
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.

REV 06.09.2011



KOMMISSJONEN FOR DE EUROPEISKE FELLESSKAP

Brussel, ...
C

Forslag til

KOMMISSJONSFORORDNING (EF) NR. .../...

av [...]

om krav til personell

(EØS-relevant tekst)

NO

NO

Forslag til

KOMMISJONSFORORDNING (EF) NR. .../...

av [...]

om krav til personell

EUROPAKOMMISJONEN HAR –

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart, om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF², endret ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1108 av 21. oktober 2009³ (heretter kalt «grunnforordningen»), særlig artikkel 7, og

ut fra følgende betraktninger:

1. Grunnforordningen fastsetter felles grunnleggende krav med sikte på å sørge for et høyt, ensartet nivå for sikkerhet og miljøvern innen sivil luftfart. Den krever at Kommisjonen skal vedta de gjennomføringsregler som er nødvendige for å sikre ensartet anvendelse av kravene. Forordningen oppretter «Det europeiske flysikkerhetsbyrå» (heretter kalt «Byrået») for å bistå Kommisjonen i utviklingen av slike gjennomføringsregler.
2. Det er nødvendig å vedta felles tekniske krav og administrative framgangsmåter for sertifisering av flygere i henhold til grunnforordningen. Disse kravene og framgangsmåtene bør angi vilkårene for utstedelse, opprettholdelse, endring, midlertidig oppheving og tilbakekalling av de relevante sertifikatene og bevisene.
3. Når Kommisjonen vedtar tiltak med sikte på gjennomføring av de felles grunnleggende krav til sertifisering av flygere, bør den sikre at de gjenspeiler det nåværende utviklingstrinn i teknikken, herunder beste praksis, og den vitenskapelige og tekniske utvikling innen flygerutdanning.
4. Behovet for å sikre ensartethet i anvendelsen av felles krav til sertifisering av flygere innebærer at vedkommende myndigheter i medlemsstatene må følge felles framgangsmåter, og at Byrået, der det er relevant, vurderer overholdelsen av disse kravene. Byrået bør utarbeide akseptable metoder for å overholde kravene og veiledningsmateriale for å legge til rette for nødvendig ensartethet i regelverket.
5. For å opprettholde et høyt, ensartet nivå for sikkerhet innen sivil luftfart i Fellesskapet er det nødvendig å sikre en smidig overgang til Byråets nye rammeregler. Det er nødvendig å

² EUT L 79 av 13.3.2008, s. 1,

³ EUT L 309 av 24.11.2009, s. 51.

REV 06.09.2011

gi luftfartsindustrien og medlemsstatenes myndigheter tilstrekkelig tid til å tilpasse seg de nye rammereglene og anerkjenne fortsatt gyldighet for sertifikater og bevis utstedt før denne forordning trådte i kraft, i samsvar med artikkel 69 i grunnforordningen.

6. Tiltakene fastsatt i denne forordning bygger på uttalelsen utstedt av Byrådet i samsvar med artikkel 17 nr. 2 bokstav b) og artikkel 19 nr. 1 i grunnforordningen.
7. Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelsen fra Det europeiske flysikkerhetsbyrås komité nedsatt ved artikkel 54 nr. 3 i grunnforordningen –

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1 **Formål og virkeområde**

Denne forordning fastsetter felles tekniske krav til:

1. sertifisering, opplæring og prøving av flygere som deltar i operasjon av luftfartøyer omhandlet i artikkel 4 nr. 1 bokstav b) og c) i grunnforordningen,
2. sertifisering av personell med ansvar for å gi flygetrening eller flygesimulatortrening og for å vurdere flygeres ferdigheter,
3. sertifisering, opplæring og prøving av flygere som fører luftfartøyer omhandlet i bokstav a) ii), d) og h) i vedlegg II til grunnforordningen, der disse brukes i kommersiell lufttransport.

Artikkel 2 **Definisjoner**

I denne forordning menes med:

1. «ICAO vedlegg 1» vedlegg 1 til Konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, som ble undertegnet i Chicago 7. desember 1944,
2. «JAA» de felles luftfartsmyndigheter («Joint Aviation Authorities»),
3. «flygersertifikat for lett luftfartøy (LAPL)» sertifikatet for fritidsflyging i henhold til artikkel 7 i grunnforordningen,
4. «Part-21» vedlegget til kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 av 24. september 2003 om fastsettelse av gjennomføringsregler for luftdyktighets- og miljøsertifisering av luftfartøyer og tilhørende produkter, deler og utstyr, og for sertifisering av konstruksjons- og produksjonsorganisasjoner,
5. «Part-AR» gjennomføringsreglene for grunnforordningen, som fastsetter krav til vedkommende myndigheter,
6. «Part-OR» gjennomføringsreglene for grunnforordningen, som fastsetter krav til organisasjoner.

Artikkel 3

Sertifisering av flygere

Personell omhandlet i artikkel 1 skal være kvalifisert i samsvar med bestemmelsene i vedlegg I til denne forordning, heretter kalt Part-FCL.

Artikkel 4

Nasjonale flygersertifikater

1. Nasjonale flygersertifikater, herunder alle tilknyttede rettigheter, bevis, autorisasjoner og/eller kvalifikasjoner, som er utstedt eller anerkjent av en medlemsstat i samsvar med JAAs krav og framgangsmåter før denne forordnings ikrafttredelse, skal anses å være utstedt i samsvar med denne forordning.
2. Innen den dato de relevante bestemmelser i Part-FCL kommer til anvendelse i samsvar med artikkel 10, skal innehavere av nasjonale flygersertifikater, herunder alle tilknyttede rettigheter, bevis, autorisasjoner og/eller kvalifikasjoner, bytte sine nasjonale flygersertifikater i Part-FCL-sertifikater og tilknyttede rettigheter eller bevis hos vedkommende myndighet i den medlemsstaten som har utstedt det nasjonale flygersertifikatet.
3. Nasjonale flygersertifikater, herunder alle tilknyttede rettigheter, bevis, autorisasjoner og/eller kvalifikasjoner, skal
 - a) for fly og helikoptre, byttes i Part-FCL-sertifikater og tilknyttede rettigheter eller bevis i samsvar med bestemmelsene i vedlegg II til denne forordning,
 - b) for andre kategorier luftfartøyer, byttes i Part-FCL-sertifikater og tilknyttede rettigheter eller bevis i samsvar med prinsippene fastsatt i en bytterapport.
4. Bytterapporten nevnt i nr. 3 bokstav b) skal
 - a) være utarbeidet av vedkommende myndighet i den medlemsstaten som har utstedt det nasjonale flygersertifikatet, herunder eventuelle tilknyttede rettigheter, bevis, autorisasjoner og/eller kvalifikasjoner, og godkjent av Byrådet,
 - b) beskrive de nasjonale regler som de nasjonale flygersertifikatene er utstedt på grunnlag av,
 - c) beskrive omfanget av de rettigheter flygerne ble gitt,
 - d) angi hvilke krav i Part-FCL det skal innvilges godskriving for,
 - e) angi eventuelle begrensninger som kan måtte påføres Part-FCL-sertifikatene og tilknyttede rettigheter eller bevis, og hvilke krav flygeren kan måtte oppfylle for å oppheve disse begrensningene,
 - f) inneholde kopier av alle dokumenter som kreves for å godtgjøre ovenstående elementer, herunder kopier av relevante nasjonale krav og framgangsmåter.

5. Omfanget av rettighetene gitt til flygere hvis nasjonale flygersertifikater, herunder alle tilknyttede rettigheter, bevis og/eller kvalifikasjoner byttes i Part-FCL-sertifikater og tilknyttede rettigheter eller bevis, bør minst omfatte de aktiviteter flygerne driver på denne forordnings ikrafttredelsesdato, forutsatt at sikkerhetsnivået ikke påvirkes.
6. Uten hensyn til nr. 1 og 3 bokstav a) skal innehavere av bevis som klasserettighetsinstruktør eller -kontrollant som har rettigheter for enpilots komplekse høytytelsesfly, bytte disse rettighetene i et bevis som typerettighetsinstruktør eller -kontrollant for enpilotfly.

Artikkel 5

Prøveflygere

1. Med forbehold for artikkel 4 skal flygere som på denne forordnings ikrafttredelsesdato har utført teknisk prøveflyging i kategori 1 og 2 i henhold til Part-21, eller som har gitt instruksjon til prøveflygere, bytte sine nasjonale kvalifikasjoner for teknisk prøveflyging i Part-FCL-bevis med rettigheter for teknisk prøveflyging og eventuelt bevis som instruktør i teknisk prøveflyging hos vedkommende myndighet i den medlemsstaten som har utstedt de nasjonale kvalifikasjonene for teknisk prøveflyging.
2. Byttet skal utføres i samsvar med prinsippene i en bytterapport som skal overholde kravene i artikkel 4 nr. 4 og 5, innen den dato de relevante bestemmelser i Part-FCL kommer til anvendelse i henhold til artikkel 10.

Artikkel 6

Flymaskinister

1. Innehavere av nasjonale flymaskinistsertifikater, herunder eventuelle tilknyttede rettigheter, bevis, autorisasjoner og/eller kvalifikasjoner utstedt i samsvar med ICAO vedlegg 1, som ønsker å bytte sine nasjonale flymaskinistsertifikater i Part-FCL-flygersertifikater og tilknyttede rettigheter eller bevis, skal sende søknad til vedkommende myndighet i den medlemsstaten som har utstedt de nasjonale flymaskinistsertifikatene.
2. Nasjonale flymaskinistsertifikater, herunder eventuelle tilknyttede rettigheter, bevis, autorisasjoner og/eller kvalifikasjoner, kan byttes i Part-FCL-flygersertifikater og tilknyttede rettigheter eller bevis i samsvar med en bytterapport som skal overholde kravene i artikkel 4 nr. 4 og 5, og dersom kandidaten ønsker å søke om fartøysjefsertifikat for tung luftfart (ATPL) for fly, overholde bestemmelsene om godskriving i FCL.510.A(c)(2) i Part-FCL.

Artikkel 7

Tredjestatssertifikater

1. Med forbehold for artikkel 1 kan medlemsstatene godta tredjestatssertifikater, herunder eventuelle tilknyttede rettigheter, bevis, autorisasjoner og/eller kvalifikasjoner og

legeattester utstedt av eller på vegne av tredjestater i samsvar med bestemmelsene i vedlegg III til denne forordning.

2. Kandidater til Part-FCL-sertifikater og tilknyttede rettigheter eller bevis, som allerede har minst ett tilsvarende sertifikat utstedt av en tredjestat i samsvar med ICAO vedlegg 1, skal oppfylle alle kravene i Part-FCL, dog slik at kravene om kursvarighet, antall undervisningstimer og spesifikke opplæringstimer kan reduseres.

Hvilken godskriving kandidaten skal innvilges, skal bestemmes av vedkommende myndighet i den medlemsstaten flygeren sender sin søknad til, på grunnlag av en anbefaling fra en godkjent treningsorganisasjon.

3. Innehavere av et ATPL utstedt i samsvar med ICAO vedlegg 1 av eller på vegne av en tredjestat, og som oppfyller erfaringskravene for utstedelse av et ATPL for den aktuelle kategorien luftfartøyer i henhold til Part-FCL kapittel F, kan innvilges full godskriving mot kravene om å gjennomgå et opplæringskurs før teorieksamener og ferdighetsprøve avlegges, forutsatt at tredjestatssertifikatet inneholder en gyldig typerettighet for det luftfartøyet som skal brukes under ferdighetsprøven til ATPL.
4. Typerettigheter for fly eller helikopter kan utstedes til innehavere av Part-FCL-sertifikater og tilknyttede rettigheter eller bevis, som overholder kravene fastsatt av en tredjestat for utstedelse av disse rettighetene.

Slike rettigheter er begrenset til luftfartøyer registrert i den samme tredjestaten.

Denne begrensningen kan oppheves når flygeren oppfyller kravene i punkt C.1 i vedlegg III til denne forordning.

Artikkel 8

Godskriving av opplæring

1. Opplæring som er påbegynt i samsvar med JAAs krav og framgangsmåter før denne forordnings ikrafttredelse, skal godskrives fullt ut mot kravene for utstedelse av Part-FCL-sertifikater og tilknyttede rettigheter eller bevis, forutsatt at opplæringen og prøvingen er fullført før (4 år etter denne forordnings ikrafttredelsesdato).
2. Opplæring som er påbegynt i samsvar med ICAO vedlegg 1 før denne forordnings ikrafttredelse, kan godskrives mot kravene for utstedelse av Part-FCL-sertifikater og tilknyttede rettigheter eller bevis på grunnlag av en godskrivingsrapport utarbeidet av vedkommende myndighet og godkjent av Byrådet.

Rapporten skal beskrive omfanget av opplæringen, angi for hvilke krav i Part-FCL godskriving innvilges, og eventuelt hvilke krav kandidatene må oppfylle for å få utstedt Part-FCL-sertifikater og tilknyttede rettigheter eller bevis.

Rapporten skal inneholde kopier av alle dokumenter som kreves for å godtgjøre omfanget av opplæringen, samt av de nasjonale forskrifter og framgangsmåter som opplæringen ble påbegynt i henhold til.

