) sisältää a kohdan 2–4 alakohdan vaatimuksia.

FCL.130.S LAPL(S) – Lentoonlähtötavat

- a) LAPL(S)-lupakirjan oikeudet rajoitetaan lentokokeessa käytettyyn lentoonlähtötapaan. Rajoitukset voidaan poistaa, kun lentäjä on suorittanut
 - 1) vintturihinausta tai autohinausta käytettäessä vähintään 10 lähtöä koululentona ja 5 valvottua lähtöä yksinlennolle
 - 2) lentokonehinausta käytettäessä tai itselähtevällä purjelentokoneella vähintään 5 lähtöä koululentona ja 5 valvottua lähtöä yksinlennolle; itselähtevän purjelentokoneen koululennot voidaan suorittaa TMG-moottoripurjelentokoneella;
 - 3) kumiköysistarttia käytettäessä vähintään 3 lähtöä, jotka suoritetaan koululentona tai valvottuna yksinlentona.

- b) Lisäharjoituslentojen suorittaminen on merkittävä lentopäiväkirjaan, ja kouluttajan on allekirjoitettava merkintä.
- c) Säilyttääkseen kunkin lentoonlähtötavan oikeudet ohjaajan on oltava suorittanut viimeksi kuluneiden 24 kuukauden aikana vähintään viisi lentoonlähtöä lukuun ottamatta kumiköysistarttia, jota varten ohjaajan on oltava suorittanut vain kaksi lähtöä.
- d) Jos ohjaaja ei täytä c kohdan vaatimuksia, hänen on suoritettava puuttuva määrä lähtöjä koululentona tai opettajan valvomana yksinlentona saadakseen oikeutensa takaisin.

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

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

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

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

- a) Purjelentokoneet ja moottoripurjelentokoneet. LAPL(S)-lupakirjan haltija saa käyttää purjelentokoneen tai moottoripurjelentokoneen lupakirjan mukaisia oikeuksia vain, jos hän on suorittanut purjelentokoneilla tai moottoripurjelentokoneilla, TMG-moottoripurjelentokoneet pois lukien, viimeksi kuluneiden 24 kuukauden aikana vähintään
 - 1) 5 tuntia lentoaikaa ilma-aluksen päällikkönä, mukaan luettuna 15 lentoonlähtöä
 - 2) 2 koululentoa opettajan kanssa.
- b) TMG-moottoripurjelentokone. LAPL(S)-lupakirjan haltija saa käyttää TMG-moottoripurjelentokoneen lupakirjan oikeuksia vain, jos hän on
 - 1) suorittanut TMG-moottoripurjelentokoneella viimeksi kuluneiden 24 kuukauden aikana
 - i) vähintään 12 tuntia lentoaikaa ilma-aluksen päällikkönä, mukaan luettuna 12 lentoonlähtöä ja laskua, ja

- ii) kokonaislentoajaltaan vähintään yhden tunnin pituisen kertauskoulutuksen kouluttajan kanssa.
- 2) Jos LAPL(S)-lupakirjan haltijalla on myös oikeus lentää lentokoneita, 1 kohdan vaatimukset voidaan täyttää lentokoneilla.
- c) LAPL(S)-lupakirjan haltijoiden, jotka eivät täytä a tai b kohdan vaatimuksia, on suoritettava ennen oikeuksien palauttamista
 - 1) hyväksytysti tarkastuslento tarkastuslentäjän kanssa purjelentokoneella tai tarvittaessa TMG-moottoripurjelentokoneella, tai
 - 2) lisälentoaika tai lentoonlähdöt ja laskut joko koululentoina tai yksinlentoina kouluttajan valvonnassa täyttääkseen a tai b kohdan vaatimukset.

OSA 6

Ilmapallon LAPL-lupakirjan erityisvaatimukset – LAPL(B)

FCL.105.B LAPL(B) – Oikeudet

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

FCL.110.B LAPL(B) – Kokemusvaatimukset

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

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

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

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

- a) LAPL(B)-lupakirjan oikeudet rajoittuvat ankkuroimattomiin lentoihin. Rajoitus voidaan poistaa, kun ohjaaja on suorittanut vähintään kolme ankkuroitua lentoa koululentoina.
- b) Lisäkoulutuksen suorittaminen on merkittävä lentopäiväkirjaan, ja kouluttajan on allekirjoitettava merkintä.
- c) Kyseisen oikeuden säilyttämiseksi ohjaajan on oltava lentänyt vähintään kaksi ankkuroitua lentoa viimeksi kuluneiden 24 kuukauden aikana.

- d) Jos ohjaaja ei täytä c kohdan vaatimuksia, hänen on suoritettava puuttuva määrä ankkuroituja lentoja koululentoina tai yksinlentoina opettajan valvonnassa saadakseen oikeutensa takaisin.

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

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

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

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

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

LUKU C

YKSITYISLENTÄJÄN LUPAKIRJA (PPL), PURJELENTÄJÄN LUPAKIRJA (SPL) JA ILMAPALLOLENTÄJÄN LUPAKIRJA (BPL)

LUKU 1

Yleiset vaatimukset

FCL.200 Vähimmäisikä

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

FCL.205 Ehdot

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

FCL.210 Koulutus

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

FCL.215 Teoriakoe

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

- a) yleiset oppiaineet:
 - ilmailun säädökset
 - ihmisen suorituskyky
 - sääoppi ja
 - radiopuhelinliikenne;
- b) erityisoppiaineet, jotka koskevat eri ilma-alusryhmiä:
 - lennonteoria
 - lentotoimintamenetelmät
 - suoritusarvot ja lennonsuunnittelu
 - ilma-aluksen yleistuntemus, ja
 - lentosuunnistus.

FCL.235 Lentokoe

- a) BPL-, SPL- tai PPL-lupakirjan hakijan on osoitettava lentokokeessa kykynsä suorittaa ilma-aluksen päällikkönä kyseisellä ilma-alusryhmällä vaaditut menetelmät ja lentoliikkeet myönnettäviä oikeuksia vastaavalla pätevyydellä.
- b) Hakijan on oltava saanut ennen lentokoea lentokoulutusta saman luokan tai tyyppin ilma-aluksella tai saman ryhmän ilmapallolla, jota käytetään lentokokeessa.
- c) Hyväksyminen

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

OSA 2

Lentokoneen PPL-lupakirjaa koskevat erityisvaatimukset – PPL(A)

FCL.205.A PPL(A) – Oikeudet

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

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

- a) PPL(A)-lupakirjan hakijan on oltava saanut lentokoulutusta lentokoneilla vähintään 45 tuntia, joista 5 tuntia on oltava suoritettu simulaatiokoulutuslaitteella (FSTD), mukaan luettuna vähintään
 - 1) 25 tuntia koululentoja opettajan kanssa, ja
 - 2) 10 tuntia valvottua yksinlentoaikaa, mukaan luettuna vähintään 5 tuntia yksinmatkalentoa siten, että ainakin yksi matkalento on vähintään 270 kilometrin (150 NM) pituinen ja sisältää laskut pysähtymiseen asti kahdelle lentopaikalle, jotka eivät ole samoja kuin lähtölentopaikka.
- b) Erityisvaatimukset hakijoille, joilla on LAPL(A)-lupakirja. PPL(A)-lupakirjan hakijan, jolla on LAPL(A)-lupakirja, on oltava suorittanut lentokoneilla LAPL(A)-lupakirjan myöntämisen jälkeen vähintään 15 tuntia lentoaikaa, joista vähintään 10 tuntia on hyväksytyn koulutusorganisaation kurssilla saatua lentokoulutusta. Kurssin on sisällettävä vähintään neljä tuntia valvottua yksinlentoaikaa, mukaan luettuna vähintään kaksi tuntia yksinmatkalentoa siten, että ainakin yksi matkalennoista on vähintään 270 kilometrin (150 NM) pituinen ja sisältää laskut pysähtymiseen asti kahdelle lentopaikalle, jotka eivät ole samoja kuin lähtölentopaikka.
- c) Erityisvaatimukset hakijoille, joilla on LAPL(S)-lupakirja TMG-laajennuksella. PPL(A)-lupakirjan hakijan, jolla on LAPL(S)-lupakirja ja TMG-laajennus, on oltava

- 1) suorittanut vähintään 24 tuntia lentoaikaa TMG-moottoripurjelentokoneilla TMG-laajennuksen myöntämisen jälkeen ja
 - 2) saanut 15 tuntia lentokoulutusta lentokoneilla hyväksytyn koulutusorganisaation kurssilla, mukaan luettuna vähintään a kohdan 2 alakohdan vaatimukset.
- d) Hyvittäminen. Hakijoille, joilla on muun ilma-alusryhmän lentäjän lupakirja, ilmapalloja lukuun ottamatta, hyvitetään 10 prosenttia kokonaislentoajasta kyseisen ilma-aluksen päällikkönä korkeintaan 10 tuntiin saakka. Hyvitys ei missään tapauksessa saa sisältää a kohdan 2 alakohdan vaatimuksia.

OSA 3

Helikopterin PPL-lupakirjaa koskevat erityisvaatimukset – PPL(H)

FCL.205.H PPL(H) – Oikeudet

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

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

- a) PPL(H)-lupakirjan hakijan on oltava saanut lentokoulutusta helikoptereilla vähintään 45 tuntia, joista viisi tuntia saa olla suoritettu lento- ja suunnistusmenetelmien koulutuslaitteella (FNPT) tai lentosimulaattorilla, mukaan luettuna vähintään
 - 1) 25 tuntia koululentoja opettajan kanssa ja
 - 2) 10 tuntia valvottua yksinlentoaikaa, mukaan luettuna vähintään viisi tuntia yksinmatkalentoa siten, että ainakin yksi matkalennoista on vähintään 185 kilometrin (100 NM) pituinen ja sisältää laskut pysähtymiseen asti kahdelle lentopaikalle, jotka eivät ole samoja kuin lähtölentopaikka;
 - 3) 35 tuntia näistä 45 lentokoulutustunnista on suoritettava samalla helikopterityypillä kuin se, jota käytetään lentokokeessa.
- b) Erityisvaatimukset hakijoille, joilla on LAPL(H)-lupakirja. PPL(H)-lupakirjan hakijan, jolla on LAPL(H)-lupakirja, on suoritettava kurssi hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa. Kurssin on sisällettävä vähintään viisi tuntia koululentoaikaa ja ainakin yksi vähintään 185 kilometrin (100 NM) pituinen valvottu yksinmatkalento, joka sisältää laskut pysähtymiseen asti kahdelle lentopaikalle, jotka eivät ole samoja kuin lähtölentopaikka.
- c) Hakijoille, joilla on muun ilma-alusryhmän lentäjän lupakirja, ilmapalloja lukuun ottamatta, hyvitetään 10 prosenttia kokonaislentoajasta kyseisen ilma-aluksen päällikkönä korkeintaan 6 tuntiin saakka. Hyvitys ei missään tapauksessa saa sisältää a kohdan 2 alakohdan vaatimuksia.

OSA 4

Pystysuoraan nousevan lentokoneen PPL-lupakirjaa koskevat erityisvaatimukset – PPL(PL)

Varattu

OSA 5

Ilmalaivan PPL-lupakirjaa koskevat erityisvaatimukset – PPL(As)

FCL.205.As PPL(As) – Oikeudet

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

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

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

OSA 6

Purjelentäjän lupakirjaa (SPL) koskevat erityisvaatimukset

FCL.205.S SPL – Oikeudet ja ehdot

- a) Purjelentokoneen SPL-lupakirjan haltijalla on oikeus toimia ilma-aluksen päällikkönä purjelentokoneissa ja moottoripurjelentokoneissa. Voidakseen käyttää lupakirjansa mukaisia oikeuksia TMG-moottoripurjelentokoneella haltijan on täytettävä kohdan FCL.135.S vaatimukset.
- b) SPL-lupakirjan haltija saa

- 1) kuljettaa matkustajia vasta, kun hän on suorittanut lupakirjan myöntämisen jälkeen vähintään 10 tuntia lentoaikaa tai 30 lentoonlähtöä ilma-aluksen päällikkönä purjelentokoneella tai moottoripurjelentokoneella
- 2) toimia vain ilman korvausta muussa kuin kaupallisessa lentotoiminnassa, kunnes hän on
 - i) täyttänyt 18 vuotta
 - ii) suorittanut lupakirjan myöntämisen jälkeen 75 tuntia lentoaikaa tai 200 lentoonlähtöä ilma-aluksen päällikkönä purjelentokoneella tai moottoripurjelentokoneella
 - iii) suorittanut hyväksytysti tarkastuslennon tarkastuslentäjän kanssa.
- c) Sen estämättä, mitä edellä b kohdan 2 alakohdassa määrätään, SPL-lupakirjan haltija, jolla on kouluttajan tai tarkastuslentäjän oikeudet, voi saada korvausta
 - 1) lentokoulutuksen antamisesta LAPL(S)- tai SPL-lupakirjaa varten
 - 2) lentokokeiden ja tarkastuslentojen vastaanottamisesta kyseisiä lupakirjoja varten
 - 3) kyseisiin lupakirjoihin liittyvistä kelpuutuksista ja todistuksista.

FCL.210.S SPL – Kokemusvaatimukset ja hyvittäminen

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

SPL-lupakirjan hakijalle, jolla on ollut LAPL(S)-lupakirja hakemusta edeltäneiden kahden vuoden aikana, hyvitetään teoria- ja lentokoulutusvaatimukset täysimääräisesti.
- c) *Hyvittäminen.* Hakijalle, jolla on muun ilma-alusryhmän lentäjän lupakirja, ilmapalloja lukuun ottamatta, hyvitetään 10 prosenttia kokonaislentoajasta kyseisen ilma-aluksen päällikkönä korkeintaan 7 tuntiin saakka. Hyvitys ei missään tapauksessa saa sisältää kohdan FCL.110.S(a) 2–4 alakohdan vaatimuksia.

FCL.220.S SPL – Lentoonlähtötavat

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

FCL.230.S SPL – Viimeaikaisen kokemuksen vaatimukset

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

OSA 7

Ilmapallolentäjän lupakirjaa (BPL) koskevat erityisvaatimukset

FCL.205.B BPL – Oikeudet ja ehdot

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

FCL.210.B BPL – Kokemusvaatimukset ja hyvittäminen

- a) BPL-lupakirjan hakijan on oltava saanut saman luokan ja ryhmän ilmapalloilla vähintään 16 tuntia lentokoulutusta, mukaan luettuna vähintään
 - 1) 12 tuntia koululentoja opettajan kanssa
 - 2) 10 täyttöä ja 20 lentoonlähtöä ja laskua ja
 - 3) yksi valvottu yksinlento, joka kestää vähintään 30 minuuttia.
- b) BPL-lupakirjan hakijalle, jolla on LAPL(B)-lupakirja, hyvitetään BPL-lupakirjan myöntämistä koskevat vaatimukset täysimääräisesti.

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

FCL.220.B BPL – Oikeuksien laajentaminen ankkuroituihin lentoihin

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

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

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

- a) on täyttänyt kohdan FCL.135.B vaatimukset, jos oikeudet laajennetaan toiseen luokkaan samassa ryhmässä
- b) jos oikeudet laajennetaan toiseen ryhmään samassa ilmapalloluokassa, on suorittanut vähintään
 - 1) kaksi koululentoa kyseisen ryhmän ilmapallolla, ja
 - 2) seuraavat määrät lentoaikaa ilma-aluksen päällikkönä ilmapalloilla:

- i) ilmapalloilla, joiden kuoren tilavuus on 3 401–6 000 kuutiometriä, vähintään 100 tuntia
- ii) ilmapalloilla, joiden kuoren tilavuus on 6 001–10 500 kuutiometriä, vähintään 200 tuntia
- iii) ilmapalloilla, joiden kuoren tilavuus on yli 10 500 kuutiometriä, vähintään 300 tuntia
- iv) kaasuilmapalloilla, joiden kuoren tilavuus on yli 1 260 kuutiometriä, vähintään 50 tuntia.

FCL.230.B BPL – Viimeaikaisen kokemuksen vaatimukset

- a) BPL-lupakirjan haltija saa käyttää lupakirjansa mukaisia oikeuksia vain, jos hän on suorittanut yhdellä ilmapalloluokalla viimeksi kuluneiden 24 kuukauden aikana vähintään
 - 1) 6 tuntia lentoaikaa ilma-aluksen päällikkönä, mukaan luettuna 10 lentoonlähtöä ja laskua, ja
 - 2) yhden koululennon opettajan kanssa kyseisen luokan ilmapallolla, jonka kuoren enimmäistilavuus on suurin, johon hänellä on oikeudet
 - 3) sen lisäksi, jos ohjaajalla on kelpoisuus useampaan kuin yhteen ilmapalloluokkaan, hänen on toisen luokan oikeuksia käyttääkseen oltava suorittanut viimeksi kuluneiden 24 kuukauden aikana vähintään 3 tuntia lentoaikaa kyseisen luokan ilmapallolla, mukaan luettuna 3 lentoonlähtöä ja laskua.
- b) BPL-lupakirjan haltijoiden, jotka eivät täytä a kohdan vaatimuksia, on ennen oikeuksien palauttamista
 - 1) suoritettava hyväksytysti tarkastuslento tarkastuslentäjän kanssa kyseisen luokan ilmapallolla, jonka kuoren enimmäistilavuus on suurin, johon hänellä on oikeudet
 - 2) suoritettava lisälentoaika tai lentoonlähdt ja laskut joko koululentoina tai yksinlentoina opettajan valvonnassa täyttääkseen a kohdan vaatimukset.

LUKU D

Ansioletäjän lupakirja – CPL

OSA 1

Yleiset vaatimukset

FCL.300 CPL – Vähimmäisikä

Ansioletäjän lupakirjan hakijan on oltava vähintään 18-vuotias.

FCL.305 CPL – Oikeudet ja ehdot

- a) Oikeudet. CPL-lupakirjan haltijalla on asianomaisessa ilma-alusryhmässä oikeus
- 1) käyttää LAPL- ja PPL-lupakirjan haltijan oikeuksia
 - 2) toimia päällikkönä tai perämiehenä ilma-aluksessa, jota käytetään muuhun kuin kaupalliseen ilmakuljetukseen
 - 3) toimia ilma-aluksen päällikkönä kaupallisessa ilmakuljetuksessa kaikissa yhden ohjaajan ilma-aluksissa tässä luvussa ja kohdassa FCL.060 määrättyjen rajoitusten mukaisesti
 - 4) toimia perämiehenä kaupallisessa ilmakuljetuksessa kohdassa FCL.060 määrättyjen rajoitusten mukaisesti.
- b) Ehdot. CPL-lupakirjan hakijan on täytettävä lentokokeessa käytettävän ilma-aluksen luokka- tai tyyppikelpuutuksen vaatimukset.

FCL.310 CPL – Teoriakokeet

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

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

FCL.315 CPL – Koulutus

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

FCL.320 CPL – Lentokoe

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

OSA 2

Lentokonelupakirjan erityisvaatimukset – CPL(A)

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

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

- a) 70 tuntia lentoaikaa
 - (1) ilma-aluksen päällikkönä, tai
 - (2) vähintään 10 tuntia ilma-aluksen päällikkönä ja loppuaika valvonnan alaisena toimivana ilma-aluksen päällikkönä (PICUS).

Näistä 70 tunnista 20 tuntia on oltava VFR-matkalentoaikaa ilma-aluksen päällikkönä tai matkalentoaikaa, joka koostuu vähintään 10 tunnista ilma-aluksen päällikkönä ja 10 tunnista valvonnan alaisena toimivana ilma-aluksen päällikkönä. Ajan on sisällettävä vähintään 540 kilometrin (300 NM) pituinen VFR-matkalento, jonka aikana suoritetaan ilma-aluksen päällikkönä laskut pysähtymiseen asti kahdelle eri lentopaikalle.
- b) osista koostuvan CPL(A)-kurssin osat, jotka määritellään tämän osan (FCL) liitteen 3 luvun E 10 kohdan a alakohdassa ja 11 kohdassa.
- c) CPL(A)-lentokoe kohdan FCL.320 mukaisesti.

LUKU E

USEAN OHJAAJAN MIEHISTÖLUPAKIRJA – MPL

FCL.400.A MPL – Vähimmäisikä

Usean ohjaajan miehistölupakirjan hakijan on oltava vähintään 18-vuotias.

FCL.405.A MPL – Oikeudet

- a) MPL-lupakirjan haltijalla on oikeus toimia perämiehenä lentokoneessa, jonka lentämiseen vaaditaan perämies.
- b) MPL-lupakirjan haltija voi saada seuraavat lisäoikeudet:
 - 1) PPL(A)-lupakirjan haltijan oikeudet edellyttäen, että luvussa C määrätty PPL(A)-lupakirjaa koskevat vaatimukset täyttyvät
 - 2) CPL(A)-lupakirjan oikeudet edellyttäen, että kohdan FCL.325.A vaatimukset täyttyvät.
- c) MPL-lupakirjan haltijan IR(A)-kelpuutuksen oikeudet rajoittuvat lentokoneisiin, joiden lentämiseen vaaditaan perämies. IR(A)-kelpuutuksen oikeudet voidaan laajentaa yhden ohjaajan lentotoimintaan lentokoneilla edellyttäen, että lupakirjan haltijalla on koulutus, joka vaaditaan ilma-aluksen päällikkönä toimimiseen pelkästään mittareiden avulla suoritettavassa yhden ohjaajan lentotoiminnassa, ja että hän on suorittanut IR(A)-lentokokeen yhden ohjaajan miehistöllä.

FCL.410.A MPL – Teoriakoulutus ja teoriakokeet

- a) Koulutus. MPL-lupakirjan hakijan on oltava suorittanut teoria- ja lentokoulutus hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa tämän osan (FCL) liitteen 5 mukaisesti.
- b) Koe. MPL-lupakirjan hakijan on oltava osoittanut kohdan FCL.515 mukaisesti tietotaso, joka vastaa ATPL(A)-lupakirjan ja usean ohjaajan tyyppikelpuutuksen haltijan oikeuksia.

FCL.415.A MPL – Käytännön taito

- a) MPL-lupakirjan hakijan on oltava osoittanut jatkuvassa arvioinnissa taidot, jotka vaaditaan kaikkien tämän osan (FCL) liitteessä 5 määriteltyjen pätevyysyksikköjen suorittamiseen ohjaavana ohjaajana (PF) ja avustavana ohjaajana (PNF) monimoottorisella usean ohjaajan turbiinimoottorilentokoneella VFR- ja IFR-toiminnassa.
- b) Koulutuksen suorittamisen jälkeen hakijan on suoritettava hyväksytysti lentokoe tämän osan (FCL) liitteen 9 mukaisesti osoittaakseen kykynsä suorittaa vaaditut menetelmät ja lentoliikkeet myönnettäviä oikeuksia vastaavalla pätevyydellä. Lentokoe on suoritettava sillä lentokonetyypillä, jota käytetään yhdistetyn MPL-kurssin edistyneellä tasolla, tai saman tyypin lentosimulaattorilla.

LUKU F
LIIKENNELENTÄJÄN LUPAKIRJA – ATPL
OSA 1

Yleiset vaatimukset

FCL.500 ATPL – Vähimmäisikä

Liikennelentäjän lupakirjan hakijan on oltava vähintään 21-vuotias.

FCL.505 ATPL – Oikeudet

- a) ATPL-lupakirjan haltijalla on oikeus asianomaisessa ilma-alusryhmässä
 - 1) käyttää kaikkia LAPL-, PPL- ja CPL-lupakirjan haltijan oikeuksia
 - 2) toimia kaupalliseen ilmakuljetukseen käytettävän ilma-aluksen päällikkönä.
- b) ATPL-lupakirjan hakijan on täytettävä lentokokeessa käytettävän ilma-aluksen tyyppikelpuutuksen vaatimukset.

FCL.515 ATPL – Teoriakoulutus ja teoriakokeet

- a) Koulutus. ATPL-lupakirjan hakijan on suoritettava kurssi hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa. Kurssin on oltava joko yhdistetty tai osista koostuva kurssi, joka suoritetaan tämän osan (FCL) liitteen 3 mukaisesti.
- b) Koe. ATPL-lupakirjan hakijan on osoitettava myönnettäviä oikeuksia vastaava tietotaso seuraavissa oppiaineissa:
 - ilmailun säädökset
 - ilma-aluksen yleistuntemus – runko/järjestelmät/voimalaitteet
 - ilma-aluksen yleistuntemus – mittarit
 - massa ja tasapaino
 - suoritusarvot
 - lennon suunnittelu ja seuranta
 - ihmisen suorituskyky
 - sääoppi
 - lentosuunnistus
 - radiosuunnistus
 - lentotoimintamenetelmät
 - lennonteoria
 - VFR-radiopuhelinliikenne
 - IFR-radiopuhelinliikenne.

OSA 2

Lentokonelupakirjan erityisvaatimukset – ATPL(A)

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

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

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

- a) Edellytykset. ATPL(A)-lupakirjan hakijalla on oltava
 - 1) MPL-lupakirja tai
 - 2) CPL(A)-lupakirja ja monimoottorisen lentokoneen mittarilentokelpuus. Tässä tapauksessa hakijan on myös oltava saanut miehistöyhteistyökoulutusta.
- b) Kokemus. ATPL(A)-lupakirjan hakijan on oltava suorittanut vähintään 1 500 tuntia lentoaikaa lentokoneilla, mukaan luettuna vähintään
 - 1) 500 tuntia usean ohjaajan lentotoiminnassa lentokoneilla
 - 2)
 - i) 500 tuntia valvonnan alaisena toimivana ilma-aluksen päällikkönä tai
 - ii) 250 tuntia ilma-aluksen päällikkönä tai
 - iii) 250 tuntia, joista vähintään 70 tuntia ilma-aluksen päällikkönä ja loput valvonnan alaisena toimivana ilma-aluksen päällikkönä.
 - 3) 200 tuntia matkalentoaikaa, josta vähintään 100 tuntia ilma-aluksen päällikkönä tai valvonnan alaisena toimivana ilma-aluksen päällikkönä,
 - 4) 75 tuntia mittariaikaa, josta korkeintaan 30 tuntia saa olla mittariaikaa maassa, ja
 - 5) 100 tuntia yölentoa ilma-aluksen päällikkönä tai perämiehenä.

Tästä 1 500 tunnin lentoajasta korkeintaan 100 tuntia saa olla suoritettu lentosimulaattorilla ja lento- ja suunnistusmenetelmien koulutuslaitteella (FNPT). Näistä 100 tunnista korkeintaan 25 tuntia saa olla suoritettu lento- ja suunnistusmenetelmien koulutuslaitteella.
- c) Hyvittäminen.
 - 1) Muiden ilma-alusryhmien lupakirjan haltijoille hyvitetään lentoaikaa korkeintaan
 - i) TMG-moottoripurjelentokoneilla tai purjelentokoneilla 30 tuntia, jotka on lennetty ilma-aluksen päällikkönä
 - ii) helikoptereilla 50 prosenttia kaikesta b kohdassa vaaditusta lentoajasta
 - 2) Lentomekaanikon lupakirjan haltijoille, joiden lupakirja on myönnetty sovellettavien kansallisten sääntöjen mukaan, hyvitetään 50 prosenttia lentomekaanikkona toimitusta ajasta korkeintaan 250 tuntiin saakka. Nämä 250 tuntia voidaan hyvittää a kohdassa vaaditusta 1 500 tunnista ja b kohdan 1 alakohdassa vaaditusta 500 tunnista edellyttäen, että kokonaishyvitys kaikista kohdista ei ylitä 250 tuntia.
- d) Edellä b alakohdassa vaadittu kokemus on hankittava kokonaan ennen ATPL(A)-lupakirjan lentokokeen suorittamista.

FCL.520.A ATPL(A) – Lentokoe

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

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

OSA 3

Helikopterilupakirjan erityisvaatimukset – ATPL(H)

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

ATPL(H)-lupakirjan hakijalla on oltava

- a) CPL(H)-lupakirja ja usean ohjaajan helikopterin tyyppikelpuutus, ja hänen on oltava saanut miehistöyhteistyökoulutusta
- b) helikopterilentäjänä vähintään 1 000 tuntia lentoaikaa, mukaan luettuna vähintään
 - 1) 350 tuntia usean ohjaajan helikoptereilla
 - 2) i) 250 tuntia ilma-aluksen päällikkönä tai
 - ii) 100 tuntia ilma-aluksen päällikkönä ja 150 tuntia valvonnan alaisena toimivana ilma-aluksen päällikkönä tai
 - iii) 250 tuntia valvonnan alaisena toimivana ilma-aluksen päällikkönä usean ohjaajan helikoptereissa. Tässä tapauksessa ATPL(H)-lupakirjan oikeudet rajoitetaan vain usean ohjaajan lentotoimintaan, kunnes on suoritettu 100 tuntia ilma-aluksen päällikkönä;
 - 3) 200 tuntia matkalentoaikaa, josta vähintään 100 tuntia ilma-aluksen päällikkönä tai valvonnan alaisena toimivana ilma-aluksen päällikkönä
 - 4) 30 tuntia mittariaikaa, josta korkeintaan 10 tuntia saa olla mittariaikaa maassa, ja
 - 5) 100 tuntia yölentoa ilma-aluksen päällikkönä tai perämiehenä.Näistä 1 000 tunnista korkeintaan 100 tuntia saa olla suoritettu simulaatiokoulutuslaitteella (FSTD), ja niistä korkeintaan 25 tuntia saa olla suoritettu lento- ja suunnistusmenetelmien koulutuslaitteella (FNPT).
- c) Lentokoneilla suoritetusta lentoajasta hyvitetään kohdan b lentoaikavaatimukseen nähden korkeintaan 50 prosenttia.
- d) Edellä b alakohdassa vaadittu kokemus on hankittava kokonaan ennen ATPL(H)-lupakirjan lentokokeen suorittamista.

FCL.520.H ATPL(H) – Lentokoe

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

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

LUKU G
MITTARILENTOKELPUUTUS – IR
OSA 1

Yleiset vaatimukset

FCL.600 IR – Yleistä

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

FCL.605 IR – Oikeudet

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

FCL.610 IR – Edellytykset ja hyvittäminen

Mittarilentokelpuutuksen

- a) hakijalla on oltava
 - 1) vähintään PPL-lupakirja asianomaisessa ilma-alusryhmässä ja
 - i) oikeus lentää yöllä kohdan FCL.810 i mukaisesti tai
 - ii) toisen ilma-alusryhmän ATPL-lupakirja tai
 - 2) kyseisen ilma-alusryhmän CPL-lupakirja;
- b) hakijan on oltava suorittanut vähintään 50 tuntia matkalentoaikaa ilma-aluksen päällikkönä lentokoneella, helikopterilla tai ilmalaivalla, ja niistä vähintään 10 tuntia, tai ilmalaivojen osalta 20 tuntia, on oltava suoritettu asianomaisessa ilma-alusryhmässä.
- c) Vain helikopterit. Hakijat, jotka ovat suorittaneet yhdistetyn ATP(H)/IR-, ATP(H)-, CPL(H)/IR- tai CPL(H)-kurssin, vapautetaan b kohdan vaatimuksesta.

FCL.615 IR – Teoria- ja lentokoulutus

- a) Koulutus. Mittarilentokelpuutuksen hakijan on oltava suorittanut teoria- ja lentokoulutuskurssi hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa. Kurssin on oltava
 - 1) yhdistetty kurssi, joka sisältää koulutuksen mittarilentokelpuutusta varten tämän osan (FCL) liitteen 3 mukaisesti, tai

- 2) osista koostuva kurssi tämän osan (FCL) liitteen 6 mukaisesti.
- b) Koe. Hakijan on osoitettava myönnettäviä oikeuksia vastaava tietotaso seuraavissa oppiaineissa:
- ilmailun säädökset
 - ilma-aluksen yleistuntemus – mittarit
 - lennon suunnittelu ja seuranta
 - ihmisen suorituskyky
 - sääoppi
 - radiosuunnistus
 - IFR-radiopuhelinliikenne.

FCL.620 IR – Lentokoe

- a) Mittarilentokelpuutuksen hakijan on suoritettava hyväksytysti lentokoe tämän osan (FCL) liitteen 7 mukaisesti osoittaakseen kykynsä suorittaa vaaditut menetelmät ja lentoliikkeet myönnettäviä oikeuksia vastaavalla pätevyydellä.
- b) Monimoottorisen ilma-aluksen mittarilentokelpuutusta varten lentokoe on suoritettava monimoottorisella ilma-aluksella. Yksimoottorisen ilma-aluksen mittarilentokelpuutusta varten lentokoe on suoritettava yksimoottorisella ilma-aluksella. Monimoottorista lentokonetta, jossa työntövoima vaikuttaa keskilinjalla, on pidettävä tämän kohdan kannalta yksimoottorisena lentokoneena.

FCL.625 IR – Voimassaolo, voimassaolon jatkaminen ja uusiminen

- a) Voimassaolo. Mittarilentokelpuutus on voimassa yhden vuoden.
- b) Voimassaolon jatkaminen.
- 1) Mittarilentokelpuutuksen voimassaoloa on jatkettava sen voimassaolon päättymistä välittömästi edeltävien kolmen kuukauden aikana.
 - 2) Hakijat, jotka eivät läpäise mittaritarkastuslennon asiaankuuluvaa osaa ennen mittarilentokelpuutuksen voimassaolon päättymispäivää, eivät saa käyttää mittarilentokelpuutuksen oikeuksia, ennen kuin ovat läpäisseet tarkastuslennon.
- c) Uusiminen. Jos mittarilentokelpuutuksen voimassaolo on päättynyt, uusiakseen oikeutensa hakijan on
- 1) suoritettava kertauskoulutus hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa saavuttaakseen taitotason, joka tarvitaan lentokokeen mittarilento-osuuden suorittamiseen tämän osan (FCL) liitteen 9 mukaisesti, ja
 - 2) suoritettava hyväksytysti tarkastuslento tämän osan (FCL) liitteen 9 mukaisesti asianomaisella ilma-alusryhmällä.
- d) Jos mittarilentokelpuutuksen voimassaoloa ei ole jatkettu tai kelpuutusta ei ole uusittu viimeksi kuluneiden seitsemän vuoden aikana, sen haltijan on suoritettava uudelleen mittarilennon teoriakoe ja lentokoe.

OSA 2

Lentokoneiden mittarilentokelpuutuksen erityisvaatimukset

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

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

OSA 3

Helikopterien mittarilentokelpuutuksen erityisvaatimukset

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

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

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

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

- a) hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa kurssi, joka sisältää vähintään 5 tuntia mittarilentokoulutusta, josta 3 tuntia voidaan suorittaa lentosimulaattorilla tai lentokoulutuslaitteella (FTD 2/3) tai lento- ja suunnistusmenetelmien koulutuslaitteella (FNPT II/III), ja

- b) lentokokeen osa 5 tämän osan (FCL) liitteen 9 mukaisesti monimoottorisella helikopterilla.

OSA 4

Pystysuoraan nousevien lentokoneiden mittarilentokelpuutuksen erityisvaatimukset

Varattu

OSA 5

Ilmalaivojen mittarilentokelpuutuksen erityisvaatimukset

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

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

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

LUKU H
LUOKKA- JA TYYPPIKELPUUTUKSET
OSA 1

Yleiset vaatimukset

FCL.700 Olosuhteet, joissa luokka- tai tyyppikelpuutus vaaditaan

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

FCL.705 Luokka- tai tyyppikelpuutuksen haltijan oikeudet

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

FCL.710 Luokka- tai tyyppikelpuutukset – versiot

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

FCL.725 Luokka- ja tyyppikelpuutusten myöntämistä koskevat vaatimukset

- a) *Koulutus.* Luokka- tai tyyppikelpuutuksen hakijan on suoritettava kurssi hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa. Tyyppikurssin on sisällettävä kyseistä tyyppiä koskevat pakolliset koulutusosuudet sellaisina kuin ne määritellään osan 21 mukaisesti laadituissa käyttöön soveltuvuutta koskevissa tiedoissa.

- (b) *Teoriakoe.* Luokka- tai tyyppikelpuutuksen hakijan on suoritettava hyväksytyn koulutusorganisaation järjestämä teoriakoe osoittaakseen kyseisen ilma-alusluokan tai -tyypin turvalliseen lentämiseen vaaditun teorian tiedon tason.
- 1) Usean ohjaajan ilma-alusten osalta teoriakokeen on oltava kirjallinen ja sen on koostuttava vähintään 100 monivalintakysymyksestä, jotka käsittelevät tasapuolisesti koulutusohjelman pääoppiaineita.
 - 2) Monimoottoristen yhden ohjaajan ilma-alusten osalta teoriakokeen on oltava kirjallinen, ja monivalintakysymysten määrä riippuu ilma-aluksen vaativuudesta.
 - 3) Yksimoottoristen ilma-alusten osalta tarkastuslentäjän on vastaanotettava teoriakoe suullisesti lentokokeen aikana määritelläkseen sen, onko tyydyttävä tietotaso saavutettu.
 - 4) Suorituskykyisiksi luokiteltujen yhden ohjaajan lentokoneiden osalta teoriakokeen on oltava kirjallinen ja sen on koostuttava vähintään 60 monivalintakysymyksestä, jotka käsittelevät tasapuolisesti koulutusohjelman pääoppiaineita.
- c) *Lentokoe.* Luokka- tai tyyppikelpuutuksen hakijan on suoritettava hyväksytysti lentokoe tämän osan (FCL) liitteen 9 mukaisesti osoittaakseen kyseisen ilma-alusluokan tai -tyypin turvalliseen lentämiseen vaaditun taidon.
- Hakijan on suoritettava lentokoe hyväksytysti kuuden kuukauden kuluessa luokka- tai tyyppikurssin aloittamisesta ja korkeintaan kuusi kuukautta ennen luokka- tai tyyppikelpuutuksen hakemista.
- d) Jos hakijalla on jo tyyppikelpuus tiettyyn ilma-alustyyppiin ja siihen sisältyy oikeus yhden ohjaajan tai usean ohjaajan lentotoimintaan, hänen katsotaan jo täyttäneen teorian tietovaatimukset, kun hän hakee oikeuden lisäämistä toiseen lentotoiminnan lajiin samalla ilma-alustyyppillä.
- e) Sen estämättä, mitä edellisissä kohdissa määrätään, ohjaajat, joilla on kohdan FCL.820 mukaisesti myönnetty koelentokelpuus ja jotka ovat osallistuneet jonkin ilma-alustyyppin kehittämistä, sertifiointia tai tuotantoa koskeviin koelentoihin ja suorittaneet koelennoilla 50 tunnin kokonaislentoajan tai 10 tuntia lentoaikaa kyseisellä tyyppillä ilma-aluksen päällikkönä, ovat oikeutettuja hakemaan kyseistä tyyppikelpuutusta edellyttäen, että he täyttävät tyyppikelpuutuksen myöntämisen edellyttämät kokemusvaatimukset ja ehdot, joista säädetään tässä luvussa kyseistä ilma-alusryhmää varten.

FCL.740 Luokka- ja tyyppikelpuutusten voimassaolo ja uusiminen

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

- 2) suoritettava hyväksytysti tarkastuslento tämän osan (FCL) liitteen 9 mukaisesti.

OSA 2

Lentokoneiden luokka- ja tyyppikelpuutusten erityisvaatimukset

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

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

- a) *Monimooottoriset yhden ohjaajan lentokoneet.* Ensimmäisen monimooottorisen yhden ohjaajan lentokoneen luokkakelpuutuksen tai tyyppikelpuutuksen hakijan on oltava lentänyt ilma-aluksen päällikkönä lentokoneilla vähintään 70 tuntia.
- b) *Muut kuin vaativat suorituskykyiset yhden ohjaajan lentokoneet.* Ennen lentokoulutuksen aloittamista suorituskykyiseksi luokitellun yhden ohjaajan lentokoneen ensimmäisen luokka- tai tyyppikelpuutuksen hakijalla on oltava
 - 1) vähintään 200 tunnin kokonaislentoaika, josta 70 tuntia ilma-aluksen päällikkönä lentokoneilla, ja
 - 2) i) todistus hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa hyväksytysti suoritetusta lisäteoriakurssista, tai
 - ii) hänen on oltava suorittanut ATPL(A)-teoriakoe tämän osan (FCL) mukaisesti, tai
 - iii) hänellä on oltava tämän osan (FCL) mukaisesti myönnetyn lupakirjan lisäksi ATPL(A)- tai CPL(A)/IR-lupakirja sekä ATPL(A)-teoriatietohyvyys, jotka on myönnetty ICAO Annex 1:n mukaisesti
 - 3) sen lisäksi lentäjien, jotka haluavat oikeuden usean ohjaajan lentotoimintaan, on täytettävä d kohdan 4 alakohdan vaatimukset.
- c) *Vaativat suorituskykyiset yhden ohjaajan lentokoneet.* Hakijalla, joka hakee ensimmäistä tyyppikelpuutusta vaatimaan yhden ohjaajan lentokoneeseen, joka on luokiteltu suorituskykyiseksi lentokoneeksi, on oltava monimooottorisen lentokoneen IR(A)-kelpuutus sen lisäksi, että hän täyttää b kohdan vaatimukset.
- d) *Usean ohjaajan lentokoneet.* Hakijan, joka hakee ensimmäiselle usean ohjaajan lentokoneen tyyppikurssille, on oltava lento-oppilas, joka saa parhaillaan MPL-koulutusta, tai hänen on täytettävä seuraavat vaatimukset:
 - 1) hänellä on vähintään 70 tunnin lentokokemus ilma-aluksen päällikkönä lentokoneilla
 - 2) hänellä on monimooottorisen lentokoneen IR(A)-kelpuutus
 - 3) hän on suorittanut ATPL(A)-teoriakokeen tämän osan (FCL) mukaisesti, ja
 - 4) ellei tyyppikurssia suoriteta miehistöyhteistyökurssin yhteydessä, hänellä on:
 - i) todistus hyväksytysti suoritetusta miehistöyhteistyökurssista lentokoneita varten tai

- ii) todistus hyväksytysti suoritetusta miehistöyhteistyökurssista helikoptereita varten ja yli 100 tunnin lentokokemus usean ohjaajan helikopterin ohjaajana tai
 - iii) vähintään 500 tuntia usean ohjaajan helikopterin ohjaajana tai
 - iv) vähintään 500 tuntia monimoottoristen yhden ohjaajan lentokoneiden ohjaajana usean ohjaajan lentotoiminnassa kaupallisessa ilmakuljetuksessa sovellettavien lentotoimintavaatimusten mukaisesti.
- e) *Usean ohjaajan lentokoneiden ja vaativien suorituskykyisten yhden ohjaajan lentokoneiden lisätyyppikelpuutukset.* Hakijalla, joka haluaa lisäksi usean ohjaajan lentokoneen tyyppikelpuutuksen tai vaativan suorituskykyisen yhden ohjaajan lentokoneen tyyppikelpuutuksen, on oltava monimoottorisen lentokoneen IR(A)-kelpuutus.
- f) Jos osan 21 mukaisesti laadituissa käyttöön soveltuvuutta koskevista tiedoissa niin määrätään, tyyppikelpuutuksen oikeuksien käyttäminen voidaan aluksi rajoittaa lentämiseen kouluttajan valvonnassa. Valvonnan alaisena suoritettut tunnit on merkittävä lentäjän lentopäiväkirjaan tai vastaavaan asiakirjaan, ja kouluttajan on allekirjoitettava merkinnät. Rajoitus voidaan poistaa, kun lentäjä on osoittanut, että hän on suorittanut lentotunnit valvonnan alaisena siten kuin käyttöön soveltuvuutta koskevista tiedoista vaaditaan.

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

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

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

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

- a) Lentäjän, joka suorittaa ZFTT-kurssin, on oltava suorittanut CS-25:n tai vastaavan lentokelpoisuusvaatimuksen mukaisesti hyväksytyllä usean ohjaajan suihkumoottorilentokoneella, tai usean ohjaajan potkuriturbiinilentokoneella, jonka

suurin hyväksytty lentoonlähtömassa on vähintään 10 tonnia tai hyväksytty matkustajapaikkaluku on yli 19, vähintään

- 1) 1 500 tuntia lentoaikaa tai 250 yksittäistä lentoa, jos kurssilla käytetään lentosimulaattoria, jonka taso on CG, C tai interim C,
 - 2) 500 tuntia lentoaikaa tai 100 yksittäistä lentoa, jos kurssilla käytetään lentosimulaattoria, jonka taso on DG tai D.
- b) Kun lentäjä siirtyy potkuriturbiinilentokoneesta suihkumoottorilentokoneeseen tai suihkumoottorilentokoneesta potkuriturbiinilentokoneeseen, vaaditaan täydentävää simulaattorikoulutusta.

FCL.735.A Miehistöyhteistyökurssi – lentokoneet

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

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

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

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

OSA 3

Helikopterien luokka- ja tyyppikelpuutusten erityisvaatimukset

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

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

- a) *Usean ohjaajan helikopterit.* Hakijalla, joka hakee ensimmäiselle usean ohjaajan helikopterin tyyppikurssille, on oltava

- 1) vähintään 70 lentotuntia ilma-aluksen päällikkönä helikoptereilla
 - 2) ellei tyyppikurssia suoriteta miehistöyhteistyökurssin yhteydessä:
 - i) todistus hyväksyttävästi suoritetusta miehistöyhteistyökurssista helikoptereilla, tai
 - ii) vähintään 500 tuntia usean ohjaajan lentokoneiden ohjaajana, tai
 - iii) vähintään 500 tuntia monimoottoristen helikopterien ohjaajana usean ohjaajan lentotoiminnassa, tai
 - 3) hänen on oltava suorittanut hyväksytysti ATPL(H)-teoriakoe.
- b) Hakija, joka hakee ensimmäiselle usean ohjaajan helikopterin tyyppikurssille, valmistunut yhdistetyltä ATP(H)/IR-, ATP(H)-, CPL(H)/IR- tai CPL(H)-kurssilta eikä täytä a kohdan 1 alakohdan vaatimusta, saa tyyppikelpuutuksensa rajoitetuin oikeuksin siten, että se oikeuttaa toimimaan vain perämiehenä. Rajoitus voidaan poistaa, kun lentäjä on suorittanut
- 1) 70 tuntia valvonnan alaisena toimivana ilma-aluksen päällikkönä helikoptereilla
 - 2) usean ohjaajan lentokokeen hyväksytysti ilma-aluksen päällikkönä kyseisellä helikopterityypillä.
- (c) *Monimoottoriset yhden ohjaajan helikopterit.* Hakijan, joka hakee monimoottorisen yhden ohjaajan helikopterin ensimmäistä tyyppikelpuutusta, on
- 1) ennen lentokoulutuksen aloittamista
 - i) oltava suorittanut hyväksytysti ATPL(H)-teoriakoe tai
 - ii) oltava saanut todistus hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa suoritetusta valmistavasta kurssista. Kurssilla on käsiteltävä seuraavia ATPL(H)-teoriakurssin oppiaineita:
 - ilma-aluksen yleistuntemus: runko/järjestelmät/voimalaitteet ja mittarit/elektroniikka
 - suorituserot ja lennon suunnittelu: massa ja tasapaino, suorituserot
 - 2) hakijan, joka ei ole suorittanut yhdistettyä ATP(H)/IR-, ATP(H)- tai CPL(H)/IR-kurssia, on oltava lentänyt vähintään 70 tuntia ilma-aluksen päällikkönä helikoptereilla.

FCL.735.H Miehistöyhteistyökurssi – helikopterit

- a) Miehistöyhteistyökurssin on sisällettävä vähintään
- 1) MCC/IR:
 - i) 25 tuntia teoriakoulutusta ja harjoituksia, ja
 - ii) 20 tuntia käytännön miehistöyhteistyökoulutusta, tai yhdistetylle ATP(H)/IR-kurssille osallistuville lento-oppilaille 15 tuntia. Jos miehistöyhteistyökoulutus suoritetaan ensimmäisen usean ohjaajan helikopterin tyyppikoulutuksen yhteydessä, käytännön miehistöyhteistyökoulutus voidaan rajoittaa vähintään 10 tuntiin, jos

miehistöyhteistyö- ja tyyppikoulutukseen käytetään samaa simulaatiokoulutuslaitetta (FSTD);

2) MCC/VFR:

- i) 25 tuntia teoriakoulutusta ja harjoituksia ja
- ii) 15 tuntia käytännön miehistöyhteistyökoulutusta, tai yhdistetylle ATP(H)/IR-kurssille osallistuville lento-oppilaille 10 tuntia. Jos miehistöyhteistyökoulutus suoritetaan ensimmäisen usean ohjaajan helikopterin tyyppikoulutuksen yhteydessä, käytännön miehistöyhteistyökoulutus voidaan rajoittaa vähintään 7 tuntiin, jos miehistöyhteistyö- ja tyyppikoulutukseen käytetään samaa simulaatiokoulutuslaitetta (FSTD).