Artikkel 9

Godskriving av militærtjeneste

1. Militære flygebesetningsmedlemmer som ønsker å få Part-FCL-sertifikater og tilknyttede rettigheter eller bevis, skal sende søknad til vedkommende myndighet i den medlemsstaten de har tjenestegjort i.
2. Kunnskap, erfaring og ferdigheter tilegnet under militærtjenesten skal godskrives mot de relevante kravene i Part-FCL i samsvar med prinsippene i en godskrivingsrapport utarbeidet av vedkommende myndighet og godkjent av Byrådet.

Godskrivingsrapporten skal

- a) beskrive de nasjonale regler som de militære sertifikatene, rettighetene, bevisene, autorisasjonene og/eller kvalifikasjonene er utstedt på grunnlag av,
- b) beskrive omfanget av de rettigheter flygerne ble gitt,
- c) angi hvilke krav i Part-FCL det skal innvilges godskriving for,
- d) angi eventuelle begrensninger som kan måtte påføres Part-FCL-sertifikatene og tilknyttede rettigheter eller bevis, og hvilke krav flygeren kan måtte oppfylle for å oppheve disse begrensningene,
- f) inneholde kopier av alle dokumenter som kreves for å godtgjøre ovenstående elementer, herunder kopier av relevante nasjonale krav og framgangsmåter.

Artikkel 10

Ikrafttredelse og anvendelse

1. Denne forordning trer i kraft dagen etter at den er kunngjort i Den europeiske unions tidende, og kommer til anvendelse fra 8. april 2012.
2. Som unntak fra nr. 1 kan medlemsstatene velge å ikke anvende følgende bestemmelser i Part-FCL før (3 år etter denne forordnings ikrafttredelsesdato):
 - a) bestemmelsene om sertifikater og tilknyttede rettigheter eller bevis for flygere av luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper, luftskip, ballonger og seilfly,
 - b) bestemmelsene i kapittel B (LAPL) og avsnitt 2 (LAFI), avsnitt 8 (MCCI), når det gjelder helikoptre, og avsnitt 10 (instruktør i fjellflyging) og avsnitt 11 (instruktør i teknisk prøveflyging) i kapittel J,
 - c) bestemmelsene i FCL.800 (rettighet for snittflyging), FCL.805 (rettigheter for slep av seilfly og bannere), FCL.815 (rettighet for fjellflyging) og FCL.820 (rettighet for teknisk prøveflyging).
3. Som unntak fra artikkel 4 nr. 2 kan medlemsstatene velge å ikke bytte sine nasjonale fly- og helikoptersertifikater før (2 år etter denne forordnings ikrafttredelsesdato):

REV 06.09.2011

Denne forordning trer i kraft den [...] dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel, [...]

For Kommisjonen

[...]

Medlem av Kommisjonen

VEDLEGG I
TIL GJENNOMFØRINGSFORORDNINGEN
PART-FCL
KAPITTEL A
GENERELLE KRAV

FCL.001 Vedkommende myndighet

I denne del menes med vedkommende myndighet en myndighet utpekt av medlemsstaten, og som en person sender søknad om utstedelse av flygersertifikater eller tilknyttede rettigheter eller bevis til.

FCL.005 Virkeområde

Denne del fastsetter kravene for utstedelse av flygersertifikater og tilknyttede rettigheter og bevis samt vilkårene for deres gyldighet og bruk.

FCL.010 Definisjoner

I denne del menes med

«snittflyging» en forsettlig manøver som innbefatter en plutselig forandring av et luftfartøys flygestilling, en unormal flygestilling eller unormal akselerasjon som ikke er nødvendig for normal flyging eller for instruksjon til sertifikater eller andre rettigheter enn rettighet for snittflyging,

«fly» et motordrevet luftfartøy med faste vinger, som er tyngre enn luft og som under flyging holdes oppe av en oppdrift skapt av luftens dynamiske reaksjon mot vingene,

«fly som må føres med styrmann» en type fly som i henhold til flygehåndboken eller luftfartsforetakets godkjenningssertifikat må føres med styrmann,

«luftfartøy» enhver maskin som kan få oppdrift i atmosfæren som følge av andre luftreaksjoner enn luftens reaksjoner mot jordoverflaten,

«flygerskjønn» konsekvent anvendelse av god dømmekraft og velutviklede kunnskaper, ferdigheter og holdninger i gjennomføringen av formålet med flygingen,

«luftskip» et motordrevet luftfartøy som er lettere enn luft, med unntak av varmluftskip, som i denne del omfattes av definisjonen av ballong,

«ballong» et luftfartøy som er lettere enn luft, som ikke er motordrevet, og som bruker gass eller en luftbåren varmer til oppdrift. I denne del anses et varmluftskip som en ballong selv om det er motordrevet,

«instrumenttreningsinnretning (BITD)» en bakkebasert treningsinnretning som representerer flyelebens plass i en klasse av luftfartøyer. Den kan ha skjermbaserte instrumentpaneler og fjærbelastede kontrollorganer slik at den minst kan fungere som en treningsinnretning for prosedyredelen av instrumentflyging,

«kategori av luftfartøyer» en kategorisering av luftfartøyer i henhold til spesifikke grunnleggende egenskaper, f.eks. fly, luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper, helikoptre, luftskip, seilfly, friballonger,

«klasse av fly» en kategorisering av enpilotfly som ikke trenger typerettighet,

«klasse av ballonger» en kategorisering av ballonger i henhold til de løftemidler som brukes til oppdrift,

«kommersiell lufttransport» transport av passasjerer, gods eller post mot betaling eller leie,

«kompetanse» en kombinasjon av ferdigheter, kunnskaper og holdninger som er nødvendig for å utføre en oppgave til det fastsatte kvalitetsnivået,

«kompetanseelement» en handling bestående av en oppgave med start- og slutthendelse som klart definerer dens grenser, og et observerbart resultat,

«kompetanseenhet» en diskret funksjon som består av et antall kompetanseelementer,

«styrmann» en flyger i en annen rolle enn fartøysjef på et luftfartøy som krever mer enn én flyger, herfra unntatt en flyger som er om bord i luftfartøyet bare for å få flygeinstruksjon i forbindelse med et sertifikat eller en rettighet,

«godskriving» anerkjennelse av tidligere erfaring eller kvalifikasjoner,

«navigasjonsflyging» en flyging mellom et avgangspunkt og et ankomstpunkt ifølge en forhåndsplanlagt rute ved bruk av standard navigasjonsprosedyrer,

«avløsningsstyrmann» en flyger som avløser styrmannen for hans/hennes plikter ved kontrollorganene i underveisfasen av en flyging i flerpilotoperasjoner over FL 200,

«instruksjonstid» flygetid eller instrumentbakketid der en person mottar flygeinstruksjon fra en godkjent instruktør,

«feil» en handling eller fravær av en handling fra flygebesetningens side som fører til avvik fra organisatoriske hensikter eller formålet med eller forventningene til en flyging,

«feilhåndtering» prosessen med å oppdage og reagere på feil med mottiltak som reduserer eller fjerner konsekvenser av feil og minsker sannsynligheten for feil eller uønsket tilstand på luftfartøyet,

«fullverdig flygesimulator (FFS)» en etterligning i full størrelse av førerkabinen i et luftfartøy av en bestemt type, modell og serie, inkludert alt utstyr og alle dataprogrammer som er nødvendige for å gjengi luftfartøyet's manøvreringsegenskaper på bakken og i luften, et system for å skape et visuelt utsyn fra førerkabin/cockpit og et kraftinnvirkende bevegelsessystem,

«flygetid»:

for fly, motorseilfly (TMG) og luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper, totaltiden fra det tidspunkt et luftfartøy først setter seg i bevegelse for det formål å ta av, til det tidspunkt det til slutt stanser etter avsluttet flyging,

for helikoptre, totaltiden fra det tidspunkt helikopterets rotorblader begynner å rotere, til det tidspunkt helikopteret til slutt stanser etter avsluttet flyging og rotorbladene har stoppet,

for luftskip, totaltiden fra det tidspunkt et luftskip frigjøres fra masten for det formål å ta av, til det tidspunkt luftskipet til slutt stanser etter avsluttet flyging og er fortøyd i masten,

for seilfly, totaltiden fra det tidspunkt seilflyet påbegynner markrulling for det formål å ta av, til det tidspunkt seilflyet til slutt stanser etter endt flyging,

for ballonger, totaltiden fra det tidspunkt kurven forlater bakken for det formål å ta av, til det tidspunkt den til slutt stanser etter endt flyging,

«flygetid etter instrumentflygereglene (IFR)» all flygetid der et luftfartøy flys etter instrumentflygereglene,

«flygetreningsinnretning (FTD)» en etterligning i full størrelse av en bestemt luftfartøytypes instrumenter, utstyr, paneler og kontrollorganer i et åpent eller innelukket førerkabin-/cockpitområde, inkludert alt utstyr og alle dataprogrammer som er nødvendige for å gjengi luftfartøyets manøvreringsegenskaper på bakken og i luften, i henhold til innretningens installerte utstyr. Det kreves ikke et kraftinnvirkende bevegelsessystem eller et visuelt system, bortsett fra for helikopter-FTD type 2 og 3, der visuelle systemer kreves,

«flyge- og navigasjonsprosedyretrener (FNPT)» en treningsinnretning som gjengir førerkabinen/cockpitområdet, inkludert alt utstyr og alle dataprogrammer som er nødvendige for å gjengi en luftfartøytypes eller -klasses manøvreringsegenskaper i luften, slik at systemene fungerer som i et luftfartøy,

«gruppe av ballonger» en kategorisering av ballonger basert på kammerets størrelse eller volum,

«helikopter» et luftfartøy som er tyngre enn luft og som under flyging hovedsakelig holdes oppe av en oppdrift skapt av en eller flere motordrevne rotoror installert på overveiende vertikale aksler,

«instrumentflygetid» en tidsperiode der en flyger styrer et luftfartøy under flyging bare ved hjelp av instrumenter,

«instrumentbaketid» en tidsperiode der en flyger får instruksjon i simulert instrumentflyging i syntetiske flygetreningsinnretninger (FSTD),

«instrumenttid» instrumentflygetid eller instrumentbaketid,

«flerpilotoperasjon»:

for fly, en operasjon som krever minst to flygere i besetningssamarbeid i flerpilot- eller enpilotfly,

for helikoptre, en operasjon som krever minst to flygere i besetningssamarbeid i flerpilothelikoptre,

«besetningssamarbeid (MCC)» det at flygebesetningen fungerer som et lag av samarbeidende personer under ledelse av fartøysjefen,

«flerpilotluftfartøy»:

for fly, fly sertifisert for operasjon med en minste besetning på to flygere,

for helikoptre, luftskip og luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper, en type luftfartøyer som i henhold til flygehåndboken, luftfartsforetakets godkjenningssertifikat eller tilsvarende dokument må opereres med styrmann,

«natt» perioden mellom slutten av skumring og begynnelsen av demring, eller andre slike perioder mellom solnedgang og soloppgang fastsatt av vedkommende myndighet i medlemsstaten,

«andre treningsinnretninger (OTD)» andre treningshjelpemidler enn flygesimulatorer, innretninger til flygetrening og flyge- og navigasjonsprosedyretrenere som utgjør hjelpemidler til treningsformål der et komplett førerkabinmiljø ikke er nødvendig,

«ytelseskriterium» et enkelt, evaluerende utsagn om det påkrevde utfallet av kompetanseelementet og en beskrivelse av kriteriet som er lagt til grunn for bedømmelsen av hvorvidt nødvendig ytelsesnivå er oppnådd,

«fartøysjef (PIC)» den flygeren som er utpekt som sjef, og som har ansvar for å gjennomføre en sikker flyging,

«fartøysjef under tilsyn (PICUS)» styrmann som under tilsyn fra fartøysjefen utfører pliktene og funksjonene til en fartøysjef,

«luftfartøy med vertikale avgangs- og landingsegenskaper» et luftfartøy hvis vertikale løft og framdrift/løft under flyging skapes av rotoror med variabel geometri eller motorer/framdriftsinnretninger festet på eller bygget inn i flykroppen eller vingene,

«motorseilfly» et luftfartøy utstyrt med en eller flere motorer som når motorene er slått av, har et seilflys egenskaper,

«privatflyger» en flyger som er innehaver av et sertifikat som forbyr føring av luftfartøyer mot betaling, bortsett fra for instruksjons- eller eksamensformål, som fastsatt i denne del,

«ferdighetskontroll» demonstrasjon av ferdighet med sikte på forlengelse eller gjenutstedelse av rettigheter, herunder slik muntlig eksaminasjon som måtte kreves,

«gjenutstedelse» (av f.eks. en rettighet eller et bevis) administrative tiltak med sikte på gjenutstedelse av privilegiene tilknyttet en rettighet eller et bevis som er utløpt, for en nærmere angitt periode, forutsatt at fastsatte krav er oppfylt,

«forlengelse» (av f.eks. en rettighet eller et bevis) administrative tiltak truffet i løpet av gyldighetsperioden til en rettighet eller et bevis, som gir innehaveren rett til fortsatt å utøve privilegiene tilknyttet rettigheten eller beviset for en nærmere angitt periode, forutsatt at fastsatte krav er oppfylt,

«rutesektor» en flyging som omfatter avgang, utflyging, underveisfase på minst 15 minutter, innflyging og landing,

«seilfly» et luftfartøy som er tyngre enn luft, som under flyging holdes oppe av en oppdrift skapt av luftens dynamiske reaksjon mot faste løfteflater, og som flyr fritt uavhengig av en motor,

«enpilotluftfartøy» et luftfartøy sertifisert til å kunne opereres av én flyger,

«ferdighetsprøve» demonstrasjon av ferdigheter for utstedelse av et sertifikat eller en rettighet, herunder slik muntlig eksaminasjon som måtte kreves,

«solotid» flygetid der en flyelev er den eneste som er om bord i et luftfartøy,

«elev som fartøysjef (SPIC)» flyelev som fungerer som fartøysjef på en flyging med instruktør, der sistnevnte bare observerer eleven og ikke skal påvirke eller styre flygingen,

«trussel» hendelser eller feil som forekommer uten innvirkning fra flygebesetningen, og som øker operasjonell kompleksitet og må håndteres for å opprettholde sikkerhetsmarginen,

«trusselhåndtering» prosessen med å oppdage og reagere på trusselen med mottiltak som reduserer eller fjerner konsekvenser av trusler og minsker sannsynligheten for feil eller uønsket tilstand på luftfartøyet,

«motorseilfly (TMG)» en bestemt klasse motorseilfly som har integrert motor som ikke er inntrekkbar, og en ikke inntrekkbar propell. Det skal være i stand til å ta av og stige ved hjelp av egen kraft i henhold til flygehåndboken,

«type av luftfartøyer» en kategorisering av luftfartøyer som krever en typerettighet i henhold til dataene som omhandler operativ egnethet fastsatt i samsvar med Part-21, og som omfatter alle luftfartøyer av samme grunnleggende konstruksjon, inkludert alle modifikasjoner unntatt de modifikasjoner som resulterer i en endring av operasjon eller flyegegenskaper.

FCL.015 Søknad om og utstedelse av sertifikater, rettigheter og bevis

- (a) En søknad om utstedelse, forlengelse og gjenutstedelse av flygersertifikater og tilknyttede rettigheter og bevis skal inngis til vedkommende myndighet i den form og på den måte som myndigheten har fastsatt. Søknaden skal være vedlagt dokumentasjon på at kandidaten oppfyller kravene for utstedelse, forlengelse eller gjenutstedelse av sertifikatet eller beviset og tilknyttede rettigheter eller påtegninger fastsatt i denne del og Part-Medical.
- (b) Enhver begrensning eller utvidelse av privilegiene som gis ved et sertifikat, en rettighet eller et bevis, skal påtegnes sertifikatet eller beviset av vedkommende myndighet.
- (c) Ingen skal på noe tidspunkt inneha mer enn ett sertifikat per kategori luftfartøyer utstedt i samsvar med denne del.
- (d) En søknad om utstedelse av et sertifikat for en annen kategori luftfartøyer, om utstedelse av ytterligere rettigheter eller sertifikater eller om endring, forlengelse eller gjenutstedelse av slike sertifikater, rettigheter eller bevis, skal sendes til den vedkommende myndighet som opprinnelig utstedte flygersertifikatet, med mindre flygeren har anmodet om overføring til en annen vedkommende myndighet og om overføring av sertifikatgrunnlag og helsejournal til denne.

FCL.020 Flyelev

- (a) En flyelev skal ikke fly alene med mindre det er gitt tillatelse til det, og da under tilsyn av en flygeinstruktør.
- (b) Før første soloflyging skal flyeleven være minst:
 - (1) når det gjelder fly, helikoptre og luftskip, minst 16 år,
 - (2) når det gjelder seilfly og ballonger, minst 14 år.

FCL.025 Teorieksamener for utstedelse av sertifikater

(a) *Kandidatens ansvar*

- (1) Kandidatene skal ta hele eksamenssettet til et bestemt sertifikat eller en bestemt rettighet under én medlemsstats myndighet.
- (2) Kandidatene skal bare ta eksamen etter anbefaling fra den godkjente treningsorganisasjonen (ATO) som har ansvar for deres opplæring, etter at de har fullført de relevante deler av teoriundervisningen til et tilfredsstillende nivå.
- (3) Anbefalingen fra ATO skal være gyldig i 12 måneder. Dersom kandidaten har unnlatt å avlegge minst én skriftlig teorieksamen i løpet av denne gyldighetsperioden, skal ATO vurdere om kandidaten trenger tilleggsopplæring.

(b) *Krav til bestått*

- (1) Bestått på en eksamensoppgave skal tilkjennes en kandidat som oppnår minst 75 % av poengene tildelt den aktuelle prøven. Det er ingen straffepoeng.
- (2) Med mindre annet er fastsatt i denne del, skal en kandidat anses å ha gjennomgått og bestått de teorieksamener som kreves for vedkommende flygersertifikat eller rettighet, når bestått er tilkjent i alle fagene som kreves, i løpet av en periode på 18 måneder regnet fra slutten av den kalendermåneden da kandidaten først gikk opp til eksamen.
- (3) En kandidat må gjenoppta hele eksamen hvis han/hun etter fire forsøk ikke har bestått alle eksamensoppgavene, eller ikke oppnår bestått resultat på alle eksamensoppgaver innenfor seks eksamensperioder eller innenfor perioden nevnt i (2).

Før gjenopptakelse av eksamen skal kandidaten gjennomgå tilleggsopplæring ved en ATO. Omfanget av opplæringen kandidaten trenger, skal bestemmes av treningsorganisasjonen på grunnlag av kandidatens behov.

(c) *Gyldighetsperiode*

- (1) Beståtte teorieksamener skal være gyldige:
 - (i) for utstedelse av flygersertifikat for lett luftfartøy, privatflygersertifikat, seilflygersertifikat eller ballongflygersertifikat, i en periode på 24 måneder,
 - (ii) for utstedelse av trafikkflygersertifikat eller instrumentrettighet (IR), i en periode på 36 måneder,
 - (iii) periodene angitt i (i) og (ii) skal regnes fra den dagen flygeren har fullført og bestått teorieksamen i samsvar med (b)(2).
- (2) Beståtte teorieksamener til fartøysjefsertifikat for tung luftfart (ATPL) skal være gyldige for utstedelse av et ATPL i en periode på 7 år fra siste gyldighetsdato for:
 - (i) en IR påtegnet sertifikatet, og
 - (ii) når det gjelder helikoptre, en typerettighet for helikopter påtegnet sertifikatet.

FCL.030 Praktisk ferdighetsprøve

- (a) Før en ferdighetsprøve for utstedelse av et sertifikat, en rettighet eller et bevis kan tas, skal kandidaten ha bestått den tilhørende teorieksamen, med mindre kandidaten gjennomgår et integrert flygetreningskurs.

Uansett skal teoriundervisningen alltid være fullført før ferdighetsprøvene tas.

- (b) Unntatt ved utstedelse av fartøysjefs sertifikat for tung luftfart skal kandidaten til en ferdighetsprøve være anbefalt for prøven av den organisasjonen/personen som er ansvarlig for opplæringen, etter at opplæringen er fullført. Treningsjournalene skal gjøres tilgjengelig for kontrollanten.

FCL.035 Godskriving av flygetid og teorikunnskaper

(a) Godskriving av flygetid

- (1) Med mindre annet er fastsatt i denne del, skal flygetid som skal godskrives for et sertifikat, en rettighet eller et bevis, være gjennomført på samme kategori luftfartøyer som sertifikatet eller rettigheten søkes utstedt for.

(2) Fartøysjef eller flyger under instruksjon

- (i) En kandidat til et sertifikat, en rettighet eller et bevis skal innvilges full godskriving av all solotid, instruksjonstid og PIC-flygetid mot den totale flygetid som kreves for sertifikatet, rettigheten eller beviset.

- (ii) En person som er uteksaminert fra et integrert ATP-kurs, er berettiget til godskriving av inntil 50 timer instrumenttid som elev som fartøysjef mot den PIC-tid som kreves for utstedelse av fartøysjefs sertifikat for tung luftfart, trafikkflygersertifikat og flermotors type- eller klasserettighet.

- (iii) En person som er uteksaminert fra et integrert CPL/IR-kurs, er berettiget til godskriving av inntil 50 timer instrumenttid som elev som fartøysjef mot den PIC-tid som kreves for utstedelse av trafikkflygersertifikat og flermotors type- eller klasserettighet.

- (3) Flygetid som styrmann. Med mindre annet er fastsatt i denne del, er en innehaver av et flygersertifikat som fungerer som styrmann eller styrmann under tilsyn, berettiget til godskriving av all styrmannstid mot den totale flygetid som kreves for et høyere flygersertifikat.

(b) Godskriving av teorikunnskaper

- (1) En kandidat som har bestått teorieksamen til fartøysjefs sertifikat for tung luftfart, skal innvilges full godskriving mot teorikravene for flygersertifikat for lett luftfartøy, privatflygersertifikat, trafikkflygersertifikat og, bortsett fra når det gjelder helikoptre, IR for samme kategori luftfartøyer.

- (2) En kandidat som har bestått teorieksamen til trafikkflygersertifikatet, skal innvilges godskriving mot teorikravet for et sertifikat for lette luftfartøyer eller privatflygersertifikat for samme kategori luftfartøyer.

- (3) En innehaver av en IR eller en kandidat som har bestått eksamen i instrumentteori for en kategori luftfartøyer, skal innvilges full godskriving mot kravene om undervisning og eksamen i IR-teori for en annen kategori luftfartøyer.
- (4) En innehaver av et flygersertifikat skal innvilges godskriving mot kravene om teoriundervisning og eksamen til et sertifikat for en annen kategori luftfartøyer i samsvar med vedlegg 1 til denne del.

Denne godskrivingen gjelder også kandidater til et flygersertifikat som allerede har bestått relevante teorieksamener til utstedelse av det aktuelle sertifikatet for en annen kategori luftfartøyer, så lenge det skjer innen gyldighetsperioden angitt i FCL.025(c).

FCL.040 Utøvelse av privilegiene tilknyttet et sertifikat

Utøvelse av privilegiene som gis ved et sertifikat, skal være betinget av at alle rettigheter tilknyttet sertifikatet og legeattesten er gyldige.

FCL.045 Plikt til å medføre og legge fram dokumenter

- (a) En flyger som utøver privilegiene tilknyttet et sertifikat, skal alltid bære med seg gyldig sertifikat og gyldig legeattest.
- (b) Flygeren skal også medføre et personlig identitetsdokument med foto.
- (c) På forespørsel fra en godkjent representant for en vedkommende myndighet skal en flyger eller flyelev uten unødig opphold legge fram sin flygetidsbok for inspeksjon.
- (d) En flyelev skal på alle solo-navigasjonsflyginger medføre dokumentasjon på autorisasjonen som kreves i henhold til FCL.020(a).

FCL.050 Logging av flygetid

Flygeren skal registrere opplysninger om alle flyginger fløyet i den form og på den måte som vedkommende myndighet har fastsatt.

FCL.055 Språkferdigheter

- (a) Generelt. Flygere av fly, helikoptre, luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper og luftskip som må kommunisere via radio, skal ikke utøve privilegiene tilknyttet sine sertifikater og rettigheter med mindre de har en påtegning i sertifikatet om språkferdighet i engelsk eller det språket som brukes i radiokommunikasjon under den aktuelle flyging. Påtegningen skal angi språk, ferdighetsnivå og gyldighetsdato.
- (b) Kandidaten til påtegning om språkferdighet skal i henhold til vedlegg 2 til denne del godtgjøre språkferdigheter som minst er på operativt nivå både når det gjelder fraseologi og allmennspråk. Med sikte på dette skal kandidaten godtgjøre evne til å:
 - (1) kommunisere på en effektiv måte i rene muntlige situasjoner samt ansikt til ansikt,
 - (2) kommunisere om alminnelige og arbeidsrelaterte emner på en nøyaktig og tydelig måte,

- (3) anvende hensiktsmessige kommunikasjonsstrategier for å utveksle meldinger og gjenkjenne og oppklare misforståelser i en alminnelig eller arbeidsrelatert situasjon,
 - (4) kunne løse språklige utfordringer i forbindelse med en komplikasjon eller en uforutsett hendelse som oppstår i forbindelse med en rutinemessig arbeidssituasjon, eller en kommunikasjonsoppgave som de ellers er fortrolige med, og
 - (5) benytte en dialekt eller aksent som er forståelig innenfor luftfartsmiljøet.
- (c) Bortsett fra for flygere som har godtgjort språkferdigheter på ekspertnivå i henhold til vedlegg 2 til denne del, skal språkpåtegningen revurderes:
- (1) hvert fjerde år, dersom nivået som godtgjøres, er operativt nivå, og
 - (2) hvert sjette år, dersom nivået som godtgjøres, er utvidet nivå.
- (d) Særskilte krav til innehavere av en instrumentrettighet (IR). Med forbehold for ovenstående bestemmelser skal innehavere av en IR ha godtgjort evne til å bruke engelsk språk på et nivå som gjør at de kan:
- (1) oppfatte all informasjon som er relevant for gjennomføringen av alle faser av en flyging, herunder forberedelser før flyging,
 - (2) bruke radiotelefoni i alle faser av flygingen, herunder i nødsituasjoner,
 - (3) kommunisere med andre besetningsmedlemmer på engelsk i alle faser av en flyging, herunder forberedelser før flyging.
- (e) Vedkommende myndighet skal fastsette metoden for vurdering av språkferdigheter og ferdigheter i bruk av engelsk hos innehavere av IR.