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

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

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

FCL.740.H Tyyppikelpuutuksen voimassaolon jatkaminen – helikopterit

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

- 1) suoritettava hyväksytysti tarkastuslento tämän osan (FCL) liitteen 9 mukaisesti asianomaisella helikopterityypillä tai simulaatiokoulutuslaitteella (FSTD), joka edustaa kyseistä tyyppiä, kelpuutuksen voimassaolon päättymispäivää välittömästi edeltävien kolmen kuukauden aikana, ja
- 2) lennettävä kelpuutuksen voimassaoloaikana vähintään 2 tuntia kyseisen helikopterityypin ohjaajana. Tarkastuslennon kesto voidaan laskea mukaan näihin kahteen tuntiin.
- 3) Jos hakijalla on useampi kuin yksi yksimoottorisen määntämoottorihelikopterin tyyppikelpuutus, hän voi jatkaa kaikkien tyyppikelpuutusten voimassaoloa suorittamalla tarkastuslennon vain yhdellä näistä tyypeistä edellyttäen, että hän on lentänyt muilla tyypeillä kelpuutuksen voimassaoloaikana vähintään 2 tuntia lentoaikaa ilma-aluksen päällikkönä.

Tarkastuslento on suoritettava joka kerta eri tyyppillä.

- 4) Jos hakijalla on tyyppikelpuutus useampaan kuin yhteen yksimoottoriseen turbiinimoottorihelikopteriin, jonka suurin sallittu lentoonlähthämassa on korkeintaan 3 175 kilogrammaa, hän voi jatkaa kaikkien tyyppikelpuutusten

voimassaoloa suorittamalla tarkastuslennon vain yhdellä näistä tyypeistä edellyttäen, että hän on lentänyt

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

Tarkastuslento on suoritettava joka kerta eri tyyppillä.

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

OSA 4

Pystysuoraan nousevien lentokoneiden tyyppikelpuutusten erityisvaatimukset

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

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

- a) lentokoneen ohjaajalla on oltava
 - 1) CPL/IR(A)-lupakirja ja ATPL-teoriatiedot tai ATPL(A)-lupakirja
 - 2) todistus suoritetusta miehistöyhteistyökurssista
 - 3) yli 100 tuntia lentoaikaa usean ohjaajan lentokoneen ohjaajana
 - 4) 40 tuntia lentokoulutusta helikoptereilla;
- b) helikopterin ohjaajalla on oltava
 - 1) CPL/IR(H)-lupakirja ja ATPL-teoriatiedot tai ATPL/IR(H)-lupakirja
 - 2) todistus suoritetusta miehistöyhteistyökurssista
 - 3) yli 100 tuntia lentoaikaa usean ohjaajan helikopterin ohjaajana
 - 4) 40 tuntia lentokoulutusta lentokoneilla;
- c) sekä lentokoneen että helikopterin lupakirjan haltijalla on oltava:
 - 1) vähintään CPL(H)-lupakirja
 - 2) IR- ja ATPL-teoriatiedot tai lentokoneen tai helikopterin ATPL-lupakirja
 - 3) todistus suoritetusta miehistöyhteistyökurssista joko helikoptereilla tai lentokoneilla

- 4) vähintään 100 tuntia lentoaikaa usean ohjaajan helikopterin tai lentokoneen ohjaajana
- 5) 40 tuntia lentokoulutusta lentokoneilla tai helikoptereilla soveltuvien osien, jos ohjaajalla ei ole ATPL-kokemusta tai kokemusta usean ohjaajan ilma-aluksista.

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

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

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

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

OSA 5

Ilmalaivojen tyypikelpuutusten erityisvaatimukset

FCL.720.As Tyypikelpuutuksen myöntämisen edellytykset – ilmalaivat

Ellei osan 21 mukaisesti laadituissa käyttöön soveltuvuutta koskevista tiedoista toisin määrätä, ensimmäisen ilmalaivan tyypikelpuutuksen hakijan on täytettävä seuraavat kokemusvaatimukset ja ehdot:

- a) usean ohjaajan ilmalaivat:
 - 1) 70 tuntia lentoaikaa ilma-aluksen päällikkönä ilmalaivoilla
 - 2) todistus hyväksyttävästi suoritetusta miehistöyhteistyökoulutuksesta ilmalaivoja varten.

- 3) Hakija, joka ei täytä 2 kohdan vaatimusta, saa tyyppikelpuutuksen oikeuksin, jotka on rajoitettu vain perämiehenä toimimiseen. Rajoitus poistetaan, kun ohjaaja on suorittanut 100 tuntia lentoaikaa ilma-aluksen päällikkönä tai valvonnan alaisena toimivana ilma-aluksen päällikkönä ilmalaivoilla.

FCL.735.As Miehistöyhteistyökurssi – ilmalaivat

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

FCL.740.As Tyyppikelpuutuksen voimassaolon jatkaminen – ilmalaivat

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

LUKU I

MUUT KELPUUTUKSET

FCL.800 Taitolentokelpuutus

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

FCL.805 Purjelentokoneen hinauskelpuutus ja mainoshinauskelpuutus

- a) Lentokoneen tai TMG-moottoripurjelentokoneen lupakirjan haltija saa hinata purjelentokoneita tai mainoksia vain, jos hänellä on asianmukainen purjelentokoneen hinauskelpuutus tai mainoshinauskelpuutus.
- b) Purjelentokoneen hinauskelpuutuksen hakijan on oltava suorittanut
 - 1) lupakirjan myöntämisen jälkeen vähintään 30 tuntia lentoaikaa ilma-aluksen päällikkönä sekä 60 lentoonlähtöä ja laskua lentokoneilla, jos toimintaa harjoitetaan lentokoneilla, tai TMG-moottoripurjelentokoneilla, jos toimintaa harjoitetaan TMG-moottoripurjelentokoneilla
 - 2) koulutus hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa, mukaan luettuna
 - i) teoriakoulutus hinaustoiminnasta ja -menetelmistä
 - ii) vähintään 10 koululentoa, joilla hinataan purjelentokonetta, mukaan luettuna vähintään 5 koululentoa opettajan kanssa, ja
 - iii) LAPL(S)- tai SPL-lupakirjan haltijoita lukuun ottamatta viisi perehdyttämislentoa purjelentokoneella, joka lähtee lentoon ilma-aluksenhinaamana.
- c) Mainoshinauskelpuutuksen hakijan on oltava suorittanut:
 - 1) vähintään 100 tuntia lentoaikaa ja 200 lentoonlähtöä ja laskua ilma-aluksen päällikkönä lentokoneella tai TMG-moottoripurjelentokoneella lupakirjan myöntämisen jälkeen; näistä tunneista vähintään 30 on oltava suoritettu lentokoneilla, jos toimintaa harjoitetaan lentokoneilla, tai TMG-moottoripurjelentokoneilla, jos toimintaa harjoitetaan TMG-moottoripurjelentokoneilla

- 2) koulutus hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa, mukaan luettuna
 - i) teoriakoulutus hinaustoiminnasta ja -menetelmistä
 - ii) vähintään 10 koululentoa, joilla hinataan mainosta, mukaan luettuna vähintään 5 koululentoa opettajan kanssa.
- d) Purjelentokone- ja mainoshinauskelpuutusten oikeudet rajoitetaan lentokoneisiin tai TMG-moottoripurjelentokoneisiin sen mukaan, millä ilma-aluksella lentokoulutus on suoritettu. Oikeudet laajennetaan toiseen ilma-alusryhmään, jos ohjaajalla on lentokoneen tai TMG-moottoripurjelentokoneen lupakirja ja hän on suorittanut hyväksytysti vähintään kolme koululentoa, jotka kattavat kyseisen ilma-aluksen hinauskoulutusohjelman kokonaisuudessaan.
- e) Voidakseen käyttää purjelentokone- tai mainoshinauskelpuutuksen oikeuksia kelpuutuksen haltijan on oltava suorittanut vähintään viisi hinausta viimeksi kuluneiden 24 kuukauden aikana.
- f) Jos ohjaaja ei täytä e kohdan vaatimusta, hänen on suoritettava puuttuvat hinauslennot kouluttajan kanssa tai hänen valvonnassaan ennen kuin hän voi jatkaa oikeuksiensa käyttämistä.

FCL.810 Yölentokelpuus

- a) Lentokoneet, TMG-moottoripurjelentokoneet, ilmalaivat.
 - 1) Jos lentokoneen, TMG-moottoripurjelentokoneen tai ilmalaivan LAPL- tai PPL-lupakirjan oikeuksia käytetään VFR-olosuhteissa yöllä, hakijan on suoritettava sitä varten kurssi hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa. Kurssin on sisällettävä
 - i) teoriakoulutus
 - ii) vähintään 5 tuntia lentoaikaa yöllä kyseisellä ilma-alusryhmällä, mukaan luettuna vähintään 3 tuntia koululentoja, joihin sisältyy vähintään yksi tunti suunnistusmatkalentoa, vähintään yksi vähintään 50 kilometrin pituinen koulumatkalento sekä 5 lentoonlähtöä yksin ja 5 laskua pysähtymiseen asti yksin.
 - 2) Ennen yölentokoulutuksen suorittamista LAPL-lupakirjan haltijan on oltava suorittanut perusmittarilentokoulutus, joka vaaditaan PPL-lupakirjan myöntämistä varten.
 - 3) Jos hakijalla on sekä yksimoottoristen määntämoottorikäyttöisten maalentokoneiden luokkakelpuus että TMG-luokkakelpuus, hän voi täyttää 1 kohdan vaatimukset kummalla tahansa luokalla tai molemmilla luokilla.
- b) *Helikopterit.* Jos helikopterin PPL-lupakirjan oikeuksia käytetään VFR-olosuhteissa yöllä, hakijan on oltava suorittanut
 - 1) vähintään 100 tuntia lentoaikaa helikopterin ohjaajana lupakirjan myöntämisen jälkeen, mukaan luettuna vähintään 60 tuntia ilma-aluksen päällikkönä ja 20 tuntia matkalentoa
 - 2) kurssi hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa; kurssi on suoritettava kuuden kuukauden kuluessa ja sen on sisällettävä
 - i) 5 tuntia teoriakoulutusta

- ii) 10 tuntia mittarikoululentoaikaa helikopterilla, ja
 - iii) 5 tuntia lentoaikaa yöllä, mukaan luettuna vähintään 3 tuntia koululentoja, joihin sisältyy vähintään yksi tunti suunnistusmatkalentoa ja 5 laskukierrosta yöllä yksin lentäen. Jokaiseen laskukierrokseen on kuuluttava lentoonlähtö ja lasku.
- 3) Hakijalle, jolla on tai on aiemmin ollut lentokoneen tai moottoripurjelentokoneen mittarilentokelpuutus, hyvitetään 5 tuntia 2 kohdan ii alakohdan vaatimuksesta.
- c) *Ilmapallot.* Jos ilmapallon LAPL-lupakirjan tai BPL-lupakirjan oikeuksia käytetään VFR-olosuhteissa yöllä, hakijan on oltava suorittanut yöllä vähintään kaksi vähintään yhden tunnin pituista koululentoa.

FCL.815 Vuoristolentokelpuutus

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

Ensimmäinen vuoristolentokelpuutus voidaan hankkia joko

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

- f) *Uusiminen.* Jos kelpuutuksen voimassaolo on päättynyt, hakijan on täytettävä e kohdan 2 alakohdan vaatimus.

FCL.820 Koelentokelpuutus

- a) Lentokoneen tai helikopterin lentäjän lupakirjan haltija saa toimia ilma-aluksen päällikkönä luokan 1 tai 2 koelennoilla, siten kuin ne määritellään osassa 21, vain jos hänellä on koelentokelpuutus.
- b) Edellä a kohdassa tarkoitettua koelentokelpuutuksen vaatimusta sovelletaan vain koelennoilla, jotka suoritetaan
- 1) helikoptereilla, jotka on hyväksytty tai hyväksytään CS-27:n, CS-29:n tai vastaavien lentokelpoisuusvaatimusten mukaisesti, tai
 - 2) lentokoneilla, jotka on hyväksytty tai hyväksytään seuraavien standardien mukaisesti:
 - i) CS-25:n tai vastaavien lentokelpoisuusvaatimusten standardit, tai
 - ii) CS-23:n tai vastaavien lentokelpoisuusvaatimusten standardit, lukuun ottamatta lentokoneita, joiden suurin sallittu lentoonlähdomassa on alle 2 000 kilogrammaa.
- c) Koelentokelpuutuksen haltijalla on oikeus kyseisessä ilma-alusryhmässä
- 1) luokan 1 koelentokelpuutuksella suorittaa kaikkien luokkien koelentoja, siten kuin ne määritellään osassa 21, ilma-aluksen päällikkönä tai perämiehenä
 - 2) luokan 2 koelentokelpuutuksella
 - i) suorittaa luokan 1 koelentoja, siten kuin ne määritellään osassa 21
 - perämiehenä, tai
 - ilma-aluksen päällikkönä b kohdan 2 ii alakohdassa tarkoitetuissa lentokoneissa, lukuun ottamatta niitä, jotka kuuluvat kevytliikenneluokkaan tai joiden suunnittelun syöksynopeus ylittää 0,6 machia tai joiden lakikorkeus on yli 25 000 jalkaa
 - ii) suorittaa kaikkien muiden luokkien koelentoja, siten kuin ne määritellään osassa 21, ilma-aluksen päällikkönä tai perämiehenä
 - 3) sen lisäksi luokan 1 ja 2 koelentokelpuutus oikeuttaa suorittamaan lentoja, jotka liittyvät erityisesti suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden toimintaan niille kuuluvien oikeuksien rajoissa, kun luvun H vaatimuksia ei voida noudattaa.
- d) Ensimmäistä koelentokelpuutusta haettaessa
- 1) hakijalla on oltava vähintään CPL-lupakirja ja mittarilentokelpuutus kyseistä ilma-alusryhmää varten
 - 2) hakijan on oltava suorittanut kyseisellä ilma-alusryhmällä vähintään 1 000 tuntia lentoaikaa, josta vähintään 400 ilma-aluksen päällikkönä
 - 3) hakijan on oltava suorittanut hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa koulutus, joka soveltuu aiottuun ilma-alukseen ja lentojen luokkaan. Koulutukseen on kuuluttava vähintään seuraavat oppiaineet:
 - suoritusarvot

- vakavuus ja ohjaus-/lento-ominaisuudet
 - järjestelmät
 - kokeen hallinta
 - riskin/turvallisuuden hallinta
- e) Koelentokelpuutuksen haltijan oikeudet voidaan laajentaa toiseen koelentoluokkaan ja toiseen ilma-alusryhmään, kun hän on suorittanut lisäkurssin hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa.

LUKU J
Kouluttajat
OSA 1

Yleiset vaatimukset

FCL.900 Opettajakelpuutukset

- a) Yleistä. Henkilö saa antaa
- 1) lennonopetusta ilma-aluksella vain, jos hänellä on
 - i) tämän asetuksen mukaisesti myönnetty tai hyväksytty lentäjän lupakirja
 - ii) annettavaa koulutusta vastaava opettajakelpuutus, joka on myönnetty tämän luvun mukaisesti
 - 2) synteettistä lentokoulutusta tai miehistöyhteistyökoulutusta vain, jos hänellä on annettavaa koulutusta vastaava opettajakelpuutus, joka on myönnetty tämän luvun mukaisesti.
- b) *Erytisehdot*
- 1) Jos jäsenvaltioissa tai lentotoiminnan harjoittajan kalustossa otetaan käyttöön uusia ilma-aluksia eikä tämän luvun vaatimuksia voida täyttää, toimivaltainen viranomainen voi myöntää erityiskelpuutuksen, jolla annetaan oikeudet lennonopetukseen. Tällainen kelpuutus on rajoitettava uuden ilma-alustyyppin käyttöönottoon tarvittaviin koulutuslentoihin eikä sen voimassaoloaika saa missään tapauksessa ylittää yhtä vuotta.
 - 2) Edellä olevan b kohdan 1 alakohdan mukaisesti myönnetyn kelpuutuksen haltijan, joka haluaa hakea opettajakelpuutusta, on täytettävä voimassaolon jatkamista koskevat ehdot ja vaatimukset, jotka koskevat kyseistä opettajakelpuutuksen luokkaa.
- c) Koulutus jäsenvaltioiden alueen ulkopuolella
- 1) Sen estämättä, mitä a kohdassa määrätään, jos lentokoulutusta annetaan hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa jäsenvaltioiden alueen ulkopuolella, toimivaltainen viranomainen voi myöntää opettajakelpuutuksen hakijalle, jolla on kolmannen valtion ICAO Annex 1:n mukaisesti myöntämä lentäjän lupakirja, edellyttäen että
 - i) hakijalla on vähintään CPL-lupakirja kyseistä ilma-alusryhmää varten
 - ii) hakija täyttää tässä luvussa asetetut vaatimukset kyseisen opettajakelpuutuksen myöntämiseksi
 - iii) hakija osoittaa toimivaltaiselle viranomaiselle tuntevansa eurooppalaiset ilmailun turvallisuussäännöt niin hyvin, että voi käyttää tämän osan (FCL) mukaisia opetusoikeuksia.
 - 2) Kelpuutus rajoittuu lennonopetuksen antamiseen
 - i) jäsenvaltioiden alueen ulkopuolella sijaitsevilla hyväksytyissä koulutusorganisaatioissa
 - ii) lento-oppilaille, joilla on riittävä kielitaito siinä kielessä, jolla lennonopetusta annetaan.

FCL.915 Kouluttajia koskevat yleiset edellytykset ja vaatimukset

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

FCL.920 Kouluttajan pätevyys ja sen arviointi

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

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

FCL.925 Lisävaatimukset MPL-kouluttajille

- a) Opettajan, joka antaa koulutusta MPL-lupakirjaa varten
 - 1) on oltava suorittanut MPL-kouluttajakurssi hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa ja

- 2) sen lisäksi yhdistetyn MPL-kurssin perus- ja keskitasoa sekä edistynyttä tasoa varten
 - i) hänellä on oltava kokemusta usean ohjaajan lentotoiminnasta, ja
 - ii) hänen on oltava suorittanut sovellettavien lentotoimintavaatimusten mukaisesti hyväksytyn kaupallisen lentoliikenteen harjoittajan järjestämä miehistöyhteistyön peruskoulutus.
- b) MPL-kouluttajakurssi
 - 1) MPL-kouluttajakurssin on sisällettävä vähintään 14 tuntia opetusta.
 - 2) Kurssin päätteeksi kouluttajan pätevyys ja pätevyysperusteisen koulutusmenetelmän tuntemus on arvioitava.

Arviointia varten on suoritettava käytännön opetusnäyte MPL-kurssin asiaankuuluvassa vaiheessa. Arvioinnin suorittaa tarkastuslentäjä , jolla on luvun K mukainen kelpoisuus.
 - 3) Kun MPL-kouluttajakurssi on suoritettu hyväksytysti, hyväksytty koulutusorganisaatio antaa hakijalle MPL-kouluttajan kelpoisuustodistuksen.
- c) ikeudet säilyttääkseen kouluttajan on oltava ohjannut viimeksi kuluneiden 12 kuukauden aikana MPL-kurssilla
 - 1) yksi simulaattorikoulutuskerta, joka kestää vähintään kolme tuntia, tai
 - 2) yksi lentoharjoitus, joka kestää vähintään yhden tunnin ja sisältää vähintään kaksi lento-olähtöä ja laskua.
- d) Jos kouluttaja ei täytä c kohdan vaatimuksia, hänen on ennen MPL-koulutusta koskevien oikeuksiensa käyttämistä
 - 1) osallistuttava kertauskoulutukseen hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa saavuttaakseen osaamistason, joka vaaditaan kouluttajan pätevyuden arvioinnin läpäisyyn, ja
 - 2) läpäistävä b kohdan 2 alakohdassa tarkoitettu kouluttajan pätevyuden arviointi.

FCL.930 Koulutus

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

FCL.935 Pätevyden arviointi

- a) Lukuun ottamatta miehistöyhteistyökouluttajaa (MCCI), maalaitekouluttajaa (STI), vuoristolentokouluttajaa (MI) ja koelentokouluttajaa (FTI), opettajakelpuutuksen hakijan henkilön on läpäistävä pätevyden arviointi kyseisen ryhmän ilma-aluksella osoittaakseen luvun K mukaisesti päteville tarkastuslentäjälle kykynsä kouluttaa lento-oppilas kyseisen lupakirjan, kelpuutuksen tai valtuutuksen myöntämiseen vaadittavalle tasolle.
- b) Arvioinnin on sisällettävä:
 - 1) kohdassa FCL.920 kuvatun pätevyden osoittaminen lentoa edeltävässä ja lennon jälkeisessä opetuksessa ja teoriakoulutuksessa

- 2) suulliset teoriakuulustelut maassa, lentoa edeltävä ohjeistus ja lennon jälkeinen palautteenanto sekä lennon aikana tapahtuva näyttö asianomaisen luokan tai tyyppin ilma-aluksella tai simulaatiokoulutuslaitteella (FSTD)
 - 3) opettajan pätevyyden arvioinnin edellyttämät harjoitukset.
- c) Arviointi on suoritettava saman luokan tai tyyppin ilma-aluksella tai simulaatiokoulutuslaitteella (FSTD), jota käytetään lennonopetuksessa.
- d) Jos opettajakelpuutuksen voimassaolon jatkamiseen vaaditaan pätevyyden arviointi, hakija, joka ei läpäise arviointia ennen opettajakelpuutuksen voimassaolon päättymispäivää, ei saa käyttää kyseisen kelpuutuksen oikeuksia, ennen kuin on suorittanut arvioinnin hyväksytysti.

FCL.940 Lennonopettajan kelpoisuuden voimassaolo

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

OSA 2

Kevyiden ilma-alusten lennonopettajaa (LAFI) koskevat erityisvaatimukset

FCL.905.LAFI Oikeudet ja ehdot

Kevyiden ilma-alusten lennonopettajalla on oikeus antaa lentokoulutusta seuraavien lupakirjojen ja kelpuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista ja uusimista varten:

- (a) lentokoneen harrastelentäjän peruslupakirja (Basic LAPL);
- (b) kevyiden ilma-alusten lupakirja (LAPL) kyseessä olevaa ilma-alusryhmää varten;
- (c) LAPL-lupakirjaan merkittävät luokka- tai tyyppikelpuutukset kyseessä olevaa ilma-alusryhmää varten;
- (d) kyseisen ilma-alusryhmän yölento-, taitolento- ja hinauskelpuutukset edellyttäen, että lennonopettajalla on tarvittava kelpuutus ja hän on osoittanut kykynsä antaa koulutusta tätä kelpuutusta varten sellaiselle kouluttajalle, jolla on (e) kohdan mukainen pätevyys;
- (e) kevyiden ilma-alusten lennonopettajan kelpuutus edellyttäen, että:
 - (1) hän on osoittanut lennonopettajien tarkastuslentäjälle kykynsä antaa koulutusta LAFI-kelpuutusta varten pätevyyden arvioinnissa, joka on suoritettu kyseiseen ryhmään kuuluvalla ilma-aluksella kohdan FCL.935 mukaisesti;
 - (2) jos kyseessä on LAFI-kelpuutus purjelentämistä varten, hänellä on vähintään 50 tunnin tai 150 lentoonlähdon kokemus lennonopetuksen antamisesta purjelentokoneilla;
 - (3) jos kyseessä on LAFI-kelpuutus ilmapallolentämistä varten, hänellä on vähintään 50 tunnin tai 50 lentoonlähdon kokemus lennonopetuksen antamisesta ilmapalloilla;
 - (4) kaikkia muita ilma-alusryhmiä varten opettajalla on oltava vähintään 150 tunnin kokemus lennonopetuksen antamisesta kyseisellä ilma-alusryhmällä.

FCL.910.LAFI Rajoitetut oikeudet

- (a) Kevyiden ilma-alusten lennonopettajan oikeudet on rajoitettava siten, että hän ei voi toimia lennonopettajana ensimmäistä yksinlentoa ja yksin lennettävää matkalentoa varten, ja siten, että hän voi antaa lentokoulutusta LAPL-lupakirjan myöntämistä varten vain sellaisen kevyiden ilma-alusten lennonopettajan tai muun lennonopettajan valvonnassa, jolla on oikeudet samaan ilma-alusryhmään ja jonka hyväksytty koulutusorganisaatio on nimennyt tätä tarkoitusta varten.
- (b) Edellä (a) kohdassa mainitut rajoitukset poistetaan LAFI-kelpuutuksesta, kun kevyiden ilma-alusten lennonopettaja on:
 - (1) jos kyseessä on LAFI-kelpuutus lentokoneita varten, antanut vähintään 50 tuntia lennonopetusta yksimoottorisella mätämoottorilentokoneella tai TMG-moottoripurjelentokoneella ja valvonut vähintään 25 yksinlentoa;
 - (2) jos kyseessä on LAFI-kelpuutus helikoptereita varten, antanut vähintään 50 tuntia lennonopetusta helikoptereilla ja valvonut vähintään 25 yksinlentoa;
 - (3) jos kyseessä on LAFI-kelpuutus purjelentämistä varten, antanut lennonopetusta vähintään 15 tunnin tai 50 lentoonlähdon ajan siten, että koulutus on kattanut purjelentokoneen LAPL-lupakirjan myöntämiseen vaadittavan lentokoulutusohjelman kokonaisuudessaan;
 - (4) jos kyseessä on LAFI-kelpuutus ilmapallolentämistä varten, antanut lennonopetusta vähintään 15 tunnin tai 50 lentoonlähdon ajan siten, että koulutus on kattanut ilmapallon LAPL-lupakirjan myöntämiseen vaadittavan lentokoulutusohjelman kokonaisuudessaan.

FCL.915.LAFI Edellytykset

Kevyiden ilma-alusten lennonopettajan kelpuutuksen hakijan on täytettävä seuraavat vaatimukset:

- (a) jos kyseessä on LAFI-kelpuutus lentokoneita varten, hakijalla on oltava:
 - (1) vähintään 20 tuntia matkalentoa aikaa yksimoottorisella mätämoottorilentokoneella tai TMG-moottoripurjelentokoneella ilma-aluksen päällikkönä;
 - (2) vähintään 200 tuntia lentoa aikaa, josta 150 tuntia ilma-aluksen päällikkönä lentokoneilla tai TMG-moottoripurjelentokoneilla;
 - (3) vähintään 30 tuntia lentoa aikaa ilma-aluksen päällikkönä yksimoottorisella mätämoottorilentokoneella, jos hakija aikoo antaa lentokoulutusta yksimoottorisilla mätämoottorilentokoneilla;
 - (4) vähintään 30 tuntia lentoa aikaa ilma-aluksen päällikkönä TMG-moottoripurjelentokoneella, jos hakija aikoo antaa lentokoulutusta TMG-moottoripurjelentokoneilla.
- (b) jos kyseessä on LAFI-kelpuutus helikoptereita varten, hakijan on oltava:
 - (1) saanut yksimoottorisella mätämoottorikäyttöisellä helikopterilla vähintään 10 tuntia mittarilentokoulutusta, josta enintään 5 tuntia saa olla mittariaikaa maassa simulaatiokoulutuslaitteella (FSTD);

- (2) lentänyt vähintään 20 tuntia matkalentoaikaa helikoptereilla ilma-aluksen päällikkönä;
 - (3) lentänyt helikoptereilla yhteensä vähintään 250 tuntia lentoaikaa, josta 200 tuntia ilma-aluksen päällikkönä;
 - (4) lentänyt vähintään 15 tuntia sillä helikopterityypillä, jolla lentokoulutusta on tarkoitus antaa.
- (c) jos kyseessä on LAFI-kelpuutus purjelentämistä varten, hakijan on oltava lentänyt ilma-aluksen päällikkönä purjelentokoneilla ja moottoripurjelentokoneilla, lukuun ottamatta TMG-moottoripurjelentokoneita, vähintään 100 tuntia lentoaikaa ja 200 lentoonlähtöä. Lisäksi jos hakija aikoo antaa lentokoulutusta TMG-moottoripurjelentokoneilla, hänen on oltava lentänyt TMG-moottoripurjelentokoneilla ilma-aluksen päällikkönä vähintään 30 tuntia lentoaikaa ja oltava läpäissyt kohdan FCL.935 mukainen pätevyyden arviointi, joka suoritetaan TMG-moottoripurjelentokoneella sellaisen kevyiden ilma-alusten lennonopettajan kanssa, jolla on kohdan FCL.905.LAFI(e) mukainen kelpoisuus;
- (d) jos kyseessä on LAFI-kelpuutus ilmapallolentämistä varten, hakijalla on oltava ilmapallolla ilma-aluksen päällikkönä vähintään 75 tuntia lentoaikaa, josta vähintään 15 tuntia sillä ilmapalloluokalla, jolla lentokoulutusta on tarkoitus antaa.

FCL.930.LAFI Koulutus

- (a) LAFI-kelpuutuksen hakijan on oltava läpäissyt arviointilento, jolla arvioidaan hänen kykynsä kurssin suorittamiseen.
- Arviointilennon ottaa vastaan kevyiden ilma-alusten lennonopettaja, jolla on kohdan FCL.905.LAFI (e) mukainen kelpoisuus, tai lennonopettaja, jolla on kohdan FCL.905.FI (i) mukainen kelpoisuus kyseistä ilma-alusryhmää varten.
- (b) Kevyiden ilma-alusten lennonopettajan koulutukseen on kuuluttava vähintään:
- (1) lentokoneilla, TMG-purjelentokoneilla tai helikoptereilla annettavaa lennonopetusta varten:
 - (i) 25 tuntia opetusoppia;
 - (ii) 50 tuntia teoriakoulutusta, mukaan lukien välikokeet;
 - (iii) (A) lentokoneilla tai TMG-purjelentokoneilla annettavaa lennonopetusta varten: vähintään 12 tuntia koululentoja opettajan kanssa, joihin sisältyy 1 tunti lentokoulutusta yksinomaan mittarien avulla. Näistä 12 tunnista yksi voidaan suorittaa FSTD-koulutuslaitteella;
 - (B) helikoptereilla annettavaa lennonopetusta varten: vähintään 12 tuntia koululentoja opettajan kanssa, joista 5 tuntia voidaan suorittaa FSTD-koulutuslaitteella.
 - (iv) Jos hakijalla on jo kevyiden ilma-alusten lennonopettajan kelpuutus lentokoneita tai helikoptereita varten (LAFI(A), (H)) tai lennonopettajan kelpuutus lentokoneita, helikoptereita tai ilmalaivoja varten (FI(A), (H), (As)), hänelle hyvitetään 30 tuntia kohdassa (b)(1)(ii) vaaditusta 50 tunnin teoriakoulutuksesta.

- (v) Jos hakijalla on jo kevyiden ilma-alusten lennonopettajan (LAFI(S), (B)) tai lennonopettajan (FI(S), (B)) kelpuutus purje- tai ilmapallolentämistä varten, hänelle hyvitetään 18 tuntia kohdassa (b)(1)(ii) vaaditusta 50 tunnin teoriakoulutuksesta.
- (vi) Jos hakijalla on jo kevyiden ilma-alusten lennonopettajan tai lennonopettajan kelpuutus purjelentämistä varten laajennettuna TMG-moottoripurjelentokoneisiin, hänelle hyvitetään 6 tuntia kohdassa (b)(1)(iii)(A) vaadituista koululenkoista.
- (2) purjelentokoneilla tai ilmapalloilla annettavaa lennonopetusta varten:
 - (i) 25 tuntia opetusoppia;
 - (ii) 30 tuntia teoriakoulutusta, mukaan lukien välikokeet;
 - (iii) (A) purjelentokoneilla annettavaa lennonopetusta varten vähintään 6 tuntia koululentoja opettajan kanssa tai vähintään 20 lentoonlähtöä;
 - (B) TMG-moottoripurjelentokoneilla annettavaa lennonopetusta varten vähintään 6 tuntia koululentoja opettajan kanssa TMG-moottoripurjelento-koneilla;
 - (C) ilmapalloilla annettavaa lennonopetusta varten vähintään 3 tuntia koululentoja opettajan kanssa, joihin sisältyy vähintään 3 lentoonlähtöä;
 - (D) jos hakijalla on jo kevyiden ilma-alusten lennonopettajan tai lennonopettajan kelpuutus mitä tahansa ilma-alusryhmää varten, hänelle hyvitetään 18 tuntia kohdassa (b)(2)(ii) vaaditusta teoriakoulutuksesta.
- (c) Jos hakijalla on aiemmin ollut lennonopettajan (FI) kelpuutus samaa ilma-alusryhmää varten, hänelle hyvitetään edellä olevien (a) ja (b) kohtien vaatimuksettäysimääräisesti.

FCL.940.LAFI Kelpuutuksen voimassaolon jatkaminen ja uusiminen

- (a) LAFI-kelpuutuksen voimassaolon jatkamista varten kelpuutuksen haltijan on täytettävä kaksi seuraavista kolmesta vaatimuksesta:
 - (1) oltava toiminut lennonopettajana tai tarkastuslentäjänä vähintään seuraavasti:
 - (i) jos kyseessä on LAFI-kelpuutus lentokoneita tai helikoptereita varten, antanut kelpuutuksen voimassaoloaikana lennonopetusta kyseisellä ilma-alusryhmällä 45 tunnin tai 120 lentoonlähden ajan toimien kevyiden ilma-alusten lennonopettajana, lennonopettajana, tyyppikouluttajana, luokkakelpuutuskouluttajana, mittarilentokouluttajana, vuoristolentokouluttajana tai tarkastuslentäjänä;
 - (ii) jos kyseessä on LAFI-kelpuutus purjelentämistä varten, antanut kelpuutuksen voimassaoloaikana lennonopetusta purjelentokoneilla, moottoripurjelentokoneilla tai TMG-moottoripurjelentokoneilla 30 tunnin tai 60 lentoonlähden ajan toimien kevyiden ilma-alusten lennonopettajana, lennonopettajana tai tarkastuslentäjänä;

- (iii) jos kyseessä on LAFI-kelpuutus ilmapallolentämistä varten, antanut kelpuutuksen voimassaoloaikana 6 tuntia lennonopetusta ilmapalloilla toimien kevyiden ilma-alusten lennonopettajana, lennonopettajana tai tarkastuslentäjänä;
- (2) oltava osallistunut lennonopettajien kertauskoulutukseen kelpuutuksen voimassaoloaikana;
- (3) oltava suorittanut hyväksytysti kohdan FCL.935 mukainen pätevyyden arviointi kelpuutuksen voimassaolon päättymispäivää edeltävien 12 kuukauden kuluessa.
- (b) Kelpuutuksen uusiminen. Jos kevyiden ilma-alusten lennonopettajan kelpuutuksen voimassaoloaika on päättynyt, hakijan on 12 kuukauden kuluessa ennen uusimista:
 - (1) osallistuttava lennonopettajien kertauskoulutukseen;
 - (2) suoritettava hyväksytysti kohdan FCL.935 mukainen pätevyyden arviointi.

OSA 3

Lennonopettajan erityisvaatimukset – FI

FCL.905.FI FI – Oikeudet ja ehdot

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

- a) asianomaisen ilma-alusryhmän PPL-, SPL- BPL- ja LAPL-lupakirjat
- b) yksimoottoristen yhden ohjaajan ilma-alusten luokka- ja tyyppikelpuutukset lukuun ottamatta vaativia suorituskykyisiä yhden ohjaajan lentokoneita; ilmapallojen luokkia ja ryhmiä koskevat laajennukset ja purjelentokoneiden luokkia koskevat laajennukset
- c) yhden ja usean ohjaajan ilmalaivojen tyyppikelpuutukset
- d) asianomaisen ilma-alusryhmän CPL-lupakirjat edellyttäen, että lennonopettaja on lentänyt kyseisen ilma-alusryhmän ohjaajana vähintään 500 tuntia, johon on kuulunut vähintään 200 tuntia lennonopetusta
- e) yölentokelpuutukset edellyttäen, että
 - 1) lennonopettajalla on asianomaisen ilma-alusryhmän yölentokelpuutus
 - 2) lennonopettaja on osoittanut kykynsä opettaa yöllä sellaiselle lennonopettajalle, jolla on i kohdan mukainen kelpoisuus
 - 3) täyttää kohdan FCL.060(b)(2) yölentokokemusvaatimuksen
- f) hinaus- tai taitolentokelpuutukset edellyttäen, että lennonopettajalla on tällaiset oikeudet ja että hän on osoittanut kykynsä antaa opetusta kyseistä kelpuutusta varten sellaiselle lennonopettajalle, jolla on i kohdan mukainen kelpoisuus
- g) mittarilentokelpuutukset edellyttäen, että
 - 1) lennonopettajalla on vähintään 200 tuntia IFR-lentoaikaa, josta korkeintaan 50 tuntia saa olla mittariaikaa maassa lentosimulaattorilla, FTD 2/3:lla tai FNPT II:lla
 - 2) lennonopettaja on suorittanut lento-oppilaana mittarilentokouluttajan (IRI) kurssin ja läpäissyt lentokokeen IRI-kelpuutusta varten ja

- 3) lisäksi
 - i) monimoottoristen lentokoneiden osalta täyttää vaatimukset luokkakelpuutuskouluttajan (CRI) kelpuutuksen myöntämistä varten
 - ii) monimoottoristen helikopterien osalta täyttää vaatimukset tyyppikouluttajan (TRI) kelpuutuksen myöntämistä varten
- h) monimoottoristen yhden ohjaajan ilma-alusten luokka- tai tyyppikelpuutukset, lukuun ottamatta vaativia suorituskkykyisiä yhden ohjaajan lentokoneita, edellyttäen, että lennonopettaja
 - 1) täyttää lentokoneiden osalta CRI-kelpuutuksen edellytykset, jotka esitetään kohdassa FCL.915.CRI a, sekä kohtien FCL.930.CRI ja FCL.935 vaatimukset
 - 2) täyttää helikopterien osalta kohdan FCL.910.TRI (c)(1) alakohdan vaatimukset ja TRI(H)-kelpuutuksen edellytykset, jotka esitetään kohdassa FCL.915.TRI(b)(2)
- i) FI-, IRI-, CRI-, STI-, MI- ja LAFI-kelpuutukset edellyttäen, että lennonopettaja on
 - 1) antanut lennonopetusta vähintään seuraavasti
 - i) FI(S)-kelpuutuksen osalta vähintään 50 tuntia tai 150 lentoonlähtöä lennonopetuksena purjelentokoneilla
 - ii) FI(B)-kelpuutuksen osalta vähintään 50 tuntia tai 50 lentoonlähtöä lennonopetuksena ilmapalloilla
 - iii) FI(A)- tai FI(H)-kelpuutuksen osalta, kun annetaan opetusta LAFI(A)- tai (H)-kelpuutusta varten, 150 tuntia lennonopetusta asianomaisella ilma-alusryhmällä
 - iv) kaikissa muissa tapauksissa 500 tuntia lennonopetusta asianomaisella ilma-alusryhmällä
 - 2) läpäissyt pätevyyden arvioinnin kohdan FCL.935 mukaisesti asianomaisella ilma-alusryhmällä osoittaakseen lennonopettajien tarkastuslentäjälle (FIE), että hän kykenee antamaan opetusta FI-kelpuutusta varten
- j) MPL-kelpuutukset edellyttäen, että lennonopettajalla
 - 1) on koulutuksen alkeislentokoulutusvaihetta varten suoritettuna vähintään 500 tuntia lentoaikaa lentokoneiden ohjaajana, josta vähintään 200 tuntia lentokoulutusta
 - 2) on koulutuksen perustasoa varten
 - i) monimoottorisen lentokoneen mittarilentokelpuutus ja oikeus antaa opetusta mittarilentokelpuutusta varten ja
 - ii) vähintään 1 500 tuntia lentoaikaa usean ohjaajan lentotoiminnassa
 - 3) jos lennonopettajalla, on jo kelpoisuus antaa opetusta yhdistetyllä ATP(A)- tai CPL(A)/IR-kurssilla, 2 kohdan ii alakohdan vaatimus voidaan korvata suorittamalla kurssi, johon sisältyy
 - i) miehistöyhteistyön kelpoisuus
 - ii) viiden lentokoulutuskerran tarkkailu MPL-kurssin kolmannessa vaiheessa

- iii) viiden lentokoulutuskerran tarkkailu MPL-kurssin neljännessä vaiheessa
- iv) viiden reittitoiminnan mukaisen lentokoulutuskerran tarkkailu lentotoiminnan harjoittajan määräaikaikoulutuksessa
- v) MCCI-kouluttajakurssin sisältö.

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

FCL.910.FI FI – Rajoitetut oikeudet

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

FCL.915.FI FI – Edellytykset

FI-kelpuutuksen hakijan on

- a) FI(A)- ja FI(H)-kelpuutuksen osalta
 - 1) oltava saanut kyseisellä ilma-alusryhmällä vähintään 10 tuntia mittarilentokoulutusta, josta korkeintaan 5 tuntia saa olla mittariaikaa maassa simulaatiokoulutuslaitteella (FSTD)
 - 2) oltava suorittanut 20 tuntia VFR-matkalentoa ilma-aluksen päällikkönä kyseisen ryhmän ilma-aluksilla, ja
- b) lisäksi FI(A)-kelpuutusta varten:

- 1) hakijalla on oltava vähintään CPL(A)-lupakirja tai
- 2) vähintään PPL(A)-lupakirja ja hänen on
 - i) täytettävä CPL-lupakirjan teorialietovaatimukset ja
 - ii) oltava suorittanut lentokoneilla tai TMG-moottoripurjelentokoneilla vähintään 200 tuntia lentoaikaa, joista 150 tuntia ilma-aluksen päällikkönä
- 3) oltava lentänyt yksimoottorisilla määntämoottorilentokoneilla vähintään 30 tuntia, joista vähintään 5 tuntia on oltava suoritettu kohdassa FCL.930.FI(a) tarkoitettua arviointilentoa edeltävien kuuden kuukauden kuluessa
- 4) oltava suorittanut ilma-aluksen päällikkönä VFR-matkalento, mukaan luettuna vähintään 540 kilometriä (300 NM) pitkä lento, jonka aikana suoritetaan laskut pysähtymiseen asti kahdelle eri lentopaikalle
- c) lisäksi FI(H)-kelpuutusta varten hakijan on oltava suorittanut helikopterin ohjaajana 250 tuntia kokonaislentoaikaa, josta
 - 1) vähintään 100 tuntia on oltava lennetty ilma-aluksen päällikkönä, jos hakijalla on vähintään CPL(H), tai
 - 2) vähintään 200 tuntia ilma-aluksen päällikkönä, jos hakijalla on vähintään PPL(H) ja hän täyttää CPL-teorialietovaatimukset
- d) FI(As)-kelpuutusta varten hänen on oltava suorittanut ilma-aluksen päällikkönä ilmalaivoilla 500 tuntia lentoaikaa, joista 400 tuntia CPL(As)-lupakirjan haltijana
- e) FI(S)-kelpuutusta varten hakijan on oltava suorittanut 100 tuntia lentoaikaa ja 200 lentoonlähtöä ilma-aluksen päällikkönä purjelentokoneella; lisäksi jos hakija haluaa antaa lennonopetusta TMG-moottoripurjelentokoneilla, hänen on oltava suorittanut vähintään 30 tuntia lentoaikaa ilma-aluksen päällikkönä TMG-moottoripurjelentokoneella ja suorittanut toinen pätevyuden arviointi kohdan FCL.935 mukaisesti TMG-moottoripurjelentokoneella sellaisen lennonopettajan kanssa, jolla on kohdan FCL.905.FI(j) mukainen kelpoisuus
- f) FI(B)-kelpuutusta varten hänen on oltava suorittanut ilma-aluksen päällikkönä ilmapalloilla 75 tuntia lentoaikaa, josta vähintään 15 tuntia siinä luokassa, jota varten lennonopetusta on tarkoitus antaa.

FCL.930.FI FI – Koulutus

- a) FI-kelpuutuksen hakijan on oltava läpäissyt erityinen arviointilento sellaisen lennonopettajan kanssa, jolla on kohdan FCL.905.FI (i) mukainen kelpoisuus, kurssin alkua edeltävien kuuden kuukauden kuluessa. Kokeessa arvioidaan hänen valmiutensa kurssin suorittamiseen. Arviointilennon on perustuttava tämän osan (FCL) liitteen 9 mukaiseen luokka- ja tyyppikelpuutuksen tarkastuslento.
- b) FI-koulutuksen on sisällettävä
 - 1) 25 tuntia opetusoppia
 - 2) i) FI(A)-, (H)- ja (As)-kelpuutusta varten vähintään 100 tuntia teoriakoulutusta, mukaan luettuna edistystä mittaavat kokeet
 - ii) FI(B)- ja FI(S)-kelpuutusta varten vähintään 30 tuntia teoriakoulutusta, mukaan luettuna edistystä mittaavat kokeet

- 3)
 - i) FI(A)- ja (H)-kelpuutuksia varten vähintään 30 tuntia lentokoulutusta, josta 25 tuntia on oltava koululentoaikaa; tästä 5 tuntia voidaan suorittaa lentosimulaattorilla, FNPT I:lla tai II:lla tai FTD 2/3:lla
 - ii) FI(As)-kelpuutusta varten vähintään 20 tuntia lentokoulutusta, josta 15 tuntia on oltava koululentoaikaa
 - iii) FI(S)-kelpuutusta varten vähintään 6 tuntia tai 20 lentoonlähtöä lentokoulutuksena
 - iv) jos FI(S)-kelpuutuksella annetaan opetusta TMG-moottoripurjelentokoneilla, vähintään 6 tuntia koululentoaikaa TMG-moottoripurjelentokoneilla
 - v) FI(B)-kelpuutusta varten vähintään 3 tuntia, mukaan luettuna 3 lentoonlähtöä lentokoulutuksena.
- c) Lentäjille, joilla on tai on aiemmin ollut LAFI (B)- tai (S)-kelpuutus, hyvitetään täysimääräisesti a ja b kohdan vaatimukset FI-kelpuutusta varten samassa ilma-alusryhmässä.
- d) Lentäjille, joilla on tai on aiemmin ollut LAFI (A)- tai (H)-kelpuutus, hyvitetään 50 tuntia b kohdan 2 i alakohdan vaatimuksesta ja 12 tuntia b kohdan 3 i alakohdan vaatimuksesta FI-kelpuutusta varten samassa ilma-alusryhmässä.
- e) Kun haetaan FI-kelpuutusta toisessa ilma-alusryhmässä, lentäjille, joilla on tai on aiemmin ollut
 - 1) FI(A)-, (H)- tai (As)-kelpuutus, hyvitetään 55 tuntia b kohdan 2 i alakohdan vaatimuksesta tai 18 tuntia b kohdan 2 ii alakohdan vaatimuksesta
 - 2) LAFI(A)- tai (H)-kelpuutus, hyvitetään 40 tuntia b kohdan 2 i alakohdan vaatimuksesta tai 18 tuntia b kohdan 2 ii alakohdan vaatimuksesta
 - 3) LAFI(B)- tai (S)- tai FI(B)- tai (S)-kelpuutus, hyvitetään 18 tuntia b kohdan 2 alakohdan vaatimuksista.

FCL.940.FI FI – Voimassaolon jatkaminen ja uusiminen

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

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

OSA 4

Tyypikouluttajan erityisvaatimukset – TRI

FCL.905.TRI – Oikeudet ja ehdot

Tyypikouluttajalla on oikeus antaa opetusta

- a) mittarilentokelpuutusten voimassaolon jatkamista ja uusimista varten edellyttäen, että TRI-kelpuutuksen haltijalla on voimassaoleva mittarilentokelpuus
- b) TRI-kelpuutusten tai SFI-valtuutusten myöntämistä varten edellyttäen, että haltijalla on 3 vuoden kokemus tyypikouluttajana, ja
- c) yhden ohjaajan lentokoneiden tyypikouluttajan osalta
 - 1) vaativien suorituskyykyisten yhden ohjaajan lentokoneiden tyypikelpuutuksen myöntämistä, voimassaolon jatkamista ja uusimista varten, kun hakija hakee oikeuksia yhden ohjaajan lentotoimintaan;

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

 - i) on MCCI-valtuutus tai
 - ii) on tai on aiemmin ollut TRI-kelpuus usean ohjaajan lentokoneisiin.
 - 2) MPL-kurssin perustasolla edellyttäen, että hänen oikeutensa on laajennettu usean ohjaajan lentotoimintaan ja hänellä on tai on aiemmin ollut FI(A)- tai IRI(A)-kelpuus.

- d) usean ohjaajan lentokoneiden tyyppikouluttajan osalta
 - 1) tyyppikelpuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista ja uusimista varten
 - i) usean ohjaajan lentokoneisiin
 - ii) vaativiin suorituskkyysiin yhden ohjaajan lentokoneisiin, kun hakija hakee oikeutta usean ohjaajan lentotoimintaan
 - 2) miehistöyhteistyökoulutusta
 - 3) MPL-kurssin perus- ja keskitasolla sekä edistyneellä tasolla edellyttäen, että perustasoa varten hänellä on tai on aiemmin ollut FI(A) tai IRI(A)-kelpuutus
- e) helikopterin tyyppikouluttajan osalta
 - 1) helikopterin tyyppikelpuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista ja uusimista varten
 - 2) miehistöyhteistyökoulutusta edellyttäen, että hänellä on usean ohjaajan helikopterin tyyppikelpuutus
 - 3) yksimoottoristen helikopterien IR(H)-kelpuutuksen laajentamiseksi monimoottoristen helikopterien IR(H)-kelpuutukseksi
- f) pystysuoraan nousevan lentokoneen tyyppikouluttajan osalta
 - 1) pystysuoraan nousevien lentokoneiden tyyppikelpuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista ja uusimista varten
 - 2) miehistöyhteistyökoulutusta.