FCL.060 Erfaringskontinuitet

- (a) Ballonger. En flyger skal ikke føre en ballong i kommersiell lufttransport eller føre passasjerer med mindre han/hun i løpet av de siste 180 dagene har fullført:
- (1) minst 3 flyginger som flygende pilot i ballong, der minst 1 skal være i en ballong av den aktuelle klassen og gruppen, eller
 - (2) 1 flyging i den relevante klassen og gruppen ballonger under tilsyn av en instruktør kvalifisert i henhold til kapittel J.
- (b) Fly, helikoptre, luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper, luftskip og seilfly. En flyger skal ikke føre et luftfartøy i kommersiell lufttransport eller føre passasjerer:
- (1) som PIC eller styrmann med mindre han/hun i løpet av de siste 90 dagene har utført minst 3 avganger, innflyginger og landinger i et luftfartøy av samme type eller klasse eller en FFS som representerer den aktuelle type eller klasse. De 3 avgangene og landingene skal være utført enten i flerpilot- eller enpilotoperasjoner, avhengig av de privilegier flygeren har, og

- (2) som PIC om natten med mindre han/hun:
 - (i) i løpet av de siste 90 dagene har utført minst 1 avgang, innflyging og landing om natten som flygende pilot i et luftfartøy av samme type eller klasse eller en FFS som representerer den aktuelle typen eller klassen, eller
 - (ii) har en IR,
 - (3) som avløsningsstyrmann med mindre han/hun:
 - (i) oppfyller vilkårene i (b)(1),
 - (ii) i løpet av de siste 90 dagene har utført minst 3 sektorer som avløsningsstyrmann på samme type eller klasse luftfartøyer, eller
 - (iii) har gjennomført kontinuitetstrening og oppfriskning av flygeferdigheter i en FFS i intervaller på høyst 90 dager. Denne oppfriskningstreningen kan kombineres med luftfartsforetakets oppfriskningstrening fastsatt i Part-OR.OPS.
 - (4) Dersom en flyger har rett til å føre mer enn én type ikke-komplekse helikoptre med lignende operasjons- eller flyegegenskaper i henhold til Part-21, kan de 3 avgangene, innflygingene og landingene som kreves i (1), utføres på bare en av typene, forutsatt at flygeren har minst 2 timer flygetid på hver av de aktuelle helikoptertypene i løpet av de siste 6 månedene.
- (c) Særskilte krav for kommersiell lufttransport
- (1) Når det gjelder kommersiell lufttransport, kan 90-dagersperioden fastsatt i (b)(1) og (2), forlenges til høyst 120 dager, forutsatt at flygeren gjennomfører linjeflyging under tilsyn av en typerettighetsinstruktør eller -kontrollant.
 - (2) En flyger som ikke oppfyller kravet i (1), skal fullføre treningsflyging på luftfartøyet eller i en FFS for den typen luftfartøyer som skal benyttes, som skal omfatte minst kravene beskrevet i (b)(1) og (2) før han/hun kan utøve sine privilegier.

FCL.065 Innskrenking av rettigheter innen kommersiell lufttransport til sertifikatnehavere over 60 år

- (a) 60–64 år. Fly og helikoptre. En innehaver av et flygersertifikat som har fylt 60 år, skal ikke fungere som flyger på et luftfartøy i kommersiell lufttransport annet enn:
 - (1) som medlem av en flerpilotbesetning, og
 - (2) forutsatt at vedkommende er den eneste flygeren i flygebesetningen som har fylt 60 år.
- (b) 65 år. En innehaver av et flygersertifikat som har fylt 65 år, skal ikke fungere som flyger på et luftfartøy i kommersiell lufttransport.

FCL.070 Tilbakekalling, midlertidig oppheving og begrensning av sertifikater, rettigheter og bevis

REV 06.09.2011

- (a) Sertifikater, rettigheter og bevis utstedt i samsvar med denne del, kan begrenses, midlertidig oppheves eller tilbakekalles av vedkommende myndighet dersom flygeren ikke oppfyller kravene i denne del, Part-Medical eller gjeldende operative krav, i samsvar med vilkårene og framgangsmåtene fastsatt i Part-AR.
- (b) En flyger hvis sertifikat er midlertidig opphevet eller tilbakekalt, skal umiddelbart sende sertifikatet eller beviset tilbake til vedkommende myndighet.

KAPITTEL B

FLYGERSERTIFIKAT FOR LETT LUFTFARTØY — LAPL

AVSNITT 1

Felles krav

FCL.100 LAPL — Minstealder

Kandidater til et LAPL skal:

- (a) når det gjelder fly og helikoptre, være minst 17 år gamle,
- (b) når det gjelder seilfly og ballonger, være minst 16 år gamle.

FCL.105 LAPL — Privilegier og vilkår

- (a) Generelt. Privilegiene til innehavere av et LAPL er å fungere, uten betaling, som PIC i ikke-kommersiell virksomhet i den aktuelle kategorien luftfartøyer.
- (b) Vilkår. Kandidater til et LAPL skal oppfylle kravene for den relevante kategorien luftfartøyer og, om relevant, for den klassen eller typen luftfartøyer som brukes under ferdighetsprøven.

FCL.110 LAPL — Godskriving for samme kategori luftfartøyer

- (a) Kandidater til et LAPL som har innehatt et annet sertifikat for samme kategori luftfartøyer, skal innvilges full godskriving mot kravene for LAPL for den aktuelle kategorien luftfartøyer.
- (b) Uten at dette berører bestemmelsen over, skal kandidaten, dersom sertifikatet er utløpt, måtte bestå en ferdighetsprøve i samsvar med FCL.125 for utstedelse av et LAPL for den aktuelle kategorien luftfartøyer.

FCL.115 LAPL — Kurs

Kandidater til et LAPL skal fullføre et kurs ved en ATO. Kurset skal omfatte teori og flygeinstruksjon som står i forhold til privilegiene som gis.

FCL.120 LAPL — Teoriekksamen

Kandidater til et LAPL skal godtgjøre teorikunnskaper på et nivå som står i forhold til de privilegier som gis, ved eksamen i følgende:

- (a) felles fag:
 - Luftfartslovgivning,
 - Menneskelige ytelser,
 - Meteorologi og

- Kommunikasjon,
- (b) særskilte fag for de forskjellige kategoriene luftfartøyer:
 - Flygeteori,
 - Operative prosedyrer,
 - Flygeytelser og flygeplanlegging,
 - Generell kunnskap om luftfartøyer og
 - Navigasjon.

FCL.125 LAPL — Ferdighetsprøve

- (a) Kandidater til et LAPL skal som PIC på den aktuelle kategorien luftfartøyer bestå en ferdighetsprøve for å godtgjøre sin evne til å utføre de relevante prosedyrer og manøvrer på et ferdighetsnivå som står i forhold til de privilegier som gis.
- (b) Kandidater til ferdighetsprøven skal ha fått flygeinstruksjon på luftfartøy av samme klasse eller type som det som skal brukes under ferdighetsprøven. Privilegiene skal være begrenset til den klassen eller typen luftfartøyer som er brukt under ferdighetsprøven, inntil ytterligere utvidelser er påtegnet sertifikatet i samsvar med dette kapittel.
- (c) Minstekrav til bestått
 - (1) Ferdighetsprøven skal deles i forskjellige seksjoner som representerer alle flygefasene som er relevante for den kategorien luftfartøyer som flys.
 - (2) Stryk i en del av en seksjon innebærer stryk i hele seksjonen. En kandidat som stryker i bare én seksjon, skal ta denne seksjonen om igjen. En kandidat som stryker i mer enn én seksjon, stryker på hele prøven.
 - (3) En kandidat som må ta prøven om igjen i samsvar med (2), og som stryker i én seksjon, inkludert seksjoner som ble bestått i et tidligere forsøk, stryker på hele prøven.
 - (4) Hvis det ikke oppnås bestått i alle seksjoner etter to forsøk, skal det kreves ytterligere praktisk trening.

AVSNITT 2

Særskilte krav for grunnleggende LAPL — Fly

FCL.105.BLAPL Grunnleggende LAPL — Privilegier

Privilegiene til en innehaver av et grunnleggende LAPL for fly er å fungere som PIC på enmotorsfly med stempelmotor-land eller TMG med høyeste tillatte startvekt 2000 kg eller mindre, på lokale flyginger på inntil 30 km (15 NM) fra avgangsplassen, uten mellomlanding,

forutsatt at flygeren under de rådende flygeforhold til enhver tid er i stand til å vende tilbake til avgangsplassen.

Privilegiene tilknyttet et grunnleggende LAPL omfatter ikke transport av passasjerer.

FCL.110.BLAPL Grunnleggende LAPL — Erfaringskrav og godskriving

- (a) Kandidater til et grunnleggende LAPL for fly skal ha fullført minst 20 timer flygeinstruksjon på samme klasse som ferdighetsprøven skal tas på, inkludert minst:

- (1) 10 timer flygetrening med instruktør,
- (2) 4 timer solotid under tilsyn,
- (3) 3 timer navigasjonsflyging med instruktør.

- (b) Godskriving. Kandidater med tidligere erfaring som PIC kan innvilges godskriving mot kravene i (a).

Omfanget av godskrivingen skal bestemmes på grunnlag av opptaksprøveflygingen av den ATO der flygeren tar kurset, men skal uansett:

- (1) ikke overskride total flygetid som PIC,
- (2) ikke overskride 50 % av antall timer som kreves i henhold til (a), og
- (3) ikke omfatte kravene i (a)(2) og (a)(3).

FCL.135.BLAPL Grunnleggende LAPL — Utvidelse av privilegiene til en annen klasse eller variant

- (a) Privilegiene tilknyttet et grunnleggende LAPL skal være begrenset til den klassen som ferdighetsprøven ble avlagt i. Denne begrensningen kan oppheves når flygeren har fullført, i en annen klasse:

- (1) 3 timer flygeinstruksjon, herunder:
 - (i) 10 avganger og landinger med instruktør, og
 - (ii) 10 solo avganger og landinger under tilsyn,
- (2) en ferdighetsprøve for å godtgjøre et tilfredsstillende nivå av praktiske ferdigheter i den nye klassen. Under denne ferdighetsprøven skal kandidaten også godtgjøre overfor kontrollanten et tilfredsstillende nivå av teorikunnskaper for den andre klassen i følgende fag:
 - Operative prosedyrer,
 - Flygeytelser og flygeplanlegging,
 - Generell kunnskap om luftfartøyer.

- (b) Før en innehaver av et grunnleggende LAPL kan utøve privilegiene tilknyttet sertifikatet på en annen variant av flyet enn den som ble brukt under ferdighetsprøven, skal flygeren gjennomføre differanse- eller tilvenningstrening. Differansetreningen skal føres inn i flygerens loggbok eller tilsvarende dokument og undertegnes av instruktøren.

FCL.140.BLAPL Grunnleggende LAPL — Krav om erfaringskontinuitet

Innehavere av et grunnleggende LAPL skal utøve privilegiene tilknyttet sertifikatet bare dersom de oppfyller kravene om erfaringskontinuitet i FCL.140.A.

AVSNITT 3

Særskilte krav for LAPL for fly — LAPL(A)

FCL.105.A LAPL(A) — Privilegier

Privilegiene til en innehaver av et LAPL for fly er å fungere som PIC på enmotorsfly med stempelmotor-land eller TMG med høyeste tillatte startvekt 2000 kg eller mindre, som har høyst 3 passasjerer, slik at det aldri er mer enn 4 personer om bord i luftfartøyet.

FCL.110.A LAPL(A) — Erfaringskrav og godskriving

- (a) Kandidater til et LAPL(A) skal ha fullført minst 30 timer flygeinstruksjon på fly eller TMG, inkludert minst:
- (1) 15 timer flygetrening med instruktør på samme klasse som ferdighetsprøven skal tas på,
 - (2) 6 timer solotid under tilsyn, herunder minst 3 timer solo-navigasjonsflyging, hvorav minst 1 navigasjonsflyging på minst 150 km (80 NM) med 1 landing med full stopp på en annen flyplass enn avgangsplassen.
- (b) Særskilte krav til kandidater som har et grunnleggende LAPL for fly. Kandidater til et LAPL(A) som innehar et grunnleggende LAPL for fly, skal ha fullført 10 timer flygeinstruksjon, inkludert minst:
- (1) 5 timer flygetrening med instruktør,
 - (2) 4 timer solotid under tilsyn, herunder 3 timer solo-navigasjonsflyging, hvorav minst 1 navigasjonsflyging på minst 150 km (80 NM) med 1 landing med full stopp på en annen flyplass enn avgangsplassen.
- (c) Særskilte krav til kandidater som innehar et LAPL(S) utvidet til TMG. Kandidater til et LAPL(A) som er innehavere av et LAPL(S) utvidet til TMG, skal ha fullført minst 21 timer flygetid på TMG etter påtegning av utvidelsen til TMG og oppfylle kravene i FCL.135.BLAPL(a) på fly.
- (d) Godskriving. Kandidater med tidligere erfaring som PIC kan innvilges godskriving mot kravene i (a).

Omfanget av godskrivingen skal bestemmes på grunnlag av opptaksprøveflygingen av den ATO der flygeren tar kurset, men skal uansett:

- (1) ikke overskride total flygetid som PIC,
- (2) ikke overskride 50 % av antall timer som kreves i henhold til (a), og
- (3) ikke omfatte kravene i (a)(2).

FCL.135.A LAPL(A) — Utvidelse av privilegiene til en annen klasse eller variant av fly

Privilegiene tilknyttet et LAPL(A) skal være begrenset til den klassen og varianten av fly eller TMG som ferdighetsprøven ble avlagt i. Denne begrensningen kan oppheves når flygeren oppfyller kravene i FCL.135.BLAPL.

FCL.140.A LAPL(A) — Krav om erfaringskontinuitet

- (a) Innehavere av et LAPL(A) skal bare utøve privilegiene tilknyttet sertifikatet når de i løpet av de siste 24 måneder, som flygere på fly eller TMG, har fullført:
 - (1) minst 12 timer flygetid som PIC, herunder 12 avganger og landinger, og
 - (2) oppfriskningstrening på minst 1 time total flygetid med en instruktør.
- (b) Innehavere av et LAPL(A) som ikke oppfyller kravene i (a), skal:
 - (1) ha bestått en ferdighetskontroll med en kontrollant før de igjen utøver privilegiene tilknyttet sertifikatet, eller
 - (2) gjennomføre den tilleggsflygetid eller det ytterligere antall avganger og landinger, med instruktør eller solo under tilsyn av en instruktør, som kreves for å oppfylle kravene i (a).

AVSNITT 4

Særskilte krav for LAPL for helikopter — LAPL(H)

FCL.105.H LAPL(H) — Privilegier

Privilegiene til en innehaver av et LAPL for helikopter er å fungere som PIC på enmotorshelikopter med høyeste tillatte startvekt 2000 kg eller mindre, som har høyst 3 passasjerer, slik at det aldri er mer enn 4 personer om bord.

FCL.110.H LAPL(H) – Erfaringskrav og godskriving

- (a) Kandidater til et LAPL(H) skal ha fullført 40 timer flygeinstruksjon på helikopter. Minst 35 timer av disse skal flys på den typen helikoptre som skal brukes under ferdighetsprøven. Flygeinstruksjonen skal omfatte minst:
 - (1) 20 timer flygetrening med instruktør, og

- (2) 10 timer solotid under tilsyn, herunder minst 5 timer solo-navigasjonsflyging hvorav minst 1 navigasjonsflyging på minst 150 km (80 NM) med 1 landing med full stopp på en annen flyplass enn avgangsplassen.
- (b) Godskriving. Kandidater med tidligere erfaring som PIC kan innvilges godskriving mot kravene i (a).

Omfanget av godskrivingen skal bestemmes på grunnlag av opptaksprøveflygingen av den ATO der flygeren tar kurset, men skal uansett:

- (1) ikke overskride total flygetid som PIC,
- (2) ikke overskride 50 % av antall timer som kreves i henhold til (a), og
- (3) ikke omfatte kravene i (a)(2).

FCL.135.H LAPL(H) — Utvidelse av privilegiene til en annen type eller variant av helikoptre

- (a) Privilegiene tilknyttet et LAPL(H) skal være begrenset til den typen og varianten av helikopter som ferdighetsprøven ble avlagt i. Denne begrensningen kan oppheves når flygeren har fullført:
 - (1) 5 timer flygeinstruksjon, herunder:
 - (i) 15 avganger og landinger med instruktør,
 - (ii) 15 solo avganger, innflyginger og landinger under tilsyn,
 - (iii) en ferdighetsprøve for å godtgjøre et tilfredsstillende nivå av praktiske ferdigheter i den nye typen. Under denne ferdighetsprøven skal kandidaten også godtgjøre overfor kontrollanten et tilfredsstillende nivå av teoretiske kunnskaper for den andre typen i følgende fag:
 - Operative prosedyrer,
 - Flygeytelser og flygeplanlegging,
 - Generell kunnskap om luftfartøyer.
- (b) Før en innehaver av et LAPL(H) kan utøve privilegiene tilknyttet sertifikatet på en annen variant av helikopter enn den som ble brukt under ferdighetsprøven, skal flygeren gjennomføre differanse- eller tilvenningstrening i henhold til dataene som omhandler operativ egnethet fastsatt i samsvar med Part-21. Differansetreningen skal føres inn i flygerens loggbok eller tilsvarende dokument og undertegnes av instruktøren.

FCL.140.H LAPL(H) — Krav om erfaringskontinuitet

- (a) Innehavere av et LAPL(H) skal bare utøve privilegiene tilknyttet sertifikatet når de, på helikoptre av samme type, i løpet av de siste 12 måneder har fullført:

- (1) minst 6 timer flyetid som PIC, herunder 6 avganger, innflyginger og landinger, og
 - (2) oppfriskningstrening på minst 1 time total flyetid med en instruktør.
- (b) Innehavere av et LAPL(H) som ikke oppfyller kravene i (a), skal:
 - (1) ha bestått en ferdighetskontroll med en kontrollant på den samme typen før de igjen utøver privilegiene tilknyttet sertifikatet, eller
 - (2) gjennomføre den tilleggsflyetid eller det ytterligere antall avganger og landinger, med instruktør eller solo under tilsyn av en instruktør, som kreves for å oppfylle kravene i (a).

AVSNITT 5

Særskilte krav for LAPL for seilfly — LAPL(S)

FCL.105.S LAPL(S) — Privilegier og vilkår

- (a) Privilegiene til en innehaver av et LAPL for seilfly er å fungere som PIC på seilfly og motorseilfly. For å kunne utøve privilegiene på et TMG skal innehaveren oppfylle kravene i FCL.135.S.
- (b) Innehavere av et LAPL(S) skal ikke føre passasjerer før de har fullført, etter at sertifikatet er utstedt, 10 timer flygetid eller 30 starter som PIC på seilfly eller motorseilfly.

FCL.110.S LAPL(S) — Erfaringskrav og godskriving

- (a) Kandidater til et LAPL(S) skal ha fullført minst 15 timer flygeinstruksjon på seilfly eller motorseilfly, inkludert minst:
 - (1) 10 timer flygetrening med instruktør,
 - (2) 2 timer solotid under tilsyn,
 - (3) 45 starter og landinger,
 - (4) 1 solo-navigasjonsflyging på minst 50 km (27 NM) eller 1 navigasjonsflyging med instruktør på minst 100 km (55 NM).
- (b) Av de 15 timene som kreves under (a), kan høyst 7 timer gjennomføres på TMG.
- (c) Godskriving. Kandidater med tidligere erfaring som PIC kan innvilges godskriving mot kravene i (a).

Omfanget av godskrivingen skal bestemmes på grunnlag av opptaksprøveflygingen av den ATO der flygeren tar kurset, men skal uansett:

- (1) ikke overskride total flygetid som PIC,
- (2) ikke overskride 50 % av antall timer som kreves i henhold til (a), og
- (3) ikke omfatte kravene i (a)(2) til (a)(4).

FCL.130.S LAPL(S) — Startmetoder

- (a) Privilegiene tilknyttet et LAPL(S) skal være begrenset til den startmetoden som brukes under ferdighetsprøven. Denne begrensningen kan oppheves når flygeren har fullført:
 - (1) for vinsj- eller bilslep, minst 10 starter under flygetrening med instruktør, og 5 solostarter under tilsyn,

- (2) for flyslep eller motorstart, minst 5 starter under flygetrening med instruktør, og 5 solostarter under tilsyn. Når det gjelder motorstart, kan flygetrening med instruktør gjennomføres på TMG,
 - (3) for strikkstart, minst 3 starter gjennomført under flygetrening med instruktør eller solo under tilsyn.
- (b) Fullføring av ytterligere treningsstarter skal føres inn i loggboken og undertegnes av instruktøren.
- (c) For å opprettholde privilegiene i hver startmetode skal flygerne ha fullført minst 5 starter i løpet av de siste 24 måneder, bortsett fra for strikkstart, der flygerne bare må ha fullført 2 starter.
- (d) Dersom flygeren ikke overholder kravet i (c), skal han/hun gjennomføre det antall starter med instruktør eller solo under tilsyn av en instruktør som kreves for gjenutstedelse av privilegiene.

FCL.135.S LAPL(S) — Utvidelse av privilegiene til TMG

Privilegiene tilknyttet et LAPL(S) skal utvides til TMG når flygeren har fullført, ved en ATO, minst:

- (a) 6 timer flygeinstruksjon på et TMG, herunder:
- (1) 4 timer flygetrening med instruktør,
 - (2) 1 solo-navigasjonsflyging på minst 150 km (80 NM), med 1 landing med full stopp på en annen flyplass enn avgangsplassen,
- (b) en ferdighetsprøve for å godtgjøre et tilfredsstillende nivå av praktiske ferdigheter i et TMG. Under denne ferdighetsprøven skal kandidaten også godtgjøre overfor kontrollanten et tilfredsstillende nivå av teorikunnskaper for TMG i følgende fag:
- Flygeteori,
 - Operative prosedyrer,
 - Flygeytelser og flygeplanlegging,
 - Generell kunnskap om luftfartøyer,
 - Navigasjon.

FCL.140.S LAPL(S) — Krav om erfaringskontinuitet

- (a) Seilfly og motorseilfly. Innehavere av et LAPL(S) skal bare utøve privilegiene tilknyttet sertifikatet på seilfly og motorseilfly når de, på seilfly eller motorseilfly, i løpet av de siste 24 måneder har fullført minst:
- (1) 5 timer flygetid som PIC, herunder 15 starter,

- (2) 2 treningsflygninger med instruktør,
- (b) TMG. Innehavere av et LAPL(S) skal bare utøve privilegiene tilknyttet sertifikatet på et TMG når de:
 - (1) på et TMG i løpet av de siste 24 måneder har fullført:
 - (i) minst 12 timer flygetid som PIC, herunder 12 avganger og landinger, og
 - (ii) oppfriskningstrening på minst 1 time total flygetid med en instruktør.
 - (2) Dersom en innehaver av et LAPL(S) også har privilegier til å føre fly, kan kravene i (1) oppfylles på fly.
- (c) Innehavere av et LAPL(S) som ikke oppfyller kravene i (a) eller (b) skal, før de igjen utøver sine privilegier:
 - (1) ha bestått en ferdighetskontroll med en kontrollant på et seilfly eller TMG, alt etter som, eller
 - (2) gjennomføre den tilleggsflygetid eller det ytterligere antall avganger og landinger, med instruktør eller solo under tilsyn av en instruktør, som kreves for å oppfylle kravene i (a) eller (b).

AVSNITT 6

Særskilte krav for LAPL for ballong — LAPL(B)

FCL.105.B LAPL(B) — Privilegier

Privilegiene til en innehaver av et LAPL for ballong er å fungere som PIC på varmluftsballonger eller varmluftskip med et kammervolum på inntil 3400 m³ eller gassballonger med et kammervolum på inntil 1200 m³, som har høyst 3 passasjerer, slik at det aldri er mer enn 4 personer om bord i luftfartøyet.

FCL.110.B LAPL(B) — Krav til erfaring

- (a) Kandidater til et LAPL(B) skal ha fullført minst 16 timer flygeinstruksjon på ballonger av samme klasse, herunder minst:
 - (1) 12 timer flygetrening med instruktør,
 - (2) 10 ballongoppblåsninger og 20 avganger og landinger med instruktør, og
 - (3) 1 soloflyging under tilsyn, med en minste flygetid på minst 30 minutter.
- (b) Godskriving. Kandidater med tidligere erfaring som PIC på ballong kan innvilges godskriving mot kravene i (a).

Omfanget av godskrivingen skal bestemmes på grunnlag av opptaksprøveflygingen av den ATO der flygeren tar kurset, men skal uansett:

- (1) ikke overskride total flygetid som PIC på ballong,
- (2) ikke overskride 50 % av antall timer som kreves i henhold til (a), og
- (3) ikke omfatte kravene i (a)(2) og (a)(3).

FCL.130.B LAPL(B) — Utvidelse av privilegiene til flyging under fast forankring

- (a) Privilegiene tilknyttet et LAPL(B) skal være begrenset til flyging uten fast forankring. Denne begrensningen kan oppheves når flygeren har fullført minst 3 treningsflyginger med instruktør under fast forankring.
- (b) Fullføring av ytterligere trening skal føres inn i loggboken og undertegnes av instruktøren.
- (c) For å opprettholde dette privilegiet skal flygere ha fullført minst 2 flyginger under fast forankring i løpet av de siste 24 måneder.
- (d) Dersom flygeren ikke oppfyller kravet i (c), skal han/hun gjennomføre det antall flyginger under fast forankring med instruktør eller solo under tilsyn av en instruktør som kreves for gjenutstedelse av privilegiene.