FCL.910.TRI – Rajoitetut oikeudet

- a) *Yleistä.* Jos TRI-koulutus annetaan pelkästään lentosimulaattorilla, TRI-kelpuutuksen oikeudet rajoittuvat koulutukseen lentosimulaattorilla.
Tässä tapauksessa tyyppikouluttaja voi lentää reittilentoa valvonnan alaisena edellyttäen, että TRI-kurssi on sisältänyt lisäkoulutusta kyseistä tarkoitusta varten.
- b) *Lentokoneiden ja pystysuoraan nousevien lentokoneiden tyyppikouluttaja – TRI(A) ja TRI(PL).* Tyyppikouluttajan oikeudet rajoittuvat siihen lentokoneen tai pystysuoraan nousevan lentokoneen tyyppiin, jolla koulutus ja pätevyys arviointi on suoritettu. Tyyppikouluttajan oikeudet laajennetaan muihin tyyppisiin, kun hän on
 - 1) suorittanut hakemusta edeltävien 12 kuukauden aikana kyseisellä ilma-alustyyppillä vähintään 15 yksittäistä lentoa, mukaan luettuna lentoonlähdet ja laskut sovellettavalla ilma-alustyyppillä, ja niistä 7 lentoa saa olla suoritettu lentosimulaattorilla
 - 2) suorittanut kyseisen TRI-kurssin teknistä koulutusta ja lentokoulutusta koskevat osat
 - 3) läpäissyt pätevyys arvioinnin asiaankuuluvat osat kohdan FCL.935 mukaisesti osoittaakseen luvun K mukaisesti kelpuutetulle lennonopettajien tarkastuslentäjälle (FIE) tai tyyppitarkastuslentäjälle (TRE) kykynsä kouluttaa lentäjä tyyppikelpuutuksen myöntämisen edellyttämälle tasolle, mukaan luettuna lentoa edeltävä ohjeistus ja lennon jälkeinen palautteenanto sekä teoriakoulutus.

- c) helikopterin tyyppikouluttaja – TRI(H)
- 1) TRI(H)-kelpuutuksen oikeudet rajoittuvat siihen helikopterityyppiin, jolla lentokoe TRI-kelpuutuksen myöntämiseksi on suoritettu. Tyyppikouluttajan oikeudet laajennetaan muihin tyypeihin, kun hän on
 - i) suorittanut TRI-kurssin tyyppikohtaisen teknisen osan kyseisellä helikopterityypillä tai simulaatiokoulutuslaitteella (FSTD), joka edustaa kyseistä tyyppiä
 - ii) antanut vähintään kaksi tuntia lennonopetusta kyseisellä tyyppillä pätevän TRI(H)-kouluttajan valvonnassa, ja
 - iii) läpäissyt pätevyyden arvioinnin asiaankuuluvat osat kohdan FCL.935 mukaisesti osoittaakseen luvun K mukaisesti kelpuutetulle lennonopettajien tarkastuslentäjälle (FIE) tai tyyppitarkastuslentäjälle (TRE) kykynsä kouluttaa lentäjä tyyppikelpuutuksen myöntämisen edellyttämälle tasolle, mukaan luettuna lentoa edeltävä ohjeistus ja lennon jälkeinen palautteenanto sekä teoriakoulutus.
 - 2) Ennen kuin TRI(H)-kelpuutuksen oikeudet laajennetaan yhden ohjaajan oikeuksista usean ohjaajan oikeuksiin samassa helikopterityypissä, haltijalla on oltava vähintään 100 tunnin kokemus usean ohjaajan lentotoiminnasta kyseisellä tyyppillä.
- d) Sen estämättä, mitä edellisissä kohdissa määrätään, TRI-kelpuutuksen haltija, jolle on myönnetty kohdan FCL.725(e) mukainen tyyppikelpuutus, on oikeutettu saamaan TRI-oikeutensa laajennetuiksi tähän uuteen ilma-alustyyppiin.

FCL.915.TRI – Edellytykset

Tyyppikouluttajan (TRI) kelpuutuksen hakijan on täytettävä seuraavat vaatimukset

- a) asianomaisen ilma-alusryhmän CPL-, MPL- tai ATPL-lupakirja
- b) TRI(MPA)-kelpuutusta varten
 - 1) oltava suorittanut 1 500 tuntia lentoaikaa usean ohjaajan lentokoneen ohjaajana ja
 - 2) oltava suorittanut hakemusta edeltäneiden 12 kuukauden aikana vähintään 30 yksittäistä lentoa, mukaan luettuna lentoonlähdöt ja laskut, kyseisellä lentokonetyypillä ilma-aluksen päällikkönä tai perämiehenä; näistä 15 lentoa saa olla suoritettu lentosimulaattorilla, joka edustaa kyseistä tyyppiä
- c) TRI(SPA)-kelpuutusta varten
 - 1) oltava suorittanut hakemusta edeltäneiden 12 kuukauden aikana vähintään 30 yksittäistä lentoa, mukaan luettuna lentoonlähdöt ja laskut, kyseisellä lentokonetyypillä ilma-aluksen päällikkönä; näistä 15 lentoa saa olla suoritettu lentosimulaattorilla, joka edustaa kyseistä tyyppiä, ja
 - 2) i) oltava suorittanut vähintään 500 tuntia lentoaikaa lentokoneen ohjaajana, mukaan luettuna 30 tuntia ilma-aluksen päällikkönä kyseisellä lentokonetyypillä, tai
 - ii) hänellä on oltava tai oltava aiemmin ollut monimoottorisen lentokoneen FI-kelpuutus IR(A)-oikeuksin

- d) TRI(H)-kelpuutusta varten
- 1) oltava suorittanut yksimoottorisen yhden ohjaajan helikopterin TRI(H)-kelpuutusta varten 250 tuntia helikopterin ohjaajana
 - 2) oltava suorittanut monimoottorisen yhden ohjaajan helikopterin TRI(H)-kelpuutusta varten 500 tuntia helikopterin ohjaajana, mukaan luettuna 100 tuntia ilma-aluksen päällikkönä monimoottorisilla yhden ohjaajan helikoptereilla
 - 3) oltava usean ohjaajan helikopterin TRI(H)-kelpuutusta varten suorittanut 1 000 tuntia lentoaikaa helikopterin ohjaajana, mukaan luettuna
 - i) 350 tuntia usean ohjaajan helikopterin ohjaajana tai,
 - ii) niiden hakijoiden osalta, joilla on jo monimoottorisen yhden ohjaajan helikopterin TRI(H)-kelpuutus, 100 tuntia kyseisen tyyppin ohjaajana usean ohjaajan lentotoiminnassa;
 - 4) FI(H)-kelpuutuksen haltijoille hyvitetään täysimääräisesti 1 ja 2 kohdan vaatimukset kyseisessä yhden ohjaajan helikopterityypissä
- e) TRI(PL)-kelpuutusta varten
- 1) oltava suorittanut 1 500 tuntia lentoaikaa usean ohjaajan lentokoneiden, pystysuoraan nousevien lentokoneiden tai usean ohjaajan helikopterien ohjaajana, ja
 - 2) oltava suorittanut hakemusta edeltäneiden 12 kuukauden aikana vähintään 30 yksittäistä lentoa, mukaan luettuna lentoonlähdöt ja laskut, ilma-aluksen päällikkönä tai perämiehenä kyseisellä pystysuoraan nousevan lentokoneen tyyppillä; näistä 15 lentoa saa olla suoritettu lentosimulaattorilla, joka edustaa kyseistä tyyppiä.

FCL.930.TRI – Koulutus

- a) TRI-koulutuksen on sisällettävä vähintään
- 1) 25 tuntia opetusoppia
 - 2) 10 tuntia teknistä koulutusta, mukaan luettuna teknisten tietojen tarkistus, tuntisuunnitelmien valmistelu ja luokkahuoneessa/simulaattorissa tarvittavien opetustaitojen kehittäminen
 - 3) yhden ohjaajan ilma-alusten osalta 5 tuntia lentokoulutusta kyseisellä ilma-aluksella tai simulaattorilla, joka edustaa kyseistä ilma-alusta, ja usean ohjaajan ilma-alusten osalta 10 tuntia lentokoulutusta ilma-aluksella tai simulaattorilla, joka edustaa kyseistä ilma-alusta.
- b) Hakijoille, joilla on tai on aiemmin ollut opettajakelpuutus, hyvitetään a kohdan 1 alakohdan vaatimus täysimääräisesti.
- c) TRI-kelpuutuksen hakijalle, jolla on kyseisen tyyppin SFI-valtuutus, hyvitetään tämän kohdan vaatimukset täysimääräisesti sellaisen TRI-kelpuutuksen myöntämiseksi, joka on rajoitettu lennonopetukseen simulaattorilla.

FCL.935.TRI – Pätevyyden arviointi

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

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

FCL.940.TRI – Voimassaolon jatkaminen ja uusiminen

- a) Voimassaolon jatkaminen. TRI-kelpuutuksen voimassaolon jatkamiseksi hakijan on TRI-kelpuutuksen voimassaoloaikana täytettävä kaksi seuraavista kolmesta vaatimuksesta:
- 1) annettava 50 tuntia lennonopetusta kullakin ilma-alustyyppillä, jota varten hänellä on opetus oikeudet, tai simulaatiokoulutuslaitteella (FSTD), joka edustaa kyseisiä tyyppisiä, ja niistä vähintään 15 tuntia on annettava TRI-kelpuutuksen voimassaolon päättymispäivää edeltävien 12 kuukauden aikana;
TRI(A)- ja TRI(PL)-kelpuutuksen osalta kyseiset lennonopetustunnit on lennettävä tyyppikouluttajana (TRI), tyyppitarkastuslentäjänä (TRE), simulaattorikouluttajana (SFI) tai simulaattoritarkastuslentäjänä (SFE); TRI(H)-kelpuutuksen osalta lennonopettajana (FI), mittarilentokouluttajana (IRI), maalaitekouluttajana (STI) tai tarkastuslentäjänä lennetty aika lasketaan mukaan tähän tarkoitukseen
 - 2) saatava lennonopettajien kertauskoulutus tyyppikouluttajana hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa
 - 3) läpäistävä pätevyyden arviointi kohdan FCL.935 mukaisesti.
- b) Vähintään joka toisessa TRI-kelpuutuksen voimassaolon jatkamisessa haltijan on täytettävä a kohdan 3 alakohdan vaatimus.
- c) Jos henkilöllä on TRI-kelpuus useaan saman ryhmän ilma-alustyyppiin, a kohdan 3 alakohdan pätevyyden arviointi yhdellä näistä tyypeistä jatkaa muiden saman ilma-alusryhmän tyyppien TRI-kelpuutusten voimassaoloa.
- d) *TRI(H)-kelpuutuksen voimassaolon jatkamisen erityisvaatimukset.* TRI(H)-kouluttajalle, jolla on FI(H)-kelpuus kyseiseen tyyppiin, hyvitetään edellä olevan a kohdan vaatimukset täysimääräisesti. Tässä tapauksessa TRI(H)-kelpuus on voimassa FI(H)-kelpuutuksen voimassaolon päättymispäivään asti.
- e) *Uusiminen.* Jos TRI-kelpuutuksen voimassaolo on päättynyt, hakijan on hakemusta edeltävien 12 kuukauden aikana
- 1) saatava lennonopettajien kertauskoulutus tyyppikouluttajana hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa, ja koulutuksen on sisällettävä kaikki TRI-kurssin olennaiset osat, ja
 - 2) läpäistävä pätevyyden arviointi kohdan FCL.935 mukaisesti kussakin ilma-alustyyppissä, jota varten opetus oikeuksien uusimista haetaan.

OSA 5

Luokkakelpuutuskouluttajan erityisvaatimukset – CRI

FCL.905.CRI – Oikeudet ja ehdot

- a) Luokkakelpuutuskouluttajalla (CRI) on oikeus antaa opetusta
- 1) muiden kuin vaativien, muiden kuin suorituskykyisten yhden ohjaajan lentokoneiden luokka- tai tyyppikelpuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista tai uusimista varten, kun hakija hakee oikeuksia yhden ohjaajan lentotoimintaan

- 2) lentokoneluokan hinaus- tai taitolentokelpuutuksia varten edellyttäen, että luokkakelpuutuskouluttajalla on kyseinen kelpuutus ja hän on kykynsä opettaa kyseistä kelpuutusta varten sellaiselle lennonopettajalle, jolla on kohdan FCL.905.FI(i) mukainen kelpoisuus

luokkakelpuutuskouluttajan oikeudet rajoitetaan siihen lentokoneen luokkaan tai tyyppiin, jolla opettajan pätevyyden arviointi on suoritettu; luokkakelpuutuskouluttajan oikeudet laajennetaan muihin luokkiin tai tyyppeihin, kun hän on suorittanut viimeksi kuluneiden 12 kuukauden aikana

- 1) 15 tuntia lentoaikaa ilma-aluksen päällikkönä kyseisen luokan tai tyyppin lentokoneella
- 2) yhden koululennon istuen oikeanpuoleisella istuimella toisen kyseistä luokkaa tai tyyppiä varten kelpuutetun, toisella ohjaajan istuimella istuvan luokkakelpuutuskouluttajan (CRI) tai lennonopettajan (FI) valvonnassa.

FCL.915.CRI – Edellytykset

CRI-kelpuutuksen hakijan on oltava suorittanut vähintään:

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

FCL.930.CRI – Koulutus

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

FCL.940.CRI – Voimassaolon jatkaminen ja uusiminen

- a) CRI-kelpuutuksen voimassaolon jatkamiseksi hakijan on CRI-kelpuutuksen voimassaolon päättymispäivää edeltävien 12 kuukauden aikana
 - 1) annettava vähintään 10 tuntia lennonopetusta luokkakelpuutuskouluttajana; jos hakijalla on CRI-oikeudet sekä yksimoottorisiin että monimoottorisiin lentokoneisiin, nämä 10 tuntia lennonopetusta on jaettava tasan yksimoottoristen ja monimoottoristen lentokoneiden välillä; tai

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

OSA 6

Mittarilentokouluttajan erityisvaatimukset – IRI

FCL.905.IRI – Oikeudet ja ehdot

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

FCL.915.IRI – Edellytykset

IRI-kelpuutuksen hakijan on

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

FCL.930.IRI – Koulutus

- a) IRI-koulutuksen on sisällettävä vähintään
- 1) 25 tuntia opetusoppia koskevaa koulutusta
 - 2) 10 tuntia teknistä koulutusta, mukaan luettuna mittarilennon teoriatietojen tarkistus, tuntisuunnitelmien valmistelu ja luokkahuoneessa tarvittavien opetustaitojen kehittäminen
 - 3) i) IRI(A)-kelpuutusta varten vähintään 10 tuntia lentokoulutusta lentokoneella, lentosimulaattorilla, FTD 2/3:lla tai FPNT II:lla; jos hakijalla on FI(A)-kelpuutus, tuntimäärä vähennetään viiteen
ii) IRI(H)-kelpuutusta varten vähintään 10 tuntia lentokoulutusta helikopterilla, lentosimulaattorilla, FTD 2/3:lla tai FPNT II/III:lla
iii) IRI(As)-kelpuutusta varten vähintään 10 tuntia lentokoulutusta ilmalaivalla, lentosimulaattorilla, FTD 2/3:lla tai FPNT II:lla.
- b) Lentokoulutuksen on oltava kohdan FCL.905.FI(i) mukaisesti kelpuutetun lennonopettajan antamaa.
- c) Hakijoille, joilla on tai on aiemmin ollut opettajakelpuutus, hyvitetään a kohdan 1 alakohdan vaatimus täysimääräisesti.

FCL.940.IRI Voimassaolon jatkaminen ja uusiminen

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

OSA 7

Simulaattorikouluttajan erityisvaatimukset – SFI

FCL.905.SFI Oikeudet ja ehdot

Simulaattorikouluttajalla on oikeus antaa lentokoulutusta simulaattorilla asianomaisessa ilma-alusryhmässä

- a) mittarilentokelpuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista ja uusimista varten edellyttäen, että hänellä on tai on aiemmin ollut kyseisen ilma-alusryhmän mittarilentokelpuutus ja hän on suorittanut IRI-kurssin, ja
- b) yhden ohjaajan lentokoneiden simulaattorikouluttajan osalta
- 1) vaativien suorituskykyisten yhden ohjaajan lentokoneiden tyyppikelpuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista ja uusimista varten, kun hakija hakee oikeuksia yhden ohjaajan lentotoimintaan;
SFI(SPA)-oikeudet voidaan laajentaa lennonopetukseen vaativien suorituskykyisten yhden ohjaajan lentokoneiden tyyppikelpuutuksia varten usean ohjaajan lentotoiminnassa edellyttäen, että kouluttajalla
 - i) on MCCI-valtuutus tai
 - ii) on tai on aiemmin ollut TRI-kelpuutus usean ohjaajan lentokoneisiin, ja
 - 2) edellyttäen, että SFI(SPA)-oikeudet on laajennettu usean ohjaajan lentotoimintaan 1 kohdan mukaisesti

- i) miehistöyhteistyötä varten
 - ii) MPL-kurssin perustasolla
- c) usean ohjaajan lentokoneiden simulaattorikouluttajan osalta
 - 1) tyyppikelpuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista ja uusimista varten
 - i) usean ohjaajan lentokoneisiin
 - ii) vaativiin suorituskykyisiin yhden ohjaajan lentokoneisiin, kun hakija hakee oikeutta usean ohjaajan lentotoimintaan
 - 2) miehistöyhteistyötä varten
 - 3) MPL-kurssin perus- ja keskitasolla sekä edistyneellä tasolla edellyttäen, että perustasoa varten hänellä on tai on aiemmin ollut FI(A) tai IRI(A)-kelpuutus
- d) helikopterien simulaattorikouluttajan osalta
 - 1) helikopterien tyyppikelpuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista ja uusimista varten
 - 2) miehistöyhteistyötä varten, jos kouluttajalla on oikeus antaa opetusta usean ohjaajan helikoptereita varten.

FCL.910.SFI Rajoitetut oikeudet

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

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

- a) suorittanut hyväksytysti kyseisen tyyppikurssin simulaattoriosuuden ja
- b) antanut täysimittaisella tyyppikurssilla vähintään kolme tuntia lentokoulutusta, joka liittyy simulaattorikouluttajan tehtäviin, kyseisellä tyyppillä tätä tarkoitusta varten valtuutetun tyyppitarkastuslentäjän (TRE) valvonnassa ja hyväksyttävästi.

FCL.915.SFI Edellytykset

SFI-valtuutuksen

- a) hakijalla on oltava tai oltava aiemmin ollut CPL-, MPL- tai ATPL-lupakirja asianomaisessa ilma-alusryhmässä
- b) hakijan on oltava hakemusta edeltävien 12 kuukauden aikana suorittanut kyseisen ilma-aluksen tyyppikelpuutuksen myöntämistä koskeva tarkastuslento lentosimulaattorilla, joka edustaa tätä tyyppiä, ja
- c) lisäksi usean ohjaajan lentokoneen SFI(A)-valtuutusta varten tai SFI(PL)-valtuutusta varten
 - 1) hänen on oltava suorittanut vähintään 1 500 tuntia lentoaikaa usean ohjaajan lentokoneen tai pystysuoraan nousevan lentokoneen ohjaajana
 - 2) hänen on oltava suorittanut ohjaajana tai tarkkailijana hakemusta edeltävien 12 kuukauden aikana
 - i) kolme yksittäistä lentoa kyseisen ilma-alustyyppin ohjaamossa tai

- ii) kaksi reittitoiminnan mukaiseen lentokoulutukseen perustuvaa simulaattorikoulutuskertaa, jotka ohjaa asianmukaisesti kelpuutettu ohjaamomiehistö sovellettavan tyypin ohjaamossa; näiden simulaattorikoulutuskertojen on sisällettävä kaksi vähintään kahden tunnin pituista lentoa kahden eri lentopaikan välillä, sekä niihin liittyvä lennon suunnittelu ja jälkiarviointi
- d) lisäksi vaativan suorituskyykyisen yhden ohjaajan lentokoneen SFI(A)-kelpuutusta varten
 - 1) hänen on oltava suorittanut vähintään 500 tuntia lentoaikaa ilma-aluksen päällikkönä yhden ohjaajan lentokoneilla
 - 2) hänellä on oltava tai oltava aiemmin ollut monimoottorisen lentokoneen IR(A)-kelpuutus ja
 - 3) hänen on täytettävä c kohdan 2 alakohdan vaatimukset
- e) lisäksi SFI(H)-kelpuutusta varten
 - 1) hänen on oltava suorittanut vähintään yksi tunti lentoaikaa ohjaajana tai tarkkailijana kyseisen tyypin ohjaamossa hakemusta edeltävien 12 kuukauden aikana ja
 - 2) usean ohjaajan helikopterien osalta hänellä on oltava vähintään 1 000 tunnin lentokokemus helikopterin ohjaajana, mukaan luettuna vähintään 350 tuntia monimoottorisen helikopterin ohjaajana
 - 3) monimoottoristen yhden ohjaajan helikopterien osalta hänen on oltava lentänyt 500 tuntia helikopterin ohjaajana, mukaan luettuna 100 tuntia ilma-aluksen päällikkönä monimoottorisilla yhden ohjaajan helikoptereilla
 - 4) yksimoottoristen yhden ohjaajan helikopterien osalta hänen on oltava lentänyt 250 tuntia helikopterin ohjaajana.

FCL.930.SFI Koulutus

- a) SFI-koulutuksen on sisällettävä
 - 1) sovellettavan tyyppikurssin lentosimulaattoriosuus
 - 2) TRI-kurssin sisältö.
- b) SFI-valtuutuksen hakijalle, jolla on TRI-kelpuutus kyseistä tyyppiä varten, hyvitetään tämän kohdan vaatimukset täysimääräisesti.

FCL.940.SFI Voimassaolon jatkaminen ja uusiminen

- a) Voimassaolon jatkaminen. SFI-valtuutuksen voimassaolon jatkamiseksi hakijan on SFI-valtuutuksen voimassaoloaikana täytettävä kaksi seuraavista kolmesta vaatimuksesta:
 - 1) suoritettava kouluttajana tai tarkastuslentäjänä simulaatiokoulutuslaitteella (FSTD) 50 tuntia, joista vähintään 15 tuntia SFI-valtuutuksen voimassaolon päättymispäivää edeltävien 12 kuukauden aikana
 - 2) saatava kertauskoulutus simulaattorikouluttajana hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa

- 3) läpäistävä pätevyyden arvioinnin asiaankuuluvat osat kohdan FCL.935 mukaisesti.
- b) Lisäksi hakijan on oltava suorittanut lentosimulaattorilla tarkastuslennot, jotka koskevat ilma-alusten tyyppikelpuutusten myöntämistä niihin tyyppeihin, joiden oikeudet hakijalla on.
- c) Vähintään joka toisessa SFI-valtuutuksen voimassaolon jatkamisessa haltijan on täytettävä a kohdan 3 alakohdan vaatimus.
- d) *Uusiminen.* Jos SFI-valtuutuksen voimassaolo on päättynyt, hakijan on hakemusta edeltävien 12 kuukauden aikana
 - 1) suoritettava SFI-kurssin simulaattoriosuus
 - 2) täytettävä a kohdan 2 ja 3 alakohdan sekä c kohdan vaatimukset.

OSA 8

Miehistöyhteistyökouluttajan erityisvaatimukset – MCCI

FCL.905.MCCI Oikeudet ja ehdot

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

FCL.910.MCCI Rajoitetut oikeudet

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

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

FCL.915.MCCI Edellytykset

MCCI-valtuutuksen

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

FCL.930.MCCI Koulutus

- a) MCCI-kurssin on sisällettävä vähintään
 - 1) 25 tuntia opetusoppia koskevaa koulutusta
 - 2) teknistä koulutusta, joka liittyy siihen FSTD-tyyppiin, jolla hakija aikoo opettaa

- 3) 3 tuntia käytännön koulutusta, joka voi olla lentokoulutusta tai MCC-koulutusta kyseisellä FNPT II/III MCC:llä, FTD 2/3:lla tai lentosimulaattorilla hyväksytyn koulutusorganisaation tätä tarkoitusta varten nimeämän tyypikouluttajan (TRI), simulaattorikouluttajan (SFI) tai miehistöyhteistyökouluttajan (MCCI) valvonnassa. Näihin valvottuihin lentokoulutustunteihin sisältyy hakijan pätevyyden arviointi siten se kuvataan kohdassa FCL.920.
- b) Hakijoille, joilla on tai on aiemmin ollut FI-, TRI-, CRI- tai IRI-kelpuutus tai SFI-valtuutus, hyvitetään a kohdan 1 alakohdan vaatimus täysimääräisesti.

FCL.940.MCCI Voimassaolon jatkaminen ja uusiminen

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

OSA 9

Maalitekouluttajan erityisvaatimukset – STI

FCL.905.STI Oikeudet ja ehdot

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

FCL.910.STI Rajoitetut oikeudet

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

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

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

FCL.915.STI Edellytykset

STI-valtuutuksen

- a) hakijalla on oltava tai oltava hakemusta edeltävien kolmen vuoden aikana ollut lentäjän lupakirja ja kouluttajaoikeudet, jotka vastaavat sitä kurssia, jolla opetusta on tarkoitus antaa
- b) hakijan on oltava suorittanut lento- ja suunnistusmenetelmien koulutuslaitteella (FNPT) kyseisen luokka- tai tyyppikelpuutuksen tarkastuslento hakemusta edeltävien 12 kuukauden aikana;
STI(A)-valtuutuksen hakija, joka aikoo opettaa vain perusmittarilennon harjoituslaitteella (BITD), suorittaa vain PPL(A)-lupakirjan myöntämistä koskevan lentokokeen tehtävät
- c) lisäksi STI(H)-valtuutusta varten hakijan on oltava suorittanut vähintään yksi tunti lentoaikaa tarkkailijana kyseisen helikopterityypin ohjaamossa hakemusta edeltävien 12 kuukauden aikana.

FCL.930.STI Koulutus

- a) STI-kurssin on sisällettävä vähintään kolme tuntia lentokoulutusta, joka liittyy maalaitekouluttajan tehtäviin, lentosimulaattorilla, FTD 2/3:lla tai FNPT II/III:lla lennonopettajien tarkastuslentäjän (FIE) valvonnan alaisena. Näihin valvottuihin lentokoulutustunteihin sisältyy hakijan pätevyyden arviointi siten se kuvataan kohdassa FCL.920;
STI(A)-valtuutuksen hakijoiden, jotka aikovat opettaa vain perusmittarilennon harjoituslaitteella (BITD), on suoritettava lentokoulutus perusmittarilennon harjoituslaitteella.
- b) STI(H)-valtuutuksen hakijoiden osalta kurssin on sisällettävä myös kyseisen TRI-kurssin lentosimulaattoriosuus.

FCL.940.STI Voimassaolon jatkaminen ja uusiminen

- a) Voimassaolon jatkaminen. STI-valtuutuksen voimassaolon jatkamiseksi hakijan on oltava STI-valtuutuksen voimassaoloajan viimeisten 12 kuukauden aikana
 - 1) antanut vähintään kolme tuntia lentokoulutusta lentosimulaattorilla tai FNPT II/III:lla tai BITD:llä osana täysimittaista CPL-, IR- tai PPL-kurssia tai luokka- tai tyyppikelpuutuskurssia, ja
 - 2) suorittanut hyväksytysti sillä lentosimulaattorilla, FTD 2/3:lla tai FNPT II/III:lla, jolla lentokoulutusta normaalisti annetaan, tarkastuslennon soveltuvat osat tämän osan (FCL) liitteen 9 mukaisesti kyseistä ilma-alusluokkaa tai -tyyppiä varten;
STI(A)-valtuutuksen hakija, joka aikoo opettaa vain perusmittarilennon harjoituslaitteella (BITD), suorittaa vain PPL(A)-lupakirjan myöntämistä koskevan lentokokeen tehtävät.
- b) *Uusiminen.* Jos STI-valtuutuksen voimassaoloaika on päättynyt, hakijan on
 - 1) saatava kertauskoulutusta maalaitekouluttajana hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa
 - 2) suoritettava hyväksytysti sillä lentosimulaattorilla, FTD 2/3:lla tai FNPT II/III:lla, jolla lentokoulutusta normaalisti annetaan, tarkastuslennon soveltuvat

osat tämän osan (FCL) liitteen 9 mukaisesti kyseistä ilma-alusluokkaa tai -tyyppiä varten;

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

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

OSA 10

Vuoristolentokouluttaja – MI

FCL.905.MI Oikeudet ja ehdot

Vuoristolentokouluttajalla on oikeus antaa lentokoulutusta vuoristolentokelpuutusta varten.

FCL.915.MI Edellytykset

MI-valtuutuksen hakijalla on oltava

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

FCL.930.MI Koulutus

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

FCL.940.MI Voimassaolo

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

OSA 11

Koelentokouluttajan erityisvaatimukset – FTI

FCL.905.FTI Oikeudet ja ehdot

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

FCL.915.FTI Edellytykset

FTI-kelpuutuksen

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

FCL.930.FTI Koulutus

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

FCL.940.FTI Voimassaolon jatkaminen ja uusiminen

- a) *Voimassaolon jatkaminen.* FTI-kelpuutuksen voimassaolon jatkamiseksi hakijan on FTI-kelpuutuksen voimassaoloaikana täytettävä yksi seuraavista vaatimuksista:
 - 1) suoritettava vähintään
 - i) 50 tuntia koelentoja, joista vähintään 15 tuntia on oltava suoritettu FTI-kelpuutuksen voimassaolon päättymispäivää edeltävien 12 kuukauden aikana, ja
 - ii) 5 tuntia koelentokoulutusta FTI-kelpuutuksen voimassaolon päättymispäivää edeltävien 12 kuukauden aikana
 - tai
 - 2) saatava kertauskoulutus koelentokouluttajana hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa. Kertauskoulutuksen on perustuttava FTI-kurssin käytännön lentokoulutusosaan kohdan FCL.930.FTI(a)(3) mukaisesti ja sisällettävä vähintään yksi koulutuslento kohdan FCL.905.FTI(b) mukaisesti kelpuutetun koelentokouluttajan valvonnan alaisena.
- b) *Uusiminen.* Jos FTI-kelpuutuksen voimassaolo on päättynyt, hakijan on saatava kertauskoulutusta koelentokouluttajana hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa. Kertauskoulutuksen on täytettävä vähintään kohdan FCL.930.FTI(a)(3) vaatimukset.

LUKU K

TARKASTUSLENTÄJÄT

OSA 1

Yleiset vaatimukset

FCL.1000 Tarkastuslentäjän valtuutukset

- a) Yleistä. Tarkastuslentäjän valtuutuksen haltijalla on oltava
- 1) niitä lupakirjoja, kelpuutuksia tai valtuutuksia vastaava lupakirja, kelpuutus tai valtuutus, joiden myöntämistä varten hänellä on oikeus ottaa vastaan lentokokeita tai tarkastuslentoja tai suorittaa pätevyyden arviointeja, sekä oikeus antaa opetusta niitä varten
 - 2) kelpoisuus toimia ilma-aluksen päällikkönä lentokokeen, tarkastuslennon tai pätevyyden arvioinnin aikana, kun ne suoritetaan ilma-aluksella.
- b) Erityisehdot
- 1) Kun jäsenvaltioissa tai lentotoiminnan harjoittajan kalustossa otetaan käyttöön uusia ilma-aluksia eikä tämän luvun vaatimuksia voida täyttää, toimivaltainen viranomainen voi myöntää erityisvaltuutuksen, jolla annetaan oikeudet lentokokeiden ja tarkastuslentojen vastaanottamiseen. Tällainen valtuutus on rajoitettava uuden ilma-alustyypin käyttöönottoon tarvittaviin lentokokeisiin ja tarkastuslentoihin, eikä sen voimassaoloaika saa missään tapauksessa ylittää yhtä vuotta.
- Edellä olevan b kohdan 1 alakohdan mukaisesti myönnettyjen valtuutusten haltijoiden, jotka haluavat hakea tarkastuslentäjän valtuutusta, on noudatettava niitä ehtoja ja voimassaolon jatkamista koskevia vaatimuksia, jotka on annettu kyseisestä tarkastuslentäjän luokasta.

FCL.1005 Oikeuksien rajoittaminen oman edun suhteen

Tarkastuslentäjä ei saa

- a) ottaa vastaan lentokoetta tai suorittaa pätevyyden arviointia lupakirjaa, kelpuutusta tai valtuutusta varten hakijoilta,
- 1) joille hän on antanut yli 25 prosenttia vaaditusta lentokoulutuksesta sitä lupakirjaa, kelpuutusta tai valtuutusta varten, jonka myöntämiseksi lentokoe tai pätevyyden arviointi suoritetaan
 - 2) kun hän on vastannut suosituksesta lentokokeeseen kohdan FCL.030(b) mukaisesti
- b) ottaa vastaan lentokoetta tai tarkastuslentoa tai suorittaa pätevyyden arviointia, jos hän arvioi jonkin asian saattavan vaikuttaa objektiivisuuteensa.

FCL.1010 Tarkastuslentäjän edellytykset

Tarkastuslentäjän valtuutuksen hakijan on osoitettava

- a) tarkastuslentäjän oikeuksiin soveltuvat tiedot, tausta ja kokemus

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

FCL.1015 Tarkastuslentäjien toiminnan yhdenmukaistaminen

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

FCL.1020 Tarkastuslentäjien pätevyyden arviointi

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

FCL.1025 Tarkastuslentäjän valtuutuksen voimassaolo, voimassaolon jatkaminen ja uusiminen

- a) Voimassaolo. Tarkastuslentäjän valtuutus on voimassa kolme vuotta.
- b) Voimassaolon jatkaminen. Tarkastuslentäjän valtuutuksen voimassaoloa jatketaan, jos sen haltija on valtuutuksen voimassaolonaikana

- 1) ottanut vastaan vähintään kaksi lentokoetta tai tarkastuslentoa tai suorittanut vähintään kaksi pätevyyden arviointia joka vuosi
 - 2) osallistunut tarkastuslentäjien kertauskoulutukseen, jonka toimivaltainen viranomainen tai hyväksytty koulutusorganisaatio on järjestänyt ja jonka toimivaltainen viranomainen on hyväksynyt, voimassaoloajan viimeisenä vuonna.
 - 3) Yksi lentokokeista tai tarkastuslennoista, jotka otetaan vastaan voimassaoloajan viimeisenä vuonna 1 kohdan mukaisesti, on suoritettava siten, että toimivaltaisen viranomaisen tarkastaja tai tarkastuslentäjän valtuutuksesta vastaavan toimivaltaisen viranomaisen tätä tarkoitusta varten valtuuttama kokenut tarkastuslentäjä arvioi sen.
 - 4) Jos valtuutuksen voimassaolon jatkamisen hakijalla on oikeudet useammassa kuin yhdessä tarkastuslentäjän luokassa, kaikkien tarkastuslentäjän oikeuksien voimassaoloa voidaan jatkaa samalla kertaa, jos hakija täyttää b kohdan 1 ja 2 alakohdan sekä kohdan FCL.1020 vaatimukset yhdessä tarkastuslentäjän valtuutuksen luokassa ja toimivaltaisen viranomaisen suostumuksella.
- c) *Uusiminen.* Jos valtuutuksen voimassaolo on päättynyt, hakijan on täytettävä b kohdan 2 alakohdan sekä kohdan FCL.1020 vaatimukset, ennen kuin hän voi jatkaa sen mukaisten oikeuksien käyttämistä.
- d) Tarkastuslentäjän valtuutuksen voimassaoloa jatketaan tai se uusitaan vain, jos hakija osoittaa edelleen täyttävänsä kohtien FCL.1010 ja FCL.1030 vaatimukset.

FCL.1030 Lentokokeiden ja tarkastuslentojen vastaanottaminen ja pätevyyden arviointien suorittaminen

- a) Ottaessaan vastaan lentokokeita ja tarkastuslentoja ja suorittaessaan pätevyyden arviointeja tarkastuslentäjän on
- 1) varmistettava, että viestintä hakijan kanssa sujuu ilman kieliongelmia
 - 2) tarkistettava, että hakija täyttää kaikki tämän osan (FCL) pätevyyttä, koulutusta ja kokemusta koskevat vaatimukset sen lupakirjan, kelpuutuksen tai valtuutuksen myöntämiseksi, voimassaolon jatkamiseksi tai uusimiseksi, jota varten lentokoe, tarkastuslento tai pätevyyden arviointi suoritetaan
 - 3) kerrottava hakijalle seurauksista, joita epätäydellisten, virheellisten tai väärin tietojen antaminen koulutuksesta ja lentokokemuksesta aiheuttaa.
- b) Lentokokeen tai tarkastuslennon suorittamisen jälkeen tarkastuslentäjän on
- 1) kerrottava hakijalle kokeen tulos; jos koe on vain osittain hyväksytty tai hylätty, tarkastuslentäjän on kerrottava hakijalle, että tämä ei saa käyttää kelpuutuksen mukaisia oikeuksia, ennen kuin on läpäissyt koko kokeen; tarkastuslentäjän on kerrottava mahdolliset lisäkoulutusvaatimukset ja selitettävä hakijan muutoksenhakuoikeus
 - 2) jos tarkastuslento tai pätevyyden arviointi on läpäisty voimassaolon jatkamista tai uusimista varten, tarkastuslentäjän on merkittävä hakijan lupakirjaan tai todistukseen uusi kelpuutuksen tai lupakirjan voimassaolon päättymispäivä, jos hakijan lupakirjasta vastaava toimivaltainen viranomainen on erikseen valtuuttanut hänet tätä tarkoitusta varten

- 3) annettava hakijalle allekirjoitettu lausunto lentokokeesta tai tarkastuslennosta ja toimitettava viipymättä kopiot lausunnosta hakijan lupakirjasta vastaavalle toimivaltaiselle viranomaiselle ja sille toimivaltaiselle viranomaiselle, joka on myöntänyt tarkastuslentäjän valtuutuksen. Lausunnon on sisällettävä
 - i) ilmoitus siitä, että tarkastuslentäjä on saanut hakijalta tiedot tämän kokemuksesta ja koulutuksesta ja katsonut, että kokemus ja koulutus täyttävät tämän osan (FCL) sovellettavat vaatimukset
 - ii) vahvistus siitä, että kaikki vaaditut lentoliikkeet ja tehtävät on suoritettu, sekä tarvittaessa tiedot suullisesta teoriakokeesta; jos jokin kohta on hylätty, tarkastuslentäjän on kirjattava kyseisen arvioinnin syyt
 - iii) kokeen, tarkastuksen tai pätevyyden arvioinnin tulos.
- c) Tarkastuslentäjän on säilytettävä kaikkia lentokokeita, tarkastuslentoja ja pätevyyden arviointeja koskevat tiedot ja tulokset viisi vuotta.
- d) Tarkastuslentäjän valtuutuksesta vastaavan toimivaltaisen viranomaisen tai hakijan lupakirjasta vastaavan toimivaltaisen viranomaisen pyynnöstä tarkastuslentäjän on toimitettava kaikki pyydetty tiedot ja lausunnot valvontatarkoituksia varten.

OSA 2

Tarkastuslentäjien erityisvaatimukset – FE

FCL.1005.FE Oikeudet ja ehdot

- a) *FE(A)*. Lentokoneen tarkastuslentäjällä on oikeus ottaa vastaan
 - 1) lentokokeita PPL(A)-lupakirjan myöntämistä varten sekä lentokokeita ja tarkastuslentoja siihen liittyviä yhden ohjaajan lentokoneiden luokka- ja tyyppikelpuutuksia varten, lukuun ottamatta vaativia suorituskykyisiä yhden ohjaajan lentokoneita, edellyttäen, että tarkastuslentäjä on suorittanut lentokoneen tai TMG-moottoripurjelentokoneen ohjaajana vähintään 1 000 tuntia lentoaikaa, josta vähintään 250 tuntia lennonopetusta
 - 2) lentokokeita CPL(A)-lupakirjan myöntämistä varten sekä lentokokeita ja tarkastuslentoja siihen liittyviä yhden ohjaajan lentokoneiden luokka- ja tyyppikelpuutuksia varten, lukuun ottamatta vaativia suorituskykyisiä yhden ohjaajan lentokoneita, edellyttäen, että tarkastuslentäjä on suorittanut lentokoneen tai TMG-moottoripurjelentokoneen ohjaajana vähintään 2 000 tuntia lentoaikaa, josta vähintään 250 tuntia lennonopetusta
 - 3) lentokokeita ja tarkastuslentoja LAPL(A)-lupakirjaa varten edellyttäen, että tarkastuslentäjä on suorittanut vähintään 500 tuntia lentoaikaa lentokoneen tai TMG-moottoripurjelentokoneen ohjaajana, josta vähintään 100 tuntia lennonopetusta
 - 4) lentokokeita vuoristolentokelpuutusta varten edellyttäen, että tarkastuslentäjä on suorittanut vähintään 500 tuntia lentoaikaa lentokoneen tai TMG-moottoripurjelentokoneen ohjaajana, mukaan luettuna vähintään 500 lentoonlähtöä ja laskua lennonopetuksena vuoristolentokelpuutusta varten.
- b) *FE(H)*. Helikopterin tarkastuslentäjällä on oikeus ottaa vastaan
 - 1) lentokokeita PPL(H)-lupakirjan myöntämistä varten sekä lentokokeita ja tarkastuslentoja PPL(H)-lupakirjaan merkittyjä yksimoottoristen yhden

- ohjaajan helikopterien tyyppikelpuutuksia varten edellyttäen, että tarkastuslentäjä on suorittanut helikopterin ohjaajana vähintään 1 000 tuntia lentoaikaa, josta vähintään 250 tuntia lennonopetusta
- 2) lentokokeita CPL(H)-lupakirjan myöntämistä varten sekä lentokokeita ja tarkastuslentoja CPL(H)-lupakirjaan merkittyjä yksimoottoristen yhden ohjaajan helikopterien tyyppikelpuutuksia varten edellyttäen, että tarkastuslentäjä on suorittanut helikopterin ohjaajana vähintään 2 000 tuntia lentoaikaa, josta vähintään 250 tuntia lennonopetusta
 - 3) lentokokeita ja tarkastuslentoja PPL(H)- tai CPL(H)-lupakirjaan merkittyjä monimoottoristen yhden ohjaajan helikopterien tyyppikelpuutuksia varten edellyttäen, että tarkastuslentäjä täyttää soveltuvin osin 1 tai 2 kohdan vaatimukset ja että hänellä on CPL(H)- tai ATPL(H)-lupakirja ja tarvittaessa IR(H)-kelpuutus
 - 4) lentokokeita ja tarkastuslentoja LAPL(H)-lupakirjaa varten edellyttäen, että tarkastuslentäjä on suorittanut vähintään 500 tuntia lentoaikaa helikopterin ohjaajana, josta vähintään 150 tuntia lennonopetusta.
- c) *FE(As)*. Ilmalaivan tarkastuslentäjällä on oikeus ottaa vastaan lentokokeita PPL(As)- ja CPL(As)-lupakirjoja varten sekä lentokokeita ja tarkastuslentoja niihin liittyviä ilmalaivan tyyppikelpuutuksia varten edellyttäen, että tarkastuslentäjä on suorittanut 500 tuntia lentoaikaa ilmalaivan ohjaajana, josta 100 tuntia lennonopetusta.
- d) *FE(S)*. Purjelentokoneen tarkastuslentäjällä on oikeus ottaa vastaan
- 1) lentokokeita ja tarkastuslentoja SPL- ja LAPL(S)-lupakirjoja varten edellyttäen, että tarkastuslentäjä on suorittanut 300 tuntia lentoaikaa purjelentokoneen tai moottoripurjelentokoneen ohjaajana, josta 150 tuntia tai 300 lentoonlähtöä lennonopetuksena
 - 2) tarkastuslentoja SPL-oikeuksien laajentamiseksi kaupalliseen lentotoimintaan edellyttäen, että tarkastuslentäjä on suorittanut 300 tuntia lentoaikaa purjelentokoneen tai moottoripurjelentokoneen ohjaajana, josta 90 tuntia lennonopetusta
 - 3) tarkastuslentoja SPL- tai LAPL(S)-oikeuksien laajentamiseksi TMG-moottoripurjelentokoneisiin edellyttäen, että tarkastuslentäjä on suorittanut 300 tuntia lentoaikaa purjelentokoneen tai moottoripurjelentokoneen ohjaajana, josta 50 tuntia lennonopetusta TMG-moottoripurjelentokoneella.
- e) *FE(B)*. Ilmapallon tarkastuslentäjällä on oikeus ottaa vastaan
- 1) lentokokeita BPL- ja LAPL(B)-lupakirjoja varten sekä lentokokeita ja tarkastuslentoja oikeuksien laajentamiseksi toiseen ilmapalloluokkaan tai -ryhmään edellyttäen, että tarkastuslentäjä on suorittanut 250 tuntia lentoaikaa ilmapallon ohjaajana, josta 50 tuntia lennonopetusta
 - 2) tarkastuslentoja BPL-oikeuksien laajentamiseksi kaupalliseen lentotoimintaan edellyttäen, että tarkastuslentäjä on suorittanut ilmapallon ohjaajana 300 tuntia lentoaikaa, josta 50 tuntia samalla ilmapalloryhmällä, jota varten laajennusta haetaan. Tämän 300 tunnin lentoajan on sisällettävä 50 tuntia lennonopetusta.

FCL.1010.FE Edellytykset

FE-valtuutuksen hakijalla on

- a) oltava LAPL-lupakirja ja LAFI-kelpuutus kyseistä ilma-alusryhmää varten, jos hakija aikoo ottaa vastaan kokeita vain LAPL-lupakirjaa varten;
- b) kaikissa muissa tapauksissa hakijalla on oltava FI-kelpuutus kyseistä ilma-alusryhmää varten.

OSA 3

Tyypitarkastuslentäjän erityisvaatimukset – TRE

FCL.1005.TRE Oikeudet ja ehdot

- a) *TRE(A) ja TRE(PL)*. Lentokoneen tai pystysuoraan nousevan lentokoneen tyypitarkastuslentäjällä on oikeus ottaa vastaan
 - 1) lentokokeita lentokoneen tai pystysuoraan nousevan lentokoneen ensimmäisen tyypikelpuutuksen myöntämiseksi
 - 2) tarkastuslentoja tyyppi- ja mittarilentokelpuutusten voimassaolon jatkamista tai uusimista varten
 - 3) lentokokeita ATPL(A)-lupakirjan myöntämiseksi
 - 4) lentokokeita MPL-lupakirjan myöntämiseksi edellyttäen, että tarkastuslentäjä täyttää kohdan FCL.925 vaatimukset
 - 5) pätevyyden arviointeja TRI-kelpuutusten tai SFI-valtuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista tai uusimista varten kyseisessä ilma-alusryhmässä edellyttäen, että tarkastuslentäjä on toiminut vähintään kolme vuotta tyypitarkastuslentäjänä.
- b) *TRE(H)*. TRE(H)-tarkastuslentäjällä on oikeus ottaa vastaan
 - 1) lentokokeita ja tarkastuslentoja helikopterin tyypikelpuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista tai uusimista varten
 - 2) tarkastuslentoja mittarilentokelpuutusten voimassaolon jatkamista tai uusimista varten tai IR(H)-kelpuutuksen laajentamiseksi yksimoottorisista helikoptereista monimoottorisiin helikoptereihin edellyttäen, että TRE(H)-tarkastuslentäjällä on voimassaoleva IR(H)-kelpuutus
 - 3) lentokokeita ATPL(H)-lupakirjan myöntämiseksi
 - 4) pätevyyden arviointeja TRI(H)-kelpuutusten tai SFI(H)-valtuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista tai uusimista varten edellyttäen, että tarkastuslentäjä on toiminut vähintään kolme vuotta tyypitarkastuslentäjänä.