FCL.135.B LAPL(B) — Utvidelse av privilegiene til en annen klasse ballonger

Privilegiene tilknyttet et LAPL(B) skal være begrenset til den klassen ballonger som ferdighetsprøven ble avlagt i. Denne begrensningen kan oppheves når flygeren, ved en ATO, har fullført, i en annen klasse, minst:

- (a) 5 treningsflyginger med instruktør eller
- (b) når det gjelder et LAPL(B) for varmluftsballonger, dersom privilegiene ønskes utvidet til varmluftskip, 5 timer flygetrening med instruktør, og
- (c) en ferdighetsprøve der kandidaten godtgjør overfor kontrollanten et tilfredsstillende nivå av teorikunnskaper for den andre klassen i følgende fag:
 - Flygeteori,
 - Operative prosedyrer,
 - Flygeytelser og flygeplanlegging, og
 - Generell kunnskap om luftfartøyer.

FCL.140.B LAPL(B) — Krav om erfaringskontinuitet

- (a) Innehavere av et LAPL(B) skal bare utøve privilegiene tilknyttet sertifikatet når de, på en klasse ballonger i løpet av de siste 24 måneder har fullført minst:
 - (1) 6 timer flygetid som PIC, herunder 10 avganger og landinger, og
 - (2) 1 treningsflyging med instruktør,

- (3) når det gjelder flygere som er kvalifisert til å fly mer enn én klasse ballonger, skal de for å kunne utøve sine privilegier i den andre klassen, dessuten ha fullført minst 3 timer flyetid i den klassen i løpet av de siste 24 måneder, herunder 3 avganger og landinger.
- (b) Innehavere av et LAPL(B) som ikke oppfyller kravene i (a) skal, før de igjen utøver sine privilegier:
 - (1) ha bestått en ferdighetskontroll med en kontrollant i den aktuelle klassen, eller
 - (2) gjennomføre den tilleggsflyetid eller det ytterligere antall avganger og landinger, med instruktør eller solo under tilsyn av en instruktør, som kreves for å oppfylle kravene i (a).

KAPITTEL C

PRIVATFLYGERSERTIFIKAT (PPL), SEILFLYGERSERTIFIKAT (SPL) OG BALLONGFLYGERSERTIFIKAT (BPL)

AVSNITT 1

Felles krav

FCL.200 Minstealder

- (a) En kandidat til et PPL må være minst 17 år,
- (b) En kandidat til et BPL eller SPL må være minst 16 år,

FCL.205 Vilkår

Kandidater til utstedelse av et PPL skal oppfylle kravene for klasse- eller typerettigheten for luftfartøyet som brukes under ferdighetsprøven, som fastsatt i kapittel H.

FCL.210 Kurs

Kandidater til et BPL, SPL eller PPL skal gjennomgå et kurs ved en ATO. Kurset skal omfatte teori og flygeinstruksjon som står i forhold til privilegiene som gis.

FCL.215 Teorieksamen

Kandidater til et BPL, SPL eller PPL skal godtgjøre teorikunnskaper på et nivå som står i forhold til de privilegier som gis, ved eksamen i følgende fag:

- (a) felles fag:
 - Luftfartslovgivning,
 - Menneskelige ytelser,
 - Meteorologi og
 - Kommunikasjon,
- (b) særskilte fag for de forskjellige kategoriene luftfartøyer:
 - Flygeteori,
 - Operative prosedyrer,
 - Flygeytelser og flygeplanlegging,
 - Generell kunnskap om luftfartøyer og
 - Navigasjon.

FCL.235 Ferdighetsprøve

- (a) Kandidater til et BPL, SPL eller PPL skal som PIC på det aktuelle kategorien luftfartøyer bestå en ferdighetsprøve for å godtgjøre sin evne til å utføre de relevante prosedyrer og manøvrer på et ferdighetsnivå som står i forhold til de privilegier som gis.
- (b) En kandidat til ferdighetsprøven skal ha fått flygeinstruksjon på et luftfartøy av samme klasse eller type eller ballong av samme gruppe som skal brukes under ferdighetsprøven.
- (c) Minstekrav til bestått
 - (1) Ferdighetsprøven skal deles i forskjellige seksjoner som representerer alle flygefasene som er relevante for den kategorien luftfartøyer som flys.
 - (2) Stryk i en del av en seksjon innebærer stryk i hele seksjonen. En kandidat som stryker i mer enn én seksjon, stryker på hele prøven. En kandidat som stryker i bare én seksjon, skal ta denne seksjonen om igjen.
 - (3) En kandidat som må ta prøven om igjen i samsvar med (2), og som stryker i én seksjon, inkludert seksjoner som ble bestått i et tidligere forsøk, stryker på hele prøven.
 - (4) Hvis det ikke oppnås bestått i alle seksjoner etter to forsøk, skal det kreves ytterligere opplæring.

AVSNITT 2

Særskilte krav for PPL for fly — PPL(A)

FCL.205.A PPL(A) — Privilegier

- (a) Privilegiene til en innehaver av et PPL(A) er å fungere, uten betaling, som PIC eller styrmann på fly eller TMG i ikke-kommersiell virksomhet.
- (b) Uten hensyn til foregående bestemmelse kan en innehaver av et PPL(A) med privilegier som instruktør eller kontrollant motta betaling for:
 - (1) flygeinstruksjon til LAPL(A) eller PPL(A),
 - (2) gjennomføring av ferdighetsprøver og ferdighetskontroller for disse sertifikatene,
 - (3) rettighetene og bevisene tilknyttet disse sertifikatene.

FCL.210.A PPL(A) — Erfaringskrav og godskriving

- (a) Kandidater til et PPL(A) skal ha fullført minst 45 timer flygeinstruksjon på fly, hvorav 5 kan være fullført i en FSTD, inkludert minst:
 - (1) 25 timer flygetrening med instruktør, og

- (2) 10 timer solotid under tilsyn, herunder minst 5 timer solo-navigasjonsflyging hvorav minst 1 navigasjonsflyging på minst 270 km (150 NM) med landing med full stopp på to andre flyplasser enn avgangsplassen.
- (b) Særskilte krav til kandidater som har et LAPL(A). Kandidater til et PPL(A) som er innehavere av et LAPL(A), skal ha fullført minst 15 timer flygetid på fly etter at LAPL(A) ble utstedt, og av disse skal minst 10 timer være flygeinstruksjon fullført på kurs ved en ATO. Dette kurset skal omfatte minst 4 timer solotid under tilsyn, herunder minst 2 timer solo-navigasjonsflyging hvorav minst 1 navigasjonsflyging på minst 270 km (150 NM) med landing med full stopp på to andre flyplasser.
- (c) Særskilte krav til kandidater som har et LAPL(S) utvidet til TMG. Kandidater til et PPL(A) som er innehavere av et LAPL(S) utvidet til TMG, skal ha fullført:
 - (1) minst 24 timer flygetid på TMG etter påtegning av utvidelsen til TMG, og
 - (2) 15 timer flygeinstruksjon på fly på et kurs ved en ATO, som minst skal omfatte kravene i (a)(2).
- (d) Godskriving. Kandidater som innehar et flygersertifikat for en annen kategori luftfartøyer, med unntak av ballonger, skal godskrives 10 % av sin totale flygetid som PIC på slike luftfartøyer, dog høyst 10 timer. Det skal ikke i noe tilfelle gis godskriving mot kravene i (a)(2).

AVSNITT 3

Særskilte krav for PPL for helikopter — PPL(H)

FCL.205.H PPL(H) — Privilegier

- (a) Privilegiene til en innehaver av et PPL(H) er å fungere, uten betaling, som PIC eller styrmann på helikopter i ikke-kommersiell virksomhet.
- (b) Uten hensyn til foregående bestemmelse kan en innehaver av et PPL(H) med privilegier som instruktør eller kontrollant motta betaling for:
 - (1) flygeinstruksjon til LAPL(H) eller PPL(H),
 - (2) gjennomføring av ferdighetsprøver og ferdighetskontroller for disse sertifikatene,
 - (3) rettighetene og bevisene tilknyttet disse sertifikatene.

FCL.210.H PPL(H) — Erfaringskrav og godskriving

- (a) Kandidater til et PPL(H) skal ha fullført minst 45 timer flygeinstruksjon på helikopter, hvorav 5 kan være fullført i en FNPT eller FFS, inkludert minst:
 - (1) 25 timer flygetrening med instruktør, og

- (2) 10 timer solotid under tilsyn, herunder minst 5 timer solo-navigasjonsflyging hvorav minst 1 navigasjonsflyging på minst 185 km (100 NM) med landing med full stopp på to andre flyplasser enn avgangsplassen.
- (3) 35 av de 45 timene flygeinstruksjon må være fullført på samme type helikoptre som skal brukes under ferdighetsprøven.
- (b) Særskilte krav til kandidater som har et LAPL(H). Kandidater til et PPL(H) som innehar et LAPL(H), skal fullføre et kurs ved en ATO. Dette kurset skal omfatte minst 5 timer flygetrening med instruktør og minst 1 solo-navigasjonsflyging under tilsyn på minst 185 km (100 NM) med landing med full stopp på to andre flyplasser enn avgangsplassen.
- (c) Kandidater som innehar et flygersertifikat for en annen kategori luftfartøyer, med unntak av ballonger, skal godskrives 10 % av sin totale flygetid som PIC på slike luftfartøyer, dog høyst 6 timer. Det skal ikke i noe tilfelle gis godskriving mot kravene i (a)(2).

AVSNITT 4

Særskilte krav for PPL for luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper — PPL(PL)

Reservert

AVSNITT 5

Særskilte krav for PPL for luftskip — PPL(As)

FCL.205.As PPL(As) — Privilegier

- (a) Privilegiene til en innehaver av et PPL(As) er å fungere, uten betaling, som PIC eller styrmann på luftskip i ikke-kommersiell virksomhet.
- (b) Uten hensyn til foregående bestemmelse kan en innehaver av et PPL(As) med privilegier som instruktør eller kontrollant motta betaling for:
 - (1) flygeinstruksjon til PPL(As),
 - (2) gjennomføring av ferdighetsprøver og ferdighetskontroller for dette sertifikatet,
 - (3) rettighetene og bevisene tilknyttet disse sertifikatene.

FCL.210.As PPL(As) — Erfaringskrav og godskriving

- (a) Kandidater til et PPL(As) skal ha fullført minst 35 timer flygeinstruksjon på luftskip, hvorav 5 kan være fullført i en FSTD, inkludert minst:
 - (1) 25 timer flygetrening med instruktør, herunder:
 - (i) 3 timer navigasjonsflygetrening, herunder 1 navigasjonsflyging på minst 65 km (35 NM),

- (ii) 3 timer instrumentinstruksjon,
 - (2) 8 avganger og landinger på en flyplass, prosedyrer for fortøyning i og frigjøring fra masten,
 - (3) 8 timer solotid under tilsyn,
- (b) Kandidater som innehar et BPL og som er kvalifisert til å fly varmluftskip, skal godskrives 10 % av sin totale flygetid som PIC på slike luftskip, dog høyst 5 timer.

AVSNITT 6

Særskilte krav for seilflygersertifikat (SPL)

FCL.205.S SPL — privilegier og vilkår

- (a) Privilegiene til en innehaver av et SPL er å fungere som PIC på seilfly og motorseilfly. For å kunne utøve privilegiene på et TMG skal innehaveren oppfylle kravene i FCL.135.S.
- (b) Innehavere av et SPL skal:
 - (1) føre passasjerer først når de har fullført, etter at sertifikatet er utstedt, minst 10 timer flygetid eller 30 starter som PIC på seilfly eller motorseilfly,
 - (2) bare kunne fly uten betaling i ikke-kommersiell virksomhet inntil de har:
 - (i) fylt 18 år,
 - (ii) fullført, etter at sertifikatet er utstedt, 75 timer flygetid eller 200 starter som PIC på seilfly eller motorseilfly,
 - (iii) bestått en ferdighetskontroll med en kontrollant.
- (c) Uten hensyn til (b)(2) kan en innehaver av et SPL med privilegier som instruktør eller kontrollant motta betaling for:
 - (1) flygeinstruksjon til LAPL(S) eller SPL,
 - (2) gjennomføring av ferdighetsprøver og ferdighetskontroller for disse sertifikatene,
 - (3) rettighetene og bevisene tilknyttet disse sertifikatene.

FCL.210.S SPL — Erfaringskrav og godskriving

- (a) Kandidater til et SPL skal ha fullført minst 15 timer flygeinstruksjon på seilfly eller motorseilfly, samt minst oppfylle kravene fastsatt i FCL.110.S.
- (b) Kandidater til et SPL som er innehavere av et LAPL(S), skal innvilges full godskriving mot kravene for utstedelse av et SPL.

Kandidater til et SPL som har innehatt et LAPL(S) i løpet av 2 årene forut for søknaden, skal innvilges full godskriving mot kravene til teorikunnskaper og flygeinstruksjon.

- (c) *Godskriving.* Kandidater som innehar et flygersertifikat for en annen kategori luftfartøyer, med unntak av ballonger, skal godskrives 10 % av sin totale flygetid som PIC på slike luftfartøyer, dog høyst 7 timer. Det skal ikke i noe tilfelle gis godskriving mot kravene i FCL.110.S (a)(2) til (a)(4).