FCL.1010.TRE Edellytykset

- a) *TRE(A) ja TRE(PL)*. Lentokoneen tai pystysuoraan nousevan lentokoneen tyypitarkastuslentäjän kelpuutuksen
 - 1) hakijan on usean ohjaajan lentokoneiden tai pystysuoraan nousevien lentokoneiden osalta oltava suorittanut usean ohjaajan lentokoneiden tai pystysuoraan nousevien lentokoneiden ohjaajana soveltuvien osin 1 500 tuntia lentoaikaa, josta vähintään 500 tuntia on oltava lennetty ilma-aluksen päällikkönä

- 2) vaativien suorituskyykyisten yhden ohjaajan lentokoneiden osalta hakijan on oltava suorittanut yhden ohjaajan lentokoneen ohjaajana 500 tuntia lentoaikaa, josta vähintään 200 tuntia on oltava lennetty ilma-aluksen päällikkönä
 - 3) hakijalla on oltava CPL- tai ATPL-lupakirja ja TRI-kelpuutus kyseiseen tyyppiin;
 - 4) TRE-kelpuutuksen ensimmäistä myöntämistä varten hänen on oltava antanut vähintään 50 tuntia lentokoulutusta tyyppikouluttajana (TRI), lennonopettajana (FI) tai simulaattorikouluttajana (SFI) kyseisellä ilma-alustyyppillä tai simulaatiokoulutuslaitteella (FSTD), joka edustaa kyseistä tyyppiä.
- b) *TRE(H)*. Helikopterin TRE(H)-kelpuutuksen
- 1) hakijalla on oltava TRI(H)-kelpuutus tai yksimoottoristen yhden ohjaajan helikopterien osalta voimassaoleva FI(H)-kelpuutus kyseiseen helikopterityyppiin;
 - 2) TRE-kelpuutuksen ensimmäistä myöntämistä varten hakijan on oltava antanut 50 tuntia lentokoulutusta tyyppikouluttajana (TRI), lennonopettajana (FI) tai simulaattorikouluttajana (SFI) kyseisellä helikopterityypillä tai simulaatiokoulutuslaitteella (FSTD), joka edustaa kyseistä tyyppiä;
 - 3) usean ohjaajan helikopterien osalta hakijalla on oltava CPL(H)- tai ATPL(H)-lupakirja, ja hänen on oltava suorittanut usean ohjaajan helikopterin ohjaajana 1 500 tuntia lentoaikaa, joista vähintään 500 tuntia ilma-aluksen päällikkönä
 - 4) monimoottoristen yhden ohjaajan helikopterien osalta
 - i) hakijan on oltava suorittanut helikopterin ohjaajana 1 000 tuntia lentoaikaa, joista vähintään 500 tuntia ilma-aluksen päällikkönä
 - ii) hakijalla on oltava CPL(H)- tai ATPL(H)-lupakirja ja tarvittaessa voimassaoleva IR(H)-kelpuutus
 - 5) yksimoottoristen yhden ohjaajan helikopterien osalta
 - i) hakijan on oltava suorittanut helikopterin ohjaajana 750 tuntia lentoaikaa, joista vähintään 500 tuntia ilma-aluksen päällikkönä
 - ii) hakijalla on oltava helikopteriammattilentäjän lupakirja.
 - 6) Ennen kuin TRE(H)-valtuutuksen oikeudet laajennetaan yhden ohjaajan monimoottorisen helikopterin oikeuksista usean ohjaajan monimoottorisen helikopterin oikeuksiin samassa helikopterityypissä, sen haltijalla on oltava vähintään 100 tunnin kokemus usean ohjaajan lentotoiminnasta kyseisellä tyyppillä.
 - 7) Kun hakija hakee ensimmäistä monimoottorisen usean ohjaajan helikopterin TRE-valtuutusta, b kohdan 3 alakohdassa vaadittu 1 500 tunnin lentokokemus usean ohjaajan helikopterilla voidaan katsoa täyttyneeksi, jos hän on suorittanut 500 tuntia lentoaikaa saman tyyppin usean ohjaajan helikopterilla ilma-aluksen päällikkönä.

OSA 4

Luokkakelpuutustarkastuslentäjän erityisvaatimukset – CRE

FCL.1005.CRE Oikeudet

Luokkakelpuutustarkastuslentäjällä on oikeus ottaa vastaan yhden ohjaajan lentokoneilla, lukuun ottamatta vaativia suorituskkykyisiä yhden ohjaajan lentokoneita

- a) lentokokeita luokka- ja tyyppikelpuutusten myöntämistä varten
- b) tarkastuslentoja
 - 1) luokka- ja tyyppikelpuutusten voimassaolon jatkamista ja uusimista varten
 - 2) mittarilentokelpuutusten voimassaolon jatkamista ja uusimista varten edellyttäen, että luokkakelpuutustarkastuslentäjä täyttää kohdan FCL.1010.IRE(a) vaatimukset.

FCL.1010.CRE Edellytykset

CRE-valtuutuksen

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

OSA 5

Mittaritarkastuslentäjän erityisvaatimukset – IRE

FCL.1005.IRE Oikeudet

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

FCL.1010.IRE Edellytykset

- a) *IRE(A)*. Lentokoneen IRE-valtuutuksen hakijalla on oltava IRI(A)-kelpuutus ja hänen on oltava suorittanut
 - 1) 2 000 tuntia lentoaikaa lentokoneen ohjaajana ja
 - 2) 450 tuntia mittarilentoaikaa, ja siitä 250 tuntia kouluttajana.
- b) *IRE(H)*. Helikopterin IRE-valtuutuksen hakijalla on oltava IRI(H)-kelpuutus ja hänen on oltava suorittanut
 - 1) 2 000 tuntia lentoaikaa helikopterin ohjaajana ja
 - 2) 300 tuntia mittarilentoaikaa helikoptereilla, ja siitä 200 tuntia kouluttajana.
- c) *IRE(As)*. Ilmalaivan IRE-valtuutuksen hakijalla on oltava IRI(As)-kelpuutus ja hänen on oltava suorittanut
 - 1) 500 tuntia lentoaikaa ilmalaivan ohjaajana ja
 - 2) 100 tuntia mittarilentoaikaa ilmalaivoilla, ja siitä 50 tuntia kouluttajana.

OSA 6

Simulaattoritarkastuslentäjän erityisvaatimukset – SFE

FCL.1005.SFE Oikeudet ja ehdot

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

- 1) lentokokeita ja tarkastuslentoja usean ohjaajan lentokoneiden tai pystysuoraan nousevien lentokoneiden tyyppikelpuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista tai uusimista varten
 - 2) tarkastuslentoja mittarilentokelpuutusten voimassaolon jatkamista tai uusimista varten edellyttäen, että simulaattoritarkastuslentäjä täyttää kohdan FCL.1010.IRE vaatimukset kyseisessä ilma-alusryhmässä
 - 3) lentokokeita ATPL(A)-lupakirjan myöntämistä varten
 - 4) lentokokeita MPL-lupakirjan myöntämistä varten edellyttäen, että tarkastuslentäjä täyttää kohdan FCL.925 vaatimukset
 - 5) pätevyyden arviointeja SFI-valtuutuksen myöntämistä, voimassaolon jatkamista tai uusimista varten asianomaisessa ilma-alusryhmässä edellyttäen, että tarkastuslentäjä on toiminut simulaattoritarkastuslentäjänä vähintään kolme vuotta.
- b) *SFE(H)*. Simulaattoritarkastuslentäjällä on oikeus ottaa vastaan lentosimulaattorilla
- 1) lentokokeita ja tarkastuslentoja tyyppikelpuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista tai uusimista varten, ja
 - 2) tarkastuslentoja mittarilentokelpuutusten voimassaolon jatkamista tai uusimista varten edellyttäen, että simulaattoritarkastuslentäjä täyttää kohdan FCL.1010.IRE(b) vaatimukset
 - 3) lentokokeita ATPL(H)-lupakirjan myöntämistä varten
 - 4) lentokokeita ja tarkastuslentoja SFI(H)-valtuutusten myöntämistä, voimassaolon jatkamista tai uusimista varten edellyttäen, että tarkastuslentäjä on toiminut simulaattoritarkastuslentäjänä vähintään kolme vuotta.

FCL.1010.SFE Edellytykset

- a) *SFE(A)*. Lentokoneen SFE-valtuutuksen
- 1) hakijalla on oltava ATPL(A)-lupakirja, luokka- tai tyyppikelpuutus ja SFI(A)-valtuutus kyseiseen lentokonetyyppiin
 - 2) hakijalla on oltava vähintään 1 500 tuntia lentoaikaa usean ohjaajan lentokoneen ohjaajana
 - 3) ensimmäistä myöntämistä varten hakijan on oltava antanut vähintään 50 tuntia synteettistä lentokoulutusta SFI(A)-kouluttajana kyseisellä tyyppillä.
- b) *SFE(H)*. Helikopterin SFE-valtuutuksen
- 1) hakijalla on oltava ATPL(H)-lupakirja, tyyppikelpuutus ja SFI(H)-valtuutus kyseiseen helikopterityyppiin
 - 2) hakijalla on oltava vähintään 1 000 tuntia lentoaikaa usean ohjaajan helikopterin ohjaajana
 - 3) ensimmäistä myöntämistä varten hakijan on oltava suorittanut vähintään 50 tuntia synteettistä lentokoulutusta SFI(H)-kouluttajana kyseisellä tyyppillä.

OSA 7

Lennonopettajien tarkastuslentäjän erityisvaatimukset – FIE

FCL.1005.FIE Oikeudet ja ehdot

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

FCL.1010.FIE Edellytykset

- a) *FIE(A)*. Lentokoneen FIE-valtuutusta varten,
 - 1) jos hakija aikoo suorittaa pätevyyden arviointeja vain LAFI(A)-kelpuutusta varten,
 - i) hakijalla on oltava kyseinen opettajakelpuus
 - ii) hakijan on oltava suorittanut 750 tuntia lentoaikaa lentokoneella tai TMG-moottoripurjelentokoneella
 - iii) hakijan on oltava suorittanut vähintään 50 tuntia lentoaikaa opettaen hakijoita LAFI(A)-kelpuutusta varten;
 - 2) kaikissa muissa tapauksissa
 - i) hakijalla on oltava kyseinen opettajakelpuus
 - ii) hakijan on oltava suorittanut 2 000 tuntia lentoaikaa lentokoneen tai TMG-moottoripurjelentokoneen ohjaajana, ja
 - iii) hakijan on oltava suorittanut vähintään 100 tuntia lentoaikaa opettaen hakijoita opettajakelpuutusta varten.
- b) *FIE(H)*. Helikopterin FIE-valtuutusta varten,
 - 1) jos hakija aikoo suorittaa pätevyyden arviointeja vain LAFI(H)-kelpuutusta varten,
 - i) hakijalla on oltava kyseinen opettajakelpuus
 - ii) hakijan on oltava suorittanut 750 tuntia lentoaikaa helikoptereilla
 - iii) hakijan on oltava suorittanut vähintään 50 tuntia lentoaikaa opettaen hakijoita LAFI(H)-kelpuutusta varten;
 - 2) kaikissa muissa tapauksissa
 - i) hakijalla on oltava kyseinen opettajakelpuus
 - ii) hakijan on oltava suorittanut 2 000 tuntia lentoaikaa helikopterin ohjaajana

- iii) hakijan on oltava suorittanut vähintään 100 tuntia lentoaikaa opettaen hakijoita opettajakelpuutusta varten.
- c) *FIE(As)*. Ilmalaivan FIE-valtuutusta varten
 - 1) hakijan on oltava suorittanut 500 tuntia lentoaikaa ilmalaivan ohjaajana
 - 2) hakijan on oltava suorittanut vähintään 20 tuntia lentoaikaa opettaen hakijoita FI(As)-kelpuutusta varten
 - 3) hakijalla on oltava kyseinen opettajakelpuus.
- d) *FIE(S)*. Purjelentokoneen FIE-valtuutuksen
 - 1) hakijalla on oltava kyseinen opettajakelpuus
 - 2) hakijan on oltava suorittanut 500 tuntia lentoaikaa purjelentokoneen tai moottoripurjelentokoneen ohjaajana
 - 3) hakijan on oltava suorittanut
 - i) jos hän aikoo suorittaa pätevyyden arviointeja TMG-moottoripurjelentokoneilla, 10 tuntia tai 30 lentoonlähtöä kouluttaen opettajakelpuutuksen hakijoita TMG-moottoripurjelentokoneilla
 - ii) kaikissa muissa tapauksissa 10 tuntia tai 30 lentoonlähtöä opettaen hakijoita opettajakelpuutusta varten.
- e) *FIE(B)*. Ilmapallon FIE-valtuutuksen
 - 1) hakijalla on oltava kyseinen opettajakelpuus
 - 2) hakijan on oltava suorittanut 350 tuntia lentoaikaa ilmapallon ohjaajana
 - 3) hakijan on oltava suorittanut 10 tuntia opettaen hakijoita opettajakelpuutusta varten.

LIITE 1**Teoriatiedon hyvittäminen****A. Teoriatiedon hyvittäminen lentäjän lupakirjan myöntämiseksi toisessa ilma-alusryhmässä – Siirtymäkoulutus ja koevaatimukset****1. LAPL, PPL, BPL ja SPL**

- 1.1. LAPL-lupakirjan myöntämistä varten toisen ilma-alusryhmän LAPL-lupakirjan haltijalle on hyvitetävä täysimääräisesti FCL.120(a) kohdassa säädettyjen yhteisten oppiaineiden teoriatiedot.
- 1.2. Rajoittamatta edellä olevan kohdan soveltamista LAPL-, PPL-, BPL- tai SPL-lupakirjan myöntämistä varten toisen ilma-alusryhmän lupakirjan haltijan on saatava teoriakoulutusta ja läpäistävä teoriakoe asianmukaisella tasolla seuraavista oppiaineista:
 - lennonteoria
 - lentotoimintamenetelmät
 - suoritusarvot ja lennonsuunnittelu
 - ilma-aluksen yleistuntemus, lentosuunnistus.
- 1.3. PPL-, BPL- tai SPL-lupakirjan myöntämistä varten saman ilma-alusryhmän LAPL-lupakirjan haltijalle on hyvitetävä täysimääräisesti teoriakoulutus ja koevaatimukset.

2. CPL

- 2.1. CPL-lupakirjan hakijan, jolla on CPL-lupakirja toisessa ilma-alusryhmässä, on saatava tietopuolista siirtymäkoulutusta hyväksytyllä kurssilla eri ilma-alusryhmien CPL-koulutusohjelmissa havaittujen erojen mukaisesti.
- 2.2. Hakijan on suoritettava hyväksytysti tässä osassa (FCL) määritelty teoriakoe seuraavista oppiaineista asianomaisessa ilma-alusryhmässä:
 - 021 – ilma-aluksen yleistuntemus: runko ja järjestelmät, sähköjärjestelmä, voimalaitteet, hätävarusteet
 - 022 – ilma-aluksen yleistuntemus: mittarit
 - 032/034 – lentokoneiden tai helikopterien suoritusarvot soveltuvien osien
 - 070 – lentotoimintamenetelmät ja
 - 080 – lennonteoria.
- 2.3. CPL-lupakirjan hakijalle, joka on läpäissyt mittarilentokelpuutuksen teoriakokeet samassa ilma-alusryhmässä, hyvitetään teoriatietoa koskevat vaatimukset seuraavista oppiaineista:
 - ihmisen suorituskyky
 - sääoppi.

3. ATPL

- 3.1. ATPL-lupakirjan hakijan, jolla on ATPL-lupakirja toisessa ilma-alusryhmässä, on oltava saanut tietopuolista siirtymäkoulutusta hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa eri ilma-alusryhmien ATPL-koulutusohjelmissa havaittujen erojen mukaisesti.
- 3.2. Hakijan on suoritettava hyväksytysti tässä osassa (FCL) määritelty teoriakoe asianomaisessa ilma-alusryhmässä seuraavista oppiaineista:

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

022 – ilma-aluksen yleistuntemus: mittarit

032 – suoritusarvot

070 – lentotoimintamenetelmät ja

080 – lennonteoria.

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

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

- ilmailun säädökset
- lennonteoria (helikopterit)
- VFR-radiopuhelinliikenne.

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

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

- lennonteoria (helikopterit)
- VFR-radiopuhelinliikenne.

4. IR

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

- ihmisen suorituskkyky
- sääoppi.

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

- ilmailun säädökset
- lennon suunnittelu ja seuranta
- radiosuunnistus
- IFR-radiopuhelinliikenne.

LIITE 2

Kielitaidon arviointiasteikko – erinomainen, edistynyt ja toimiva taso

<i>TASO</i>	<i>ÄÄNTÄMINEN</i>	<i>RAKENNE</i>	<i>SANASTO</i>	<i>SUJUVUUS</i>	<i>YMMÄRTÄMINEN</i>	<i>VUOROVAIKUTUS</i>
Erinomainen (Taso 6)	Ääntämys, painotus, rytmi ja intonaatio häiritsevät tuskin koskaan ymmärtämistä, vaikka puhujan ensimmäinen kieli tai alueellinen variantti saattavatkin vaikuttaa niihin.	Niin perustason kuin vaativammatkin kielioppi- ja lauserakenteet ovat johdon-mukaisesti hyvin hallinnassa.	Sanavaraston laajuus ja täsmällisyys riittävät tehokkaaseen viestintään monista tutuista ja vieraista aiheista. Sanavarasto on idiomaattinen ja vivahteikas ja mukautuu kielen käyttötilanteeseen.	Pystyy puhumaan pitkään luontevasti ja vaivattomasti. Vaihtelee puheen tempoa tyyli-vaikutuksen aikaansaamiseksi, esimerkiksi korostaakseen jotain seikkaa. Käyttää spontaanisti ja oikein eri jäsennys- ja sidesanoja.	Ymmärtäminen on johdonmukaisesti virheetöntä lähes kaikissa yhteyksissä, ja myös kielelliset ja kulttuuriset vivahteet tulevat ymmärretyiksi.	Vuorovaikutus on vaivatonta lähes kaikissa tilanteissa. Ymmärtää helposti kielelliset ja sanattomat vivahteet ja reagoi niihin asiaankuuluvalla tavalla.
Edistynyt (Taso 5)	Ääntämys, painotus, rytmi ja intonaatio häiritsevät harvoin ymmärtämistä, vaikka puhujan ensimmäinen kieli tai kielen alueellinen variantti vaikuttavatkin niihin.	Perustason kielioppi- ja lauserakenteet ovat johdon-mukaisesti hyvin hallinnassa. Yrittää käyttää myös vaativampia rakenteita mutta tekee virheitä, jotka vaikuttavat joskus merkitykseen.	Sanavaraston laajuus ja täsmällisyys riittävät tehokkaaseen viestintään yleisistä, konkreettisista ja työhön liittyvistä aiheista. Pystyy johdonmukaisesti ja onnistuneesti ilmaisemaan saman asian toisin sanoin.	Pystyy puhumaan pitkään suhteellisen vaivattomasti tutuista aiheista muttei välttämättä vaihtelevaan puheen tempoa tyylikeinona. Osaa käyttää oikein eri jäsennys- ja sidesanoja.	Ymmärtää oikein, kun kyse on yleisistä, konkreettisista ja työhön liittyvistä aiheista ja ymmärtää puhujaa useimmiten silloin, kun tämä joutuu kohtaamaan kieleen tai tilanteeseen liittyvän ongelman tai odottamattoman tapahtuman. Pystyy ymmärtämään	Vastaukset annetaan viipymättä ja ne ovat asianmukaisia ja informatiivisia. Hallitsee hyvin puhujan ja kuuntelijan välisen suhteen.

<i>TASO</i>	<i>ÄÄNTÄMINEN</i>	<i>RAKENNE</i>	<i>SANASTO</i>	<i>SUJUVUUS</i>	<i>YMMÄRTÄMINEN</i>	<i>VUOROVAIKUTUS</i>
			Sanavarasto on toisinaan idiomattista.		erilaisia puheen variantteja (murre ja/tai korostus) tai tyyllilajeja.	
Toimiva (Taso 4)	Puhujan ensimmäinen kieli tai alueellinen variantti vaikuttavat ääntämykseen, painotukseen, rytmiin ja intonaatioon, mutta häiritsevät vain joskus ymmärtämistä.	Perustason kielioppi- ja lauserakenteita käytetään luovasti, ja ne ovat yleensä hyvin hallinnassa. Virheitä saattaa esiintyä erityisesti epätavallisissa tai odottamattomissa tilanteissa, mutta ne vaikuttavat harvoin merkitykseen.	Sanaston laajuus ja täsmällisyys riittävät yleensä tehokkaaseen viestintään yleisistä, konkreettisista ja työhön liittyvistä aiheista. Pystyy usein onnistuneesti korvaamaan sanavaraston puutteita epätavallisissa tai odottamattomissa tilanteissa ilmaisemalla asian toisin.	Pystyy puhumaan suhteellisen pitkään asianmukaisella tempolla. Puheen sujuvuus voi ajoittain heiketä siirryttäessä harjoittelusta tai kaavamaisesta puheesta spontaaniin vuorovaikutukseen, mutta tämä ei estä tehokasta viestintää. Osaa käyttää jonkin verran eri jäsennyss- ja sidesanoja. Täytesanat eivät ole häiritseviä.	Ymmärtää useimmiten oikein, kun kyse on yleisistä, konkreettisista ja työhön liittyvistä aiheista ja kun käytetty korostus tai murre on riittävän ymmärrettävä kielen kansainväliselle käyttäjäyhteisölle. Kun puhuja kohtaa kieleen tai tilanteeseen liittyvän ongelman tai odottamattoman tapahtuman, ymmärtäminen voi olla hitaampaa tai edellyttää selvennyksiä.	Vastaukset annetaan yleensä välittömästi ja ne ovat asianmukaisia ja informatiivisia. Osaa aloittaa vuoropuhelun ja ylläpitää sitä, vaikka kyse olisi odottamattomasta tapahtumasta. Selviytyy riittävän hyvin ilmeisistä väärinymmärryksistä tarkistamalla, vahvistamalla ja selventämällä asioita.

Huomautus: Liitteen 2 alkuperäinen teksti on siirretty AMC:hen, katso myös selventävä huomautus.

LIITE 3

Koulutus ansiolentäjän ja liikennelentäjän lupakirjan myöntämistä varten

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

A. Yhdistetty liikennelentäjäkurssi – lentokoneet

YLEISTÄ

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

TEORIATieto

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

TEORIAKOE

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

LENTOKOULUTUS

9. Lentokoulutuksen, lukuun ottamatta tyypikoulutusta, on sisällettävä yhteensä vähintään 195 tuntia, mukaan luettuna kaikki edistystä mittaavat kokeet, ja niistä korkeintaan 55 tuntia koko kurssilla saa olla mittariaikaa maassa. 195 tunnin kokonaisuutena hakijan on suoritettava vähintään

- a) 95 tuntia koululentoaikaa, josta korkeintaan 55 tuntia saa olla mittariaikaa maassa
- b) 70 tuntia ilma-aluksen päällikkönä, mukaan luettuna VFR-lento ja mittarilentoaika päällikköoppilaana (SPIC); mittarilentoaikaa päällikköoppilaana voidaan lukea lentoajaksi ilma-aluksen päällikkönä korkeintaan 20 tuntia
- c) 50 tuntia matkalentoa ilma-aluksen päällikkönä, mukaan luettuna VFR-matkalento, joka on vähintään 540 kilometriä (300 NM) pitkä ja jonka aikana suoritetaan laskut pysähtymiseen asti kahdelle lentopaikalle, jotka eivät ole samoja kuin lähtölentopaikka
- d) 5 tuntia yölentoaikaa; näistä kolme tuntia on oltava koululentoa, joka sisältää vähintään yhden tunnin pituisen suunnistusmatkalennon, viisi lentoonlähtöä yksin ja viisi laskua pysähtymiseen asti yksin, ja
- e) 115 tuntia mittarilentoaikaa, joka sisältää vähintään
 - 1) 20 tuntia päällikköoppilaana
 - 2) 15 tuntia miehistöyhteistyötä, johon voidaan käyttää lentosimulaattoria tai FNPT II:ta
 - 3) 50 tuntia mittarilentokoulutusta, josta korkeintaan
 - i) 25 tuntia saa olla mittariaikaa maassa FNPT I:llä, tai
 - ii) 40 tuntia saa olla mittariaikaa FNPT II:lla, FTD 2:lla tai lentosimulaattorilla, ja siitä korkeintaan 10 tuntia saa olla suoritettu FNPT I:llä.

Hakija, jolla on todistus perusmittarilennon kurssin suorittamisesta, saa hyvitystä korkeintaan 10 tuntia vaaditusta mittarikoulutusajasta. Perusmittarilennon harjoituslaitteella (BITD) suoritettuja tunteja ei hyvitetä.
- f) viisi tuntia on suoritettava lentokoneella, joka on hyväksytty vähintään neljän henkilön kuljettamiseen ja jossa on säätöpotkuri ja sisään vedettävä laskuteline.

LENTOKOE

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

B. Osista koostuva liikennelentäjäkurssi – lentokoneet

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

- 4) hakijoiden, joilla on CPL(A)-lupakirja ja IR(A)-kelpuutus: 250 tuntia.

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

C. Yhdistetty kurssi ansiolentäjän lupakirjaa ja mittarilentokelpuutusta varten – lentokoneet

YLEISTÄ

1. Yhdistetyn CPL(A)- ja IR(A)-kurssin tavoitteena on kouluttaa lentäjä osaamistasolle, jolla hän voi lentää yhden ohjaajan yksimoottorisilla tai monimoottorisilla lentokoneilla kaupallisessa ilmakuljetuksessa ja saada CPL(A)/IR-lupakirjan.
2. Hakijan, joka haluaa suorittaa yhdistetyn CPL(A)/IR-kurssin, on suoritettava kaikki koulutusvaiheet hyväksytyn koulutusorganisaation järjestämällä yhtäjaksoisella kurssilla.
3. Hakija voidaan hyväksyä koulutukseen joko alusta alkavana tai ICAO Annex 1:n mukaisesti myönnetyn PPL(A)- tai PPL(H)-lupakirjan haltijana. PPL(A)- tai PPL(H)-lupakirjan haltijalle annetaan ennen kurssia lennetyistä tunneista hyvitystä 50 prosenttia, kuitenkin korkeintaan 40 tuntia lentokokemusta tai 45 tuntia, jos oppilaalla on lentokoneen yölentokelpuutus, ja näistä 20 tuntia voidaan hyvittää koululentoaikaa koskevan vaatimuksen täyttämiseksi.
4. Kurssin on sisällettävä
 - a) teoriakoulutus CPL(A)-lupakirjaa ja mittarilentokelpuutusta vastaavalle tietotasolle, ja
 - b) näkö- ja mittarilentokoulutus.
5. Hakija, joka ei onnistu tai pysty suorittamaan koko CPL/IR(A)-kurssia, voi hakea toimivaltaiselta viranomaiselta teoriakoetta ja lentokoetta sellaista lupakirjaa varten, jossa on vähäisemmät oikeudet, ja mittarilentokelpuutusta, jos sovellettavat vaatimukset on täytetty.

TEORIATieto

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

TEORIAKOE

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

LENTOKOULUTUS

8. Lentokoulutuksen, tyyppikoulutusta lukuun ottamatta, on sisällettävä yhteensä vähintään 180 tuntia, mukaan luettuna kaikki edistystä mittaavat kokeet, ja niistä korkeintaan 40 tuntia koko kurssilla saa olla mittariaikaa maassa. 180 tunnin kokonaisaikana hakijoiden on suoritettava vähintään
- a) 80 tuntia koululentoaikaa, josta korkeintaan 40 tuntia saa olla mittariaikaa maassa
 - b) 70 tuntia ilma-aluksen päällikkönä, mukaan luettuna VFR-lento ja mittarilentoaika, jotka voidaan lentää päällikköoppilaana (SPIC); mittarilentoaika päällikköoppilaana voidaan lukea lentoajaksi ilma-aluksen päällikkönä korkeintaan 20 tuntia

- c) 50 tuntia matkalentoa ilma-aluksen päällikkönä, mukaan luettuna VFR-matkalento, joka on vähintään 540 kilometriä (300 NM) pitkä ja jonka aikana suoritetaan laskut pysähtymiseen asti kahdelle lentopaikalle, jotka eivät ole samoja kuin lähtölentopaikka
- d) 5 tuntia yölentoaikaa; näistä kolme tuntia on oltava koululentoa, joka sisältää vähintään yhden tunnin pituisen suunnistusmatkalennon ja viisi lentoonlähtöä yksin ja viisi laskua pysähtymiseen asti yksin, ja
- e) 100 tuntia mittarilentoaikaa, joka sisältää vähintään
 - 1) 20 tuntia päällikköoppilaana, ja
 - 2) 50 tuntia mittarilentokoulutusta, josta korkeintaan
 - i) 25 tuntia saa olla mittariaikaa maassa FNPT I:llä, tai
 - ii) 40 tuntia saa olla mittariaikaa FNPT II:lla, FTD 2:lla tai lentosimulaattorilla, ja siitä korkeintaan 10 tuntia saa olla suoritettu FNPT I:llä.

Hakija, jolla on todistus perusmittarilennon kurssin suorittamisesta, saa hyvitystä korkeintaan 10 tuntia vaaditusta mittarikoulutusajasta. Perusmittarilennon harjoituslaitteella (BITD) suoritettuja tunteja ei hyvitetä.
- f) viisi tuntia on suoritettava lentokoneella, joka on hyväksytty vähintään neljän henkilön kuljettamiseen ja jossa on säätöpotkuri ja sisään vedettävä laskuteline.

LENTOKOKEET

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

D. Yhdistetty ansiolentäjäkurssi – lentokoneet

YLEISTÄ

1. Yhdistetyn CPL(A)-kurssin tavoite on kouluttaa lentäjä sille osaamistasolle, joka vaaditaan CPL(A)-lupakirjan myöntämistä varten.
2. Hakijan, joka haluaa suorittaa yhdistetyn CPL(A)-kurssin, on suoritettava kaikki koulutusvaiheet hyväksytyn koulutusorganisaation järjestämällä yhtäjaksoisella kurssilla.
3. Hakija voidaan hyväksyä koulutukseen joko alusta alkavana tai ICAO Annex 1:n mukaisesti myönnetyn PPL(A)- tai PPL(H)-lupakirjan haltijana. PPL(A)- tai PPL(H)-lupakirjan haltijalle annetaan ennen kurssia lennetyistä tunneista hyvitystä 50 prosenttia, kuitenkin korkeintaan 40 tuntia lentokokemusta tai 45 tuntia, jos oppilaalla on lentokoneen yölentokelpuutus, ja näistä 20 tuntia voidaan hyvittää koululentoaikaa koskevan vaatimuksen täyttämiseksi.
4. Kurssin on sisällettävä
 - a) teoriakoulutus CPL(A)-lupakirjaa vastaavalle tietotasolle, ja
 - b) näkö- ja mittarilentokoulutus.
5. Hakija, joka ei onnistu tai pysty suorittamaan koko CPL(A)-kurssia, voi hakea toimivaltaiselta viranomaiselta teoriakoetta ja lentokoetta sellaista lupakirjaa varten, jossa on vähäisemmät oikeudet, jos sovellettavat vaatimukset on täytetty.

TEORIATieto

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

TEORIAKOE

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

LENTOKOULUTUS

8. Lentokoulutuksen, tyyppikoulutusta lukuun ottamatta, on sisällettävä yhteensä vähintään 150 tuntia, mukaan luettuna kaikki edistystä mittaavat kokeet, ja niistä korkeintaan viisi tuntia koko kurssilla saa olla mittariaikaa maassa. 150 tunnin kokonaisaikana hakijoiden on suoritettava vähintään
- a) 80 tuntia koululentoa, josta korkeintaan viisi tuntia saa olla mittariaikaa maassa
 - b) 70 tuntia ilma-aluksen päällikkönä
 - c) 20 tuntia matkalentoa ilma-aluksen päällikkönä, mukaan luettuna VFR-matkalento, joka on vähintään 540 kilometriä (300 meripeninkulmaa) pitkä ja jonka aikana suoritetaan laskut pysähtymiseen asti kahdelle lentopaikalle, jotka eivät ole samoja kuin lähtölentopaikka
 - d) 5 tuntia yölentoa; näistä kolme tuntia on oltava koululentoa, joka sisältää vähintään yhden tunnin pituisen suunnistusmatkalennon ja viisi lentoonlähtöä yksin ja viisi laskua pysähtymiseen asti yksin
 - e) 10 tuntia mittarilentokoulutusta, josta korkeintaan viisi tuntia saa olla mittariaikaa maassa FNPT I:llä, FTD 2:lla, FNPT II:lla tai lentosimulaattorilla. Hakija, jolla on todistus perusmittarilennon kurssin suorittamisesta, saa hyvitystä korkeintaan 10 tuntia vaaditusta mittarikoulutusajasta. Perusmittarilennon harjoituslaitteella (BITD) suoritettuja tunteja ei hyvitetä.
 - f) viisi tuntia on suoritettava lentokoneella, joka on hyväksytty vähintään neljän henkilön kuljettamiseen ja jossa on säätöpotkuri ja sisään vedettävä laskuteline.

LENTOKOE

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

E. Osista koostuva ansiolentäjäkurssi – lentokoneet

YLEISTÄ

1. Osista koostuvan CPL(A)-kurssin tavoite on kouluttaa PPL(A)-lupakirjan haltija sille osaamistasolle, joka vaaditaan CPL(A)-lupakirjan myöntämistä varten.
2. Ennen osista koostuvan CPL(A)-kurssin aloittamista hakijalla on oltava ICAO Annex 1:n mukaisesti myönnetty PPL(A)-lupakirja.
3. Ennen lentokoulutuksen aloittamista hakijan on
 - a) oltava suorittanut 150 tuntia lentoa
 - b) täytettävä monimoottoristen lentokoneiden luokka- tai tyyppikelpuutuksen myöntämisen edellytykset luvun H mukaisesti, jos lentokokeessa käytetään monimoottorista lentokonetta.

4. Hakijan, joka haluaa suorittaa osista koostuvan CPL(A)-kurssin, on suoritettava kaikki lentokoulutusvaiheet hyväksytyn koulutusorganisaation järjestämällä yhtäjaksoisella kurssilla. Teoriakoulutus voidaan antaa hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa, jossa annetaan vain teoriakoulutusta.
5. Kurssin on sisällettävä
 - a) teoriakoulutus CPL(A)-lupakirjaa vastaavalle tietotasolle, ja
 - b) näkö- ja mittarilentokoulutus.

TEORIATieto

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

TEORIAKOE

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

LENTOKOULUTUS

8. Hakijoille, joilla ei ole mittarilentokelpuutusta, on annettava vähintään 25 tuntia lentokoulutusta, mukaan luettuna 10 tuntia mittarilentokoulutusta, josta korkeintaan viisi tuntia saa olla mittariaikaa maassa BITD:llä, FNPT I:llä tai II:lla, FTD 2:lla tai lentosimulaattorilla.
9. Hakijoille, joilla on voimassaoleva IR(A)-kelpuutus, hyvitetään mittarikoulutusaika täysimääräisesti. Hakijoille, joilla on voimassaoleva IR(H)-kelpuutus, hyvitetään korkeintaan viisi tuntia koululentoaikaa, missä tapauksessa vähintään viisi tuntia koululentoaikaa on suoritettava lentokoneella. Hakija, jolla on todistus perusmittarilennon kurssin suorittamisesta, saa hyvitystä korkeintaan 10 tuntia vaaditusta mittarikoulutusajasta.
10.
 - a) Hakijoille, joilla on voimassaoleva mittarilentokelpuutus, on annettava vähintään 15 tuntia lentokoulutusta näkölentosääntöjen mukaan.
 - b) Hakijoille, joilla ei ole lentokoneen yölentokelpuutusta, on annettava lisäksi vähintään viisi tuntia yölentokoulutusta, johon sisältyy kolme tuntia koululentoa; tähän on kuuluttava vähintään yhden tunnin pituinen suunnistusmatkalento sekä viisi lentoonlähtöä yksin ja viisi laskua pysähtymiseen asti yksin.
11. Vähintään viisi tuntia lentokoulutuksesta on annettava lentokoneella, joka on hyväksytty vähintään neljän henkilön kuljettamiseen ja jossa on säätöpotkuri ja sisään vedettävä laskuteline.

KOKEMUS

12. CPL(A)-lupakirjan hakijalla on oltava vähintään 200 tuntia lentoaikaa, mukaan luettuna vähintään
 - a) 100 tuntia ilma-aluksen päällikkönä, ja siitä 20 tuntia matkalentoa ilma-aluksen päällikkönä, johon on kuuluttava vähintään 540 kilometriä (300 NM) pitkä VFR-matkalento; sen aikana on tehtävä laskut pysähtymiseen asti kahdelle lentopaikalle, jotka eivät ole samoja kuin lähtölentopaikka
 - b) 5 tuntia yölentoaikaa; näistä kolme tuntia on oltava koululentoa, joka sisältää vähintään yhden tunnin pituisen suunnistusmatkalennon ja viisi lentoonlähtöä yksin ja viisi laskua pysähtymiseen asti yksin, ja

- c) 10 tuntia mittarilentokoulutusta, josta korkeintaan viisi tuntia saa olla mittariaikaa maassa FNPT I:llä, FNPT II:lla tai lentosimulaattorilla; hakija, jolla on todistus perusmittarilennon kurssin suorittamisesta, saa hyvitystä korkeintaan 10 tuntia vaaditusta mittarikoulutusajasta; perusmittarilennon harjoituslaitteella (BITD) suoritettuja tunteja ei hyvitetä.
- d) 6 tuntia lentoaikaa on suoritettava monimoottorisella lentokoneella.
- e) Ilma-aluksen päällikkönä muilla ilma-alusryhmillä lennetyt tunnit voidaan laskea mukaan 200 tunnin lentoaikaan seuraavissa tapauksissa:
 - i) 30 tuntia helikoptereilla, jos hakijalla on PPL(H)-lupakirja, tai
 - ii) 100 tuntia helikoptereilla, jos hakijalla on CPL(H)-lupakirja, tai
 - iii) 30 tuntia TMG-moottoripurjelentokoneilla, tai
 - iv) 30 tuntia ilmalaivoilla, jos hakijalla on PPL(As)-lupakirja, tai
 - v) 60 tuntia ilmalaivoilla, jos hakijalla on CPL(As)-lupakirja.

LENTOKOE

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

F. Yhdistetty kurssi liikennelentäjän lupakirjaa ja mittarilentokelpuutusta varten – helikopterit

YLEISTÄ

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

TEORIATieto

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

TEORIAKOE

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

LENTOKOULUTUS

9. Lentokoulutuksen on sisällettävä yhteensä vähintään 195 tuntia, mukaan luettuna edistystä mittaavat kokeet. 195 tunnin kokonaisaikana hakijoiden on suoritettava vähintään

- a) 140 tuntia koululentoa, josta

- 1) 75 tunnin näkölentokoulutus saa sisältää
 - i) 30 tuntia tason C/D helikopterin lentosimulaattorilla tai
 - ii) 25 tuntia FTD 2:lla, 3:lla tai
 - iii) 20 tuntia helikopterin FNPT II:lla/III:lla tai
 - iv) 20 tuntia lentokoneella tai TMG-moottoripurjelentokoneella
- 2) 50 tunnin mittarilentokoulutus saa sisältää
 - i) korkeintaan 20 tuntia helikopterin lentosimulaattorilla tai FTD 2:lla, 3:lla tai FNPT II:lla/III:lla tai
 - ii) 10 tuntia vähintään helikopterin FNPT 1:llä tai lentokoneella
- 3) 15 tuntia miehistöyhteistyötä, johon saa käyttää helikopterin lentosimulaattoria tai helikopterin FTD 2:a, 3:a (MCC) tai FNPT II/III:a (MCC);

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

- b) 55 tuntia ilma-aluksen päällikkönä, joista 40 tuntia saa olla päällikköoppilaana; vähintään 14 tuntia yksinlentoa päivällä ja yksi tunti yksinlentoa yöllä
- c) 50 tuntia matkalentoa, johon on kuuluttava vähintään 10 tuntia matkalentoa päällikköoppilaana, mukaan luettuna vähintään 185 kilometrin (100 NM) pituinen VFR-matkalento, jonka aikana on tehtävä lasku kahdelle eri lentopaikalle, jotka eivät ole samoja kuin lähtölentopaikka
- d) 5 tuntia yölentoa helikoptereilla, johon sisältyy vähintään kolme tuntia koululentoa, mukaan luettuna vähintään yksi tunti suunnistusmatkalentoa, ja viisi laskukierrosta yöllä yksin lentäen; jokaiseen laskukierrokseen on sisällyttävä lentoonlähtö ja lasku
- e) 50 tuntia mittarikoululentoa, johon kuuluu
 - i) 10 tuntia perusmittarikoulutusta ja
 - ii) 40 tuntia koulutusta mittarilentokelpuutusta varten, joka sisältää vähintään 10 tuntia monimoottorisella IFR-hyväksytyllä helikopterilla.

LENTOKOKEET

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

G. Yhdistetty kurssi liikennelentäjän lupakirjaa varten – helikopterit

YLEISTÄ

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

TEORIATieto

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

TEORIAKOE

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

LENTOKOULUTUS

9. Lentokoulutuksen on sisällettävä yhteensä vähintään 150 tuntia, mukaan luettuna edistystä mittaavat kokeet. 150 tunnin kokonaisuutena hakijoiden on suoritettava vähintään
 - a) 95 tuntia koululentoa, josta
 - i) 75 tunnin näkölentokoulutus saa sisältää
 - 1) 30 tuntia tason C/D helikopterin lentosimulaattorilla tai
 - 2) 25 tuntia FTD 2:lla, 3:lla, tai
 - 3) 20 tuntia helikopterin FNPT II:lla/III:lla tai

- 4) 20 tuntia lentokoneella tai TMG-moottoripurjelentokoneella
 - ii) 10 tunnin perusmittarilentokoulutus saa sisältää viisi tuntia vähintään helikopterin FNPT I:llä tai lentokoneella
 - iii) 10 tuntia miehistöyhteistyökoulutusta, johon saa käyttää joko helikopteria, helikopterin lentosimulaattoria tai seuraavia koulutuslaitteita: FTD 2, 3 (MCC) tai FNPT II/III (MCC);
- Jos lentokoulutukseen käytetty helikopteri on eri tyyppiä kuin näkölentokoulutukseen käytetty helikopterin lentosimulaattori, hyvitys rajoitetaan korkeintaan siihen, joka myönnetään helikopterin FNPT II:lle/III:lle
- b) 55 tuntia ilma-aluksen päällikkönä, josta 40 tuntia saa olla päällikköoppilaana; vähintään 14 tuntia yksinlentoa päivällä ja yksi tunti yksinlentoa yöllä
 - c) 50 tuntia matkalentoa, johon on kuuluttava vähintään 10 tuntia matkalentoa päällikköoppilaana, mukaan lukien vähintään 185 kilometrin (100 NM) pituinen VFR-matkalento, jonka aikana on tehtävä lasku kahdelle eri lentopaikalle, jotka eivät ole samoja kuin lähtölentopaikka
 - d) 5 tuntia yölentoa helikoptereilla, johon sisältyy vähintään kolme tuntia koululentoa, mukaan luettuna vähintään yksi tunti suunnistusmatkalentoa ja viisi laskukierrosta yöllä yksin lentäen. Jokaiseen laskukierrokseen on sisällyttävä lentoonlähtö ja lasku.

LENTOKOKEET

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

H. Osista koostuva kurssi liikennelentäjän lupakirjaa varten – helikopterit

1. ATPL(H)-lupakirjan hakijalla, joka saa teoriakoulutuksensa osista koostuvalla kurssilla, on oltava vähintään PPL(H)-lupakirja ja hänen on suoritettava vähintään seuraavat koulutustunnit 18 kuukauden aikana:
 - a) hakija, jolla on ICAO Annex 1:n mukaisesti myönnetty PPL(H)-lupakirja: 550 tuntia
 - b) hakija, jolla on CPL(H)-lupakirja: 300 tuntia.
2. ATPL(H)/IR-lupakirjan hakijalla, joka saa teoriakoulutuksensa osista koostuvalla kurssilla, on oltava vähintään PPL(H)-lupakirja ja hänen on suoritettava vähintään seuraava määrä koulutustunteja:
 - a) hakija, jolla on PPL(H)-lupakirja: 650 tuntia
 - b) hakija, jolla on CPL(H)-lupakirja: 400 tuntia
 - c) hakija, jolla on IR(H)-kelpuutus: 500 tuntia
 - d) hakija, jolla on CPL(H)-lupakirja ja IR(H)-kelpuutus: 250 tuntia.

I. Yhdistetty kurssi ansiolentäjän lupakirjaa ja mittarilentokelpuutusta varten – helikopterit

YLEISTÄ

1. Yhdistetyn CPL(H)/IR-kurssin tavoitteena on kouluttaa lentäjä osaamistasolle, jolla hän voi lentää yhden ohjaajan monimoottorisia helikoptereita ja saada monimoottorisen helikopterin CPL(H)/IR-lupakirjan.

2. Hakijan, joka haluaa suorittaa yhdistetyn CPL(H)/IR-kurssin, on suoritettava kaikki koulutusvaiheet hyväksytyn koulutusorganisaation järjestämällä yhtäjaksoisella kurssilla.
3. Hakija voidaan hyväksyä kurssille joko alusta alkavana tai ICAO Annex 1:n mukaisesti myönnetyn PPL(H)-lupakirjan haltijana. PPL(H)-lupakirjan haltijalle hyvitetään 50 prosenttia asiaankuuluvasta kokemuksesta, kuitenkin korkeintaan
 - a) 40 tuntia, joista korkeintaan 20 tuntia saa olla koululentoa, tai
 - b) 50 tuntia, joista enintään 25 tuntia saa olla koululentoa, jos hakijalla on helikopterin yölentokelpuus.
4. Kurssin on sisällettävä
 - a) teoriakoulutus CPL(H)-lupakirjaa ja mittarilentokelpuutusta vastaavalle tietotasolle, ja ensimmäinen monimoottorisen helikopterin tyyppikelpuus, ja
 - b) näkö- ja mittarilentokoulutus.
5. Hakija, joka ei onnistu tai pysty suorittamaan koko CPL(H)/IR-kurssia, voi hakea toimivaltaiselta viranomaiselta teoriakoetta ja lentokoetta sellaista lupakirjaa varten, jossa on vähäisemmät oikeudet, ja mittarilentokelpuutusta, jos sovellettavat vaatimukset on täytetty.

TEORIATieto

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

TEORIAKOE

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

LENTOKOULUTUS

8. Lentokoulutuksen on sisällettävä yhteensä vähintään 180 tuntia, mukaan luettuna edistystä mittaavat kokeet. 180 tunnin kokonaisuutena hakijoiden on suoritettava vähintään
 - a) 125 tuntia koululentoa, josta
 - i) 75 tunnin näkölentokoulutus saa sisältää
 - 1) 30 tuntia tason C/D helikopterin lentosimulaattorilla, tai
 - 2) 25 tuntia FTD 2:lla, 3:lla, tai
 - 3) 20 tuntia helikopterin FNPT II:lla/III:lla, tai
 - 4) 20 tuntia lentokoneella tai TMG-moottoripurjelentokoneella
 - ii) 50 tunnin mittarilentokoulutus saa sisältää
 - 1) korkeintaan 20 tuntia helikopterin lentosimulaattorilla tai FTD 2:lla, 3:lla tai FNPT II/III:lla, tai
 - 2) 10 tuntia vähintään helikopterin FNPT 1:llä tai lentokoneella;
- jos lentokoulutukseen käytetty helikopteri on eri tyyppiä kuin näkölentokoulutukseen käytetty lentosimulaattori, hyvitys rajoitetaan korkeintaan siihen, joka myönnetään helikopterin FNPT II:lle/III:lle

- b) 55 tuntia ilma-aluksen päällikkönä, josta 40 tuntia saa olla päällikköoppilana; vähintään 14 tuntia yksinlentoa päivällä ja yksi tunti yksinlentoa yöllä
- c) 10 tuntia koulumatkalentoa
- d) 10 tuntia matkalentoa ilma-aluksen päällikkönä, mukaan luettuna VFR-matkalento, joka on vähintään 185 kilometrin (100 NM) pituinen ja jonka aikana suoritetaan laskut pysähtymiseen asti kahdelle lentopaikalle, jotka eivät ole samoja kuin lähtölentopaikka
- e) 5 tuntia yölentoa helikoptereilla, johon sisältyy vähintään kolme tuntia koululentoa, mukaan luettuna vähintään yksi tunti suunnistusmatkalentoa, ja viisi laskukierrosta yöllä yksin lentäen; jokaiseen laskukierrokseen on sisällyttävä lentoonlähtö ja lasku
- f) 50 tuntia mittarikoululentoa, johon kuuluu
 - i) 10 tuntia perusmittarikoulutusta ja
 - ii) 40 tuntia koulutusta mittarilentokelpuutusta varten, joka sisältää vähintään 10 tuntia monimoottorisella IFR-hyväksytyllä helikopterilla.

LENTOKOE

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

J. Yhdistetty kurssi ansiolentäjän lupakirjaa varten – helikopterit

YLEISTÄ

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

TEORIATieto

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

TEORIAKOE

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

LENTOKOULUTUS

8. Lentokoulutuksen on sisällettävä yhteensä vähintään 135 tuntia, mukaan luettuna kaikki edistystä mittaavat kokeet, ja niistä korkeintaan viisi tuntia saa olla mittariaikaa maassa. 135 tunnin kokonaisaikana hakijoiden on suoritettava vähintään

- a) 85 tuntia koululentoa, josta
 - i) korkeintaan 75 tuntia saa olla näkölentokoulutusta ja sisältää
 - 1) 30 tuntia tason C/D helikopterin lentosimulaattorilla, tai
 - 2) 25 tuntia FTD 2:lla, 3:lla, tai
 - 3) 20 tuntia helikopterin FNPT II:lla/III:lla, tai
 - 4) 20 tuntia lentokoneella tai TMG-moottoripurjelentokoneella.
 - ii) korkeintaan 10 tuntia saa olla mittarilentokoulutusta ja sisältää viisi tuntia vähintään helikopterin FNPT I:llä tai lentokoneella;
- jos lentokoulutukseen käytetty helikopteri on eri tyyppiä kuin näkölentokoulutukseen käytetty lentosimulaattori, hyvitys rajoitetaan korkeintaan siihen, joka myönnetään helikopterin FNPT II:lle/III:lle
- b) 50 tuntia ilma-aluksen päällikkönä, josta 35 tuntia saa olla päällikköoppilaana; vähintään 14 tuntia yksinlentoa päivällä ja yksi tunti yksinlentoa yöllä
- c) 10 tuntia koulumatkalentoa
- d) 10 tuntia matkalentoa ilma-aluksen päällikkönä, mukaan luettuna VFR-matkalento, joka on vähintään 185 kilometrin (100 NM) pituinen ja jonka aikana suoritetaan laskut pysähtymiseen asti kahdelle lentopaikalle, jotka eivät ole samoja kuin lähtölentopaikka
- e) 5 tuntia yölentoa helikoptereilla, johon sisältyy vähintään kolme tuntia koululentoa, mukaan luettuna vähintään yksi tunti suunnistusmatkalentoa ja viisi laskukierrosta yöllä yksin lentäen; jokaiseen laskukierrokseen on sisällyttävä lentoonlähtö ja lasku
- f) 10 tuntia mittarikoulutusaikaa, josta vähintään viisi tuntia helikopterilla.