FCL.220.S SPL — Startmetoder

Privilegiene tilknyttet et SPL skal være begrenset til den startmetoden som brukes under ferdighetsprøven. Denne begrensningen kan oppheves og de nye privilegiene utøves når flygeren oppfyller kravene i FCL.130.S.

FCL.230.S SPL — Krav om erfaringskontinuitet

Innehavere av et SPL skal utøve privilegiene tilknyttet sertifikatet bare dersom de oppfyller kravene om erfaringskontinuitet i FCL.140.S.

AVSNITT 7

Særskilte krav for ballongflygersertifikat (BPL)

FCL.205.B BPL — Privilegier og vilkår

- (a) Privilegiene til en innehaver av et BPL er å fungere som PIC på ballonger og varmluftskip.
- (b) Innehavere av et BPL skal bare kunne fly uten betaling i ikke-kommersiell virksomhet inntil de har:
- (1) fylt 18 år,
 - (2) fullført 50 timer flygetid og 50 avganger og landinger som PIC på ballonger,
 - (3) bestått en ferdighetskontroll med en kontrollant på en ballong i den bestemte klassen.
- (c) Uten hensyn til (b) kan en innehaver av et BPL med privilegier som instruktør eller kontrollant motta betaling for:
- (1) flygeinstruksjon til LAPL(B) eller BPL,
 - (2) gjennomføring av ferdighetsprøver og ferdighetskontroller for disse sertifikatene,
 - (3) rettighetene og bevisene tilknyttet disse sertifikatene.

FCL.210.B BPL — Erfaringskrav og godskriving

- (a) Kandidater til et BPL skal ha fullført minst 16 timer flygeinstruksjon på ballonger av samme klasse og gruppe, herunder minst:
 - (1) 12 timer flygetrening med instruktør,
 - (2) 10 ballongoppblåsninger og 20 avganger og landinger med instruktør, og
 - (3) 1 soloflyging under tilsyn, med en minste flygetid på minst 30 minutter.
- (b) Kandidater til et BPL som er innehavere av et LAPL(B), skal innvilges full godskriving mot kravene for utstedelse av et BPL.

Kandidater til et BPL som har innehatt et LAPL(B) i løpet av 2 årene forut for søknaden, skal innvilges full godskriving mot kravene til teorikunnskaper og flygeinstruksjon.

FCL.220.B BPL — Utvidelse av privilegiene til flyging under fast forankring

Privilegiene tilknyttet et BPL skal være begrenset til flyging uten fast forankring. Denne begrensningen kan oppheves når flygeren har oppfylt kravene i FCL.130.B.

FCL.225.B BPL — Utvidelse av privilegiene til en annen klasse eller gruppe ballonger

Privilegiene tilknyttet et BPL skal være begrenset til den klassen eller gruppen ballonger som ferdighetsprøven ble avlagt i. Denne begrensningen kan oppheves når flygeren har:

- (a) når det gjelder utvidelse til en annen klasse i samme gruppe, oppfylt kravene i FCL.135.B,
- (b) når det gjelder utvidelse til en annen gruppe ballonger i samme klasse, fullført minst:
 - (1) 2 treningsflyginger på en ballong i den aktuelle gruppen, og
 - (2) følgende antall timer flygetid som PIC på ballonger:
 - (i) for ballonger med et kammervolum på mellom 3 401 m³ og 6 000 m³, minst 100 timer,
 - (ii) for ballonger med et kammervolum på mellom 6 001 m³ og 10 500 m³, minst 200 timer,
 - (iii) for ballonger med et kammervolum på over 10 500 m³, minst 300 timer,
 - (iv) for gassballonger med et kammervolum på over 1 260 m³, minst 50 timer,

FCL.230.B BPL — Krav om erfaringskontinuitet

- (a) Innehavere av et BPL skal bare utøve privilegiene tilknyttet sertifikatet når de, på én klasse ballonger i løpet av de siste 24 måneder har fullført minst:
 - (1) 6 timer flygetid som PIC, herunder 10 avganger og landinger, og

- (2) 1 treningsflyging med instruktør i en ballong i den aktuelle klassen og med det største kammervolum de har privilegier for,
 - (3) når det gjelder flygere som er kvalifisert til å fly mer enn én klasse ballonger, skal de for å kunne utøve sine privilegier i den andre klassen, dessuten ha fullført minst 3 timer flygetid i den klassen i løpet av de siste 24 måneder, herunder 3 avganger og landinger.
- (b) Innehavere av et BPL som ikke oppfyller kravene i (a) skal, før de igjen utøver sine privilegier:
 - (1) ha bestått en ferdighetskontroll med kontrollant i en ballong i den aktuelle klassen og med det største kammervolum de har privilegier for, eller
 - (2) gjennomføre den tilleggsflygetid eller det ytterligere antall avganger og landinger, med instruktør eller solo under tilsyn av en instruktør, som kreves for å oppfylle kravene i (a).

KAPITTEL D

Trafikkflygersertifikat - CPL

AVSNITT 1

Felles krav

FCL.300 CPL — Minstealder

En kandidat til et CPL må være minst 18 år.

FCL.305 CPL — Privilegier og vilkår

- (a) Privilegier. Privilegiene til en innehaver av et CPL er, på den aktuelle kategori luftfartøyer, å:
- (1) utøve alle privilegiene som innehavere av et LAPL og et PPL har,
 - (2) fungere som PIC eller styrmann på ethvert luftfartøy i annen virksomhet enn kommersiell lufttransport,
 - (3) fungere som PIC i kommersiell lufttransport på et hvilket som helst enpilotluftfartøy med forbehold for begrensningene fastsatt i FCL.060 og dette kapittel,
 - (4) fungere som styrmann i kommersiell lufttransport med forbehold for begrensningene fastsatt i FCL.060.
- (b) Vilkår. Kandidater til utstedelse av et CPL skal oppfylle kravene for klasse- eller typerettigheten for luftfartøyet som brukes under ferdighetsprøven.

FCL.310 CPL — Teoriekksamener

En kandidat til et CPL skal godtgjøre et kunnskapsnivå som står i forhold til privilegiene som gis, i følgende fag:

- Luftfartslovgivning,
- Generell kunnskap om luftfartøyer – flyskrog/systemer/kraftkilde,
- Generell kunnskap om luftfartøyer – instrumentering,
- Vekt og balanse,
- Ytelser,
- Flygeplanlegging og overvåking,
- Menneskelige ytelser,
- Meteorologi,
- Generell navigasjon,

- Radionavigasjon,
- Operative prosedyrer,
- Flygeteori,
- VFR-kommunikasjon.

FCL.315 CPL — Kurs

En kandidat til et CPL skal ha fullført teoriundervisning og flygeinstruksjon ved en ATO i samsvar med vedlegg 3 til denne del.

FCL.320 CPL — Ferdighetsprøve

En kandidat til et CPL skal som PIC på den aktuelle kategorien luftfartøyer bestå en ferdighetsprøve i samsvar med vedlegg 4 til denne del for å godtgjøre sin evne til å utføre de relevante prosedyrer og manøvrer på et ferdighetsnivå som står i forhold til de privilegier som gis.

AVSNITT 2

Særskilte krav for kategorien fly — CPL(A)

FCL.325.A CPL(A) — Særskilte vilkår for innehavere av MPL

Før en innehaver av et MPL kan utøve privilegiene knyttet til et CPL(A), skal de ha gjennomført i fly:

- (a) 70 timer flygetid:
 - (1) som PIC eller
 - (2) minst 10 timer som PIC og resten som PIC under tilsyn (PICUS).

Av disse 70 timene skal 20 være VFR-navigasjonsflyging som PIC, eller navigasjonsflyging der minst 10 timer er som PIC og 10 timer som PICUS. Dette skal omfatte en VFR-navigasjonsflyging som PIC på minst 540 km (300 NM) med landing med full stopp på to andre flyplasser,

- (b) elementene i det modulbaserte CPL(A)-kurset som angitt i punkt 10(a) og 11 i vedlegg 3 avsnitt E til denne del, og
- (c) ferdighetsprøven til CPL(A), i samsvar med FCL.320.

KAPITTEL E

BESETNINGSFLYGERSERTIFIKAT — MPL

FCL.400.A MPL — Minstealder

En kandidat til et MPL må være minst 18 år.

FCL.405.A MPL — Privilegier

- (a) Privilegiene til en innehaver av et MPL er å fungere som styrmann på et fly som må føres med styrmann.
- (b) En innehaver av et MPL kan få tilleggsprivilegier som:
 - (1) innehaver av et PPL(A), forutsatt at kravene for PPL(A) angitt i kapittel C er oppfylt,
 - (2) innehaver av et CPL(A), forutsatt at kravene angitt i FCL.325.A er oppfylt.
- (c) IR(A)-privilegiene til en innehaver av et MPL skal være begrenset til fly som må føres med styrmann. IR(A)-privilegiene kan utvides til enpilotoperasjoner på fly, forutsatt at sertifikatinnehaveren har fullført nødvendig opplæring til å fungere som PIC i enpilotoperasjoner som utføres bare ved hjelp av instrumenter, og har bestått ferdighetsprøven til IR(A) for enpilotoperasjoner.

FCL.410.A MPL — Kurs og teorieksamener

- (a) Kurs. En kandidat til et MPL skal ha fullført teoriundervisning og flygeinstruksjon ved en ATO i samsvar med vedlegg 5 til denne del.
- (b) Eksamen. En kandidat til MPL skal ha godtgjort et kunnskapsnivå som står i forhold til privilegiene tilknyttet et ATPL(A) i henhold til FCL.515, og til en flerpilots typerettighet.

FCL.415.A MPL — Praktiske ferdigheter

- (a) En kandidat til et MPL skal gjennom kontinuerlig vurdering ha godtgjort de ferdigheter som kreves i alle kompetanseenhetene fastsatt i vedlegg 5 til denne del, som flygende eller ikke-flygende pilot i et flermotors turbindrevet flerpilotfly etter VFR og IFR.
- (b) Når kurset er gjennomført, skal kandidaten til bestå en ferdighetsprøve i henhold til vedlegg 9 til denne del for å godtgjøre sin evne til å utføre de relevante prosedyrer og manøvrer på et ferdighetsnivå som står i forhold til de privilegier som gis. Ferdighetsprøven skal tas på den typen fly som brukes i den avanserte

REV 06.09.2011

fasen av det integrerte MPL-kurset, eller en FFS som representerer den samme typen.

NO

NO

KAPITTEL F

FARTØYSJEFSERTIFIKAT FOR TUNG LUTFART - ATPL

AVSNITT 1

Felles krav

FCL.500 ATPL — Minstealder

En kandidat til et ATPL må være minst 21 år.

FCL.505 ATPL — Privilegier

- (a) Privilegiene til en innehaver av et ATPL er, på den aktuelle kategori luftfartøyer, å:
 - (1) utøve alle privilegiene som innehavere av et LAPL, et PPL og et CPL har,
 - (2) fungere som PIC på luftfartøyer i kommersiell lufttransport.
- (b) Kandidater til utstedelse av et ATPL skal oppfylle kravene for typerettigheten for luftfartøyet som brukes under ferdighetsprøven.

FCL.515 ATPL — Kurs og teorieksamener

- (a) Kurs. Kandidater til et ATPL skal ha fullført et kurs ved en ATO. Kurset skal være et integrert kurs eller et modulbasert kurs i samsvar med vedlegg 3 til denne del.
- (b) Eksamen. Kandidatene til et ATPL skal godtgjøre et kunnskapsnivå som står i forhold til privilegiene som gis, i følgende fag:
 - Luftfartslovgivning,
 - Generell kunnskap om luftfartøyer – flyskrog/systemer/kraftkilde,
 - Generell kunnskap om luftfartøyer – instrumentering,
 - Vekt og balanse,
 - Ytelser,
 - Flygeplanlegging og overvåking,
 - Menneskelige ytelser,
 - Meteorologi,
 - Generell navigasjon,
 - Radionavigasjon,
 - Operative prosedyrer,

- Flygeteori,
- VFR-kommunikasjon,
- IFR-kommunikasjon.

AVSNITT 2

Særskilte krav for kategorien fly — ATPL(A)

FCL.505.A ATPL(A) — Begrensning av privilegiene til flygere som tidligere har innehatt et MPL

Dersom en innehaver av et ATPL(A) tidligere har innehatt bare et MPL, skal privilegiene tilknyttet sertifikatet være begrenset til flerpilotoperasjoner, med mindre innehaveren oppfyller kravene i FCL.405.A (b)(2) og (c) for enpilotoperasjoner.