LENTOKOE

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

K. Osista koostuva kurssi ansiolentäjän lupakirjaa varten – helikopterit

YLEISTÄ

1. Osista koostuvan CPL(H)-kurssin tavoite on kouluttaa PPL(H)-lupakirjan haltija sille osaamisasolle, joka vaaditaan CPL(H)-lupakirjan myöntämistä varten.
2. Ennen osista koostuvan CPL(H)-kurssin aloittamista hakijalla on oltava ICAO Annex 1:n mukaisesti myönnetty PPL(H)-lupakirja.
3. Ennen lentokoulutuksen aloittamista hakijan on

- a) oltava suorittanut helikopterin ohjaajana 155 tuntia lentoaikaa, mukaan luettuna ilma-aluksen päällikkönä 50 tuntia, joista 10 tuntia on oltava matkalentoa
 - b) täytettävä kohtien FCL.725 ja FCL.720.H vaatimukset, jos lentokokeessa käytetään monimoottorista helikopteria.
4. Hakijan, joka haluaa suorittaa osista koostuvan CPL(H)-kurssin, on suoritettava kaikki lentokoulutusvaiheet hyväksytyn koulutusorganisaation järjestämällä yhtäjaksoisella kurssilla. Teoriakoulutus voidaan antaa hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa, jossa annetaan vain teoriakoulutusta.
5. Kurssin on sisällettävä
- a) teoriakoulutus CPL(H)-lupakirjaa vastaavalle tietotasolle ja
 - b) näkö- ja mittarilentokoulutus.

TEORIATieto

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

TEORIAKOE

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

LENTOKOULUTUS

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

KOKEMUS

11. CPL(H)-lupakirjan hakijan on oltava suorittanut vähintään 185 tuntia lentoaikaa, mukaan luettuna 50 tuntia ilma-aluksen päällikkönä, joista 10 tuntia matkalentoa ilma-aluksen päällikkönä; tähän on kuuluttava yksi vähintään 185 kilometrin (100 NM) pituinen VFR-matkalento, jonka aikana tehdään laskut pysähtymiseen asti kahdelle lentopaikalle, jotka eivät ole samoja kuin lähtölentopaikka.
- Ilma-aluksen päällikkönä muilla ilma-alusryhmillä lennetyt tunnit voidaan laskea mukaan 185 lentotuntiin seuraavissa tapauksissa:
- a) 20 tuntia lentokoneilla, jos hakijalla on PPL(A)-lupakirja, tai
 - b) 50 tuntia lentokoneilla, jos hakijalla on CPL(A)-lupakirja, tai
 - c) 10 tuntia TMG-moottoripurjelentokoneilla tai purjelentokoneilla, tai

- d) 20 tuntia ilmalaivoilla, jos hakijalla on PPL(As)-lupakirja, tai
- e) 50 tuntia ilmalaivoilla, jos hakijalla on CPL(As)-lupakirja.

LENTOKOE

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

L. Yhdistetty kurssi ansiolentäjän lupakirjaa ja mittarilentokelpuutusta varten – ilmalaivat

YLEISTÄ

- 1. Yhdistetyn CPL(As)/IR-kurssin tavoitteena on kouluttaa lentäjä osaamistasolle, jolla hän voi lentää ilmalaivaa ja saada CPL(As)/IR-lupakirjan.
- 2. Hakijan, joka haluaa suorittaa yhdistetyn CPL(As)/IR-kurssin, on suoritettava kaikki koulutusvaiheet hyväksytyn koulutusorganisaation järjestämällä yhtäjaksoisella kurssilla.
- 3. Hakija voidaan hyväksyä kurssille joko alusta alkavana tai ICAO Annex 1:n mukaisesti myönnetyn PPL(As)-, PPL(A)- tai PPL(H)-lupakirjan haltijana. PPL(As)-, PPL(A)- tai PPL(H)-lupakirjan haltijoille hyvitetään korkeintaan
 - a) 10 tuntia, joista korkeintaan 5 tuntia saa olla koululentoa, tai
 - b) 15 tuntia, joista enintään 7 tuntia saa olla koululentoa, jos hakijalla on ilmalaivan yölentokelpuus.
- 4. Kurssin on sisällettävä
 - a) teoriakoulutus CPL(As)-lupakirjaa ja mittarilentokelpuutusta vastaavalle tietotasolle ja ensimmäinen ilmalaivan tyyppikelpuus, ja
 - b) näkö- ja mittarilentokoulutus.
- 5. Hakija, joka ei onnistu tai pysty suorittamaan koko CPL/IR(As)-kurssia, voi hakea toimivaltaiselta viranomaiselta teoriakoetta ja lentokoetta sellaista lupakirjaa varten, jossa on vähäisemmät oikeudet, ja mittarilentokelpuutusta, jos sovellettavat vaatimukset on täytetty.

TEORIATieto

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

TEORIAKOE

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

LENTOKOULUTUS

- 8. Lentokoulutuksen on sisällettävä yhteensä vähintään 80 tuntia, mukaan luettuna edistystä mittaavat kokeet. 80 tunnin kokonaisaikana hakijoiden on suoritettava vähintään
 - a) 60 tuntia koululentoa, josta
 - i) 30 tunnin näkölentokoulutus saa sisältää
 - 1) 12 tuntia ilmalaivan lentosimulaattorilla tai
 - 2) 10 tuntia ilmalaivan FTD:llä tai

- 3) 8 tuntia ilmalaivan FNPT II:lla/III:lla tai
- 4) 8 tuntia lentokoneella, helikopterilla tai TMG-moottoripurjelentokoneella
- ii) 30 tunnin mittarilentokoulutus saa sisältää
 - 1) korkeintaan 12 tuntia ilmalaivan lentosimulaattorilla tai FTD:llä tai FNPT II:lla/III:lla, tai
 - 2) 6 tuntia vähintään ilmalaivan FTD 1:llä tai FNPT I:llä tai lentokoneella;

jos lentokoulutukseen käytetty ilmalaiva on eri tyyppiä kuin näkölentokoulutukseen käytetty lentosimulaattori, hyvitys rajoitetaan kahdeksaan tuntiin
- b) 20 tuntia ilma-aluksen päällikkönä, josta 5 tuntia saa olla päällikköoppilaana; vähintään 14 tuntia yksinlentoa päivällä ja yksi tunti yksinlentoa yöllä
- c) 5 tuntia matkalentoa ilma-aluksen päällikkönä, mukaan luettuna VFR-matkalento, joka on vähintään 90 kilometrin (50 NM) pituinen ja jonka aikana suoritetaan kaksi laskua pysähtymiseen asti määrälentopaikalle
- d) 5 tuntia yölentoa ilma-laivoilla, johon sisältyy vähintään kolme tuntia koululentoa, mukaan luettuna vähintään yksi tunti suunnistusmatkalentoa ja viisi laskukierrosta yöllä yksin lentäen; jokaiseen laskukierrokseen on sisällyttävä lentoonlähtö ja lasku
- e) 30 tuntia mittarikoululentoa, johon kuuluu
 - i) 10 tuntia perusmittarikoulutusta, ja
 - ii) 20 tuntia koulutusta mittarilentokelpuutusta varten, joka sisältää vähintään 10 tuntia monimoottorisella IFR-hyväksytyllä ilmalaivalla.

LENTOKOE

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

M. Yhdistetty kurssi ansiolentäjän lupakirjaa varten – ilmalaivat

YLEISTÄ

1. Yhdistetyn CPL(As)-kurssin tavoite on kouluttaa lentäjä sille osaamistasolle, joka vaaditaan CPL(As)-lupakirjan myöntämistä varten.
2. Hakijan, joka haluaa suorittaa yhdistetyn CPL(As)-kurssin, on suoritettava kaikki koulutusvaiheet hyväksytyn koulutusorganisaation järjestämällä yhtäjaksoisella kurssilla.
3. Hakija voidaan hyväksyä kurssille joko alusta alkavana tai ICAO Annex 1:n mukaisesti myönnetyn PPL(As)-, PPL(A)- tai PPL(H)-lupakirjan haltijana. PPL(As)-, PPL(A)- tai PPL(H)-lupakirjan haltijoille hyvitetään korkeintaan
 - a) 10 tuntia, joista korkeintaan 5 tuntia saa olla koululentoa, tai
 - b) 15 tuntia, joista enintään 7 tuntia saa olla koululentoa, jos hakijalla on ilmalaivan yölentokelpuus.

4. Kurssin on sisällettävä
 - a) teoriakoulutus CPL(As)-lupakirjaa vastaavalle tietotasolle ja
 - b) näkö- ja mittarilentokoulutus.
5. Hakija, joka ei onnistu tai pysty suorittamaan koko CPL(As)-kurssia, voi hakea toimivaltaiselta viranomaiselta teoriakoetta ja lentokoetta sellaista lupakirjaa varten, jossa on vähäisemmät oikeudet, jos sovellettavat vaatimukset on täytetty.

TEORIATieto

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

TEORIAKOE

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

LENTOKOULUTUS

8. Lentokoulutuksen on sisällettävä yhteensä vähintään 50 tuntia, mukaan luettuna kaikki edistystä mittaavat kokeet, ja niistä korkeintaan viisi tuntia saa olla mittariaikaa maassa. 50 tunnin kokonaisaikana hakijoiden on suoritettava vähintään
 - a) 30 tuntia koululentoa, josta korkeintaan viisi tuntia saa olla mittariaikaa maassa
 - b) 20 tuntia ilma-aluksen päällikkönä
 - c) 5 tuntia koulumatkalentoa
 - d) 5 tuntia matkalentoa ilma-aluksen päällikkönä, mukaan luettuna VFR-matkalento, joka on vähintään 90 kilometrin (50 NM) pituinen ja jonka aikana suoritetaan kaksi laskua pysähtymiseen asti määrälentopaikalle
 - e) 5 tuntia yölentoa ilma-laivoilla, johon sisältyy vähintään kolme tuntia koululentoa, mukaan luettuna vähintään yksi tunti suunnistusmatkalentoa ja viisi laskukierrosta yöllä yksin lentäen; jokaiseen laskukierrokseen on sisällyttävä lentoonlähtö ja lasku
 - f) 10 tuntia mittarikoulutusaikaa, josta vähintään viisi tuntia ilma-laivalla.

LENTOKOE

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

N. Osista koostuva kurssi ansiolentäjän lupakirjaa varten – ilma-laivat

YLEISTÄ

1. Osista koostuvan CPL(As)-kurssin tavoite on kouluttaa PPL(As)-lupakirjan haltijalle osaamistasolle, joka vaaditaan CPL(As)-lupakirjan myöntämistä varten.
2. Ennen osista koostuvan CPL(As)-kurssin aloittamista hakijalla on oltava
 - a) PPL(As)-lupakirja, joka on myönnetty ICAO Annex 1:n mukaisesti
 - b) suoritettuna 200 tuntia lentoa ilma-laivan ohjaajana, mukaan luettuna 50 tuntia ilma-aluksen päällikkönä; näistä 10 tuntia on oltava matkalentoa.
3. Hakijan, joka haluaa suorittaa osista koostuvan CPL(As)-kurssin, on suoritettava kaikki lentokoulutusvaiheet hyväksytyn koulutusorganisaation järjestämällä

yhtäjaksoisella kurssilla. Teoriakoulutus voidaan antaa hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa, jossa annetaan vain teoriakoulutusta.

4. Kurssin on sisällettävä
 - a) teoriakoulutus CPL(As)-lupakirjaa vastaavalle tietotasolle ja
 - b) näkö- ja mittarilentokoulutus.

TEORIATIEETO

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

TEORIAKOE

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

LENTOKOULUTUS

7. Hakijoille, joilla ei ole mittarilentokelpuutusta, on annettava vähintään 20 tuntia lentokoulutusta, josta
 - a) 10 tuntia näkölentokoulutusta, joka saa sisältää viisi tuntia ilmalaivan lentosimulaattorilla tai FTD 2:lla, 3:lla tai FNPT II:lla, III:lla ja
 - b) 10 tuntia mittarilentokoulutusta, joka saa sisältää viisi tuntia vähintään ilmalaivan FTD 1:llä tai FNPT I:llä tai lentokoneella.
8. Hakijoille, joilla on voimassaoleva IR(As)-kelpuutus, hyvitetään mittarikoulutusaika täysimääräisesti. Hakijan, jolla on voimassaoleva mittarilentokelpuutus toisessa ilma-alusryhmässä, on suoritettava vähintään viisi tuntia mittarikoululentoa ilmalaivalla.
9. Hakijoille, joilla ei ole ilmalaivan yölentokelpuutusta, on annettava lisäksi vähintään viisi tuntia yölentokoulutusta, johon kuuluu kolme tuntia koululentoa, mukaan lukien vähintään yhden tunnin suunnistusmatkalento sekä viisi laskukierrosta yöllä yksin lentäen. Jokaiseen laskukierrokseen on sisällyttävä lentoonlähtö ja lasku.

KOKEMUS

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

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

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

LENTOKOE

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

LIITE 4

Lentokoe ansiolentäjän lupakirjan myöntämistä varten

A. Yleistä

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

LENTOKOKEEN SUORITTAMINEN

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

B. Ansiolentäjän lupakirjaa varten vaadittavan lentokokeen sisältö – lentokoneet

1. Lentokokeessa käytettävän lentokoneen on täytettävä koulutukseen käytettäviä lentokoneita koskevat vaatimukset, sen on oltava hyväksytty vähintään neljän henkilön kuljettamiseen ja siinä on oltava säätöpotkuri ja sisään vedettävä laskuteline.

2. Tarkastuslentäjä valitsee lennettävän reitin, ja määräpaikan on oltava valvottu lentopaikka. Hakija vastaa lennon suunnittelusta ja hänen on varmistettava, että kaikki lennon suorittamiseen tarvittavat varusteet ja asiakirjat ovat lentokoneessa. Lennon on kestettävä vähintään 90 minuuttia.
3. Hakijan on osoitettava, että hän
 - a) pystyy käyttämään lentokonetta sen rajoitusten mukaisesti
 - b) pystyy suorittamaan kaikki lentoliikkeet pehmeästi ja tarkasti
 - c) toimii harkitusti ja noudattaa hyvää ilmailutapaa
 - d) osaa soveltaa ilmailutietämystään käytäntöön ja
 - e) kykenee koko ajan säilyttämään lentokoneen hallinnan niin, että menetelmän tai liikkeen onnistumista ei ole missään vaiheessa syytä vakavasti epäillä.

LENTOKOKEEN HYVÄKSYMISRAJAT

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

Korkeus

normaali lento ± 100 jalkaa

moottorihäiriötä jäljiteltäessä ± 150 jalkaa

Radiosuunnistuslaitteiden ohjauksen seuraaminen $\pm 5^\circ$

Ohjaussuunta

normaali lento $\pm 10^\circ$

moottorihäiriötä jäljiteltäessä $\pm 15^\circ$

Nopeus

lento- ja lähestyminen ± 5 solmua

kaikki muut lennon vaiheet ± 10 solmua

LENTOKOKEEN SISÄLTÖ

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

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

OSA 1 – TOIMENPITEET ENNEN LENTOA JA LÄHTÖMENETELMÄT	
a	Lennon valmistelu, mukaan luettuna lennon suunnittelu, asiakirjat, massan ja massakeskiön määrittäminen, sää- ja NOTAMit

b	Lentokoneen tarkastus ja ohjaajan suorittamat huoltotoimenpiteet
c	Rullaus ja lentoönlähtö
d	Suoritusarvojen huomioon ottaminen ja trimmin käyttö
e	Toiminta lentopaikalla ja laskukierroksessa
f	Lähtömenetelmä, korkeusmittarin asetus, menetelmät yhteentörmäyksen välttämiseksi (ilmatilan tarkkailu)
g	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne
OSA 2 – LENTOKONEEN KÄSITTELY	
a	Lentokoneen ohjaaminen ulkoisten näköhavaintojen perusteella: suora vaakalento, nousu, liuku, ilmatilan tarkkailu
b	Lentäminen kriittisen pienellä ilmanopeudella sekä alkavan ja täyden sakkauksen tunnistaminen ja oikaisu niistä
c	Kaartaminen, mukaan luettuna kaarrot laskuasussa. Jyrkät kaarrot 45 asteen kallistuksella.
d	Lentäminen kriittisen suurilla ilmanopeuksilla sekä kierukan tunnistaminen ja oikaisu
e	Lentäminen yksinomaan mittarien avulla, mukaan luettuna i) Vaakalento matkalentoasussa, ohjaussuunnan, korkeuden ja ilmanopeuden hallinta ii) Nousu- ja liukukaarrot 10–30 asteen kallistuksella iii) Oikaisu epätavallisista asennoista iv) Lentäminen vajaalla mittaristolla
f	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne
OSA 3 – MATKALENTO	
a	Lentokoneen ohjaaminen ulkoisten näköhavaintojen perusteella. Matkalentoasu, toimintamatkan ja toiminta-ajan huomioon ottaminen
b	Näkösuunnistus, kartanluku

c	Korkeuden, nopeuden ja ohjaussuunnan hallinta, ilmatilan tarkkailu
d	Korkeusmittarin asetus. Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne
e	Lennon edistymisen seuranta, operatiivinen lentosuunnitelma, polttoaineenkulutuksen seuranta, lentoreitiltä poikkeaman arviointi ja palaaminen takaisin oikealle lentoreitille
f	Säätilan seuranta ja sen kehityksen arviointi, lennon suunnittelu varalentopaikalle
g	NDB- tai VOR-ohjauksen seuraaminen, paikanmäärittäminen niiden avulla, suunnistuslaitteiden tunnistaminen (mittarilento). Varalentopaikalle lentäminen suunnitelman mukaisesti (näkölento).
OSA 4 – LÄHESTYMIS- JA LASKUMENETELMÄT	
a	Lähestymismenetelmät, korkeusmittarin asetus, tarkistukset, ilmatilan tarkkailu
b	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne
c	Ylösveto matalalta
d	Normaali lasku, sivutuulilasku (jos olosuhteet ovat sopivat)
e	Lasku lyhyelle kiitotielle
f	Lähestyminen ja lasku tyhjäkäynnillä (vain yksimoottorisilla lentokoneilla)
g	Lasku käyttämättä laskusiivekkeitä
h	Toimenpiteet lennon jälkeen
OSA 5 – TOIMINTA POIKKEUS- JA PAKKOTILANTEISSA	
Tämä osa voidaan suorittaa osien 1–4 yhteydessä.	
a	Simuloitu moottorihäiriö lentoonlähdon jälkeen (turvallisessa korkeudessa), palonsammutustoimenpiteet

b	Laitteiden toimintahäiriöt muun muassa laskutelineen käyttö varajärjestelmän avulla, sähköjärjestelmän ja jarrujen viat
c	Pakkolasku (simuloituna)
d	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne
e	Suullinen kuulustelu
OSA 6 – TOIMINTA MOOTTORIHÄIRIÖTILANTEISSA JA LUOKKA-/TYYPPIKOHTAISET SEIKAT	
Tämä osa voidaan suorittaa osien 1–5 yhteydessä.	
a	Simuloitu moottorihäiriö lentoonlähdessä (turvallisessa korkeudessa, ellei suoriteta lentosimulaattorilla)
b	Lähestyminen ja ylösveto moottorihäiriötä jäljitellen
c	Lähestyminen ja lasku pysähtymiseen asti moottorihäiriötä jäljitellen
d	Moottorin sammutus ja uudelleenkäynnistys
e	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne, hyvä ilmailutapa
f	Luokka- tai tyyppikelpuutukseen vaadittavan lentokokeen soveltuvat kohdat tarkastuslentäjän harkinnan mukaan, muun muassa seuraavat siltä osin kuin ne tulevat kyseeseen: i) lentokoneen järjestelmät, automaattiohjauksen käyttö ii) paineistusjärjestelmän käyttö iii) jäänesto- ja jäänpoistojärjestelmän käyttö
g	Suullinen kuulustelu

C. Ansiolentäjän lupakirjaa varten vaadittavan lentokokeen sisältö – helikopterit

1. Lentokokeessa käytettävän helikopterin on täytettävä koulutushelikoptereita koskevat vaatimukset.

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

LENTOKOKEEN HYVÄKSYMISRAJAT

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

Korkeus

normaali lento ± 100 jalkaa

hätätilannetta jäljiteltäessä ± 150 jalkaa

Radiosuunnistuslaitteiden ohjauksen seuraaminen $\pm 10^\circ$

Ohjaussuunta

normaali lento $\pm 10^\circ$

hätätilannetta jäljiteltäessä $\pm 15^\circ$

Nopeus

lentoonlähtö ja lähestyminen monimoottorisella helikopterilla ± 5 solmua

kaikki muut lennon vaiheet ± 10 solmua

Maaliikehdinnän sivupoikkeama

lentoonlähtö leijunnasta maavaikutuksessa ± 3 jalkaa

lasku ei liikettä taaksepäin tai sivulle

LENTOKOKEEN SISÄLTÖ

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

OSA 1 TARKASTUKSET JA TOIMENPITEET ENNEN LENTOA JA LENNON JÄLKEEN

a	Helikopterin yleistuntemus (esimerkiksi tekninen matkapäiväkirja, polttoainelaskelmat, massa ja massakeskiö, suoritusarvot), lennon suunnittelu, asiakirjat, NOTAMit, säätiedot
b	Lentoa edeltävä tarkastus ja toimenpiteet, tarkastuskohteet ja tarkastuksen tarkoitus
c	Ohjaamotarkistukset, käynnistysmenetelmä
d	Yhteydenpito- ja suunnistuslaitteiden tarkistus, taajuuksien valinta ja asetus
e	Toimenpiteet ennen lento-onlähtöä, radiopuhelinliikenne, yhteydenpito lennonjohtoon ja selvitysten noudattaminen
f	Pysäköinti, moottorien sammutus ja lennon jälkeiset toimenpiteet
OSA 2 – LEIJUNTA, HELIKOPTERIN KÄSITTELY JA TOIMINTA AHTAISSA PAIKOISSA	
a	Lento-onlähtö ja lasku (nosto leijuntaan ja lasku leijunnasta)
b	Rullaus, ilmarullaus
c	Leijunta paikallaan vasta-, sivu- ja myötätuulessa
d	Leijuntakäännökset, 360° vasemmalle ja oikealle (poljinkäännökset)
e	Liikkuminen leijunnassa eteenpäin, sivulle ja taaksepäin
f	Simuloitu moottorihäiriö leijunnasta
g	Pikapysäytykset vasta- ja myötätuulessa
h	Laskut kaltevalle pinnalle ja valmistelemattomille laskupaikoille, lento-onlähdöt tällaisilta paikoilta
i	Lento-onlähdöt (eri profiileilla)
j	Lento-onlähtö sivu- ja myötätuulessa (jos mahdollista)
k	Lento-onlähtö suurimmalla sallitulla lento-onlähtömassalla (todellisella tai simuloitulla)
l	Lähestymiset (eri profiileilla)
m	Lento-onlähtö ja lasku rajoitetulla moottoriteholla
n	Autorotaatiot (tarkastuslentäjä valitsee kaksi seuraavista: perusautorotaatio, paras liitomata, minimiautorotaationopeus, 360 asteen käännökset)
o	Autorotaatiolasku
p	Pakkolaskuharjoitus, loivennuksen jälkeen tehoa käyttäen

q	Tehon tarkastus, lentoonlähttöprofiilit, lähestymis- ja lähtömenetelmät
OSA 3 – SUUNNISTUS JA MATKALENTOMENETELMÄT	
a	Suunnistus ja sijainnin määrittäminen eri korkeuksilla, kartanluku
b	Korkeuden, nopeuden ja ohjaussuunnan hallinta, ilmatilan tarkkailu, korkeusmittarin asetus
c	Lennon edistymisen seuranta, operatiivinen lentosuunnitelma, polttoaineenkulutuksen seuranta, toiminta-aika, arvioitu saapumisaika, reitiltä poikkeaman arviointi ja paluu oikealle reitille, mittarien valvonta
d	Säätötilan tarkkailu, lennon suunnittelu varalentopaikalle
e	NDB- ja/tai VOR-ohjauksen seuraaminen, paikanmäärittäminen niiden avulla, suunnistuslaitteiden tunnistaminen
f	Yhteydenpito lennonjohtoon ja selvitysten noudattaminen ym.
OSA 4 – LENTOLIIKKEET JA -MENETELMÄT YKSINOMAAN MITTARIEN AVULLA	
a	Vaakalento; ohjaussuunnan, korkeuden ja nopeuden hallinta
b	Perusmittarikaarrot, oikaisu määrättyyn suuntaan, 180°–360° vasemmalle ja oikealle
c	Nousu- ja liukukaarrot, mukaan lukien mittarikaarrot, oikaisu määrättyyn suuntaan
d	Oikaisu epätavallisista asennoista
e	Kaarrot 30 asteen kallistuksella, enintään 90° vasemmalle ja oikealle
OSA 5 – TOIMINTA POIKKEUS- JA PAKKOTILANTEISSA (TARVITTAESSA SIMULOITUNA)	
Huomautus 1: Jos lentokoe suoritetaan monimoottorisella helikopterilla, siihen on kuuluttava simuloitu moottorihäiriö sekä lähestyminen ja lasku yhdellä moottorilla.	
Huomautus 2: Tarkastuslentäjä valitsee 4 seuraavista kohdista:	
a	Moottorihäiriöt, mukaan lukien kuvernöörivika, kaasuttimen/moottorin jäätyminen, voitelujärjestelmän häiriö
b	Polttoainejärjestelmän häiriö
c	Sähköjärjestelmän häiriö
d	Hydraulijärjestelmän häiriö, mukaan luettuna lähestyminen ja lasku hydraulijärjestelmä toimimattomana
e	Pää- ja/tai pyrstömoottorijärjestelmän häiriö (lentosimulaattorilla tai vain suullinen selvitys)

f	Palonsammutustoimenpiteet, mukaan luettuna savun torjunta ja poisto
g	Muut poikkeus- ja pakkotilannemenetelmät, jotka määrätään helikopterin lentokäsikirjassa. Monimoottorisilla helikoptereilla niihin on kuuluttava Simuloitu moottorihäiriö lentoonlähdössä: lento-ohjauksen keskeytys lentoonlähden ratkaisupisteessä (TDP) tai sitä ennen tai turvallinen pakkolasku määrittelystä pisteestä lentoonlähden jälkeen (DPATO) tai aikaisemmin, pian TDP:n tai DPATO:n saavuttamisen jälkeen Lasku, jossa simuloitu moottorihäiriö: lasku tai ylösveto moottorin vikaannuttua ennen kuin on saavutettu laskun ratkaisupiste (LDP) tai määritelty piste ennen laskua (DPBL) LDP:n saavuttamisen jälkeen, tai turvallinen pakkolasku DPBL:n saavuttamisen jälkeen.

D. Ansiolentäjän lupakirjaa varten vaadittavan lentokokeen sisältö – ilmalaivat

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

LENTOKOKEEN HYVÄKSYMISRAJAT

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

Korkeus

normaali lento ± 100 jalkaa

hätätilannetta jäljiteltäessä ± 150 jalkaa

Radiosuunnistuslaitteiden ohjauksen seuraaminen $\pm 10^\circ$

Ohjaussuunta

normaali lento $\pm 10^\circ$

hätätilannetta jäljiteltäessä $\pm 15^\circ$

LENTOKOKEEN SISÄLTÖ

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

OSA 1 – TOIMENPITEET ENNEN LENTOA JA LÄHTÖMENETELMÄT	
a	Lennon valmistelu, mukaan luettuna lennon suunnittelu, asiakirjat, massan ja massakeskiön määrittäminen, säätiöiden hankkiminen, NOTAMit
b	Ilmalaivan tarkastus ja ohjaajan suorittamat huoltotoimenpiteet
c	Mastosta irrottaminen, liikehtiminen maassa ja lentoonlähtö
d	Suoritusarvojen huomioon ottaminen ja trimmin käyttö
e	Toiminta lentopaikalla ja laskukierroksessa
f	Lähtömenetelmä, korkeusmittarin asetus, menetelmät yhteentörmäyksen välttämiseksi (ilmatilan tarkkailu)
g	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne
OSA 2 – ILMALAIVAN KÄSITTELY	
a	Ilmalaivan ohjaaminen ulkoisten näköhavaintojen perusteella: suora vaakalento, nousu, liuku, ilmatilan tarkkailu
b	Lentäminen painekorkeudessa
c	Kaarrot
d	Jyrkät liu'ut ja nousut

e	Lentäminen yksinomaan mittarien avulla, mukaan luettuna i) vaakalento, ohjaussuunnan, korkeuden ja ilmanopeuden hallinta ii) nousu- ja liukukaarrot iii) oikaisu epätavallisista asennoista iv) lentäminen vajaalla mittaristolla
f	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne
OSA 3 – MATKALENTO	
a	Ilmalaivan ohjaaminen ulkoisten näköhavaintojen perusteella, toimintamatkan ja toiminta-ajan huomioon ottaminen
b	Näkösuunnistus, kartanluku
c	Korkeuden, nopeuden ja ohjaussuunnan hallinta, ilmatilan tarkkailu
d	Korkeusmittarin asetus, yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne
e	Lennon edistymisen seuranta, operatiivinen lentosuunnitelma, polttoaineenkulutuksen seuranta, lentoreitiltä poikkeaman arviointi ja palaaminen takaisin oikealle lentoreitille
f	Säätilan seuranta ja sen kehityksen arviointi, lennon suunnittelu varalentopaikalle
g	NDB- tai VOR-ohjauksen seuraaminen, paikanmääritys niiden avulla, suunnistuslaitteiden tunnistaminen (mittarilento). Varalentopaikalle lentäminen suunnitelman mukaisesti (näkölento).
OSA 4 – LÄHESTYMIS- JA LASKUMENETELMÄT	
a	Saapumismenetelmät, korkeusmittarin asetus, tarkistukset, ilmatilan tarkkailu
b	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne
c	Ylös veto matalalta
d	Normaali lasku

e	Lasku lyhyelle kiitotielle
f	Lähestyminen ja lasku tyhjäkäynnillä (vain yksimoottorisilla ilmalaivoilla)
g	Lasku käyttämättä laskusiivekkeitä
h	Toimenpiteet lennon jälkeen
OSA 5 – TOIMINTA POIKKEUS- JA PAKKOTILANTEISSA	
Tämä osa voidaan suorittaa osien 1–4 yhteydessä.	
a	Simuloitu moottorihäiriö lentoonlähdön jälkeen (turvallisessa korkeudessa), palonsammutustoimenpiteet
b	Laitteiden toimintahäiriöt
c	Pakkolasku (simuloituna)
d	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne
e	Suullinen kuulustelu
OSA 6 –LUOKKA- TAI TYYPPIKOHTAISET SEIKAT	
Tämä osa voidaan suorittaa osien 1–5 yhteydessä.	
a	Simuloitu moottorihäiriö lentoonlähdössä (turvallisessa korkeudessa, ellei suoriteta lentosimulaattorilla)
b	Lähestyminen ja ylös veto moottorihäiriötilanteessa
c	Lähestyminen ja lasku pysähtymiseen asti moottorihäiriötilanteessa
d	Toimintahäiriö kuoren painejärjestelmässä
e	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne, hyvä ilmailutapa

f	Luokka- tai tyyppikelpuutukseen vaadittavan lentokokeen soveltuvat kohdat tarkastuslentäjän harkinnan mukaan, muun muassa seuraavat siltä osin kuin ne tulevat kyseeseen: i) ilmalaivan järjestelmät ii) kuoren painejärjestelmän toiminta
g	Suullinen kuulustelu

LIITE 5

Yhdistetty kurssi usean ohjaajan miehistölupakirjaa varten

YLEISTÄ

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

TEORIATieto

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

LENTOKOULUTUS

8. Lentokoulutuksen on sisällettävä yhteensä vähintään 240 tuntia, jotka koostuvat tunneista ohjaavana ohjaajana ja avustavana ohjaajana todellisella ja simuloidulla lennolla, ja sen on katettava seuraavat neljä koulutusvaihetta:
 - (a) Vaihe 1 – Alkeislentokoulutus
Peruskoulutus yhden ohjaajan lentotoimintaan lentokoneella.
 - b) Vaihe 2 – Perustaso
Johdatus toimintaan usean ohjaajan miehistössä ja mittarilento.
 - c) Vaihe 3 – Keskitaso

Toiminta usean ohjaajan miehistössä monimoottorisella turbiinimoottorilentokoneella, joka on sertifioitu suorituskykyiseksi lentokoneeksi osan 21 mukaisesti.

d) Vaihe 4 – Edistynyt

Tyypikoulutus lentoyhtiölle ominaisessa toimintaympäristössä.

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

Miehistöyhteistyötä koskevat vaatimukset on yhdistettävä edellä mainittuihin koulutusvaiheisiin.

Moottorihäiriötilanteita koskeva koulutus on annettava joko lentokoneella tai lentosimulaattorilla.

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

ARVIOINTITASO

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

PÄTEVYYSYKSIKÖT

13. Hakijan on osoitettava pätevyys seuraavissa yhdeksässä pätevyysyksikössä:
 - 1) ihmisen suorituskyvyn periaatteiden soveltaminen, mukaan luettuna uhkatekijöiden ja virheiden hallinnan periaatteet
 - 2) lentokoneen käsittely maassa
 - 3) lentoonlähtö
 - 4) nousu
 - 5) matkalento
 - 6) korkeuden vähentäminen

- 7) lähestyminen
- 8) lasku ja
- 9) toiminta laskun jälkeen ja lennon jälkeiset toimenpiteet.

SIMULOITU LENTO

14. FSTD:n vähimmäisvaatimukset:

a) Vaihe 1 – Alkeislentokoulutus

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

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

b) Vaihe 2 – Perustaso

FNPT II MCC, joka jäljittelee yleisesti monimoottorista turbiinimoottorilentokonetta.

c) Vaihe 3 – Keskitaso

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

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

d) Vaihe 4 – Edistynyt

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

LIITE 6

Osista koostuva koulutus mittarilentokelpuutusta varten

A. IR(A) – Osista koostuva lentokoulutus

YLEISTÄ

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

a) Perusmittarilento-osa

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

b) Menetelmämittarilento-osa

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

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

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

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

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

5. Kurssin on sisällettävä

- a) teoriakoulutus mittarilentokelpuutusta vastaavalle tietotasolle
- b) mittarilentokoulutus.

TEORIATieto

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

LENTOKOULUTUS

7. Yksimootorisen lentokoneen IR(A)-kurssin on sisällettävä vähintään 50 tuntia mittarilentokoulutusta, josta korkeintaan 20 tuntia saa olla mittariaikaa maassa FNPT I:llä tai korkeintaan 35 tuntia lentosimulaattorilla tai FNPT II:lla. Korkeintaan 10

tuntia FNPT II:n tai lentosimulaattorin mittariajasta maassa voidaan suorittaa FNPT I:llä.

8. Monimoottorisen lentokoneen IR(A)-kurssin on sisällettävä vähintään 55 tuntia mittarilentokoulutusta, josta korkeintaan 25 tuntia saa olla mittariaikaa maassa FNPT I:llä tai korkeintaan 40 tuntia lentosimulaattorilla tai FNPT II:lla. Korkeintaan 10 tuntia FNPT II:n tai lentosimulaattorin mittariajasta maassa voidaan suorittaa FNPT I:llä. Jäljellä olevan mittarilentokoulutuksen on sisällettävä vähintään 15 tuntia monimoottorisilla lentokoneilla.
9. Yksimoottorisen lentokoneen IR(A)-kelpuutuksen haltijan, jolla on myös monimoottorisen lentokoneen luokka- tai tyyppikelpuutus ja joka haluaa saada monimoottorisen lentokoneen IR(A)-kelpuutuksen ensimmäistä kertaa, on suoritettava hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa kurssi, joka sisältää monimoottorisilla lentokoneilla vähintään viisi tuntia mittarilentokoulutusta, josta kolme tuntia voidaan suorittaa lentosimulaattorilla tai FNPT II:lla.
- 10.1 CPL(A)-lupakirjan tai perusmittarilento-osan todistuksen haltijan osalta edellä olevissa 7 ja 8 kohdassa vaaditun koulutuksen kokonaismäärää voidaan vähentää 10 tunnilla.
- 10.2 IR(H)-kelpuutuksen haltija voi saada edellä olevissa 7 ja 8 kohdassa vaaditun koulutuksen kokonaismäärän vähennetyksi 10 tunnilla.
- 10.3 Lentokoneilla suoritettavan mittarilentokoulutuksen kokonaismäärän on oltava 7 tai 8 kohdan mukainen.
11. Ennen IR(A)-kelpuutuksen lentokoetta suoritettavien lentoharjoitusten on sisällettävä:
 - a) perusmittarilento-osuus: perusmittarilennon menetelmät ja ohjausliikkeet, joihin on kuuluttava vähintään:
 - i) perusmittarilento ilman ulkoista näköyhteyttä
 - vaakalento
 - nousu
 - korkeuden vähentäminen
 - vaaka-, nousu- ja liukukaarrot
 - ii) mittarilentokuvio
 - iii) jyrkkä kaarto
 - iv) radiosuunnistus
 - v) oikaisu epätavallisista asennoista
 - vi) lentäminen vajaalla mittaristolla
 - vii) alkavan ja täyden sakkauksen tunnistaminen ja oikaisu niistä;
 - b) menetelmämittarilento-osuus:
 - i) IFR-lentojen valmistelutoimenpiteet, mukaan luettuna lentokäsikirjan ja tarvittavien ilmaliikennepalvelun asiakirjojen käyttö IFR-lentosuunnitelman laadinnassa

- ii) mittarilentotoiminnassa normaaliolosuhteissa sekä poikkeus- ja pakkotilanteissa käytettävät menetelmät ja ohjausliikkeet, joihin on kuuluttava vähintään
 - siirtyminen näkölennosta mittarilentoon lentoonlähdössä
 - vakiolähtö- ja tuloreitit
 - matkalennon IFR-menetelmät
 - odotusmenetelmät
 - mittarilähestymiset minimikorkeuteen
 - keskeytetyn lähestymisen menetelmät
 - laskut mittarilähestymisistä, mukaan luettuna kiertolähestymiset
- iii) normaalit lentoliikkeet ja käytettävän lentokoneen erityiset lent ominaisuudet
- iv) tarvittaessa edellä luetellut harjoitukset monimoottorisella lentokoneella, mukaan luettuna lentokoneen ohjaaminen yksinomaan mittarien avulla simuloitussa moottorihäiriötilanteessa sekä moottorin pysäytys ja uudelleenkäynnistys (jälkimmäinen harjoitus on suoritettava turvallisessa korkeudessa, ellei sitä tehdä lentosimulaattorilla tai FNPT II:lla).

B. IR(H) – Osista koostuva lentokoulutus

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

TEORIATieto

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

LENTOKOULUTUS

7. Yksimoottorisen helikopterin IR(H)-kurssin on sisällettävä vähintään 50 tuntia mittarilentokoulutusta, josta

- a) korkeintaan 20 tuntia saa olla mittariaikaa maassa FNPT I(H):lla tai (A):lla. Nämä 20 tuntia koulutusta FNPT I (H):lla tai (A):lla voidaan korvata 20 tunnilla koulutusta IR(H)-kelpuutusta varten lentokoneella, joka on hyväksytty tätä kurssia varten, tai
- b) korkeintaan 35 tuntia saa olla mittariaikaa maassa helikopterin FTD 2/3:lla, FNPT II/III:lla tai lentosimulaattorilla.

Mittarilentokoulutukseen on kuuluttava vähintään 10 tuntia IFR-hyväksytyllä helikopterilla.

- 8. Monimoottorisen helikopterin IR(H)-kurssin on sisällettävä vähintään 55 tuntia mittarilentokoulutusta, josta

- a) korkeintaan 20 tuntia saa olla mittariaikaa maassa FNPT I(H):lla tai (A):lla. Nämä 20 tuntia koulutusta FNPT I(H):lla tai (A):lla voidaan korvata 20 tunnilla koulutusta IR(H)-kelpuutusta varten lentokoneella, joka on hyväksytty tätä kurssia varten, tai
- b) korkeintaan 40 tuntia saa olla mittariaikaa maassa helikopterin FTD 2/3:lla, FNPT II/III:lla tai lentosimulaattorilla.

Mittarilentokoulutukseen on kuuluttava vähintään 10 tuntia IFR-hyväksytyllä monimoottorisella helikopterilla.

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

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

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

- a) IFR-lentojen valmistelutoimenpiteet, mukaan luettuna lentokäsikirjan ja tarvittavien ilmailukäyttöpalvelujen asiakirjojen käyttö IFR-lentosuunnitelman laadinnassa
- b) mittarilentotoiminnassa normaaliolosuhteissa sekä poikkeus- ja pakkotilanteissa käytettävät menetelmät ja lentoliikkeet, joihin on kuuluttava vähintään
 - i) siirtyminen näkölennosta mittarilentoon lentoonlähdessä
 - ii) vakiolähtö- ja tuloreitit
 - iii) matkalennon IFR-menetelmät
 - iv) odotusmenetelmät
 - v) mittarilähestymiset minimikorkeuteen
 - vi) keskeytetyn lähestymisen menetelmät
 - vii) laskut mittarilähestymisistä, mukaan luettuna kiertolähestymiset
- c) normaalit lentoliikkeet ja käytettävän helikopterin erityiset lento-ominaisuudet
- d) tarvittaessa edellä luetellut harjoitukset monimoottorisella helikopterilla, mukaan luettuna helikopterin ohjaaminen yksinomaan mittarien avulla simuloidussa moottorihäiriötilanteessa sekä moottorin pysäytys ja uudelleenkäynnistys (jälkimmäinen harjoitus on suoritettava lentosimulaattorilla tai FNPT II:lla tai FTD 2/3:lla).

C. IR(As) – Osista koostuva lentokoulutus

YLEISTÄ

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

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

Sisältää loput koulutusohjelmasta IR(As)-kelpuutusta varten, 25 tuntia mittarilentokoulutusta sekä IR(As)-kelpuutuksen teoriakurssin.
2. Osista koostuvalle IR(As)-kurssille pyrkivällä hakijalla on oltava PPL(As)-lupakirja sekä yölento-oikeus tai CPL(As)-lupakirja. Menetelmämittarilento-osaan pyrkivällä hakijalla, jolla ei ole CPL(As)-lupakirjaa, on oltava todistus perusmittarilento-osan suorittamisesta.
3. Hakijan, joka haluaa osallistua osista koostuvan IR(As)-kurssin menetelmämittarilento-osaan, on suoritettava kaikki koulutusvaiheet yhdellä yhtäjaksoisella hyväksytyllä kurssilla. Hyväksytyn koulutusorganisaation on varmistettava ennen menetelmämittarilento-osan alkua hakijan pätevyys perusmittarilentotaitojen osalta. Kertauskoulutusta on annettava tarpeen mukaan.
4. Teoriakurssi on suoritettava 18 kuukauden kuluessa. Menetelmämittarilento-osa ja lentokoe on suoritettava hyväksytyn teoriakokeen voimassaoloaikana.
5. Kurssin on sisällettävä
 - a) teoriakoulutus mittarilentokelpuutusta vastaavalle tietotasolle
 - b) mittarilentokoulutus.

TEORIATieto

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

LENTOKOULUTUS

7. IR(As)-kurssin on sisällettävä vähintään 35 tuntia mittarilentokoulutusta, josta korkeintaan 15 tuntia saa olla mittariaikaa maassa FNPT I:llä tai korkeintaan 20 tuntia lentosimulaattorilla tai FNPT II:lla. Korkeintaan 5 tuntia FNPT II:n tai lentosimulaattorin mittariajasta maassa voidaan suorittaa FNPT I:llä.
8. CPL(As)-lupakirjan tai perusmittarilento-osan todistuksen haltijan osalta 7 kohdassa vaaditun koulutuksen kokonaismäärää voidaan vähentää 10 tunnilla. Ilmalaivalla suoritettavan mittarilentokoulutuksen kokonaismäärän on oltava 7 kohdan mukainen.
9. Jos hakijalla on mittarilentokelpuus jossain muussa ilma-alusryhmässä, vaaditun lentokoulutuksen kokonaismäärä voidaan vähentää 10 tuntiin ilmalaivalla.

10. Ennen IR(As)-kelpuutuksen lentokoetta suoritettavien lentoharjoitusten on sisällettävä:
- a) perusmittarilento-osuus
 - perusmittarilennon menetelmät ja ohjausliikkeet, joihin on kuuluttava vähintään
 - i) perusmittarilento ilman ulkoista näköyhteyttä:
 - vaakalento
 - nousu
 - korkeuden vähentäminen
 - vaaka-, nousu- ja liukukaarrot
 - ii) mittarilentokuvio
 - iii) radiosuunnistus
 - iv) oikaisu epätavallisista asennoista
 - v) lentäminen vajaalla mittaristolla
 - b) Menetelmämittarilento-osuus
 - i) IFR-lentojen valmistelutoimenpiteet, mukaan luettuna lentokäsikirjan ja tarvittavien ilmaliikennepalvelun asiakirjojen käyttö IFR-lentosuunnitelman laadinnassa
 - ii) mittarilentotoiminnassa normaaliolosuhteissa sekä poikkeus- ja pakkotilanteissa käytettävät menetelmät ja lentoliikkeet, joihin on kuuluttava vähintään
 - siirtyminen näkölennosta mittarilentoon lentoonlähdessä
 - vakiolähtö- ja tuloreitit
 - matkalennon IFR-menetelmät
 - odotusmenetelmät
 - mittarilähestymiset minimikorkeuteen
 - keskeytetyn lähestymisen menetelmät
 - laskut mittarilähestymisistä, mukaan luettuna kiertolähestymiset
 - iii) normaalit lentoliikkeet ja erityiset lento-ominaisuudet
 - iv) edellä luetellut harjoitukset ilmalaivalla, mukaan luettuna ilmalaivan ohjaaminen yksinomaan mittarien avulla simuloidussa moottorihäiriötilanteessa sekä moottorin pysäytys ja uudelleenkäynnistys (jälkimmäinen harjoitus on suoritettava turvallisessa korkeudessa, ellei sitä tehdä lentosimulaattorilla tai FNPT II:lla).

LIITE 7

LENTOKOE MITTARILENTOKELPUUTUSTA VARTEN

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

LENTOKOKEEN SUORITTAMINEN

4. Lentokokeessa on tarkoitus jäljitellä normaalia lentoa. Tarkastuslentäjä valitsee lennettävän reitin. Kokeen oleellinen osa on selvittää hakijan kyky suunnitella ja suorittaa lento käyttäen tavanomaista lennonvalmisteluaineistoa. Hakijan on huolehdittava lennon suunnittelusta ja varmistettava, että kaikki lennon suorittamiseen tarvittavat varusteet ja asiakirjat ovat ilma-aluksessa. Lennon on kestävä vähintään 1 tunti.
5. Jos hakija keskeyttää lentokokeen sellaisesta syystä, jota tarkastuslentäjä ei pidä riittävänä, hakijan on suoritettava koko lentokoe uudelleen. Jos koe keskeytetään tarkastuslentäjän mielestä riittävästä syystä, vain ne osat, joita ei ole suoritettu kokonaan, on suoritettava myöhemmin toisella lennolla.
6. Tarkastuslentäjän niin salliessa hakija voi suorittaa minkä tahansa lentokokeeseen kuuluvan liikkeen tai menetelmän kerran uudelleen. Tarkastuslentäjä voi keskeyttää kokeen missä tahansa vaiheessa, jos hän katsoo, että hakijan osoittamat lentotaidot edellyttävät sen suorittamista kokonaan uudelleen.
7. Hakijan on ohjattava ilma-alusta sellaiselta paikalta, jolta ilma-aluksen päällikön tehtävät voi hoitaa, ja suoritettava koe siten kuin ilma-aluksessa ei olisi muita miehistön jäseniä. Tarkastuslentäjä ei saa millään tavalla osallistua lennon suorittamiseen, paitsi jos se on tarpeen turvallisuussyistä tai muulle liikenteelle aiheutuvan kohtuuttoman viivytyksen välttämiseksi. Vastuu lennosta määräytyy kansallisten määräysten mukaisesti.
8. Hakijan on määritettävä ratkaisukorkeus, minimilaskeutumiskorkeus ja lähestymisen keskeytyspiste, ja tarkastuslentäjän on hyväksyttävä ne.
9. Mitterilento kelpuutuksen hakijan on ilmaistava tarkastuslentäjälle suorittamansa tarkistukset ja tehtävät, mukaan luettuna radiosuunnistuslaitteiden tunnistaminen. Tarkistukset on tehtävä kokeessa käytettävän ilma-aluksen hyväksytyn tarkistuslistan mukaisesti. Lentokoetta edeltävän lennonvalmistelun aikana hakijan on valittava käytettävät tehoasetukset ja nopeudet. Hakijan on laskettava suoritusarvotiedot lentoonläähtöä, lähestymistä ja laskua varten toimintakäsikirjan tai ilma-aluksen lentokäsikirjan mukaisesti.

LENTOKOKEEN HYVÄKSYMISRAJAT

10. Hakijan on osoitettava, että hän
- pystyy käyttämään ilma-alusta sen rajoitusten mukaisesti
 - pystyy suorittamaan kaikki lentoliikkeet pehmeästi ja tarkasti
 - toimii harkitusti ja noudattaa hyvää ilmailutapaa
 - osaa soveltaa ilmailutietämystään käytäntöön ja
 - kykenee koko ajan säilyttämään ilma-aluksen hallinnan siten, että menetelmän tai liikkeen onnistumista ei ole missään vaiheessa syytä vakavasti epäillä.
11. Seuraavat raja-arvot on tarkoitettu yleisohjeiksi. Tarkastuslentäjän on otettava huomioon turbulenssiolosuhteet sekä käytettävän ilma-aluksen käsittelyominaisuudet ja suorituskky.

Korkeus

Yleisesti	±100 jalkaa
ylösvedon aloitus ratkaisukorkeudesta	+50 jalkaa / -0 jalkaa
minimilaskeutumiskorkeuden/MAP:n noudattaminen	+50 jalkaa / -0 jalkaa

Lentoradan noudattaminen

radiosuunnistulaitteiden ohjauksen seuraaminen	±5°
tarkkuuslähestyminen	puolet suuntasäteen ja
liukupolun maksimipoikkeamasta	

Ohjaussuunta

kaikkien moottorien toimiessa	±5°
moottorihäiriötä jäljiteltäessä	±10°

Nopeus

kaikkien moottorien toimiessa	±5 solmua
moottorihäiriötä jäljiteltäessä	+10 solmua / -5 solmua

LENTOKOKEEN SISÄLTÖ

Lentokoneet

OSA 1 – TOIMENPITEET ENNEN LENTOA JA LÄHTÖMENETELMÄT

Tarkistuslistan käyttöä, hyvää ilmailutapaa, jäänesto- ja jäänpoistomenetelmiä ym. tarkkaillaan kaikissa lentokokeen osissa.

a	Lentokäsikirjan (tai vastaavan) käyttö, erityisesti suoritusarvolaskelmat, massan ja massakeskiön määrittäminen
b	Ilmaliikennepalvelun asiakirjojen ja säätietojen käyttö
c	Operatiivisen ja ATC-lentosuunnitelman laatiminen IFR-lentoa varten

d	Lentoa edeltävä tarkastus
e	Sääminimit
f	Rullaus
g	Lentoonlähdon valmistelu, lentoonlähtö
h°	Siirtyminen mittarilentoon
i°	Mittarilähtömenetelmät, korkeusmittarin asetus
j°	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne
OSA 2 – LENTOKONEEN KÄSITTELY	
a	Lentokoneen ohjaaminen yksinomaan mittarien avulla, mukaan luettuna vaakalento eri nopeuksilla, trimmin käyttö
b	Nousu- ja liukukaarrot mittarikaartona
c	Oikaisu epätavallisista asennoista, mukaan luettuna kaarrot säilyttäen 45 asteen kallistuksen ja jyrkät liukukaarrot
d*	Oikaisu lähestyvistä sakkauksesta vaakalennossa, nousu- tai liukukaarrossa ja laskuasussa – vain lentokoneilla
e	Lentäminen vajaalla mittaristolla: vakaa nousu tai laskeutuminen mittarikaartona ennalta määrättyihin ohjaussuuntiin, oikaisu epätavallisista asennoista –vain lentokoneilla
OSA 3 – MATKALENNON IFR-MENETELMÄT	
a	Radiosuunnistuslaitteiden ohjauksen seuraaminen ja hakeutuminen määrätylle linjalle, esimerkiksi NDB, VOR, RNAV
b	Radiosuunnistuslaitteiden käyttö
c	Vaakalento, ohjaussuunnan, korkeuden ja ilmanopeuden hallinta, tehonsäätö, trimmaus

d	Korkeusmittarin asetus
e	Aika-arviot ja niiden korjaaminen (reittiodotus, jos tarpeen)
f	Lennon edistymisen seuranta, operatiivinen lentosuunnitelma, polttoaineenkulutuksen seuranta, järjestelmien valvonta
g	Jäänestomenetelmät, tarvittaessa simuloituina
h	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne
OSA 4 – TARKKUUSLÄHESTYMISMENETELMÄT	
a	Suunnistuslaitteiden asetukset ja tarkistus, asemien tunnistus
b	Saapumismenetelmät, korkeusmittarin tarkistus
c	Lähestymisen ja laskun valmistelu, mukaan luettuna korkeuden vähennykseen, lähestymiseen ja laskuun liittyvät tarkistukset
d+	Odotusmenetelmä
e	Julkaistun lähestymismenetelmän noudattaminen
f	Kellon käyttö lähestymisessä
g	Korkeuden, nopeuden ja ohjaussuunnan hallinta (vakaa lähestyminen)
h+	Ylös veto
i+	Keskeytetyn lähestymisen menetelmä / lasku
j	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne
OSA 5 – EI-TARKKUUSLÄHESTYMISMENETELMÄT	
a	Suunnistuslaitteiden asetukset ja tarkistus, asemien tunnistus
b	Saapumismenetelmät, korkeusmittarin asetukset

c	Lähestymisen ja laskun valmistelu, mukaan luettuna korkeuden vähennykseen, lähestymiseen ja laskuun liittyvät tarkistukset
d+	Odotusmenetelmä
e	Julkaistun lähestymismenetelmän noudattaminen
f	Kellon käyttö lähestymisessä
g	Korkeuden, nopeuden ja ohjaussuunnan hallinta (vakaa lähestyminen)
h+	Ylös veto
i+	Keskeytetyn lähestymisen menetelmä / lasku
j	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne

OSA 6 – TOIMINTA MOOTTORIHÄIRIÖTILANTEISSA (vain monimoottorisilla lentokoneilla)

a	Simuloitu moottorihäiriö lentoonlähdon jälkeen tai ylösvedossa
b	Lähestyminen, ylös veto ja keskeytetty lähestyminen moottorihäiriötä jäljitellen
c	Lähestyminen ja lasku moottorihäiriötä jäljitellen
d	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne

* Voidaan suorittaa lentosimulaattorilla, FTD 2/3:lla tai FNPT II:lla.

+ Voidaan suorittaa osassa 4 tai osassa 5.

° Suoritetaan yksinomaan mittarien avulla.

Helikopterit

OSA 1 –LÄHTÖMENETELMÄT

Tarkistuslistan käyttöä, hyvää ilmailutapaa, jäänesto- ja jäänpoistomenetelmiä ym. tarkkaillaan kaikissa lentokokeen osissa

a	Lentokäsikirjan (tai vastaavan) käyttö, erityisesti suoritusarvolaskelmat, massan ja massakeskiön määrittäminen
---	---

b	Ilmaliikennepalvelun asiakirjojen ja säätietojen käyttö
c	Operatiivisen ja ATC-lentosuunnitelman laatiminen IFR-lentoa varten
d	Lentoa edeltävä tarkastus
e	Sääminimit
f	Rullaus / ilmarullaus lennonjohdon tai tarkastuslentäjän ohjeiden mukaan
g	Lentoonlähdon valmistelu, menetelmät ja tarkistukset
h	Siirtyminen mittarilentoon
i	Mittarilähtömenetelmät
OSA 2 – HELIKOPTERIN KÄSITTELY	
a	Helikopterin ohjaaminen yksinomaan mittarien avulla, mukaan luettuna:
b	Nousu- ja liukukaarrot mittarikaartona
c	Oikaisu epätavallisista asennoista, mukaan luettuna kaarrot säilyttäen 30 asteen kallistuksen ja jyrkät liukukaarrot
OSA 3 – MATKALENNON IFR-MENETELMÄT	
a	Radiosuunnistuslaitteiden ohjauksen seuraaminen ja hakeutuminen määrätylle linjalle, esimerkiksi NDB, VOR, RNAV
b	Radiosuunnistuslaitteiden käyttö
c	Vaakalento, ohjaussuunnan, korkeuden ja ilmanopeuden hallinta, tehonsäätö
d	Korkeusmittarin asetukset
e	Aika-arviot ja niiden korjaaminen

f	Lennon edistymisen seuranta, operatiivinen lentosuunnitelma, polttoaineenkulutuksen seuranta, järjestelmien valvonta
g	Jäänestomenetelmät, tarvittaessa simuloituina
h	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne
OSA 4 – TARKKUUSLÄHESTYMINEN	
a	Suunnistuslaitteiden asetukset ja tarkistukset, asemien tunnistus
b	Saapumismenetelmät, korkeusmittarin asetus
c	Lähestymisen ja laskun valmistelu, mukaan luettuna korkeuden vähennykseen, lähestymiseen ja laskuun liittyvät tarkistukset
d*	Odotusmenetelmä
e	Julkaistun lähestymismenetelmän noudattaminen
f	Kellon käyttö lähestymisessä
g	Korkeuden, nopeuden ja ohjaussuunnan hallinta (vakaa lähestyminen)
h*	Ylös veto
i*	Keskeytetyn lähestymisen menetelmä / lasku
j	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne
* Suoritetaan osassa 4 tai osassa 5.	
OSA 5 – EI-TARKKUUSLÄHESTYMINEN	
a	Suunnistuslaitteiden asetukset ja tarkistukset, asemien tunnistus
b	Saapumismenetelmät, korkeusmittarin tarkistus

c	Lähestymisen ja laskun valmistelu, mukaan luettuna korkeuden vähennykseen, lähestymiseen ja laskuun liittyvät tarkistukset
d*	Odotusmenetelmä
e	Julkaistun lähestymismenetelmän noudattaminen
f	Kellon käyttö lähestymisessä
g	Korkeuden, nopeuden ja ohjaussuunnan hallinta (vakaa lähestyminen)
h*	Ylös veto
i*	Keskeytetyn lähestymisen menetelmä / lasku
j	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne
* Suoritetaan osassa 4 tai osassa 5.	
OSA 6 – TOIMINTA POIKKEUS- JA PAKKOTILANTEISSA Tämä osa voidaan yhdistää osiin 1–5. Lentokokeessa on otettava huomioon helikopterin hallinta, vikaantuneen moottorin tunnistaminen, välittömät toimet (toimenpiteitä jäljitellen; touch drills), seurantatoimet ja tarkistukset sekä lentotarkkuus seuraavissa tilanteissa:	
a	Simuloitu moottorihäiriö lentoonlähdön jälkeen ja lähestymisen aikana* (turvallisessa korkeudessa, ellei sitä tehdä lentosimulaattorilla tai FNPT II/III:lla, FTD 2:lla, 3:lla) * Vain monimoottorisilla helikoptereilla.
b	Vakautusjärjestelmien/hydraulijärjestelmän häiriö (jos soveltuu)
c	Lentäminen vajaalla mittaristolla
d	Autorotaatio ja keskeytys määrättyyn korkeuteen
e	Tarkkuuslähestyminen käsin ohjaten ilman lennonohjausnäyttöä* Tarkkuuslähestyminen käsin ohjaten lennonohjausnäytön avulla* * Vain toinen menettelyistä tarkastetaan.

Ilmalaivat

OSA 1 – TOIMENPITEET ENNEN LENTOA JA LÄHTÖMENETELMÄT

Tarkistuslistan käyttöä, hyvää ilmailutapaa, yhteydenpitoa lennonjohtoon – selvitysten noudattamista ja radiopuhelinliikennettä tarkkaillaan kaikissa lentokokeen osissa.

a	Lentokäsikirjan (tai vastaavan) käyttö, erityisesti suoritusarvolaskelmat, massan ja massakeskiön määrittäminen
b	Ilmaliikennepalvelun asiakirjojen ja säätietojen käyttö
c	Operatiivisen ja ATC-lentosuunnitelman laatiminen IFR-lentoa varten
d	Lentoa edeltävä tarkastus
e	Sääminimit
f	Lentoonlähden valmistelu, mastosta irrottaminen, maassa suoritettava toimenpiteet
g	Lentoonlähtö
h	Siirtyminen mittarilentoon
i	Mittarilähtömenetelmät, korkeusmittarin asetus
j	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne

OSA 2 – ILMALAIVAN KÄSITTELY

a	Ilmalaivan ohjaaminen yksinomaan mittarien avulla
b	Nousu- ja liukukaarrot mittarikaartona
c	Oikaisut epätavallisista asennoista
d	Lentäminen vajaalla mittaristolla

OSA 3 – MATKALENNON IFR-MENETELMÄT

a	Radiosuunnistuslaitteiden ohjauksen seuraaminen ja hakeutuminen määrätylle linjalle, esimerkiksi NDB, VOR, RNAV
---	---

b	Radiosuunnistuslaitteiden käyttö
c	Vaakalento, ohjaussuunnan, korkeuden ja ilmanopeuden hallinta, tehonsäätö, trimmaus
d	Korkeusmittarin asetukset
e	Aika-arviot ja niiden korjaaminen
f	Lennon edistymisen seuranta, operatiivinen lentosuunnitelma, polttoaineenkulutuksen seuranta, järjestelmien valvonta
g	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne
OSA 4 – TARKKUUSLÄHESTYMISMENETELMÄT	
a	Suunnistuslaitteiden asetukset ja tarkistukset, asemien tunnistus
b	Saapumismenetelmät, korkeusmittarin tarkistus
c	Lähestymisen ja laskun valmistelu, mukaan luettuna korkeuden vähennykseen, lähestymiseen ja laskuun liittyvät tarkistukset
d+	Odotusmenetelmä
e	Julkaistun lähestymismenetelmän noudattaminen
f	Kellon käyttö lähestymisessä
g	Vakaa lähestyminen (korkeuden, nopeuden ja ohjaussuunnan hallinta)
h+	Ylös veto
i+	Keskeytetyn lähestymisen menetelmä / lasku
j	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne
OSA 5 – EI-TARKKUUSLÄHESTYMISMENETELMÄT	
a	Suunnistuslaitteiden asetukset ja tarkistukset, asemien tunnistus

b	Saapumismenetelmät, korkeusmittarin asetukset
c	Lähestymisen ja laskun valmistelu, mukaan luettuna korkeuden vähennykseen, lähestymiseen ja laskuun liittyvät tarkistukset
d+	Odotusmenetelmä
e	Julkaistun lähestymismenetelmän noudattaminen
f	Kellon käyttö lähestymisessä
g	Vakaa lähestyminen (korkeuden, nopeuden ja ohjaussuunnan hallinta)
h ⁺	Ylös veto
i+	Keskeytetyn lähestymisen menetelmä / lasku
j	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne
OSA 6 – TOIMINTA MOOTTORIHÄIRIÖTILANTEISSA Tämä osa voidaan yhdistää osiin 1–5. Lentokokeessa on otettava huomioon ilmalaivan hallinta, vikaantuneen moottorin tunnistaminen, välittömät toimenpiteet, seurantatoimet ja tarkistukset sekä lentotarkkuus seuraavissa tilanteissa:	
a	Simuloitu moottorihäiriö lentoalähdön jälkeen tai ylösvedossa
b	Lähestyminen ja ylös vetomenetelmä moottorihäiriötä jäljitellen
c	Lähestyminen ja lasku sekä keskeytetyn lähestymisen menetelmä moottorihäiriötä jäljitellen
d	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne

+ Voidaan suorittaa joko osassa 4 tai osassa 5.

LIITE 8

MITTARILENTO-OSUUDEN HYVITTÄMINEN LUOKKA- TAI TYYPPIKELPUUTUSTA VARTEN SUORITETTAVALLA TARKASTUSLENNOLLA

A. Lentokoneet

Hyvitystä annetaan vain, kun kelpuutuksen haltija haluaa jatkaa yksimoottoristen lentokoneiden tai monimoottoristen yhden ohjaajan lentokoneiden mittarilentokelpuutuksen voimassaoloa.

Kun suoritetaan mittarilento-osuuden sisältävä tarkastuslento ja tarkastettavalla on voimassa oleva:	Hyvitys annetaan seuraavien tarkastuslentojen mittarilento-osuudesta:
Usean ohjaajan lentokoneen tyypikelpuutus Suorituskykyisen vaativan lentokoneen tyypikelpuutus	Yksimoottoristen lentokoneiden luokkakelpuutus* ja yksimoottorisen lentokoneen tyypikelpuutus* ja Monimoottoristen yhden ohjaajan lentokoneiden luokkakelpuutus ja muun kuin suorituskykyisen vaativan monimoottorisen yhden ohjaajan lentokoneen tyypikelpuutus, hyvitys vain liitteen 9 osan 3B lentokokeesta muita kuin suorituskykyisiä vaativia yhden ohjaajan lentokoneita varten*
Muun kuin suorituskykyisen vaativan monimoottorisen yhden ohjaajan lentokoneen tyypikelpuutus, suoritettu yhden ohjaajan miehistöllä	Monimoottoristen yhden ohjaajan lentokoneiden luokkakelpuutus ja muun kuin suorituskykyisen vaativan monimoottorisen yhden ohjaajan lentokoneen tyypikelpuutus ja yksimoottoristen lentokoneiden luokka- ja tyypikelpuutukset*
Muun kuin suorituskykyisen vaativan monimoottorisen yhden ohjaajan lentokoneen tyypikelpuutus, rajoitettu usean ohjaajan lentotoimintaan	a. Monimoottoristen yhden ohjaajan lentokoneiden luokkakelpuutus* ja b. muun kuin suorituskykyisen vaativan monimoottorisen yhden ohjaajan lentokoneen tyypikelpuutus* ja c. yksimoottoristen lentokoneiden luokka- ja tyypikelpuutukset*
Monimoottoristen yhden ohjaajan lentokoneiden luokkakelpuutus, suoritettu yhden ohjaajan miehistöllä	Monimoottoristen yhden ohjaajan lentokoneiden luokka- ja tyypikelpuutukset ja monimoottoristen yhden ohjaajan lentokoneiden luokkakelpuutus ja muun kuin suorituskykyisen vaativan monimoottorisen yhden ohjaajan lentokoneen

	tyyppikelpuutus
Monimoottoristen yhden ohjaajan lentokoneiden luokkakelpuutus, rajoitettu usean ohjaajan lentotoimintaan	Yksimoottoristen lentokoneiden luokka- ja tyyppikelpuutukset* ja monimoottoristen yhden ohjaajan lentokoneiden luokkakelpuutus ja muun kuin suorituskypyisen vaativan monimoottorisen yhden ohjaajan lentokoneen tyyppikelpuutus*
Yksimoottoristen yhden ohjaajan lentokoneiden luokkakelpuutus	Yksimoottoristen lentokoneiden luokka- ja tyyppikelpuutukset
Yksimoottorisen yhden ohjaajan lentokoneen tyyppikelpuutus	Yksimoottoristen lentokoneiden luokka- ja tyyppikelpuutukset

* Edellyttäen, että hakija on viimeksi kuluneiden 12 kuukauden aikana suorittanut vähintään kolme IFR-lähtöä ja -lähestymistä yhden ohjaajan lentokoneluokalla tai -tyypillä yhden ohjaajan miehistöllä, tai että muiden kuin suorituskypyisten, muiden kuin vaativien monimoottoristen lentokoneiden osalta hakija on suorittanut hyväksytysti osan 6 lentokokeen muita kuin suorituskypyisiä, muita kuin vaativia yhden ohjaajan lentokoneita varten lennettyä pelkästään mittareiden avulla yhden ohjaajan miehistöllä.

B. Helikopterit

Hyvitystä annetaan vain, kun kelpuutuksen haltija haluaa jatkaa yksimoottoristen helikopterien tai monimoottoristen yhden ohjaajan helikopterien mittarilentokelpuutuksen voimassaoloa.

Kun suoritetaan mittarilento-osuuden sisältävä tarkastuslento ja tarkastettavalla on voimassa oleva:	Hyvitys annetaan seuraavien tarkastuslentojen mittarilento-osuudesta:
Usean ohjaajan helikopterin tyyppikelpuutus	Yksimoottorisen helikopterin tyyppikelpuutus*, ja monimoottorisen yhden ohjaajan helikopterin tyyppikelpuutus *
Monimoottorisen yhden ohjaajan helikopterin tyyppikelpuutus, suoritettu yhden ohjaajan miehistöllä	Yksimoottorisen helikopterin tyyppikelpuutus, ja monimoottorisen yhden ohjaajan helikopterin tyyppikelpuutus
Monimoottorisen yhden ohjaajan helikopterin tyyppikelpuutus,	Yksimoottorisen helikopterin tyyppikelpuutus ja monimoottorisen

rajoitettu usean ohjaajan lentotoimintaan	yhden ohjaajan helikopterin tyyppikelpuutus *
--	--

* Edellyttäen, että hakija on viimeksi kuluneiden 12 kuukauden aikana suorittanut vähintään kolme IFR-lähtöä ja -lähestymistä yhden ohjaajan helikopterityypillä yhden ohjaajan miehistöllä.

LIITE 9

USEAN OHJAAJAN MIEHISTÖLUPAKIRJAA, LIIKENNELENTÄJÄN LUPAKIRJAA JA TYYPPI- JA LUOKKAKELPUUTUSTA VARTEN VAADITTAVA KOULUTUS, LENTOKOE JA TARKASTUSLENTO SEKÄ IRS- TARKASTUSLENTO

A. Yleistä

1. Lentokokeen hakijan on oltava saanut koulutusta saman luokan tai tyypin ilma-aluksella, jota käytetään lentokokeessa.
2. Jos hakija ei läpäise kokeen kaikkia osia kahdella yrityksellä, hänen on saatava lisää koulutusta.
3. Lentokokeen suorittamista voi yrittää miten monta kertaa tahansa.

KOULUTUKSEN, LENTOKOKEEN/TARKASTUSLENNON SISÄLTÖ

4. Ellei osan 21 mukaisesti laadituissa käyttöön soveltuvuutta koskevissa tiedoissa toisin määritellä, lentokoulutusohjelman on oltava tämän liitteen mukainen. Koulutusohjelmaa voidaan lyhentää hyvityksenä aikaisemmasta kokemuksesta samankaltaisilla ilma-alustyypeillä, siten kuin osan 21 mukaisesti laadituissa käyttöön soveltuvuutta koskevissa tiedoissa esitetään.
5. Lukuun ottamatta liikennelentäjän lupakirjan myöntämistä varten suoritettavia lentokokeita, hyvitystä voidaan antaa niistä lentokokeen kohdista, jotka ovat yhteisiä muiden tyyppien tai versioiden kanssa, joihin ohjaajalla on pätevyys, jos osan 21 mukaisesti laadituissa käyttöön soveltuvuutta koskevissa tiedoissa niin määritellään kyseisen tyypin osalta.

LENTOKOKEEN/TARKASTUSLENNON SUORITTAMINEN

6. Tarkastuslentäjä voi valita eri lentokoe- tai tarkastuslento-ohjelmia, joissa jäljitellään asiaankuuluvia toimintoja toimivaltaisen viranomaisen kehittämällä ja hyväksymällä tavalla. Jos lentosimulaattoreita ja muita koulutuslaitteita on käytettävissä, niitä on käytettävä niiden sijaintipaikasta riippumatta, siten kuin tässä osassa (FCL) määrätään. Kokeen on kestettävä vähintään
 - a) 120 minuuttia MPL- ja ATPL-lupakirjoja sekä usean ohjaajan tyyppikelpuutuksia ja vaativien suorituskykyisten yhden ohjaajan lentokoneiden tyyppikelpuutuksia varten, ja
 - b) 60 minuuttia mittarilentokelpuutuksia ja yhden ohjaajan luokka- tai tyyppikelpuutuksia varten.
7. Tarkastuslennon aikana tarkastuslentäjän on tarkistettava, että luokka- tai tyyppikelpuutuksen haltijalla on edelleen riittävä teoretiedon taso.

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

ERITYISVAATIMUKSET, JOTKA KOSKEVAT LENTOKOETTA JA TARKASTUSLENTOA USEAN OHJAAJAN ILMA-ALUSTEN TYYPPIKELPUUTUKSIA VARTEN, YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEIDEN TYYPPIKELPUUTUKSIA VARTEN, KUN NIITÄ KÄYTETÄÄN USEAN OHJAAJAN LENTOTOIMINTAAN, USEAN OHJAAJAN MIEHISTÖLUPAKIRJAA JA LIIKENNELENTÄJÄN LUPAKIRJAA VARTEN

13. Usean ohjaajan ilma-aluksen lentokoe tai sellaisen yhden ohjaajan lentokoneen lentokoe, jota käytetään usean ohjaajan lentotoimintaan, on suoritettava usean ohjaajan toimintaympäristössä. Toisena ohjaajana voi toimia toinen hakija tai toinen tyyppikelpuutuksen omaava pätevä ohjaaja. Jos lentokoe tai tarkastuslento suoritetaan ilma-aluksella, toisen ohjaajan on oltava tarkastuslentäjä tai kouluttaja.
14. Hakijan on toimittava kaikissa lentokokeen tai tarkastuslennon osissa ohjaavana ohjaajana (PF) lukuun ottamatta poikkeus- ja pakkotilannemenetelmiä, jotka voidaan suorittaa ohjaavana tai avustavana ohjaajana (PNF) miehistöyhteistyömenetelmiä noudattaen. Kun lentokoe suoritetaan ensimmäistä usean ohjaajan ilma-aluksen tyyppikelpuutusta tai liikennelentäjän lupakirjaa varten, hakijan on myös osoitettava kykynsä toimia avustavana ohjaajana (PNF). Hakija voi valintansa mukaan suorittaa lentokokeen tai tarkastuslennon joko vasemmalta tai oikealta ohjaajan paikalta, mikäli kaikki siihen kuuluvat tehtävät voidaan suorittaa valitulta istuimelta.
15. Kun lentokoe tai tarkastuslento koskee liikennelentäjän lupakirjaa tai usean ohjaajan ilma-aluksen tyyppikelpuutusta tai yhden ohjaajan lentokoneen käyttöä usean ohjaajan miehistöllä niin, että haltija tulee toimimaan ilma-aluksen päällikkönä, on

kiinnitettävä erityistä huomiota seuraaviin seikkoihin riippumatta siitä, toimiiko hakija ohjaavana ohjaajana vai avustavana ohjaajana:

- a) ohjaamoyhteistyön johtaminen
 - b) ilma-aluksen toiminnan yleinen valvonta asianmukaisin menetelmin, ja
 - c) kyky asettaa asiat tärkeysjärjestykseen ja tehdä päätöksiä ottaen huomioon tilanteeseen liittyvät turvallisuusnäkökohdat, säännöt ja määräykset, myös pakkotilanteissa.
16. Lentokoe tai tarkastuslento olisi suoritettava mittarilentosääntöjen mukaisesti, jos siihen sisältyy mittarilentokelpuutus, ja mahdollisimman tarkoin kaupallisen ilmakuljetuksen olosuhteita jäljitellen. Kokeen oleellinen osa on selvittää hakijan kyky suunnitella ja suorittaa lento käyttäen tavanomaista lennonvalmisteluaineistoa.
17. Jos tyyppikurssi on sisältänyt alle kaksi tuntia lentokoulutusta ilma-aluksella, lentokoe voidaan suorittaa lentosimulaattorilla ja ennen lentokoulutusta ilma-aluksella. Siinä tapauksessa toimivaltaiselle viranomaiselle on toimitettava todistus tyyppikurssin suorittamisesta, mukaan luettuna ilma-aluksella suoritettu lentokoulutus, ennen kuin uusi tyyppikelpuutus merkitään hakijan lupakirjaan.

B. Lentokoneita koskevat erityisvaatimukset

HYVÄKSYTTY SUORITUS

1. Lukuun ottamatta vaativia suorituskkykyisiä yhden ohjaajan lentokoneita hakijan on yhden ohjaajan lentokoneiden osalta suoritettava hyväksytysti kaikki lentokokeen tai tarkastuslennon osat. Jos hänen suorituksensa hylätään osan yhdessäkin kohdassa, koko osa katsotaan hylätyksi. Jos hakijan suoritus hylätään useammassa kuin yhdessä osassa, hänen on suoritettava koko lentokoe tai tarkastuslento uudelleen. Vain yhdessä osassa hylätyn hakijan on suoritettava hylätty osa uudelleen. Jos uusintakokeen jokin osa hylätään, hakijan on suoritettava koko koe uudelleen, vaikka hän olisi suorittanut kyseisen osan hyväksytysti aiemmalla kerralla. Monimoottorisilla yhden ohjaajan lentokoneilla on suoritettava hyväksytysti lentokokeen tai tarkastuslennon osa 6, joka koskee moottorihäiriötilanteita.
2. Usean ohjaajan ja yhden ohjaajan suorituskkykyisten vaativien lentokoneiden osalta hakijan on suoritettava hyväksytysti kaikki lentokokeen tai tarkastuslennon osat. Jos hakijan suoritus hylätään useammassa kuin viidessä kohdassa, hänen on suoritettava koko lentokoe tai tarkastuslento uudelleen. Korkeintaan viidessä kohdassa hylätyn hakijan on suoritettava hylätyt kohdat uudelleen. Jos uusintakokeen jokin kohta hylätään, hakijan on suoritettava koko koe uudelleen, vaikka hän olisi suorittanut kyseiset kohdat hyväksytysti aiemmalla kerralla. Osa 6 ei kuulu ATPL- tai MPL-lentokokeeseen. Jos hakija hylätään vain osassa 6 tai jos hän ei suorita sitä, tyyppikelpuutus myönnetään ilman CAT II- tai CAT III-oikeuksia. Tyyppikelpuutuksen oikeuksien laajentamiseksi CAT II:een tai CAT III:een hakijan on suoritettava hyväksytysti osa 6 asianomaisella ilma-alustyyppillä.

LENTOKOKEEN HYVÄKSYMISRAJAT

3. Hakijan on osoitettava, että hän
- a) pystyy käyttämään lentokonetta sen rajoitusten mukaisesti
 - b) pystyy suorittamaan kaikki lentoliikkeet pehmeästi ja tarkasti
 - c) toimii harkitusti ja noudattaa hyvää ilmailutapaa

- d) osaa soveltaa ilmailutietämystään käytäntöön
 - e) kykenee koko ajan säilyttämään lentokoneen hallinnan niin, että menetelmän tai liikkeen onnistuminen on aina varmaa
 - f) tuntee ja hallitsee käytännössä miehistöyhteistyön menetelmät sekä toimenpiteet miehistön jäsenen menettäessä toimintakykynsä (jos soveltuu), ja
 - g) pystyy viestimään tehokkaasti muiden miehistön jäsenten kanssa (jos soveltuu).
4. Seuraavat raja-arvot on tarkoitettu yleisohjeiksi. Tarkastuslentäjän on otettava huomioon turbulenssiolosuhteet sekä käytettävän lentokoneen käsittelyominaisuudet ja suorituskkyky.

Korkeus

yleisesti ± 100 jalkaa

ylösvedon aloitus ratkaisukorkeudesta $+50$ jalkaa -0 jalkaa

minimilaskeutumiskorkeuden noudattaminen $+50$ jalkaa -0 jalkaa

Lentoradan noudattaminen

radiosuunnistuslaitteiden ohjauksen seuraaminen $\pm 5^\circ$

tarkkuuslähestyminen puolet suuntasäteen ja liukupolun maksimipoikkeamasta

Ohjaussuunta

kaikkien moottorien toimiessa $\pm 5^\circ$

moottorihäiriötä jäljiteltäessä $\pm 10^\circ$

Nopeus

kaikkien moottorien toimiessa ± 5 solmua

moottorihäiriötä jäljiteltäessä $+10$ solmua -5 solmua

KOULUTUKSEN, LENTOKOKEEN JA TARKASTUSLENNON SISÄLTÖ

5. Yhden ohjaajan lentokoneet lukuun ottamatta vaativia suorituskkykyisiä lentokoneita

- a) Taulukon merkkien selitykset:

P= Koulutetaan päällikön tai perämiehen tehtävissä sekä ohjaavana ohjaajana (PF) ja avustavana ohjaajana (PNF) X= Suoritettava lentosimulaattorilla, jos sellainen on käytettävissä; muussa tapauksessa on käytettävä lentokonetta, jos se soveltuu kyseisen lentoliikkeen tai menetelmän suorittamiseen

P#= Koulutusta on täydennettävä valvotulla lentokoneen tarkastuksella

- b) Käytännön koulutus on annettava vähintään P-kirjaimella merkityllä koulutuslaitteella, ja se voidaan antaa nuolen ($\rightarrow$) osoittamilla korkeammantasoisilla laitteilla

Koulutuslaitteista käytetään seuraavia lyhenteitä:

A =Lentokone

FFS =Lentosimulaattori

FTD =Lentokoulutuslaite (mukaan luettuna FNPT II monimoottoristen lentokoneiden luokkakelpuutusta varten)

- c) Osan 3B tähdellä (*) merkityt tehtävät ja monimoottorisilla lentokoneilla osa 6 on lennettävä yksinomaan mittarien avulla, jos lentokokeeseen tai tarkastuslentoa sisältyy mittarilentokelpuutuksen voimassaolon jatkaminen tai uusiminen. Jos tähdellä (*) merkittyjä tehtäviä ei lennetä yksinomaan mittarien avulla lentokokeen tai tarkastuslennon aikana ja jos IR-oikeuksia ei hyvitetä, luokka- tai tyyppikelpuutus rajoitetaan vain VFR-lentotoimintaan.
- d) Osa 3A on suoritettava tyyppikelpuutuksen tai monimoottoristen lentokoneiden luokkakelpuutuksen voimassaolon jatkamiseksi vain VFR-lentotoimintaa varten, jos viimeksi kuluneiden 12 kuukauden aikana ei ole suoritettu vaadittuja 10 yksittäistä lentoa. Osaa 3A ei vaadita, jos osa 3B on suoritettu.
- e) M-kirjain lentokoe/tarkastuslento-sarakkeessa osoittaa tehtävän olevan pakollinen, tai mahdollisuutta valita silloin kun sarakkeessa luetellaan useampi kuin yksi tehtävä.
- f) Tyyppikelpuutuksen tai monimoottoristen lentokoneiden luokkakelpuutuksen käytännön koulutuksessa on käytettävä lentosimulaattoria tai FNPT II:ta, jos laitteen käyttö kuuluu osana hyväksytyyn luokka- tai tyyppikurssiin. Kurssin hyväksymisessä otetaan huomioon
- käytettävän lentosimulaattorin tai FNPT II:n hyväksyntä, josta määrätään osassa OR
 - kouluttajien kelpoisuus
 - kurssilla annettavan lentosimulaattori- tai FNPT II -koulutuksen määrä ja
 - koulutettavan ohjaajan kelpoisuus ja aiempi kokemus vastaavilla tyypeillä.
- g) Jos lentokoe tai tarkastuslento suoritetaan usean ohjaajan lentotoiminnassa, tyyppikelpuutus rajoitetaan usean ohjaajan lentotoimintaan.

YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET LUKUUN OTTAMATTA SUORITUSKYKYISIÄ VAATIVIA LENTOKONEITA		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS				LUOKKA- TAI TYYPPIKELPUU- TUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
	FTD	FFS	A	FFS A			
OSA 1							

YHDEN LENTOKONEET OTTAMATTA SUORITUSKYKYISIÄ LENTOKONEITA		OHJAAJAN LUKUUN VAATIVIA		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS		LUOKKA- TAI TYYPPIKELPUU- TUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		FTD	FFS	A		FFS A	
1	Lähtö						
1.1	Lennon valmistelu, mukaan luettuna asiakirjat massa- ja massakeskiölaskelmat säätietojen hankkiminen NOTAMit						
1.2	Tarkistukset ennen moottorin käynnistystä						
1.2.1	Ulkopuoliset	P#		P			
1.2.2	Sisäpuoliset			P		M	
1.3	Moottorin normaali häiriöt käynnistys: käynnistys,	P---->	---->	---->		M	
1.4	Rullaus		P---->	---->		M	
1.5	Tarkistukset ennen lentoonlähtöä: Moottorin koekäyttö (jos tarvitaan)	P---->	---->	---->		M	

YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET LUKUUN OTTAMATTA SUORITUSKYKYISIÄ LENTOKONEITA		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS				LUOKKA- TAI TYYPIKELPUU- TUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		FTD	FFS	A		FFS A	
1.6	Lentoonlähtömenetelmä: Normaali lentoonlähtö lentokäsikirjan mukaisilla laippa- asetuksilla Lentoonlähtö sivutuulella (jos sopivat olosuhteet)		P---- >	---->			
1.7	Nousu: Vx/Vy Kaarrot määrättyihin ohjaussuuntiin asettuminen vaakalento		P---- >	---->		M	
1.8	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne						
OSA 2							
2	Lentokoneen käsittely (VMC)						
2.1	Suora vaakalento eri nopeuksilla, mukaan luettuna hidaslento sileänä ja laskusiivekkeet ulkona (sekä hidastaminen pienintä ohjattavuusnopeutta (VMCA) kohti, jos vaaditaan)		P---- >	---->			
2.2	Jyrkät kaarrot (360° vasemmalle ja oikealle 45° kallistuksella)		P---- >	---->		M	

YHDEN LENTOKONEET OTTAMATTA SUORITUSKYKYISIÄ LENTOKONEITA		OHJAAJAN LUKUUN VAATIVIA		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS		LUOKKA- TAI TYYPPIKELPUU- TUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLENTO			
Lentoliikkeet/menetelmät							Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
				FTD	FFS	A		FFS A	
2.3	Sakkaukset ja oikaisu: i) Sakkaus sileänä ii) Sakkaukseen lähestyminen liukukaarrossa, lähestymisasussa ja -teholla iii) Sakkaukseen lähestyminen laskuasussa ja laskuteholla iv) Sakkaukseen lähestyminen nousukaarrossa, laipat lentoonlähtöasennossa ja nousuteholla (vain yksimootorisilla lentokoneilla)				P---- >	---->		M	
2.4	Lentokoneen käsittely automaattiohjauksen ja lennonohjausnäytön (flight director) avulla (voidaan suorittaa osassa 3), jos lentokoneessa ovat nämä laitteet				P---- >	---->		M	
2.5	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne								
OSA 3A									

YHDEN LENTOKONEET OTTAMATTA SUORITUSKYKYISIÄ LENTOKONEITA		OHJAAJAN LUKUUN VAATIVIA		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS		LUOKKA- TAI TYYPPIKELPUU- TUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		FTD	FFS	A		FFS A	
3A	Matkalennon VFR-menetelmät (katso B.5(c) ja (d))						
3A.1	Lentosuunnitelma, laskelmasuunnistus ja kartanluku						
3A.2	Korkeuden, ohjaussuunnan ja nopeuden säilyttäminen						
3A.3	Suunnistus kartan avulla, aika- arviot ja niiden korjaukset						
3A.4	Radiosuunnistuslaitteiden käyttö (jos soveltuu)						
3A.5	Lennon seuranta (operatiivinen lentosuunnitelma, rutiinitarkastukset, mm. polttoaine, järjestelmät, jäänesto)						
3A.6	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne						
OSA 3B							
3B	Mittarilento						
3B.1 *	IFR-lähtömenetelmät		P---- >	---->		M	

YHDEN LENTOKONEET OTTAMATTA SUORITUSKYKYISIÄ LENTOKONEITA	OHJAAJAN LUKUUN VAATIVIA	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS				LUOKKA- TAI TYYPPIKELPUU- TUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät				Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu	
	FTD	FFS	A		FFS A		
3B.2 * IFR-matkalento		P---- >	---->		M		
3B.3 * Odotusmenetelmät		P---- >	---->		M		
3B.4 * ILS-lähestyminen 200 jalan (60 m) ratkaisukorkeuteen tai menetelmäminimiin (automaattiohjausta voidaan käyttää liukupolkuun hakeutumiseen)		P---- >	---->		M		
3B.5 * Ei-tarkkuuslähestyminen minimilaskeutumiskorkeuteen ja lähestymisen keskeytyspisteeseen		P---- >	---->		M		
3B.6 * Lentotehtäviä kompassin ja keinohorisontin häiriöitä jäljitellen: Mittarikaarrot Oikaisut epätavallisista asennoista	P---->	---->	---->		M		
3B.7 * Suunta- tai liukusäteen häiriö	P---->	---->	---->				

YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET LUKUUN OTTAMATTA SUORITUSKYKYISIÄ LENTOKONEITA		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS				LUOKKA- TAI TYYPIKELPUU- TUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		FTD	FFS	A		FFS A	
3B.8	Yhteydenpito lennonjohtoon – * selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne						
	Tyhjä						
OSA 4							
4	Saapumismenetelmä ja laskut						
4.1	Lentopaikan saapumismenetelmä		P---- >	---->		M	
4.2	Normaali lasku		P---- >	---->		M	
4.3	Lasku käyttämättä laskusiivekkeitä		P---- >	---->		M	
4.4	Sivutuulilasku (jos sopivat olosuhteet)		P---- >	---->			
4.5	Lähestyminen ja lasku tyhjäkäynnillä enintään 2 000 jalan korkeudesta kiitotien yläpuolelta (vain yksimoottorisilla lentokoneilla)		P---- >	---->			
4.6	Ylösveto minimikorkeudesta		P---- >	---->		M	

YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET LUKUUN OTTAMATTA SUORITUSKYKYISIÄ LENTOKONEITA		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS				LUOKKA- TAI TYYPIKELPUU- TUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		FTD	FFS	A		FFS A	
4.7	Ylösveto ja lasku yöllä (jos vaaditaan)	P---->	---->	---->			
4.8	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne						
OSA 5							
5	Toiminta poikkeus- ja pakkotilanteissa (Voidaan suorittaa osien 1–4 yhteydessä)						
5.1	Lentoonlähdön keskeytys kohtuullisesta nopeudesta		P---- >	---->		M	
5.2	Simuloitu moottorihäiriö lentoonlähdön jälkeen (vain yksimoottorisilla lentokoneilla)			P		M	
5.3	Simuloitu pakkolasku ilman moottoritehoa (vain yksimoottorisilla lentokoneilla)			P		M	
5.4	Muita simuloituja pakkotilanteita: i) tulipalo tai savunmuodostus lennolla ii) järjestelmävikoja	P---->	---->	---->			

YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET LUKUUN OTTAMATTA SUORITUSKYKYISIÄ LENTOKONEITA		OHJAAJAN LUKUUN VAATIVIA KÄYTÄNNÖN KOULUTUS				LUOKKA- TAI TYYPIKELPUU- TUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		FTD	FFS	A		FFS A	
5.5	Moottorin pysäytys ja uudelleenkäynnistys (vain monimoottorikelpuutuksen lentokokeessa)(turvallisessa korkeudessa, jos suoritetaan lentokoneella)	P---->	---->	---->			
5.6	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne						
OSA 6							
6	Toiminta						
6.1*	moottorihäiriötilanteissa (Tämä osa voidaan suorittaa osien 1–5 yhteydessä.) Simuloitu moottorihäiriö lentoonlähdössä (turvallisessa korkeudessa, ellei suoriteta lentosimulaattorilla tai FNPT II:lla)	P---->	---->	--- >X		M	
6.2*	Lähestyminen ja ylösveto moottorihäiriötä jäljitellen	P---->	---->	---->		M	
6.3*	Lähestyminen ja lasku pysähtymiseen asti moottorihäiriötä jäljitellen	P---->	---->	---->		M	

YHDEN LENTOKONEET OTTAMATTA SUORITUSKYKYISIÄ LENTOKONEITA		OHJAAJAN LUKUUN VAATIVIA		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS		LUOKKA- TAI TYYPPIKELPUU- TUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLENTO	
Lentoliikkeit/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		FTD	FFS	A		FFS A	
6.4	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne						

6. Usean ohjaajan lentokoneet ja vaativat suorituskkyiset yhden ohjaajan lentokoneet

a) Taulukon merkkien selitykset:

P= Koulutetaan päällikön tai perämiehen tehtävissä sekä ohjaavana ohjaajana (PF) ja avustavana ohjaajana (PNF) tyyppikelpuutuksen myöntämistä varten.

X= Suoritettava lentosimulaattorilla, jos sellainen on käytettävissä; muussa tapauksessa on käytettävä ilma-alusta, jos se soveltuu kyseisen lentoliikkeen tai menetelmän suorittamiseen

P#= Koulutusta on täydennettävä valvotulla lentokoneen tarkastuksella.

b) Käytännön koulutus on annettava vähintään P-kirjaimella merkityllä koulutuslaitteella, ja se voidaan antaa nuolen (---->) osoittamilla korkeammantasoisilla laitteilla

Koulutuslaitteista käytetään seuraavia lyhenteitä:

A =Lentokone

FFS =Lentosimulaattori

FTD =Lentokoulutuslaite

OTD =Muu koulutuslaite

c) Tähdellä (*) merkityt kohdat on lennettävä yksinomaan mittarien avulla. Jos tämä ehto ei täyty lentokokeen tai tarkastuslennon aikana, tyyppikelpuutus rajoitetaan vain VFR-toimintaan.

d) M-kirjain lentokoe/tarkastuslento-sarakkeessa osoittaa tehtävän olevan pakollinen.

- e) Käytännön koulutuksessa ja kokeissa on käytettävä lentosimulaattoria, jos lentosimulaattori kuuluu osana hyväksyttyyn tyyppikurssiin. Kurssin hyväksymisessä otetaan huomioon
 - i) käytettävän lentosimulaattorin tai FNPT II:n hyväksyntä
 - ii) kouluttajien kelpoisuus
 - iii) kurssilla annettavan lentosimulaattori- tai FNPT II -koulutuksen määrä ja
 - iv) koulutettavan ohjaajan kelpoisuus ja aiempi kokemus vastaavilla tyypeillä.
- f) Usean ohjaajan lentokoneissa ja vaativissa suorituskykyisissä yhden ohjaajan lentokoneissa, joita käytetään usean ohjaajan lentotoiminnassa, lentoliikkeisiin ja menetelmiin on kuuluttava miehistöyhteistyö.
- g) Yhden ohjaajan lentotoiminnassa vaativilla suorituskykyisillä yhden ohjaajan lentokoneilla lentoliikkeet ja menetelmät on suoritettava yhden ohjaajan toimintaympäristössä.
- h) Vaativien suorituskykyisten yhden ohjaajan lentokoneiden osalta, kun lentokoe tai tarkastuslento suoritetaan usean ohjaajanlentotoiminnassa, tyyppikelpuutus rajoitetaan usean ohjaajan lentotoimintaan. Jos haetaan oikeuksia toimintaan yhden ohjaajan miehistöllä, kohtien 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 lentoliikkeet/menetelmät ja vähintään yksi lentoliike/menetelmä kohdasta 3.4 on suoritettava lisäksi ainoana ohjaajana.

USEAN OHJAAJAN LENTOKONEET JA VAATIVAT SUORITUSKYKYISET YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					ATPL/MPL TAI TYYPPIKELPUU -TUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLE NTO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
OSA 1							
1 Lennonvalmistelu							
1.1 Suoritusarvolaskelmat	P						
1.2 Lentokoneen ulkopuolinen tarkastus, tarkastuskohteet ja tarkastuksen tarkoitus	P#			P			
1.3 Ohjaamotarkistukset		P----- >	----->	----->			
1.4 Tarkistuslistan käyttö ennen moottoreiden käynnistystä, käynnistys, radio ja suunnistuslaitteiden tarkistus, suunnistus- ja yhteydenpitotaajuuksien valinta ja asetus	P----- >	----->	----->	----->		M	
1.5 Rullaus lennonjohdon tai kouluttajan antamien ohjeiden mukaan			P----- >	----->			
1.6 Tarkistukset ennen lento-olähtöä		P----- >	----->	----->		M	

USEAN OHJAAJAN LENTOKONEET JA VAATIVAT SUORITUSKYKYISET YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					ATPL/MPL TAI TYYPPIKELPUU -TUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLE NTO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
OSA 2							
2 Lentoonlähdöt							
2.1 Normaalit lento­on­lähdöt eri laippa- asetuksilla, myös pysähtymättä kiitotielle			P----- >	----->			
2.2* Mittarilento­on­lähtö, siirtyminen mittarilento­on rotaation aikana tai heti maasta irtoamisen jälkeen			P----- >	----->			
2.3 Lentoonlähtö sivutuulella			P----- >	----->			
2.4 Lentoonlähtö suurimmalla sallitulla lento­on­lähtö­massalla (todellisella tai simuloitulla)			P----- >	----->			
2.5 Lentoonlähtö, jossa simuloitu moottorihäiriö: 2.5.1* pian V ₂ :n saavuttamisen jälkeen			P----- >	----->			

USEAN OHJAAJAN LENTOKONEET JA VAATIVAT SUORITUSKYKYISET YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					ATPL/MPL TAI TYYPPIKELPUU -TUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLE NTO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
(Lentokoneilla, joita ei ole tyyppihyväksytty liikenneluokan tai kevytliikenneluokan lentokoneiksi, moottorihäiriötä ei saa simuloida ennen kuin on saavutettu vähintään 500 jalan korkeus kiitotien pään korkeustasosta. Jos lentokoneen suoritusarvot ovat lento-onlähtömassan ja tiheyskorkeuden suhteen samat kuin liikenneluokan lentokoneilla, kouluttaja voi simuloida moottorihäiriön pian V ₂ :n saavuttamisen jälkeen.)							
2.5.2* V ₁ :n ja V ₂ :n välillä			P	X		M Vain FFS	
2.6 Lento-onlähdön keskeytys kohtuullisesta nopeudesta ennen V ₁ :n saavuttamista			P----- >	----->X		M	
OSA 3							

USEAN OHJAAJAN LENTOKONEET JA VAATIVAT SUORITUSKYKYISET YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					ATPL/MPL TAI TYYPPIKELPUU -TUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLE NTO	
Lentoliikheet/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3 Lentoliikheet ja -menetelmät 3.1 Kaarrot spoilereita käyttäen ja ilman niitä			P----- >	----->			
3.2 Pituuskallistuksen muutos ja tärinä kriittisen Machin luvun saavuttamisen jälkeen sekä lentokoneen muut erityiset lento-ominaisuudet (esim. dutch roll)			P----- >	Tätä harjoitus- ta ei saa suorittaa ilma- aluksella			
3.3 Lentomekaanikon paneelin järjestelmien ja hallintalaitteiden normaali käyttö	P----- >	----->	----->	----->			
Seuraavien järjestelmien käyttö normaalitoiminnassa ja poikkeustilanteissa:						M	Kohdista 3.4.0– 3.4.14 on valittava vähintään 3 poikkeus- -tilanne- tehtävää
3.4.0 Moottori (tarvittaessa potkuri)	P----- >	----->	----->	----->			

USEAN OHJAAJAN LENTOKONEET JA VAATIVAT SUORITUSKYKYISET YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					ATPL/MPL TAI TYYPPIKELPUU -TUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLE NTO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.4.1 Paineistus ja ilmastointi	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.2 Pitot-staattinen järjestelmä	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.3 Polttoainejärjestelmä	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.4 Sähköjärjestelmä	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.5 Hydraulijärjestelmä	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.6 Ohjaimet ja trimmit	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.7 Jäänesto- ja jäänpoistojärjestelmä, tuulilasin lämmitys	P----- >	----->	----->	----->			

USEAN OHJAAJAN LENTOKONEET JA VAATIVAT SUORITUSKYKYISET YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					ATPL/MPL TAI TYYPPIKELPUU -TUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLE NTO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.4.8 Autopilotti/ lennonohjausnäyttö (flight director)	P----- >	----->	----->	----->		M (vain yhden ohjaaja n lento- koneis sa)	
3.4.9 Sakkauksen varoitus- ja estojärjestelmät ja vakautusjärjestelmät	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.10 GPWS, säätutka, radiokorkeusmittari, transponderi		P----- >	----->	----->			
3.4.11 Radiot, suunnistuslaitteet, mittarit, lennonhallintajärjestelmä (FMS)	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.12 Laskuteline ja jarrut	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.13 Solakot ja laskusiivekkeet	P----- >	----->	----->	----->			

USEAN OHJAAJAN LENTOKONEET JA VAATIVAT SUORITUSKYKYISET YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					ATPL/MPL TAI TYYPPIKELPUU -TUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLE NTO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.4.14 Apuvoimalaite (APU)	P----- >	----->	----->	----->			
Tyhjä							
3.6 Toiminta poikkeus- ja pakkotilanteissa						M	Kohdista 3.6.1–3.6.9 on valittava vähintään 3 tehtävää
3.6.1 Palonsammutustoimet, esimerkiksi moottorin, APU:n, matkustamon, rahtitilan, ohjaamon, siiven ja sähkölaitteiden palot, mukaan luettuna evakuointi		P----- >	----->	----->			
3.6.2 Savun torjunta ja poisto		P----- >	----->	----->			
3.6.3 Moottorihäiriöt, sammutus ja uudelleenkäynnistys turvallisessa korkeudessa		P----- >	----->	----->			
3.6.4 Polttoaineen pikatyhjennys (simuloituna)		P----- >	----->	----->			

USEAN OHJAAJAN LENTOKONEET JA VAATIVAT SUORITUSKYKYISET YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					ATPL/MPL TAI TYYPPIKELPUU -TUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLE NTO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.6.5 Nopeat tuulen muutokset (wind shear) lentoönlähdössä ja laskussa			P	X		vain FFS	
3.6.6 Paineistushäiriö (simuloituna) ja nopea korkeuden vähennys (emergency descent)			P----- >	----->			
3.6.7 Ohjaamomiehistön jäsenen toimintakyvyn menetys		P----- >	----->	----->			
3.6.8 Muut pakkotilannemenetelmät lentokäsikirjan mukaisesti		P----- >	----->	----->			
3.6.9 ACAS-varoitus	P----- >	----->	----->	Ei saa käyttää ilma- alusta		vain FFS	
3.7 Jyrkät kaarrot 45° kallistuksella 180°–360° vasemmalle ja oikealle		P----- >	----->	----->			

USEAN OHJAAJAN LENTOKONEET JA VAATIVAT SUORITUSKYKYISET YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					ATPL/MPL TAI TYYPPIKELPUU -TUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLE NTO	
					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
Lentoliikkeet/menetelmät	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.8 Lähestyvän sakkauksen varhainen tunnistaminen ja oikaisu (sakkausvaroituksesta) lentoonlähtöasussa (laipat lentoonlähtöasennossa), matkalentoasussa ja laskuasussa (laipat laskuasennossa, laskuteline ulkona) 3.8.1 Oikaisu täydestä sakkauksesta tai sakkausvaroittimen toimimisen jälkeen nousu-, matkalento- ja lähestymisasussa			P----- >	----->			
3.9 Mittarilentomenetelmät			P	X			
3.9.1* Lähtö- ja saapumisreittien sekä lennonjohdon ohjeiden noudattaminen		P----- >	----->	----->		M	
3.9.2* Odotusmenetelmät		P----- >	----->	----->			
3.9.3* Tarkkuuslähestymiset ratkaisukorkeuteen [vähintään 60 metriä (200 jalkaa)]							

USEAN OHJAAJAN LENTOKONEET JA VAATIVAT SUORITUSKYKYISET YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					ATPL/MPL TAI TYYPPIKELPUU -TUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLE NTO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.9.3.1* käsin ohjaten, ilman lennonohjausnäyttöä (flight director)			P----- >	----->		M (vain lento- koe)	
3.9.3.2* käsin ohjaten, käyttäen lennonohjausnäyttöä			P----- >	----->			
3.9.3.3* automaattiohjauksella			P----- >	----->			
3.9.3.4* käsin ohjaten, yksi moottori epäkunnossa (simuloituna); moottorihäiriötä on simuloitava loppulähestymisen aikana ennen ulkomerkin ylitystä maakosketukseen asti tai keskeytetyn lähestymisen menetelmän loppuun asti Lentokoneilla, joita ei ole tyyppihyväksytty liikenneluokan (JAR/FAR 25) tai kevytliikenneluokan (SFAR 23) lentokoneiksi, lähestyminen moottorihäiriötä jäljitellen ja sitä seuraava ylösveto on tehtävä kohdassa 3.9.4 tarkoitetun ei-			P----- >	----->		M	

USEAN OHJAAJAN LENTOKONEET JA VAATIVAT SUORITUSKYKYISET YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					ATPL/MPL TAI TYYPPIKELPUU -TUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLE NTO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
tarkkuuslähestymisen yhteydessä. Ylös veto on aloitettava, kun saavutetaan julkaistu estevarakorkeus (OCH/A), mutta kuitenkin viimeistään saavutettaessa minimilaskeutumiskorkeus (MDH/A) 500 jalkaa kiitotien kynnyksen korkeustasosta. Jos lentokoneen suoritusarvot ovat lentoonlähtömassan ja tiheyskorkeuden suhteen samat kuin liikenneluokan lentokoneilla, kouluttaja voi simuloida moottorihäiriön 3.9.3.4 kohdan mukaisesti.)							
3.9.4* Ei- tarkkuuslähestyminen minimilaskeutumiskorkeuteen			P*--- >	----->		M	

USEAN OHJAAJAN LENTOKONEET JA VAATIVAT SUORITUSKYKYISET YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					ATPL/MPL TAI TYYPPIKELPUU -TUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLE NTO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.9.5 Kiertolähestyminen seuraavasti: a)* mittarilähestyminen kyseisen lentopaikan kiertolähestymisen minimilasketumiskorkeuteen simuloituissa IMC-olosuhteissa, jota seuraa: b) kiertolähestyminen minimilasketumiskorkeudessa toiselle kiitotielle, jonka suunta poikkeaa vähintään 90° kohdan a) mittarilähestymisen loppulähestymissuunnasta. Huomautus: Jos kohtien a) ja b) tehtäviä ei voida lennonjohdollisista syistä suorittaa, huonon näkyvyyden kuvio voidaan lentää simuloituna.			P*--- >	----->			
OSA 4							
4 Keskeytetyt lähestymiset 4.1 Ylösveto kaikkien moottorien toimiessa* ILS-lähestymisen ratkaisukorkeudesta			P*--- >	----->			

USEAN OHJAAJAN LENTOKONEET JA VAATIVAT SUORITUSKYKYISET YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					ATPL/MPL TAI TYYPPIKELPUU -TUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLE NTO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
4.2 Muita keskeytettyjä lähestymisiä			P*--- >	----->			
4.3* Ylösveto käsin ohjaten kriittinen moottori epäkunnossa (simuloituna) mittarilähestymisen jälkeen DH:sta, MDH:sta tai lähestymisen keskeytyspisteestä (MAPt)			P*---- ->	----->		M	
4.4 Laskun keskeytys 15 metrin (50 jalan) korkeudesta kiitotien kynnyksen yläpuolella ja ylösveto			P----- >	----->			
OSA 5							
5 Laskut 5.1 Normaaleja laskuja* myös ILS-lähestymisistä siirtyen näkölentoön ratkaisukorkeudessa			P				

USEAN OHJAAJAN LENTOKONEET JA VAATIVAT SUORITUSKYKYISET YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					ATPL/MPL TAI TYYPPIKELPUU -TUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLE NTO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
5.2 Lasku, jossa korkeusohjaimen trimmi on simuloitu lukkiutuneeksi sellaiseen asentoon, jossa lentokone ei ole trimmattuna			P----- >	Tätä harjoitus- ta ei saa suorittaa ilma- aluksella			
5.3 Sivutuulilaskuja (ilma- aluksella, jos mahdollista)			P----- >	----->			
5.4 Laskukierros ja lasku laipat ja solakot sisällä tai vain osittain ulkona			P----- >	----->			
5.5 Lasku kriittinen moottori epäkunnossa (simuloituna)			P----- >	----->		M	
5.6 Lasku kaksi moottoria epäkunnossa: – kolmimoottorisilla lentokoneilla keskimäinen ja toinen ulompi moottori, jos se on mahdollista lentokäsikirjan tietojen mukaan – nelimoottorisilla lentokoneilla kaksi saman puolen moottoria			P	X		M vain FFS (vain lento- koe)	

USEAN OHJAAJAN LENTOKONEET JA VAATIVAT SUORITUSKYKYISET YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					ATPL/MPL TAI TYYPPIKELPUU -TUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLE NTO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
Yleisiä huomautuksia: Erityisvaatimukset tyyppikelpuutuksen laajentamiseksi koskemaan mittarilähestymisiä alle 200 jalan (60 metrin) ratkaisukorkeutta käyttäen (Cat II/III -toimintaa).							
OSA 6							
Tyyppikelpuutukseen liitettävä lisäoikeus mittarilähestymisiin, joissa käytetään alle 60 metrin (200 jalan) ratkaisukorkeutta (CAT II/III) Tyyppikelpuutuksen laajentamiseksi mittarilähestymisiin, joissa ratkaisukorkeus on alle 60 metriä (200 jalkaa), seuraavat lentoliikkeet ja menetelmät ovat koulutuksessa vähimmäisvaatimuksina. Seuraavassa tarkoitettujen mittarilähestymisten ja keskeytettyjen lähestymisten aikana on käytettävä kaikkia lentokoneen laitteita, jotka tyyppihyväksynnän mukaan vaaditaan mittarilähestymisiin käyttäen alle 60 metrin (200 jalan) ratkaisukorkeutta.							

USEAN OHJAAJAN LENTOKONEET JA VAATIVAT SUORITUSKYKYISET YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					ATPL/MPL TAI TYYPPIKELPUU -TUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLE NTO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
6.1* Keskeytetty lento-olento pienimmällä sallitulla kiitotienäkyvyydellä			P*---- ->	Tätä harjoi- tusta ei saa suorittaa ilma- aluksel- la		M*	
6.2* ILS-lähestymiset: simuloiduissa mittarilento-olosuhteissa siihen ratkaisukorkeuteen asti, johon hyväksyntää haetaan, käyttäen lennonohjausjärjestelmää. Normaaleja miehistöyhteistyömenetelmiä (tehtävänjako, vakiosanonnat ja niiden käyttö, keskinäinen valvonta, tiedonvaihto ja avustaminen) on noudatettava.			P----- >	----->		M	

USEAN OHJAAJAN LENTOKONEET JA VAATIVAT SUORITUSKYKYISET YHDEN OHJAAJAN LENTOKONEET	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					ATPL/MPL TAI TYYPPIKELPUU -TUKSEN LENTOKOE/ TARKASTUSLE NTO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
6.3* Ylösveto: kohdassa 6.2 tarkoitettujen lähestymisten jälkeen ratkaisukorkeudesta. Koulutukseen on kuuluttava myös ylösveto, jonka syynä on (simuloitu) riittämätön kiitotienäkyvyys, nopeat tuulen muutokset (wind shear), lentokoneen poikkeaminen liiaksi onnistuneen lähestymisen rajoista ja maalaiteiden tai lentokoneen laitteiden häiriö ennen ratkaisukorkeuden saavuttamista, sekä ylösveto, jossa simuloitu lentokoneen laitehäiriö.			P----- >	----->		M*	
6.4* Lasku(t): sitien, että näköyhteys on saavutettu mittarilähestymisessä ratkaisukorkeuteen tultaessa. Jos se on kyseisellä lennonohjausjärjestelmällä mahdollista, on suoritettava automaattilasku.			P----- >	----->		M	

Huom: CAT II/III-lähestymiset on suoritettava kyseistä toimintaa koskevien lentotoimintamääräysten mukaisesti.

7. Luokkakelpuutukset – vesi

Osa 6 on suoritettava monimoottoristen vesilentokoneiden luokkakelpuutuksen voimassaolon jatkamiseksi ja rajoitetaan vain VFR-lentotoimintaan, jos 12 viimeksi kuluneiden kuukauden aikana ei ole suoritettu vaadittuja 10 yksittäistä lentoa.

LUOKKAKELPUUTUS – VESI	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS	
Lentoliikkeet/menetelmät	Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Tarkastuslentäjän kuittaus, kun tarkastettu
OSA 1		
1 Lähtö		
1.1 Lennon valmistelu, mukaan luettuna: Asiakirjat Massa- ja massakeskiölaskelmat Säätietojen hankkiminen NOTAMit		
1.2 Tarkistukset ennen käynnistystä Ulkopuoliset/sisäpuoliset		
1.3 Moottorin käynnistys ja sammutus: Normaali käynnistys / häiriöt		
1.4 Rullaus		
1.5 Rullaus portaalla		
1.6 Kiinnittyminen: Hiekkaranta Laituri Poiju		
1.7 Liikkuminen vedessä moottori sammutettuna		

LUOKKAKELPUUTUS – VESI	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS	
Lentoliikkeet/menetelmät	Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Tarkastuslentäjän kuittaus, kun tarkastettu
1.8 Tarkistukset ennen lentoonlähtöä: Moottorin koekäyttö (jos soveltuu)		
1.9 Lentoonlähtömenetelmä: Normaali lentoonlähtö lentokäsikirjan mukaisilla laippa-asetuksilla Lentoonlähtö sivutuulella (jos sopivat olosuhteet)		
1.10 Nousu: Kaarrot määrättyihin ohjaussuuntiin Asettuminen vaakalento		
1.11 Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne		
OSA 2		
2 Lentokoneen käsittely (VFR)		
2.1 Suora vaakalento eri nopeuksilla, mukaan luettuna hidaslento sileänä ja laskusiivekkeet ulkona (sekä hidastaminen pienimpään ohjattavuusnopeuteen (VMCA), jos soveltuu)		
2.2 Jyrkät kaarrot (360° vasemmalle ja oikealle 45° kallistuksin)		

LUOKKAKELPUUTUS – VESI	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS	
Lentoliikkeet/menetelmät	Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Tarkastuslentäjän kuittaus, kun tarkastettu
2.3 Sakkaukset ja oikaisu: i) Sakkaus sileänä ii) Sakkaukseen lähestyminen liukukaarrossa, lähestymisasussa ja -teholla iii) Sakkaukseen lähestyminen laskuasussa ja laskuteholla iv) Sakkaukseen lähestyminen nousukaarrossa, laipat lentoonlähtöasennossa ja nousuteholla (vain yksimootorisilla lentokoneilla)		
2.4 Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne		
OSA 3		
3 Matkalennon VFR-menetelmät 3.1 Lentosuunnitelma, laskelmasuunnistus ja kartanluku		
3.2 Korkeuden, ohjaussuunnan ja nopeuden säilyttäminen		
3.3 Suunnistus kartan avulla, aika-arviot ja niiden korjaukset		
3.4 Radiosuunnistuslaitteiden käyttö (jos soveltuu)		

LUOKKAKELPUUTUS – VESI	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS	
Lentoliikkeet/menetelmät	Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Tarkastuslentäjän kuittaus, kun tarkastettu
3.5 Lennon seuranta (operatiivinen lentosuunnitelma, rutiinitarkastukset, kuten polttoaine, järjestelmät, jäänesto)		
3.6 Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne		
OSA 4		
4 Saapumismenetelmä ja laskut		
4.1 Lentopaikan saapumismenetelmä (vain amfibiolentokoneet)		
4.2 Normaali lasku		
4.3 Lasku käyttämättä laskusiivekkeitä		
4.4 Sivutuulilasku (jos sopivat olosuhteet)		
4.5 Lähestyminen ja lasku tyhjäkäynnillä enintään 2 000 jalan korkeudesta vedenpinnan yläpuolelta (vain yksimoottorisilla lentokoneilla)		
4.6 Ylösveto minimikorkeudesta		
Lasku tyyneen veteen Lasku voimakkaaseen aallokkoon		

LUOKKAKELPUUTUS – VESI	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS	
Lentoliikkeet/menetelmät	Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Tarkastuslentäjän kuittaus, kun tarkastettu
4.8 Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne		
OSA 5		
5 Toiminta poikkeus- ja pakkotilanteissa (Tämä osa voidaan suorittaa osien 1–4 yhteydessä.)		
5.1 Lentoönlähdön keskeytys kohtuullisesta nopeudesta		
5.2 Simuloitu moottorihäiriö lentoönlähdön jälkeen (vain yksimoottorisilla lentokoneilla)		
5.3 Simuloitu pakkolasku ilman moottoritehoa (vain yksimoottorisilla lentokoneilla)		
5.4 Muita simuloituja pakkotilanteita: i) tulipalo tai savunmuodostus lennolla ii) järjestelmävikoja.		
5.5 Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne		
OSA 6		

LUOKKAKELPUUTUS – VESI	KÄYTÄNNÖN KOULUTUS	
Lentoliikkeet/menetelmät	Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Tarkastuslentäjän kuittaus, kun tarkastettu
6 Toiminta moottorihäiriötilanteissa (Tämä osa voidaan suorittaa osien 1–5 yhteydessä.)		
6.1 Simuloitu moottorihäiriö lentoonlähdössä (turvallisessa korkeudessa, ellei suoriteta lentosimulaattorilla tai FNPT II:lla)		
6.2 Moottorin sammutus ja uudelleenkäynnistys (vain lentokokeessa monimoottorisilla lentokoneilla)		
6.3 Lähestyminen ja ylösveto moottorihäiriötä jäljitellen		
6.4 Lähestyminen ja lasku pysähtymiseen asti moottorihäiriötä jäljitellen		
6.5 Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne		

C. Helikoptereita koskevat erityisvaatimukset

1. Tyypikelpuutusten ja liikennelentäjän lupakirjan lentokokeessa tai tarkastuslennolla hakijan on suoritettava hyväksytysti lentokokeen tai tarkastuslennon osat 1–4 ja 6 (soveltuvin osin). Jos hakijan suoritus hylätään useammassa kuin viidessä kohdassa, hänen on suoritettava koko lentokoe tai tarkastuslento uudelleen. Korkeintaan viidessä kohdassa hylätyn hakijan on suoritettava hylätyt kohdat uudelleen. Jos uusintakokeen jokin kohta hylätään, hakijan on suoritettava koko koe uudelleen, vaikka hän olisi suorittanut kyseiset kohdat hyväksytysti aiemmalla kerralla. Kaikki lentokokeen tai tarkastuslennon osat on suoritettava kuuden kuukauden kuluessa.
2. Mittarilentokelpuutuksen tarkastuslennolla hakijan on suoritettava hyväksytysti tarkastuslennon osa 5. Jos hakijan suoritus hylätään useammassa kuin kolmessa kohdassa, hänen on suoritettava koko osa 5 uudelleen. Korkeintaan kolmessa kohdassa hylätyn hakijan on suoritettava hylätyt kohdat uudelleen. Jos uusintakokeen jokin kohta hylätään, hakijan on suoritettava kaikki osan 5 kohdat uudelleen, vaikka hän olisi suorittanut kyseiset kohdat hyväksytysti aiemmalla kerralla.

LENTOKOKEEN HYVÄKSYMISRAJAT

3. Hakijan on osoitettava, että hän
 - a) pystyy käyttämään helikopteria sen rajoitusten mukaisesti
 - b) pystyy suorittamaan kaikki lentoliikkeet pehmeästi ja tarkasti
 - c) toimii harkitusti ja noudattaa hyvää ilmailutapaa
 - d) osaa soveltaa ilmailutietämystään käytäntöön
 - e) kykenee koko ajan säilyttämään helikopterin hallinnan siten, että menetelmän tai liikkeen onnistumista ei ole missään vaiheessa syytä epäillä
 - f) tuntee ja hallitsee käytännössä miehistöyhteistyön menetelmät sekä toimenpiteet miehistön jäsenen menettäessä toimintakykynsä (jos soveltuu), ja
 - g) pystyy viestimään tehokkaasti muiden miehistön jäsenten kanssa (jos soveltuu).
4. Seuraavat raja-arvot on tarkoitettu yleisohjeiksi. Tarkastuslentäjän on otettava huomioon turbulenssiolosuhteet sekä käytettävän helikopterin käsittelyominaisuudet ja suorituskky.
 - a) IFR-lennon raja-arvot
Korkeus
yleisesti ± 100 jalkaa
ylösvedon aloitus ratkaisukorkeudesta $+50$ jalkaa / -0 jalkaa
minimilaskeutumiskorkeuden noudattaminen $+50$ jalkaa / -0 jalkaa
Lentoradan noudattaminen
radiosuunnistuslaitteiden ohjauksen seuraaminen $\pm 5^\circ$
tarkkuuslähestyminen puolet suuntasäteen ja liukupolun
maksimipoikkeamasta
Ohjaussuunta

normaalitoiminnassa $\pm 5^\circ$
 poikkeus- ja pakkotilanteissa $\pm 10^\circ$
 Nopeus
 yleisesti ± 10 solmua
 moottorihäiriötä jäljiteltäessä $+10$ solmua / -5 solmua
 b) VFR-lennon raja-arvot
 Korkeus
 yleisesti ± 100 jalkaa
 Ohjaussuunta
 normaalitoiminnassa $\pm 5^\circ$
 poikkeus- ja pakkotilanteissa $\pm 10^\circ$
 Nopeus
 yleisesti ± 10 solmua
 moottorihäiriötä jäljiteltäessä $+10$ solmua / -5 solmua
 Maaliikehdinnän sivupoikkeama
 lentoonlähtö leijunnasta maavaikutuksessa ± 3 jalkaa
 Lasku ± 2 jalkaa (0 jalkaa taaksepäin tai sivulle)

KOULUTUKSEN, LENTOKOKEEN JA TARKASTUSLENNON SISÄLTÖ

YLEISTÄ

5. Taulukon merkkien selitykset:

P= Koulutetaan päällikön tehtävissä yhden ohjaajan helikopterin tyypikelpuutuksen myöntämistä varten tai päällikön tai perämiehen tehtävissä sekä ohjaavana ohjaajana (PF) ja avustavana ohjaajana (PNF) usean ohjaajan helikopterin tyypikelpuutuksen myöntämistä varten.

6. Käytännön koulutus on annettava vähintään P-kirjaimella merkityllä koulutuslaitteella, ja se voidaan antaa nuolen (---->) osoittamilla korkeammantasoisilla laitteilla.

Koulutuslaitteista käytetään seuraavia lyhenteitä:

FFS = Lentosimulaattori

FTD = Lentokoulutuslaite

H = Helikopteri

7. Tähdellä (*) merkityt tehtävät on lennettävä todellisissa tai simuloiduissa mittarisääolosuhteissa, ja vain niiden hakijoiden on suoritettava nämä tehtävät, jotka haluavat uusia IR(H)-kelpuutuksen tai jatkaa sen voimassaoloa tai laajentaa kyseisen kelpuutuksen oikeudet toiseen tyyppiin.

8. Mittarilentomenetelmät (osa 5) suorittavat vain hakijat, jotka haluavat uusia IR(H)-kelpuutuksen tai jatkaa sen voimassaoloa tai laajentaa kyseisen kelpuutuksen

oikeudet toiseen tyyppiin. Tähän tarkoitukseen voidaan käyttää lentosimulaattoria tai FTD 2/3:a.

9. M-kirjain lentokoe/tarkastuslento-sarakkeessa osoittaa tehtävän olevan pakollinen.
10. Käytännön koulutuksessa ja kokeissa on käytettävä FSTD:tä, jos FSTD kuuluu osana hyväksyttyyn tyyppikurssiin. Kurssin hyväksymisessä otetaan huomioon
 - a) FSTD:n hyväksyntä osan OR mukaisesti
 - b) kouluttajan ja tarkastuslentäjän kelpoisuus
 - c) kurssilla annettavan FSTD-koulutuksen määrä
 - d) koulutettavan ohjaajan kelpoisuus ja aiempi kokemus vastaavista tyypeistä ja
 - e) uuden tyyppikelpuutuksen myöntämisen jälkeen valvonnan alaisena hankittavan lentokokemuksen määrä.

USEAN OHJAAJAN HELIKOPTERIT

11. Usean ohjaajan helikopterin tyyppikelpuutuksen ja ATPL(H)-lupakirjan myöntämistä koskevassa lentokokeessa hakija suorittaa vain osat 1–4 ja tarvittaessa osan 6.
12. Usean ohjaajan helikopterin tyyppikelpuutuksen voimassaolon jatkamista tai uusimista koskevalla tarkastuslennolla hakija suorittaa vain osat 1–4 ja tarvittaessa osan 6.

YHDEN/USEAN OHJAAJAN HELIKOPTERIT		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS				LENTOKOE TAI TARKASTUS- LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		FTD	FFS	H		FFS H	
OSA 1 – Tarkastukset ja toimenpiteet ennen lähtöä							
1.1	Helikopterin ulkopuolinen tarkastus, tarkastuskohteet ja tarkastuksen tarkoitus			P		M (jos suori- tetaan helikop- terilla)	
1.2	Ohjaamotarkistukset		P	---->		M	

YHDEN/USEAN OHJAAJAN HELIKOPTERIT		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS				LENTOKOE TAI TARKASTUS- LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		FTD	FFS	H		FFS H	
1.3	Moottorien käynnistys, radio- ja suunnistuslaitteiden tarkistus, suunnistus- ja yhteydenpitotajuuksien valinta ja asetus	P	---->	---->		M	
1.4	Rullaus/ilmarullaus lennonjohdon tai kouluttajan antamien ohjeiden mukaan		P	---->		M	
1.5	Toimenpiteet ja tarkistukset ennen lentoonlähtöä	P	---->	---->		M	
OSA 2 – Lentoliikkeet ja menetelmät							
2.1	Lentoonlähdöt (eri profiileilla)		P	---->		M	
2.2	Lentoonlähdöt kaltevilta pinnoilta tai sivutuulella, laskut tällaisissa olosuhteissa		P	---->			
2.3	Lentoonlähtö suurimmalla sallitulla lentoonlähtömassalla (todellisella tai simuloitulla)	P	---->	---->			
2.4	Lentoonlähtö, jossa simuloitu moottorihäiriö hieman ennen kuin saavutetaan lentoonlähdön ratkaisupiste (TDP) tai määrätty piste lentoonlähdön jälkeen (DPATO)		P	---->		M	

YHDEN/USEAN OHJAAJAN HELIKOPTERIT		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS				LENTOKOE TAI TARKASTUS- LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		FTD	FFS	H		FFS H	
2.4.1	Lentoonlähtö, jossa simuloitu moottorihäiriö pian TDP:n tai DPATO:n saavuttamisen jälkeen		P	---->		M	
2.5	Nousu- ja liukukaarrot määrättyihin ohjaussuuntiin	P	---->	---->		M	
2.5.1	Kaarrot 30° kallistuksella, 180°–360° vasemmalle ja oikealle pelkästään mittarien avulla	P	---->	---->		M	
2.6	Autorotaatioliuku	P	---->	---->		M	
2.6.1	Autorotaatiolasku (vain yksimoottorisilla helikoptereilla) tai oikaisu autorotaatiosta tehoa käyttäen		P	---->		M	
2.7	Laskut erilaisilla profiileilla		P	---->		M	
2.7.1	Ylösveto tai lasku, jossa simuloitu moottorihäiriö ennen kuin on saavutettu laskun ratkaisupiste (LDP) tai määrätty piste ennen laskua (DPBL)		P	---->		M	
2.7.2	Lasku, jossa simuloitu moottorihäiriö LDP:n tai DPBL:n jälkeen		P	---->		M	

YHDEN/USEAN OHJAAJAN HELIKOPTERIT		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS				LENTOKOE TAI TARKASTUS- LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		FTD	FFS	H		FFS H	
OSA 3 – Seuraavien järjestelmien ja menetelmien käyttö normaaliolosuhteissa sekä poikkeustilanteissa							
3	Seuraavien järjestelmien ja menetelmien käyttö normaaliolosuhteissa sekä poikkeustilanteissa:					M	Tästä osasta on valittava vähintään 3 pakollista kohtaa
3.1	Moottori	P	---->	---->			
3.2	Ilmastointi (lämmitys, tuuletus)	P	---->	---->			
3.3	Pitot-staattinen järjestelmä	P	---->	---->			
3.4	Polttoainejärjestelmä	P	---->	---->			
3.5	Sähköjärjestelmä	P	---->	---->			
3.6	Hydraulijärjestelmä	P	---->	---->			
3.7	Ohjaimet ja trimmit	P	---->	---->			
3.8	Jäänesto- ja jäänpoistojärjestelmä	P	---->	---->			

YHDEN/USEAN OHJAAJAN HELIKOPTERIT		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS				LENTOKOE TAI TARKASTUS- LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		FTD	FFS	H		FFS H	
3.9	Autopilotti/ lennonohjausnäyttö (flight director)	P	--->	--->			
3.10	Vakautusjärjestelmät (SAS)	P	---->	---->			
3.11	Säätutka, radiokorkeusmittari, transponderi	P	---->	---->			
3.12	Aluesuunnistusjärjestelmä	P	---->	---->			
3.13	Laskutelinejärjestelmä	P	----->	----->			
3.14	Apuvoimalaite	P	---->	---->			
3.15	Radio, suunnistusslaitteet, mittarit, lennonhallintajärjestelmä (FMS)	P	---->	---->			
OSA 4 – Toiminta poikkeus- ja pakkotilanteissa							
4	Toiminta poikkeus- ja pakkotilanteissa					M	Tästä osasta on valittava vähintään kolme kohtaa

YHDEN/USEAN OHJAAJAN HELIKOPTERIT		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS				LENTOKOE TAI TARKASTUS- LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		FTD	FFS	H		FFS H	
4.1	Toimenpiteet tulipalotilanteissa (mukaan luettuna evakuointi, jos soveltuu)	P	---->	---->			
4.2	Savun torjunta ja poisto	P	---->	---->			
4.3	Moottorihäiriöt, moottorin sammutus ja uudelleenkäynnistys turvallisessa korkeudessa	P	---->	---->			
4.4	Polttoaineen pikatyhjennys (simuloituna)	P	---->	---->			
4.5	Pyrstöroottorin ohjaushäiriö (jos mahdollinen)	P	---->	---->			
4.5.1	Pyrstöroottorin ohjauksen täydellinen menetys (josmahdollinen)	P	---->	Tätä harjoitusta ei saa suorittaa helikopterilla			
4.6	Miehistön jäsenen toimintakyvyn menetys – vain usean ohjaajan helikopterit	P	---->	---->			

YHDEN/USEAN OHJAAJAN HELIKOPTERIT		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS				LENTOKOE TAI TARKASTUS- LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		FTD	FFS	H		FFS H	
4.7	Voimansiirron häiriöt	P	---->	---->			
4.8	Muut pakkotilannemenetelmät helikopterin lentokäsikirjan mukaisesti	P	---->	---->			
OSA 5 – Mittarilentomenetelmät (lennettävä todellisissa tai simuloituissa mittarisääolosuhteissa)							
5.1	Mittarilentoonlähtö: siirtyminen mittarilentoon mahdollisimman pian ilmaan nousun jälkeen	P*	---- >*	---->*			
5.1.1	Simuloitu moottorihäiriö lähdön aikana	P*	---- >*	---->*		M*	
5.2	Lähtö- ja saapumisreittien sekä lennonjohdon ohjeiden noudattaminen	P*	---- >*	---->*		M*	
5.3	Odotusmenetelmät	P*	---- >*	---->*			
5.4	ILS-lähestymiset CAT I -ratkaisukorkeuteen	P*	---- >*	---->*			
5.4.1	Käsin ohjaten, ilman lennonohjausnäyttöä (flight director)	P*	---- >*	---->*		M*	

YHDEN/USEAN OHJAAJAN HELIKOPTERIT		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS				LENTOKOE TAI TARKASTUS- LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		FTD	FFS	H		FFS H	
5.4.2	Tarkkuuslähestyminen käsin ohjaten lennonohjausnäyttöä käyttäen tai ilman sitä	P*	---- >*	---->*		M*	
5.4.3	Automaattiohjauksella	P*	---- >*	---->*			
5.4.4	Käsin ohjaten moottorihäiriötilanteessa (moottorihäiriön on oltava simuloituna loppulähestymistä varten ennen ulkomerkin ylitystä ja sitä on jäljiteltävä maakosketukseen asti tai kunnes keskeytetyn lähestymisen menetelmä on suoritettu loppuun)	P*	---- >*	---->*		M*	
5.5	Ei-tarkkuuslähestyminen minimilaskeutumiskorkeuteen (MDA/H)	P*	---- >*	---->*		M*	
5.6	Ylösveto kaikkien moottorien toimiessa ratkaisukorkeudesta tai minimilaskeutumiskorkeudesta	P*	---- >*	---->*			
5.6.1	Muita keskeytettyjä lähestymisiä	P*	---- >*	---->*			

YHDEN/USEAN OHJAAJAN HELIKOPTERIT		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS				LENTOKOE TAI TARKASTUS- LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät					Koulutta- jan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		FTD	FFS	H		FFS H	
5.6.2	Ylösveto moottorihäiriötilanteessa ratkaisukorkeudesta tai minimilaskeutumiskorkeudesta	P*				M*	
5.7	IMC-autorotaatio, oikaisu tehoa käyttäen	P*	---- >*	---->*		M*	
5.8	Oikaisu epätavallisista asennoista	P*	---- >*	---->*		M*	
OSA 6 – Lisävarusteiden käyttö							
6	Lisävarusteiden käyttö	P	---->	---->			

D. Pystysuoraan nousevia lentokoneita koskevat erityisvaatimukset

- Pystysuoraan nousevien lentokoneiden tyyppikelpuutuksen lentokokeessa tai tarkastuslennolla hakijan on suoritettava hyväksytysti lentokokeen tai tarkastuslennon osat 1–5 ja 6 (soveltuvien osien). Jos hakijan suoritus hylätään useammassa kuin viidessä kohdassa, hänen on suoritettava koko lentokoe tai tarkastuslento uudelleen. Korkeintaan viidessä kohdassa hylätyn hakijan on suoritettava hylätyt kohdat uudelleen. Jos uusintakokeen jokin kohta hylätään, hakijan on suoritettava koko koe uudelleen, vaikka hän olisi suorittanut kyseiset kohdat hyväksytysti aiemmalla kerralla. Kaikki lentokokeen tai tarkastuslennon osat on suoritettava kuuden kuukauden kuluessa.

LENTOKOKEEN HYVÄKSYMISRAJAT

- Hakijan on osoitettava, että hän
 - pystyy käyttämään ilma-alusta sen rajoitusten mukaisesti
 - pystyy suorittamaan kaikki lentoliikkeet pehmeästi ja tarkasti
 - toimii harkitusti ja noudattaa hyvää ilmailutapaa

- d) osaa soveltaa ilmailutietämystään käytäntöön
 - e) kykenee koko ajan säilyttämään ilma-aluksen hallinnan siten, että menetelmän tai liikkeen onnistumista ei ole missään vaiheessa syytä epäillä
 - f) tuntee ja hallitsee käytännössä miehistöyhteistyön menetelmät sekä toimenpiteet miehistön jäsenen menettäessä toimintakykynsä, ja
 - g) pystyy viestimään tehokkaasti muiden miehistön jäsenten kanssa.
3. Seuraavat raja-arvot on tarkoitettu yleisohjeiksi. Tarkastuslentäjän on otettava huomioon turbulenssiolosuhteet sekä käytettävän ilma-aluksen käsittelyominaisuudet ja suorituskky.
- a) IFR-lennon raja-arvot

Korkeus

yleisesti ± 100 jalkaa

ylösvedon aloitus ratkaisukorkeudesta $+50$ jalkaa / -0 jalkaa

minimilaskeutumiskorkeuden noudattaminen $+50$ jalkaa / -0 jalkaa

Lentoradan noudattaminen

radiosuunnistuslaitteiden ohjauksen seuraaminen $\pm 5^\circ$

tarkkuuslähestyminen puolet suuntasäteen ja liukupolun
maksimipoikkeamasta

Ohjaussuunta

normaalitoiminnassa $\pm 5^\circ$

poikkeus- ja pakkotilanteissa $\pm 10^\circ$

Nopeus

yleisesti ± 10 solmua

moottorihäiriötä jäljiteltäessä $+10$ solmua / -5 solmua
 - b) VFR-lennon raja-arvot:

Korkeus

yleisesti ± 100 jalkaa

Ohjaussuunta

normaalitoiminnassa $\pm 5^\circ$

poikkeus- ja pakkotilanteissa $\pm 10^\circ$

Nopeus

yleisesti ± 10 solmua

moottorihäiriötä jäljiteltäessä $+10$ solmua / -5 solmua

Maaliikehdinnän sivupoikkeama

lentoönlähtö leijunnasta maavaikutuksessa ± 3 jalkaa

Lasku ± 2 jalkaa (0 jalkaa taaksepäin tai sivulle)

KOULUTUKSEN, LENTOKOKEEN JA TARKASTUSLENNON SISÄLTÖ

4. Taulukon merkkien selitykset:
- P= Koulutetaan päällikön tai perämiehen tehtävissä sekä ohjaavana ohjaajana (PF) ja avustavana ohjaajana (PNF) tyyppikelpuutuksen myöntämistä varten.
5. Käytännön koulutus on annettava vähintään P-kirjaimella merkityllä koulutuslaitteella, ja se voidaan antaa nuolen (---->) osoittamilla korkeammantasoisilla laitteilla.
6. Koulutuslaitteista käytetään seuraavia lyhenteitä:
- FFS = Lentosimulaattori
- FTD = Lentokoulutuslaite
- OTD = Muu koulutuslaite
- PL = Pystysuoraan nouseva lentokone
- a) Pystysuoraan nousevan lentokoneen tyyppikelpuutuksen myöntämistä koskevassa lentokokeessa hakija suorittaa vain osat 1–5 ja tarvittaessa osan 6.
- b) Pystysuoraan nousevan lentokoneen tyyppikelpuutuksen voimassaolon jatkamista ja uusimista koskevalla tarkastuslennolla hakija suorittaa vain osat 1–5 ja tarvittaessa osan 6 ja/tai 7.
- c) Tähdellä (*) merkityt kohdat on lennettävä yksinomaan mittarien avulla. Jos tämä ehto ei täyty lentokokeen tai tarkastuslennon aikana, tyyppikelpuutus rajoitetaan vain VFR-toimintaan.
7. M-kirjain lentokoe/tarkastuslento-sarakkeessa osoittaa tehtävän olevan pakollinen.
8. Käytännön koulutuksessa ja kokeissa on käytettävä FSTD-laitteita, jos ne kuuluvat osana hyväksyttyyn tyyppikurssiin. Kurssin hyväksymisessä otetaan huomioon
- a) FSTD:n hyväksyntä, josta määrätään osassa OR
- b) kouluttajan kelpoisuus.

PYSTYSUORAAN NOUSEVAT LENTOKONEET		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUS- LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät						Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
OSA 1 – Tarkastukset ja toimenpiteet ennen lentoa								
1.1	Ilma-aluksen ulkopuolinen tarkastus; tarkastuskohteet ja tarkastuksen tarkoitus				P			
1.2	Ohjaamotarkistukset	P	---->	---->	---->			
1.3	Moottorien käynnistys, radio- ja suunnistuslaitteiden tarkistus, suunnistus- ja yhteydenpitotaajuuksien valinta ja asetus	P	---->	---->	---->		M	
1.4	Rullaus lennonjohdon tai kouluttajan antamien ohjeiden mukaan		P	---->	---->			
1.5	Toimenpiteet ja tarkistukset ennen lento-ohjelmää, mukaan luettuna tehojen tarkistukset	P	---->	---->	---->		M	
OSA 2 – Lentoliikkeet ja menetelmät								

PYSTYSUORAAN NOUSEVAT LENTOKONEET		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUS- LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät						Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
2.3. 2	Lentoonlähtö, jossa simuloitu moottorihäiriö ratkaisupisteen saavuttamisen jälkeen lähdettäessä kiitotieltä lähdettäessä korkealla sijaitsevalta helikopterikentältä lähdettäessä maanpinnalla sijaitsevalta helikopterikentältä		P	---->			M	
2.4	Autorotaatiolasku helikopterimoodissa maahan asti (tätä harjoitusta ei saa suorittaa ilma-aluksella)	P	---->	---->			M vain FFS	
2.4. 1	Laskeutuminen lentokonemoodissa potkurien pyöriessä tuulimyllynä (tätä harjoitusta ei saa suorittaa ilma-aluksella)		P	---->			M vain FFS	

PYSTYSUORAAN NOUSEVAT LENTOKONEET		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUS- LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät						Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
2.5	Normaalit VFR- laskuprofiilit; toiminta kiitotiellä (STOL ja VTOL) korkealla sijaitsevalla helikopterikentällä maan pinnalla sijaitsevalla helikopterikentällä		P	---->	---->		M	
2.5. 1	Lasku, jossa simuloitu moottorihäiriö ratkaisupisteen saavuttamisen jälkeen laskussa kiitotielle laskussa korkealla sijaitsevalle helikopterikentälle laskussa maanpinnalla sijaitsevalle helikopterikentälle							
2.6	Ylösveto tai lasku, jossa simuloitu moottorihäiriö ennen laskun ratkaisupistettä		P	---->			M	
OSA 3 – Seuraavien järjestelmien ja menetelmien käyttö normaalitoiminnassa ja poikkeustilanteissa								

PYSTYSUORAAN NOUSEVAT LENTOKONEET		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUS- LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät						Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
3	Seuraavien järjestelmien ja menetelmien käyttö normaalitoiminnassa ja poikkeustilanteissa (voidaan suorittaa FSTD:llä, jos se on hyväksytty harjoitusta varten):						M	Tästä osasta on valittava vähintään 3 kohtaa
3.1	Moottori	P	---->	---->				
3.2	Paineistus ja ilmastointi (lämmitys, tuuletus)	P	---->	---->				
3.3	Pitot-staattinen järjestelmä	P	---->	---->				
3.4	Polttoainejärjestelmä	P	---->	---->				
3.5	Sähköjärjestelmä	P	---->	---->				
3.6	Hydraulijärjestelmä	P	---->	---->				
3.7	Ohjaimet ja trimmit	P	---->	---->				
3.8	Jäänesto- ja jäänpoistojärjestelmä, tuulilasin lämmitys (jos asennettu)	P	---->	---->				

PYSTYSUORAAN NOUSEVAT LENTOKONEET		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUS- LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät						Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
3.9	Autopilotti/ lennonohjausnäyttö (flight director)	P	--->	--->				
3.10	Sakkauksen varoitus- ja estojärjestelmät, vakautusjärjestelmät	P	---->	---->				
3.11	Säätutka, radiokorkeusmittari, transponderi, GPWS (jos asennettu)	P	---->	---->				
3.12	Laskutelinejärjestelmä	P	---->	---->				
3.13	Apuvoimalaite	P	---->	---->				
3.14	Radio, suunnistuslaitteet, mittarit ja lennonhallintajärjestelmä (FMS)	P	---->	---->				
3.15	Siivekejärjestelmä	P	---->	---->				
OSA 4 – Toiminta poikkeus- ja pakkotilanteissa								

PYSTYSUORAAN NOUSEVAT LENTOKONEET		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUS- LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät						Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4	Toiminta poikkeus- ja pakkotilanteissa (voidaan suorittaa FSTD:llä, jos se on hyväksytty harjoitusta varten)						M	Tästä osasta on valittava pakollisesti vähintään 3 kohtaa
4.1	Toimenpiteet tulipalotilanteissa; moottori, APU, rahtitila, ohjaamo ja sähköpalot, mukaan luettuna evakuointi, jos soveltuu	P	---->	---->				
4.2	Savun torjunta ja poisto	P	---->	---->				
4.3	Moottorihäiriöt, sammutus ja uudelleenkäynnistys (tätä harjoitusta ei saa suorittaa ilma-aluksella) myös siirtyminen helikopterimoodista lentokonemoodiin ja päinvastoin yhden moottorin ollessa epäkunnossa	P	---->	---->			vain FFS	

PYSTYSUORAAN NOUSEVAT LENTOKONEET		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUS- LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät						Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4.4	Polttoaineen pikatyhjennys (simuloituna, jos on järjestelmä asennettu)	P	---->	---->				
4.5	Nopeat tuulen muutokset (windshear) lento-ohjauksessa ja laskussa (tätä harjoitusta ei saa suorittaa ilma-aluksella)			P			vain FFS	
4.6	Simuloitu matkustamon paineistushäiriö / nopea korkeuden vähennys häätätilanteessa (tätä harjoitusta ei saa suorittaa ilma-aluksella)	P	---->	---->			vain FFS	
4.7	ACAS-varoitus (tätä harjoitusta ei saa suorittaa ilma-aluksella)	P	---->	---->			vain FFS	
4.8	Miehistön jäsenen toimintakyvyn menetys	P	---->	---->				
4.9	Voimansiirron häiriöt	P	---->	---->			vain FFS	

PYSTYSUORAAN NOUSEVAT LENTOKONEET		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUS- LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät						Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4.10	Oikaisu täydestä sakkauksesta (tehoa käyttäen ja ilman tehoa) tai sakkausvaroitustajärjestelmän aktivoitumisen jälkeen nousu-, matkalento- ja lähestymisasussa (tätä harjoitusta ei saa suorittaa ilma-aluksella)	P	---->	---->			vain FFS	
4.11	Muut pakkotilanne- menetelmät lentokäsikirjan mukaisesti	P	---->	---->				
OSA 5 – Mittarilentomenetelmät (lennettävä todellisissa tai simuloituissa mittarisääolosuhteissa)								
5.1	Mittarilento- lähtö: siirtyminen mittarilento- mahdollisimman pian ilmaan nousun jälkeen	P*	---->*	---->*				
5.1. 1	Simuloitu moottorihäiriö lähdön aikana ratkaisupisteen jälkeen	P*	---->*	---->*			M*	

PYSTYSUORAAN NOUSEVAT LENTOKONEET		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUS- LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät						Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.2	Lähtö- ja saapumisreittien sekä lennonjohdon ohjeiden noudattaminen	P*	---->*	---->*			M*	
5.3	Odetusmenetelmät	P*	---->*	---->*				
5.4	Tarkkuuslähestyminen ratkaisukorkeuteen [vähintään 60 metriä (200 jalkaa)]	P*	---->*	---->*				
5.4. 1	Käsin ohjaten, ilman lennonohjausnäyttöä (flight director)	P*	---->*	---->*			M* (vain lento- koe)	
5.4. 2	Käsin ohjaten, lennonohjausnäytön avulla	P*	---->*	---->*				
5.4. 3	Automaattiohjauksella	P*	---->*	---->*				

PYSTYSUORAAN NOUSEVAT LENTOKONEET		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUS- LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät						Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.4. 4	Käsin ohjaten, moottorihäiriö-tilanteessa; moottorihäiriön on oltava simuloituna loppulähestymistä varten ennen ulkomerkin ylitystä ja sitä on jäljiteltävä maakosketukseen asti tai kunnes keskeytetyn lähestymisen menetelmä on suoritettu loppuun	P*	---->*	---->*			M*	
5.5	Ei-tarkkuuslähestyminen minimilaskeutumiskorkeuteen (MDA/H)	P*	---->*	---->*			M*	
5.6	Ylös veto kaikkien moottorien toimiessa ratkaisukorkeudesta tai minimilaskeutumiskorkeudesta	P*	---->*	---->*				
5.6. 1	Muita keskeytettyjä lähestymisiä	P*	---->*	---->*				

PYSTYSUORAAN NOUSEVAT LENTOKONEET		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUS- LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät						Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.6. 2	Ylös veto simuloidussa moottorihäiriötilanteessa ratkaisukorkeudesta tai minimilaskeutumiskorkeudesta	P*					M*	
5.7	IMC-autorotaatio ja oikaisu tehoa käyttäen laskeuduttaessa kiitotielle, vain helikopterimoodissa (tätä harjoitusta ei saa suorittaa ilma-aluksella)	P*	---->*	---->*			M* vain FFS	
5.8	Oikaisu epätavallisista asennoista (lentosimulaattorin laadun mukaan)	P*	---->*	---->*			M*	
OSA 6 – Tyypikelpuutukseen liitettävä lisävaltuutus mittarilähestymisiin, joissa käytetään alle 60 metrin ratkaisukorkeutta (CAT II/III)								

PYSTYSUORAAN NOUSEVAT LENTOKONEET		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUS- LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät						Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
6.2	ILS-lähestymiset simuloiduissa mittarilento-olosuhteissa siihen ratkaisukorkeuteen asti, johon hyväksyntää haetaan, käyttäen lennonohjaus- järjestelmää. Miehistön yhteistyömenetelmien noudattamista (SOPs) on erityisesti tarkkailtava.		P	---->	---->		M*	

PYSTYSUORAAN NOUSEVAT LENTOKONEET		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUS- LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät						Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
6.3	Ylös veto 6.2 kohdassa tarkoitettujen lähestymisten jälkeen ratkaisukorkeudesta. Koulutukseen on kuuluttava myös ylös veto, jonka syynä on (simuloitu) riittämätön kiitotienäkyvyys, nopeat tuulen muutokset (wind shear), ilma-aluksen poikkeaminen liiaksi onnistuneen lähestymisen rajoista ja maalaitteiden tai ilma-aluksen laitteiden häiriö ennen ratkaisukorkeuden saavuttamista, sekä ylös veto, jossa simuloitu ilma-aluksen laitehäiriö.		P	----	----		M*	

PYSTYSUORAAN NOUSEVAT LENTOKONEET		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUS- LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät						Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
6.4	Lasku(t) sitien, että näköyhteys on saavutettu mittarilähestymisessä ratkaisukorkeuteen tullessa. Jos se on kyseisellä lennonohjaus- järjestelmällä mahdollista, on suoritettava automaattilasku.		P	---->			M*	
OSA 7 – Lisävarusteiden käyttö								
7	Lisävarusteiden käyttö		P	---->	---->			

E. Ilmalaivoja koskevat erityisvaatimukset

- Ilmalaivan tyyppikelpuutuksen lentokokeessa tai tarkastuslennolla hakijan on suoritettava hyväksytysti lentokokeen tai tarkastuslennon osat 1–5 ja 6 (soveltuvien osien). Jos hakijan suoritus hylätään useammassa kuin viidessä kohdassa, hänen on suoritettava koko lentokoe tai tarkastuslento uudelleen. Korkeintaan viidessä kohdassa hylätyn hakijan on suoritettava hylätyt kohdat uudelleen. Jos uusintakokeen jokin kohta hylätään, hakijan on suoritettava koko koe uudelleen, vaikka hän olisi suorittanut kyseiset kohdat hyväksytysti aiemmalla kerralla. Kaikki lentokokeen tai tarkastuslennon osat on suoritettava kuuden kuukauden kuluessa.

LENTOKOKEEN HYVÄKSYMISRAJAT

- Hakijan on osoitettava, että hän
 - pystyy käyttämään ilmalaivaa sen rajoitusten mukaisesti
 - pystyy suorittamaan kaikki lentoliikkeet pehmeästi ja tarkasti
 - toimii harkitusti ja noudattaa hyvää ilmailutapaa
 - osaa soveltaa ilmailutietämystään käytäntöön

- e) kykenee koko ajan säilyttämään ilmalaivan hallinnan siten, että menetelmän tai liikkeen onnistumista ei ole missään vaiheessa syytä epäillä
 - f) tuntee ja hallitsee käytännössä miehistöyhteistyön menetelmät sekä toimenpiteet miehistön jäsenen menettäessä toimintakykynsä ja
 - g) pystyy viestimään tehokkaasti muiden miehistön jäsenten kanssa.
3. Seuraavat raja-arvot on tarkoitettu yleisohjeiksi. Tarkastuslentäjän on otettava huomioon turbulenssiolosuhteet sekä käytettävän ilmalaivan käsittelyominaisuudet ja suorituskky.
- a) IFR-lennon raja-arvot
- Korkeus
- yleisesti ± 100 jalkaa
- ylösvedon aloitus ratkaisukorkeudesta $+50$ jalkaa / -0 jalkaa
- minimilaskeutumiskorkeuden noudattaminen $+50$ jalkaa / -0 jalkaa
- Lentoradan noudattaminen
- radiosuunnistuslaitteiden ohjauksen seuraaminen $\pm 5^\circ$
- tarkkuuslähestyminen puolet suuntasäteen ja liukupolun maksimipoikkeamasta
- Ohjaussuunta
- normaalitoiminnassa $\pm 5^\circ$
- poikkeus- ja pakkotilanteissa $\pm 10^\circ$
- b) VFR-lennon raja-arvot
- Korkeus
- yleisesti ± 100 jalkaa
- Ohjaussuunta
- normaalitoiminnassa $\pm 5^\circ$
- poikkeus- ja pakkotilanteissa $\pm 10^\circ$

KOULUTUKSEN, LENTOKOKEEN JA TARKASTUSLENNON SISÄLTÖ

- 4. Taulukon merkkien selitykset:

P= Koulutetaan päällikön tai perämiehen tehtävissä sekä ohjaavana ohjaajana (PF) ja avustavana ohjaajana (PNF) tyyppikelpuutuksen myöntämistä varten.
- 5. Käytännön koulutus on annettava vähintään P-kirjaimella merkityllä koulutuslaitteella, ja se voidaan antaa nuolen (---->) osoittamilla korkeammantasoisilla laitteilla
- 6 Koulutuslaitteista käytetään seuraavia lyhenteitä:

FFS = Lentosimulaattori

FTD = Lentokoulutuslaite

OTD = Muu koulutuslaite

As = Ilmalaiva

- a) Ilmalaivan lentokokeessa hakija suorittaa vain osat 1–5 ja tarvittaessa osan 6.
- b) Ilmalaivan tyyppikelpuutuksen voimassaolon jatkamista tai uusimista koskevalla tarkastuslennolla osallistuva hakija suorittaa vain osat 1–5 ja tarvittaessa osan 6.
- c) Tähdellä (*) merkityt kohdat on lennettävä yksinomaan mittarien avulla. Jos tämä ehto ei täyty lentokokeen tai tarkastuslennon aikana, tyyppikelpuutus rajoitetaan vain VFR-toimintaan.
7. M-kirjain lentokoe/tarkastuslento-sarakkeessa osoittaa tehtävän olevan pakollinen.
8. Käytännön koulutuksessa ja kokeissa on käytettävä FSTD-laitteita, jos ne ovat osa tyyppikurssia. Kurssin hyväksymisessä otetaan huomioon
- a) FSTD:n hyväksyntä, josta määrätään osassa OR
- b) kouluttajan kelpoisuus.

ILMALAIVAT		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUS-LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät						Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas-tettu	Tarkastus-lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
OSA 1 – Tarkastukset ja toimenpiteet ennen lentoa								
1.1	Lentoa edeltävä tarkastus				P			
1.2	Ohjaamotarkistukset	P	---->	---->	---->			
1.3	Moottorien käynnistys, radio- ja suunnistuslaitteiden tarkistus, suunnistus- ja yhteydenpito-taajuuksien valinta ja asetus		P	---->	---->		M	
1.4	Mastosta irrottaminen ja liikehtiminen maassa			P	---->		M	

ILMALAIIVAT		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUS-LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät						Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
1.5	Toimenpiteet tarkistukset ja ennen lentoonlähtöä	P	---->	---->	---->		M	
OSA 2 – Lentoliikkeet ja menetelmät								
2.1	Normaali VFR-lentoonlähtöprofiili			P	---->		M	
2.2	Lentoonlähtö, jossa simuloitu moottorihäiriö			P	---->		M	
2.3	Lentoonlähtö ilmaa raskaampana (raskas lentoonlähtö)			P	---->			
2.4	Lentoonlähtö ilmaa kevyempänä (kevyt lentoonlähtö)			P	---->			
2.5	Normaali nousumenetelmä			P	---->			
2.6	Nousu painekorkeuteen			P	---->			
2.7	Painekorkeuden tunnistaminen			P	---->			

ILMALAIIVAT		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUS-LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät						Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastettu	Tarkastuslentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
2.8	Lento painekorkeudessa tai lähellä sitä			P	---->		M	
2.9	Normaali liuku ja lähestyminen			P	---->			
2.10	Normaali VFR-laskuprofiili			P	---->		M	
2.11	Lasku ilmaa raskaampana (raskas lasku)			P	---->		M	
2.12	Lasku ilmaa kevyempänä (kevyt lasku)			P	---->		M	
	Tyhjä							
OSA 3 – Seuraavien järjestelmien ja menetelmien käyttö normaalitoiminnassa ja poikkeustilanteissa								
3	Seuraavien järjestelmien ja menetelmien käyttö normaalitoiminnassa ja poikkeustilanteissa (voidaan suorittaa FSTD:llä, jos se on hyväksytty harjoitusta varten):						M	Tästä osasta on valittava vähintään 3 kohtaa

ILMALAIVAT		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUS- LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät						Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
3.1	Moottori	P	---->	---->	---->			
3.2	Kuoren paineistus	P	---->	---->	---->			
3.3	Pitot-staattinen järjestelmä	P	---->	---->	---->			
3.4	Polttoainejärjestelmä	P	---->	---->	---->			
3.5	Sähköjärjestelmä	P	---->	---->	---->			
3.6	Hydraulijärjestelmä	P	---->	---->	---->			
3.7	Ohjaimet ja trimmit	P	---->	---->	---->			
3.8	Ballonet-järjestelmä (ilmasäiliöt)	P	---->	---->	---->			
3.9	Autopilotti/ lennonohjausnäyttö (flight director)	P	--->	--->	---->			
3.10	Vakautusjärjestelmät (SAS)	P	---->	---->	---->			
3.11	Säätutka, radiokorkeusmittari, transponderi, GPWS (jos asennettu)	P	---->	---->	---->			

ILMALAIVAT		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUS-LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät						Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
3.12	Laskutelinejärjestelmä	P	---->	---->	---->			
3.13	Apuvoimalaite	P	---->	---->	---->			
3.14	Radio, suunnistuslaitteet, mittarit ja lennon hallintajärjestelmä (FMS)	P	---->	---->	---->			
	Tyhjä							
OSA 4 – Toiminta poikkeus- ja pakkotilanteissa								
4	Toiminta poikkeus- ja pakkotilanteissa (voidaan suorittaa FSTD:llä, jos se on hyväksytty harjoitusta varten)						M	Tästä osasta on valittava vähintään 3 kohtaa
4.1	Toimenpiteet tulipalotilanteissa; moottori, APU, rahtitila, ohjaamo ja sähköpalot, mukaan luettuna evakuointi, jos soveltuu	P	---->	---->	---->			
4.2	Savun torjunta ja poisto	P	---->	---->	---->			

ILMALAIIVAT		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUS-LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät						Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastettu	Tarkastuslentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
4.3	Moottorihäiriöt, sammutus ja uudelleenkäynnistys Tietyissä lennon vaiheissa, mukaan luettuna usean moottorin vikaantuminen	P	---->	---->	---->			
4.4	Miehistön jäsenen toimintakyvyn menetys	P	---->	---->	---->			
4.5	Voimansiirron/vaihteiston toimintahäiriöt	P	---->	---->	---->		vain FFS	
4.6	Muut pakkotilanne-menetelmät lentokäsikirjan mukaisesti	P	---->	---->	---->			
OSA 5 – Mittarilentomenetelmät (lennettävä todellisissa tai simuloituissa mittarisääolosuhteissa)								
5.1	Mittarilentoonlähtö: siirtyminen mittarilentoon mahdollisimman pian ilmaan nousun jälkeen	P*	---->*	---->*	---->*			
5.1.1	Simuloitu moottorihäiriö lähdön aikana	P*	---->*	---->*	---->*		M*	

ILMALAIVAT		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUS-LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät						Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastettu	Tarkastuslentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
5.2	Lähtö- ja saapumisreittien sekä lennonjohdon ohjeiden noudattaminen	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.3	Odetusmenetelmät	P*	---->*	---->*	---->*			
5.4	Tarkkuuslähestyminen ratkaisukorkeuteen [vähintään 60 metriä (200 jalkaa)]	P*	---->*	---->*	---->*			
5.4.1	Käsin ohjaten, ilman lennonohjausnäyttöä	P*	---->*	---->*	---->*		M* (vain lento-koe)	
5.4.2	Käsin ohjaten, lennonohjausnäytön avulla	P*	---->*	---->*	---->*			
5.4.3	Automaattiohjauksella	P*	---->*	---->*	---->*			

ILMALAIVAT		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUS-LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät						Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas-tettu	Tarkastus-lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
5.4.4	Käsin ohjaten, moottorihäiriö-tilanteessa; moottorihäiriön on oltava simuloituna loppulähestymistä varten ennen ulkomerkin ylitystä ja sitä on simuloitava maakosketukseen asti tai kunnes keskeytetyn lähestymisen menetelmä on suoritettu loppuun	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.5	Ei-tarkkuuslähestyminen minimilaskeutumiskorkeuteen (MDA/H)	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.6	Ylös veto kaikkien moottorien toimiessa ratkaisukorkeudesta tai minimilasketumiskorkeudesta	P*	---->*	---->*	---->*			
5.6.1	Muita keskeytettyjä lähestymisiä	P*	---->*	---->*	---->*			

ILMALAIVAT		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUS- LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät						Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
5.6.2	Ylös veto moottorihäiriö-tilanteessa ratkaisukorkeudesta tai minimilaskautumis-korkeudesta	P*					M*	
5.7	Oikaisu epätavallisista asennoista (lentosimulaattorin laadun mukaan)	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
OSA 6 – Tyypikelpuutukseen liitettävä lisävaltuutus mittarilähestymisiin, joissa käytetään alle 60 metrin ratkaisukorkeutta (CAT II/III)								

ILMALAIVAT		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUS-LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät						Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkastettu	Tarkastuslentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
6	Tyypikelpuutukseen liitettävä lisävaltuutus mittarilähestymisiin, joissa käytetään alle 60 metrin ratkaisukorkeutta (CAT II/III). Tyypikelpuutuksen laajentamiseksi mittarilähestymisiin, joissa ratkaisukorkeus on alle 60 metriä (200 jalkaa), on annettava koulutusta vähintään seuraavissa lentoliikkeissä ja menetelmissä. Seuraavassa tarkoitettujen mittarilähestymisten ja keskeytettyjen lähestymisten aikana on käytettävä kaikkia ilmalaivan laitteita, jotka tyyppihyväksynnän mukaan vaaditaan mittarilähestymisiin käyttäen alle 60 metrin (200 jalan) ratkaisukorkeutta.							
6.1	Keskeytetty lento- lähtö pienimmällä sallitulla kiitotienäkyvyydellä		P	----	>		M*	

ILMALAIVAT		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUS-LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät						Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
6.2	ILS-lähestymiset Simuloiduissa mittarilento-olosuhteissa sovellettavaan ratkaisukorkeuteen asti käyttäen lennonohjausjärjestelmää. Miehistön yhteistyömenetelmien noudattamista (SOPs) on erityisesti tarkkailtava.		P	---->			M*	
6.3	Ylösveto Kohdassa 6.2 tarkoitettujen lähestymisten jälkeen ratkaisukorkeudesta. Koulutukseen on kuuluttava myös ylösveto, jonka syynä on (simuloitu) riittämätön kiitotienäkyvyys, nopeat tuulen muutokset (wind shear), ilma-aluksen poikkeaminen liiaksi onnistuneen lähestymisen rajoista ja maalaitteiden tai ilma-aluksen laitteiden häiriö ennen ratkaisukorkeuden saavuttamista, sekä ylösveto, jossa simuloitu ilma-aluksen laitehäiriö.		P	---->			M*	

ILMALAIIVAT		KÄYTÄNNÖN KOULUTUS					LENTOKOE TAI TARKASTUS- LENTO	
Lentoliikkeet/menetelmät						Kouluttajan kuittaus, kun koulutus suoritettu	Millä tarkas- tettu	Tarkastus- lentäjän kuittaus, kun tarkastettu
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
6.4	Lasku(t) siten, että näköyhteys on saavutettu mittarilähestymisessä ratkaisukorkeuteen tultaessa. Jos se on kyseisellä lennonohjausjärjes- telmällä mahdollista, on suoritettava automaattilasku.		P	---->			M*	
OSA 7 – Lisävarusteiden käyttö								
7	Lisävarusteiden käyttö		P	---->				

LIITE II
LENTOKONEIDEN JA HELIKOPTERIEEN KANSALLISTEN LUPAKIRJOJEN JA
KELPUUTUSTEN MUUNTAMISTA KOSKEVAT
TÄYTÄNTÖÖNPANOSÄÄNTÖJEN VAATIMUKSET

A. LENTOKONEET

1. Lentäjän lupakirjat

Jäsenvaltion kansallisten vaatimusten mukaisesti myöntämä lentäjän lupakirja on muunnettava osan FCL lupakirjaksi edellyttäen, että hakija

- a) ATPL(A)- ja CPL(A)-lupakirjaa varten täyttää tarkastuslennolla ne osan FCL vaatimukset tyyppi-/luokka- ja mittarilentokelpuutuksen voimassaolon jatkamiseksi, jotka liittyvät kyseisen lupakirjan oikeuksiin
- b) osoittaa tietonsa asiaankuuluvista osan OPS ja FCL kohdista
- c) osoittaa kielitaitonsa kohdan FCL.055 mukaisesti
- d) täyttää alla olevassa taulukossa esitetyt vaatimukset:

Kansallinen lupakirja	Lentotunnit yhteensä	Muut vaatimukset	Osa FCL -lupakirja ja ehdot (tarvittaessa)	Ehtojen poistaminen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1 500 päällikkönä usean ohjaajan lentokoneilla	Ei ole	ATPL(A)	Ei sovelleta	(a)
ATPL(A)	> 1 500 usean ohjaajan lentokoneilla	Ei ole	kuten kohdassa (c)(4)	kuten kohdassa (c)(5)	(b)
ATPL(A)	> 500 usean ohjaajan lentokoneilla	Osoitettava tiedot suoritusarvoista ja lennonsuunnittelusta kohdan FCL.515 vaatimusten mukaisesti	ATPL(A), tyyppikelpuutus rajoitettu perämiehen tehtäviin	Osoitettava kyky toimia päällikkönä osan FCL liitteen 9 mukaisesti	(c)

Kansallinen lupakirja	Lentotunnit yhteensä	Muut vaatimukset	Osa FCL -lupakirja ja ehdot (tarvittaessa)	Ehtojen poistaminen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A) ja läpäissyt ICAO ATPL -teoriakokeen lupakirjan myöntäneessä jäsenvaltiossa		(i) osoitettava tiedot suoritusarvoista ja lennonsuunnittelusta kohtien FCL.310 ja FCL.615(b) vaatimusten mukaisesti (ii) täytettävä muut kohdan FCL.720.A(c) vaatimukset	CPL/IR(A) ja ATPL-teoriahyvitys	Ei sovelleta	(d)
CPL/IR(A)	> 500 usean ohjaajan lentokoneilla, tai CS-23 kevytliikenne-luokan tai vastaavilla yhden ohjaajan lentokoneilla usean ohjaajan lentotoiminnassa osan OPS kaupallista ilmakuljetusta koskevien vaatimusten mukaisesti	(i) suoritettava ATPL(A)-teoriakoe lupakirjan myöntäneessä jäsenvaltiossa* (ii) täytettävä muut kohdan FCL.720.A(c) vaatimukset	CPL/IR(A) ja ATPL-teoriahyvitys	Ei sovelleta	(e)
CPL/IR(A)	> 500 päällikkönä yhden ohjaajan lentokoneilla	Ei ole	CPL/IR(A) ja tyyppi-/luokkakelpuus rajoitettuna yhden ohjaajan lentokoneisiin		(f)

Kansallinen lupakirja	Lentotunnit yhteensä	Muut vaatimukset	Osa FCL -lupakirja ja ehdot (tarvittaessa)	Ehtojen poistaminen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	< 500 päällikkönä yhden ohjaajan lentokoneilla	Osoitettava CPL/IR-tason tiedot suoritusarvoista ja lennonsuunnittelusta	kuten kohdassa (4)(f)	Hankittava usean ohjaajan tyyppikelpuus osan FCL mukaisesti	(g)
CPL(A)	> 500 päällikkönä yhden ohjaajan lentokoneilla	Yölentokelpuus, tarvittaessa	CPL(A) ja tyyppi-/luokkakelpuus rajoitettuna yhden ohjaajan lentokoneisiin		(h)
CPL(A)	< 500 päällikkönä yhden ohjaajan lentokoneilla	(i) yölentokelpuus, tarvittaessa (ii) osoitettava tiedot suoritusarvoista ja lennonsuunnittelusta kohdan FCL.310 vaatimusten mukaisesti	kuten kohdassa (4)(h)		(i)
PPL/IR(A)	≥75 mittarilentoa	Yölentokelpuus, jos yölento-oikeudet eivät sisälly mittarilentokelpuutukseen	PPL/IR(A) (IR rajoitettuna PPL-lupakirjaan)	Osoitettava tiedot suoritusarvoista ja lennonsuunnittelusta kohdan FCL.615(b) vaatimusten mukaisesti	(j)
PPL(A)	≥70 lentokoneilla	Osoitettava taito käyttää radiosuunnituslaitteita	PPL(A)		(k)

* CPL-lupakirjan haltijoilta, joilla on jo tyyppikelpuutus usean ohjaajan lentokoneeseen, ei vaadita ATPL(A)-teoriakokeen läpäisyä, jos he lentävät edelleen samalla lentokonetyypillä, mutta heille ei anneta ATPL(A)-teoriahyvitystä osan FCL -lupakirjaan. Jos he hakevat toista tyyppikelpuutusta eri usean ohjaajan lentokoneeseen, heidän on täytettävä edellä olevan taulukon sarakkeen (3) rivin (e)(i) ehdot.

2. Opettajakelpuutukset

Jäsenvaltion kansallisten vaatimusten mukaisesti myöntämä opettajakelpuutus on muunnettava osan FCL kelpuutukseksi edellyttäen, että hakija täyttää seuraavat vaatimukset:

Kansallinen kelpuutus tai oikeudet	Kokemus	Muut vaatimukset	Korvaava osan FCL kelpuutus
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	kuten osassa FCL vaaditaan kyseistä kelpuutusta varten	ei sovelleta	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. Simulaattorikouluttajan valtuutus

Jäsenvaltion kansallisten vaatimusten mukaisesti myöntämä simulaattorikouluttajan valtuutus on muunnettava osan FCL valtuutukseksi edellyttäen, että hakija täyttää seuraavat vaatimukset:

Kansallinen valtuutus	Kokemus	Muut vaatimukset	Korvaava osan FCL valtuutus
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	> 1 500 tuntia usean ohjaajan lentokoneen ohjaajana	(i) Hakijalla on tai on aiemmin ollut jäsenvaltion myöntämä lentokoneen CPL-, MPL- tai ATPL-lupakirja (ii) Hakija on suorittanut kyseisen tyyppikurssin simulaattoriosuuden, mukaan luettuna MCC	SFI(A)

SFI(A)	3 vuotta viimeaikaista kokemusta SFI:nä	Hakija on suorittanut kyseisen tyyppikurssin simulaattoriosuuden, mukaan luettuna MCC	SFI(A)
--------	---	---	--------

Muunnettu valtuutus on voimassa korkeintaan kolme vuotta. Voimassaoloa jatketaan osassa FCL esitettyjen asiaa koskevien vaatimusten mukaisesti.

4. Maalitekouluttajan valtuutus

Jäsenvaltion kansallisten vaatimusten mukaisesti myöntämä maalitekouluttajan valtuutus on muunnettava osan FCL valtuutukseksi edellyttäen, että hakija täyttää seuraavat vaatimukset:

Kansallinen valtuutus	Kokemus	Muut vaatimukset	Korvaava valtuutus
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	> 500 tuntia yhden ohjaajan lentokoneen ohjaajana	(i) Hakijalla on tai on aiemmin ollut jäsenvaltion myöntämä lentäjän lupakirja (ii) oltava läpäissyt tarkastuslento osan FCL liitteen 9 mukaisesti FSTD:llä, joka soveltuu aiottuun koulutukseen	STI(A)
STI(A)	3 vuotta viimeaikaista kokemusta STI:nä	Hakija on suorittanut tarkastuslennon osan FCL lisäyksen 9 mukaisesti FSTD:llä, joka soveltuu aiottuun koulutukseen	STI(A)

Valtuutuksen voimassaoloa jatketaan osassa FCL esitettyjen asiaa koskevien vaatimusten mukaisesti.

B. HELIKOPTERIT

1. Lentäjän lupakirja

Jäsenvaltion kansallisten vaatimusten mukaisesti myöntämä lentäjän lupakirja on muunnettava osan FCL lupakirjaksi edellyttäen, että hakija:

- a) täyttää tarkastuslennolla ne osan FCL vaatimukset tyyppi- ja mittarilentokelpuutuksen voimassaolon jatkamiseksi, jotka liittyvät kyseisen lupakirjan oikeuksiin
- b) osoittaa tietonsa asiaankuuluvista osan OPS ja FCL kohdista
- c) osoittaa kielitaitonsa kohdan FCL.055 mukaisesti
- d) täyttää seuraavassa taulukossa esitetyt vaatimukset:

Kansallinen lupakirja	Lentotunnit yhteensä	Muut vaatimukset	Osan FCL lupakirja ja ehdot (tarvittaessa)	Ehtojen poistaminen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H), voimassa oleva IR(H)	> 1 000 päällikkönä usean ohjaajan helikoptereilla	Ei ole	ATPL(H) ja IR	Ei sovelleta	(a)
ATPL(H), ei IR(H)-oikeuksia	> 1 000 päällikkönä usean ohjaajan helikoptereilla	Ei ole	ATPL(H)		(b)
ATPL(H), voimassa oleva IR(H)	> 1 000 usean ohjaajan helikoptereilla	Ei ole	ATPL(H) ja IR, tyyppikelpuutus rajoitettu perämiehen tehtäviin	Osoitettava kyky toimia päällikkönä osan FCL liitteen 9 mukaisesti	(c)
ATPL(H), ei IR(H)-oikeuksia	> 1 000 usean ohjaajan helikoptereilla	Ei ole	ATPL(H), tyyppikelpuutus rajoitettu perämiehen tehtäviin	Osoitettava kyky toimia päällikkönä osan FCL liitteen 9 mukaisesti	(d)
ATPL(H), voimassa oleva IR(H)	> 500 usean ohjaajan helikoptereilla	Osoitettava tiedot suoritusarvoista ja lennonsuunnittelusta kohtien FCL.515 ja FCL.615(b) vaatimusten mukaisesti	kuten kohdassa (4)(c)	kuten kohdassa (5)(c)	(e)
ATPL(H), ei IR(H)-oikeuksia	> 500 usean ohjaajan helikoptereilla	kuten kohdassa (3)(e)	kuten kohdassa (4)(d)	kuten kohdassa (5)(d)	(f)

Kansallinen lupakirja	Lentotunnit yhteensä	Muut vaatimukset	Osan FCL lupakirja ja ehdot (tarvittaessa)	Ehtojen poistaminen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H) ja ICAO ATPL(H) – teoriakoe suoritettu lupakirjan myöntäneessä jäsenvaltiossa		(i) osoitettava tiedot suoritus- arvoista ja lennon- suunnittelusta kohtien FCL.310 ja FCL.615(b) vaatimusten mukaisesti (ii) täytettävä muut kohdan FCL.720.H(b) vaatimukset	CPL/IR(H) ATPL(H)- teoriahyvitys edellyttäen, että ICAO ATPL(H) - teoriakokeen on arvioitu olevan osan FCL ATPL:n tasoinen	Ei sovelleta	(g)
CPL/IR(H)	> 500 usean ohjaajan helikoptereilla	(i) suoritettava osan FCL ATPL(H)- teoriakoe lupakirjan myöntäneessä jäsenvaltiossa * (ii) täytettävä muut kohdan FCL.720.H(b) vaatimukset	CPL/IR(H) ja osan FCL ATPL(H)- teoriahyvitys	Ei sovelleta	(h)
CPL/IR(H)	> 500 päällikkönä yhden ohjaajan helikoptereilla	Ei ole	CPL/IR(H), tyyppikelpuu- tukset rajoitettu yhden ohjaajan helikopterei- hin	Hankittava usean ohjaajan tyyppikelpuu- tus osan FCL mukaisesti	(i)

Kansallinen lupakirja	Lentotunnit yhteensä	Muut vaatimukset	Osan FCL lupakirja ja ehdot (tarvittaessa)	Ehtojen poistaminen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	< 500 päällikkönä yhden ohjaajan helikoptereilla	Osoitettava tiedot suoritusarvoista ja lennonsuunnittelusta kohtien FCL.310 ja FCL.615(b) vaatimusten mukaisesti	kuten kohdassa (4)(i)		(j)
CPL(H)	> 500 päällikkönä yhden ohjaajan helikoptereilla	Yölentokelpuutus	CPL(H), tyyppikelpuutukset rajoitettu yhden ohjaajan helikoptereihin		(k)
CPL(H)	< 500 päällikkönä yhden ohjaajan helikoptereilla	Yölentokelpuutus, osoitettava tiedot suoritusarvoista ja lennonsuunnittelusta kohdan FCL.310 vaatimusten mukaisesti	kuten kohdassa (4)(k)		(l)
CPL(H) ilman yölentokelpuutusta	> 500 päällikkönä yhden ohjaajan helikoptereilla		Kuten kohdassa (4)(k) ja VFR-toimintaan päivällä	Hankittava usean ohjaajan tyyppikelpuutus osan FCL mukaisesti ja yölentokelpuutus	(m)
CPL(H) ilman	< 500 päällikkönä	Osoitettava tiedot	Kuten kohdassa		(n)

Kansallinen lupakirja	Lentotunnit yhteensä	Muut vaatimukset	Osan FCL lupakirja ja ehdot (tarvittaessa)	Ehtojen poistaminen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
yölentokelpuutusta	yhden ohjaajan helikoptereilla	suoritusarvoista ja lennonsuunnittelusta kohdan FCL.310 vaatimusten mukaisesti	(4)(k) ja rajoitettuna VFR-toimintaan päivällä		
PPL/IR(H)	≥75 mittarilentoa	Yölentokelpuutus, jos yölento-oikeudet eivät sisälly mittarilentokelpuutukseen	PPL/IR(H) (IR rajoitettuna PPL-lupakirjaan)	Osoitettava tiedot suoritusarvoista ja lennonsuunnittelusta kohdan FCL.615(b) vaatimusten mukaisesti	(o)
PPL(H)	≥75 helikoptereilla	Osoitettava taito käyttää radiosuunnistustilaitteita	PPL (H)		(p)

* CPL-lupakirjan haltijoilta, joilla on jo tyyppikelpuutus usean ohjaajan helikopteriin, ei vaadita ATPL(H)-teoriakokeen läpäisyä, jos he lentävät edelleen samalla helikopterityypillä, mutta heille ei anneta ATPL(H)-teoriahyvitystä osan FCL lupakirjaan. Jos he hakevat toista tyyppikelpuutusta eri usean ohjaajan helikopteriin, heidän on täytettävä edellä olevan taulukon sarakkeen (3) rivin (h)(i) ehdot.

2. Opettajakelpuutukset

Jäsenvaltion kansallisten vaatimusten mukaisesti myöntämä opettajakelpuutus on muunnettava osan FCL kelpuutukseksi edellyttäen, että hakija täyttää seuraavat vaatimukset:

Kansallinen kelpuutus tai oikeudet	Kokemus	Muut vaatimukset	Korvaava kelpuutus
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	kuten osassa FCL vaaditaan kyseistä kelpuutusta varten		FI(H)/IRI(H)/TRI(H)*

Kelpuutuksen voimassaoloa jatketaan osassa FCL esitettyjen asiaa koskevien vaatimusten mukaisesti.

3. Simulaattorikouluttajan valtuutus

Jäsenvaltion kansallisten vaatimusten mukaisesti myöntämä simulaattorikouluttajan kelpuutus on muunnettava osan FCL kelpuutukseksi edellyttäen, että hakija täyttää seuraavat vaatimukset:

Kansallinen valtuutus	Kokemus	Muut vaatimukset	Korvaava valtuutus
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	> 1 000 tuntia usean ohjaajan helikopterin ohjaajana	(i) Hakijalla on oltava tai oltava aiemmin ollut jäsenvaltion myöntämä CPL-, MPL- tai ATPL-lupakirja (ii) oltava suorittanut kyseisen tyypikurssin simulaattoriosuus, mukaan luettuna MCC	SFI(H)
SFI(H)	3 vuotta viimeaikaista kokemusta SFI:nä	Hakijan on oltava suorittanut kyseisen tyypikurssin simulaattoriosuus, mukaan luettuna MCC	SFI(H)

Valtuutuksen voimassaoloa jatketaan osassa FCL esitettyjen asiaa koskevien vaatimusten mukaisesti.

4. Maalitekouluttajan valtuutus

Jäsenvaltion kansallisten vaatimusten mukaisesti myöntämä maalitekouluttajan valtuutus on muunnettava osan FCL valtuutukseksi edellyttäen, että hakija täyttää seuraavat vaatimukset:

Kansallinen valtuutus	Kokemus	Muut vaatimukset	Korvaava valtuutus
(1)	(2)	(3)	(4)

Kansallinen valtuutus	Kokemus	Muut vaatimukset	Korvaava valtuutus
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	> 500 tuntia yhden ohjaajan helikopterin ohjaajana	(i) Hakijalla on oltava tai oltava aiemmin ollut jäsenvaltion myöntämä lentäjän lupakirja (ii) Hakijan on oltava suorittanut tarkastuslento osan FCL liitteen 9 mukaisesti FSTD:llä, joka soveltuu aiottuun koulutukseen	STI(H)
STI(H)	3 vuotta viimeaikaista kokemusta SFI:nä	Hakijan on oltava suorittanut tarkastuslento osan FCL liitteen 9 mukaisesti FSTD:llä, joka soveltuu aiottuun koulutukseen	STI(H)

Valtuutuksen voimassaoloa jatketaan osassa FCL esitettyjen asiaa koskevien vaatimusten mukaisesti.

LIITE III
KOLMANNEN VALTION MYÖNTÄMIEN TAI SEN PUOLESTA MYÖNNETTYJEN
LUPAKIRJOJEN HYVÄKSYMISTÄ KOSKEVAT
TÄYTÄNTÖÖNPANOSÄÄNTÖJEN VAATIMUKSET

A. LUPAKIRJOJEN HYVÄKSYNTÄ

Yleistä

1. Jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voi hyväksyä kolmannen valtion ICAO Annex 1:n vaatimusten mukaisesti myöntämän lentäjän lupakirjan.

Lentäjän on haettava hyväksyntää sen jäsenvaltion toimivaltaiselta viranomaiselta, jossa hän asuu tai jonne hän on sijoittautunut, tai, jos hän ei asu jäsenvaltioiden alueella, sen jäsenvaltion toimivaltaiselta viranomaiselta, jossa sillä lentotoiminnan harjoittajalla, jonka palveluksessa hän lentää tai aikoo lentää, on päätoimipaikka.

2. Lupakirja voidaan hyväksyä (validoida) enintään yhden vuoden ajaksi edellyttäen, että peruslupakirja on edelleen voimassa.

Toimivaltainen viranomainen, joka on antanut hyväksynnän, voi pidentää aikaa kerran, jos lentäjä on hyväksynnän voimassaoloaikana hakenut osan FCL mukaista lupakirjaa tai on suorittamassa koulutusta tällaista lupakirjaa varten. Pidennys kattaa ajan, joka vaaditaan osan FCL mukaisen lupakirjan myöntämistä varten.

Jäsenvaltion hyväksymän lupakirjan haltijan on käytettävä oikeuksiaan osassa FCL esitettyjen vaatimusten mukaisesti.

Lupakirjat kaupallisia ilmakuljetuksia ja muuta kaupallista lentotoimintaa varten

3. Kaupallisia ilmakuljetuksia ja muuta kaupallista lentotoimintaa koskevia lupakirjoja varten haltijan on täytettävä seuraavat vaatimukset:

- a) täytettävä lentokokeessa ne osan FCL vaatimukset tyyppi- tai luokkakelpuutuksen voimassaolon jatkamiseksi, jotka liittyvät kyseisen lupakirjan oikeuksiin
- b) osoitettava, että hänellä on tiedot asiaankuuluvista osan OPS ja FCL osista
- c) osoitettava, että hänellä on kohdan FCL.055 mukainen englannin kielen taito
- d) hänellä on oltava voimassa oleva luokan 1 lääketieteellinen kelpoisuustodistus, joka on myönnetty osan Medical mukaisesti
- e) täytettävä lentokoneiden osalta seuraavassa taulukossa esitetyt kokemusvaatimukset:

Lupakirja	Lentotunnit yhteensä	Oikeudet
(1)	(2)	(3)

ATPL(A)	> 1 500 tuntia usean ohjaajan lentokoneen päällikkönä	Kaupallinen ilmakuljetus usean ohjaajan lentokoneen päällikkönä	(a)
ATPL(A) tai CPL(A)/IR*	> 1 500 tuntia usean ohjaajan lentokoneen päällikkönä tai	Kaupallinen ilmakuljetus usean ohjaajan lentokoneen perämiehenä	(b)

	perämiehenä lentotoimintavaatimusten mukaisesti		
CPL(A)/IR	> 1 000 tuntia päällikkönä kaupallisessa ilmakuljetuksessa IR- kelpuutuksen saamisen jälkeen	Kaupallinen ilmakuljetus yhden ohjaajan lentokoneen päällikkönä	(c)
CPL(A)/IR	> 1 000 tuntia yhden ohjaajan lentokoneen päällikkönä tai perämiehenä lentotoimintavaatimusten mukaisesti	Kaupallinen ilmakuljetus yhden ohjaajan lentokoneen perämiehenä osan OPS mukaisesti	(d)
ATPL(A), CPL(A)/IR, CPL(A)	> 700 tuntia lentokoneilla, paitsi TMG:illä, mukaan luettuna 200 tuntia siinätehtävässä, johon hyväksyntää haetaan, ja 50 tuntia kyseisessä tehtävässä viimeksi kuluneiden 12 kuukauden aikana	Lupakirjan oikeuksien käyttäminen lentokoneilla muussa toiminnassa kuin kaupallisessa ilmakuljetuksessa	(e)

* Usean ohjaajan lentokoneiden CPL(A)/IR-lupakirjan haltijan on oltava osoittanut ICAO ATPL(A)-tason tiedot ennen hyväksyntää.

f) täytettävä helikoptereiden osalta seuraavassa taulukossa esitetyt kokemusvaatimukset:

Lupakirja	Lentotunnit yhteensä	Oikeudet	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H), voimassa oleva IR	> 1 000 tuntia usean ohjaajan helikopterin päällikkönä	Kaupallinen ilmakuljetus usean ohjaajan helikopterin päällikkönä VFR- ja IFR-toiminnassa	(a)
ATPL(H), ei IR- oikeuksia	> 1 000 tuntia usean ohjaajan helikopterin päällikkönä	Kaupallinen ilmakuljetus usean ohjaajan helikopterin päällikkönä VFR-toiminnassa	(b)
ATPL(H), voimassa oleva IR	>1 000 tuntia usean ohjaajan helikopterin ohjaajana	Kaupallinen ilmakuljetus usean ohjaajan helikopterin perämiehenä VFR- ja IFR-toiminnassa	(c)

ATPL(H), ei IR-oikeuksia	>1 000 tuntia usean ohjaajan helikopterin ohjaajana	Kaupallinen ilmakuljetus usean ohjaajan helikopterin perämiehenä VFR-toiminnassa	(d)
CPL(H)/IR*	>1 000 tuntia usean ohjaajan helikopterin ohjaajana	Kaupallinen ilmakuljetus usean ohjaajan helikopterin perämiehenä	(e)
CPL(H)/IR	>1 000 tuntia päällikkönä kaupallisessa ilmakuljetuksessa mittarilentokelpuutuksen saamisen jälkeen	Kaupallinen ilmakuljetus yhden ohjaajan helikopterin päällikkönä	(f)
ATPL(H) IR-oikeuksien kanssa tai ilman niitä, CPL(H)/IR, CPL(H)	>700 tuntia helikoptereilla, paitsi CS-27/29-hyväksytyillä tai vastaavilla, mukaan luettuna 200 tuntia siinä tehtävässä, johon hyväksyntää haetaan, ja 50 tuntia kyseisessä tehtävässä viimeksi kuluneiden 12 kuukauden aikana	Lupakirjan oikeuksien käyttäminen helikoptereilla muussa toiminnassa kuin kaupallisessa ilmakuljetuksessa	(g)

* Usean ohjaajan helikopterien CPL(H)/IR-lupakirjan haltijan on oltava osoittanut ICAO ATPL-tason tiedot ennen hyväksyntää.

Lentäjän lupakirjat muuhun kuin kaupalliseen lentotoimintaan, sisältäen mittarilentokelpuutuksen

4. Jos lentäjällä on yksityislentäjän lupakirja ja mittarilentokelpuutus, tai ansiolentäjän tai liikennelentäjän lupakirja ja mittarilentokelpuutus, mutta hän aikoo käyttää vain yksityislentäjän oikeuksia, lupakirjan haltijan on täytettävä seuraavat vaatimukset:
- suoritettava hyväksytysti lentokoe mittarilentokelpuutusta ja lupakirjaan liittyviä tyyppi- tai luokkakelpuutuksia varten osan FCL liitteen 7 ja liitteen 9 mukaisesti
 - osoitettava tietonsa ilmailun säädöksistä, ilmailun sääkoodeista, suoritusarvoista ja lennon suunnittelusta (IR) sekä ihmisen suorituskyvystä
 - osoitettava kohdan FCL.055 mukainen englannin kielen taito
 - hänellä on oltava voimassa oleva vähintään luokan 2 lääketieteellinen kelpoisuustodistus, joka on myönnetty ICAO Annex 1:n mukaisesti
 - hänellä on oltava vähintään 100 tunnin mittarilentokokemus ilma-aluksen päällikkönä kyseisessä ilma-alusryhmässä.

Lentäjän lupakirjat muuhun kuin kaupalliseen lentotoimintaan ilman mittarilentokelpuutusta

5. Jos lentäjällä on yksityislentäjän, ansiolentäjän tai liikennelentäjän lupakirja ilman mittarilentokelpuutusta ja hän aikoo käyttää vain yksityislentäjän oikeuksia, lupakirjan haltijan on täytettävä seuraavat vaatimukset:
- a) osoitettava tiedot ilmailun säädöksistä ja ihmisen suorituskyyvystä
 - b) suoritettava hyväksytysti yksityislentäjän lupakirjan lentokoe osan FCL mukaisesti
 - c) täytettävä tyyppi- tai luokkakelpuutuksen myöntämistä koskevat osan FCL vaatimukset, jotka liittyvät kyseisen lupakirjan oikeuksiin
 - d) hänellä on oltava vähintään luokan 2 lääketieteellinen kelpoisuustodistus, joka on myönnetty ICAO Annex 1:n mukaisesti
 - e) osoitettava kohdan FCL.055 mukainen kielitaito
 - f) hänellä on oltava vähintään 100 tunnin kokemus kyseisen ilma-alusryhmän ohjaajana.

Lentäjän lupakirjan hyväksyminen erityistehtäviä varten määrääjäksi

6. Sen estämättä, mitä edellä olevissa kohdissa määrätään, jäsenvaltiot voivat hyväksyä valmistajan lentoja varten lupakirjan, jonka kolmas valtio on myöntänyt ICAO Annex 1:n mukaisesti, korkeintaan 12 kuukaudeksi erityisiä määräaikaista tehtäviä varten, kuten koulutuslennot ilma-aluksen käyttöönottoa varten, esittely sekä siirto- tai koelennot edellyttäen, että hakija täyttää seuraavat vaatimukset:
- a) hänellä on asianmukainen lupakirja ja lääketieteellinen kelpoisuustodistus sekä niihin liittyvät kelpuutukset tai kelpoisuudet, jotka on myönnetty ICAO Annex 1:n mukaisesti
 - b) hän on suoraan tai välillisesti lentokoneen valmistajan palveluksessa.

Tässä tapauksessa lupakirjan haltijan oikeudet on rajoitettava lentokoulutukseen ja kokeisiin ensimmäisten tyyppikelpuutusten myöntämistä varten, lentotoiminnan harjoittajan lentäjien ensimmäisten reittilentojen valvontaan, toimitus- ja siirtolentoihin, ensimmäisiin reittilentoihin, lentonäytöksiin ja koelentoihin.

B. LUPAKIRJAN MUUNTAMINEN

1. Jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voi muuntaa kolmannen valtion ICAO Annex 1:n mukaisesti myöntämän PPL/BPL/SPL-, CPL- tai ATPL-lupakirjan osan FCL mukaiseksi PPL/BPL/SPL -lupakirjaksi, johon liittyy yhden ohjaajan luokka- tai tyyppikelpuutus.
- Lentäjä voi hakea muuntamista sen jäsenvaltion toimivaltaiselta viranomaiselta, jossa hän asuu tai johon hän on sijoittautunut.
2. Lupakirjan haltijan on täytettävä seuraavat vähimmäisvaatimukset asianomaisessa ilma-alusryhmässä:
- a) suoritettava hyväksytysti kirjallinen koe ilmailun säädöksistä ja ihmisen suorituskyyvystä
 - b) suoritettava hyväksytysti PPL-, BPL- tai SPL-lentokoe osan FCL mukaisesti
 - c) täytettävä kyseisen luokka- tai tyyppikelpuutuksen myöntämistä koskevat vaatimukset luvun H mukaisesti

- d) hänellä on oltava vähintään luokan 2 lääketieteellinen kelpoisuustodistus, joka on myönnetty osan Medical mukaisesti
- e) osoitettava kohdan FCL.055 mukainen kielitaito
- f) oltava suorittanut vähintään 100 tuntia lentoaikaa ohjaajana.

C. LUOKKA- JA TYYPPIKELPUUTUSTEN HYVÄKSYMINEN

1. Voimassa oleva luokka- tai tyyppikelpuutus, joka sisältyy kolmannen valtion myöntämään lupakirjaan, voidaan sisällyttää osan FCL lupakirjaan edellyttäen, että hakija
 - a) täyttää kokemusvaatimukset ja edellytykset kyseisen tyyppi- tai luokkakelpuutuksen myöntämistä varten osan FCL mukaisesti
 - b) suorittaa hyväksytysti lentokokeen kyseisen tyyppi- tai luokkakelpuutuksen myöntämiseksi osan FCL mukaisesti
 - b) toimii edelleen lentäjänä
 - c) on hankkinut vähintään seuraavan lentokokemuksen:
 - i) lentokoneiden luokkakelpuutuksia varten 100 tuntia kyseisen luokan lentokoneiden ohjaajana
 - ii) lentokoneiden tyyppikelpuutuksia varten 500 tuntia kyseisen lentokonetyypin ohjaajana
 - iii) niiden yksimoottoristen helikopterien osalta, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on korkeintaan 3 175 kilogrammaa, 100 tuntia kyseisen helikopterityypin ohjaajana
 - iv) kaikkien muiden helikopterien osalta 350 tuntia kyseisen luokan helikopterien ohjaajana.