FCL.510.A ATPL(A) — Forutsetninger, erfaring og godskriving

- (a) Forutsetninger. Kandidater til et ATPL(A) skal være innehavere av:
- (1) et MPL eller
 - (2) et CPL(A) og en flermotors IR for fly. I så tilfelle skal kandidaten også ha fått instruksjon i MCC.
- (b) Erfaring. Kandidater til et ATPL(A) skal ha fullført minst 1500 timer flygetid på fly, herunder minst:
- (1) 500 timer i flerpilotoperasjoner på fly,
 - (2) (i) 500 timer som PIC under tilsyn eller
(ii) 250 timer som PIC eller
(iii) 250 timer, herunder minst 70 timer som PIC, og resten som PIC under tilsyn,
 - (3) 200 timer navigasjonsflyging, hvorav minst 100 timer som PIC eller som PIC under tilsyn,
 - (4) 75 timer instrumenttid, hvorav høyst 30 timer som instrumentbakketid, og
 - (5) 100 timer nattflyging som PIC eller styrmann.
- Av de 1500 timene flygetid kan inntil 100 timer flygetid være gjennomført på en FFS og FNPT. Av disse 100 timene kan høyst 25 timer være gjennomført på en FNPT.
- (c) Godskriving.

- (1) Innehavere av et flygersertifikat for andre kategorier luftfartøyer skal godskrives flygetid med inntil:
 - (i) for TMG eller seilfly, 30 timer flyging som PIC,
 - (ii) for helikoptre, 50 % mot alle krav med hensyn til flygetid i punkt (b).
- (2) Innehavere av et flymaskinistsertifikat utstedt i henhold til gjeldende nasjonale regler skal godskrives 50 % av flymaskinisttiden, dog høyst 250 timer. Disse 250 timene kan godskrives mot de 1500 timene som kreves i (a) og de 500 timene som kreves i (b)(1), forutsatt at totalt antall timer som godskrives, ikke overskrider 250.
- (d) Erfaringen som kreves i (b) skal være opparbeidet før ferdighetsprøven til ATPL(A) blir tatt.

FCL.520.A ATPL(A) — Ferdighetsprøve

Kandidater til et ATPL(A) skal som PIC på et flerpilotfly etter IFR bestå en ferdighetsprøve i henhold til vedlegg 9 til denne del for å godtgjøre sin evne til å utføre de relevante prosedyrer og manøvrer på et ferdighetsnivå som står i forhold til de privilegier som gis.

Ferdighetsprøven skal tas på et fly eller en tilstrekkelig kvalifisert FFS som representerer samme type.

AVSNITT 3

Særskilte krav for kategorien helikoptre — ATPL(H)

FCL.510.H ATPL(H) — Forutsetninger, erfaring og godskriving

Kandidater til et ATPL(H) skal:

- (a) være innehavere av et CPL(H) og en typerettighet for flerpilothelikopter og ha fått instruksjon i MCC,
- (b) ha minst 1000 timer flygetid som helikopterflyger, herunder minst:
 - (1) 350 timer på flerpilothelikopter,
 - (2)
 - (i) 250 timer som PIC,
 - (ii) 100 timer som PIC og 150 timer som PIC under tilsyn, eller
 - (iii) 250 timer som PIC under tilsyn på flerpilothelikopter. I så tilfelle skal ATPL(H)-privilegiene være begrenset til flerpilotoperasjoner, til 100 timer som PIC er gjennomført,
 - (3) 200 timer navigasjonsflyging, hvorav minst 100 timer som PIC eller som PIC under tilsyn,
 - (4) 30 timer instrumenttid, hvorav høyst 10 timer som instrumentbakketid, og

- (5) 100 timer nattflyging som PIC eller styrmann.

Av de 1000 timene kan høyst 100 timer være gjennomført på en FSTD, hvorav ikke mer enn 25 timer kan være gjennomført på en FNPT.

- (c) Flygetid på fly skal godskrives inntil 50 % mot flygetidskravene i punkt (b).
- (d) Erfaringen som kreves i (b) skal være opparbeidet før ferdighetsprøven til ATPL(H) blir tatt.

FCL.520.H ATPL(H) — Ferdighetsprøve

Kandidater til et ATPL(H) skal som PIC på et flerpilothelikopter bestå en ferdighetsprøve i henhold til vedlegg 9 til denne del for å godtgjøre sin evne til å utføre de relevante prosedyrer og manøvrer på et ferdighetsnivå som står i forhold til de privilegier som gis.

Ferdighetsprøven skal tas på et helikopter eller en tilstrekkelig kvalifisert FFS som representerer samme type.

KAPITTEL G

INSTRUMENTRETTIGHET — IR

AVSNITT 1

Felles krav

FCL.600 IR — Generelt

IFR-operasjoner med fly, helikoptre, luftskip eller luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper skal bare gjennomføres av innehavere av et PPL, CPL, MPL eller ATPL med IR for den aktuelle kategori luftfartøyer eller i forbindelse med ferdighetsprøving eller instruksjon.

FCL.605 IR — Privilegier

- (a) Privilegiene til en innehaver av en IR er å føre luftfartøyer etter IFR med en minste beslutningshøyde på 200 fot (60 m).
- (b) Når det gjelder flermotors IR, kan disse privilegiene utvides til beslutningshøyder under 200 fot (60 m) når kandidaten har gjennomgått spesifikk trening på flerpilotluftfartøyer ved en ATO og bestått seksjon 6 av ferdighetsprøven fastsatt i vedlegg 9 til denne del.
- (c) Innehavere av en IR skal utøve sine privilegier i samsvar med vilkårene fastsatt i vedlegg 8 til denne del.
- (d) Bare helikoptre. For å utøve privilegiene som PIC etter IFR på flerpilothelikopter skal en innehaver av en IR(H) ha minst 70 timer instrumenttid, hvorav inntil 30 timer kan være instrumentbakketid.

FCL.610 IR — Forutsetninger og godskriving

Kandidater til en IR skal:

- (a) være innehavere av:
 - (1) minst et PPL for den aktuelle kategorien luftfartøyer og:
 - (i) rettighet for nattflyging i samsvar med FCL.810 i, eller
 - (ii) et ATPL for en annen kategori luftfartøyer, eller
 - (2) et CPL for den aktuelle kategorien luftfartøyer.
- (b) ha gjennomført minst 50 timer navigasjonsflyging som PIC på fly, helikoptre eller luftskip hvorav minst 10, eller når det gjelder luftskip 20, timer skal være i den relevante kategorien luftfartøyer.
- (c) Bare helikoptre. Kandidater som har fullført et integrert ATP(H)/IR-, ATP(H)-, CPL(H)/IR- eller CPL(H)-kurs, skal være unntatt fra kravet i (b).

FCL.615 IR — Teorikunnskaper og flygeinstruksjon

- (a) Kurs. Kandidater til en IR skal ha fullført teoriundervisning og flygeinstruksjon ved en ATO. Kurset skal være:
 - (1) et integrert kurs som omfatter opplæring til IR i samsvar med vedlegg 3 til denne del, eller
 - (2) et modulbasert kurs i samsvar med vedlegg 6 til denne del.
- (b) Eksamen. Kandidatene skal godtgjøre et kunnskapsnivå som står i forhold til privilegiene som gis, i følgende fag:
 - Luftfartslovgivning,
 - Generell kunnskap om luftfartøyer – instrumentering,
 - Flygeplanlegging og overvåking,
 - Menneskelige ytelser,
 - Meteorologi,
 - Radionavigasjon,
 - IFR-kommunikasjon.

FCL.620 IR — Ferdighetsprøve

- (a) Kandidater til en IR skal bestå en ferdighetsprøve i samsvar med vedlegg 7 til denne del for å godtgjøre sin evne til å utføre de relevante prosedyrer og manøvrer på et ferdighetsnivå som står i forhold til de privilegier som gis.

- (b) For flermotors IR skal ferdighetsprøven tas på et flermotors luftfartøy. For enmotors IR skal ferdighetsprøven tas på et enmotors luftfartøy. Flermotorsfly med senterlinjeskyvekraft skal for dette punkts formål betraktes som enmotorsfly.

FCL.625 IR — Gyldighet, forlengelse og gjenutstedelse

- (a) Gyldighet. En IR skal være gyldig i 1 år.
- (b) Forlengelse.
- (1) En IR skal forlenges i løpet av de siste 3 månedene før rettighetens utløpsdato.
 - (2) Kandidater som ikke består den aktuelle seksjonen av en IR ferdighetskontroll før rettighetens utløpsdato, skal ikke utøve IR-privilegiene før ferdighetskontrollen er bestått.
- (c) Gjenutstedelse. Dersom en IR er utløpt, må kandidaten, med sikte på gjenutstedelse av sine privilegier:
- (1) gjennomgå oppfriskningstrening ved en ATO for å oppnå det ferdighetsnivået som kreves for å bestå instrumentdelen av ferdighetsprøven i henhold til vedlegg 9 til denne del, og
 - (2) bestå en ferdighetskontroll i henhold til vedlegg 9 til denne del, i den relevante kategorien luftfartøyer.
- (d) Dersom en IR ikke har blitt forlenget eller gjenutstedt i løpet av de siste 7 årene, må innehaveren ta teorieksamen og ferdighetsprøven til IR på nytt.

AVSNITT 2

Særskilte krav for kategorien fly

FCL.625.A IR(A) — Forlengelse

- (a) *Forlengelse*. Kandidater til forlengelse av en IR(A) skal:
- (1) når det kombineres med forlengelse av en klasse- eller typerettighet, bestå en ferdighetskontroll i henhold til vedlegg 9 til denne del,
 - (2) når det ikke kombineres med forlengelse av en klasse- eller typerettighet
 - (i) for enmotorsfly, gjennomføre seksjon 3b og de delene av seksjon 1 som er relevante for den planlagte flygingen, av ferdighetskontrollen fastsatt i vedlegg 9 til denne del, og
 - (ii) for flermotorsfly, gjennomføre seksjon 6 av ferdighetskontrollen for enmotorsfly i henhold til vedlegg 9 til denne del bare ved hjelp av instrumenter.

- (3) En FNPT II eller FFS som representerer den relevante klassen eller typen fly, kan brukes i forbindelse med (2), men da skal minst annenhver ferdighetskontroll til forlengelse av en IR(A) gjennomføres i et fly.
- (b) Gjensidig godskriving skal innvilges i samsvar med vedlegg 8 til denne del.

AVSNITT 3

Særskilte krav for kategorien helikoptre

FCL.625.H IR(H) — Forlengelse

- (a) Kandidater til forlengelse av en IR(H) skal:
- (1) når det kombineres med forlengelse av en klasse- eller typerettighet, bestå en ferdighetskontroll for den relevante typen helikoptre, i henhold til vedlegg 9 til denne del,
- (2) når det ikke kombineres med forlengelse av en typerettighet, gjennomføre bare seksjon 5 og de relevante deler av seksjon 1 av ferdighetskontrollen for den relevante typen helikoptre fastsatt i vedlegg 9 til denne del. I så tilfelle kan en FTD II/III eller FFS som representerer den relevante typen helikoptre brukes, men da skal minst annenhver ferdighetskontroll til forlengelse av en IR(H) gjennomføres i et helikopter.
- (b) Gjensidig godskriving skal gis i samsvar med vedlegg 8 til denne del.

FCL.630.H IR(H) — Utvidelse av privilegier fra enmotors til flermotors helikoptre

Innehavere av en IR(H) som gjelder for enmotorshelikopter, som ønsker å utvide IR(H) for første gang til flermotorshelikopter, skal fullføre:

- (a) et kurs ved en ATO som omfatter minst 5 timer instrumenttid under instruksjon, hvorav 3 timer kan være i en FFS, FTD 2/3 eller FNPT II/III, og
- (b) seksjon 5 av ferdighetsprøven i henhold til vedlegg 9 til denne del på flermotors helikopter.

AVSNITT 4

Særskilte krav for kategorien luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper

Reservert

AVSNITT 5

Særskilte krav for kategorien luftskip

FCL.625.As IR(As) — Forlengelse

Kandidater til forlengelse av en IR(As) skal:

- (a) når det kombineres med forlengelse av en klasse- eller typerettighet, bestå en ferdighetskontroll for den relevante typen luftskip, i henhold til vedlegg 9 til denne del,
- (b) når det ikke kombineres med forlengelse av en typerettighet, gjennomføre seksjon 5 og de deler av seksjon 1 av ferdighetskontrollen for luftskip som er relevante for den planlagte flygingen i henhold til vedlegg 9 til denne del. I så tilfelle kan en FTD 2/3 eller FFS som representerer den relevante typen brukes, men da skal minst annenhver ferdighetskontroll til forlengelse av en IR(H) gjennomføres i et luftskip.

KAPITTEL H

KLASSE- OG TYPERETTIGHETER

AVSNITT 1

Felles krav

FCL.700 Forhold hvor klasse- eller typerettigheter kreves

- (a) Innehavere av flygersertifikater, bortsett fra LAPL, SPL og BPL, skal ikke fungere som flygere på et luftfartøy med mindre de har en relevant, gyldig klasse- eller typerettighet, unntatt når de gjennomgår ferdighetsprøver eller ferdighetskontroller med sikte på gjenutstedelse av klasse- eller typerettigheter eller mottar flygeinstruksjon.
- (b) Uten hensyn til (a) kan flygere for flyginger i forbindelse med introduksjon eller endring av luftfartøytyper, få et særskilt bevis fra vedkommende myndighet som gir dem tillatelse til å utføre flygingene. Gyldigheten på denne autorisasjonen skal være begrenset til de angitte flyginger.
- (c) Med forbehold for (a) og (b) kan flygere når det gjelder flyginger i forbindelse med introduksjon eller endring av luftfartøytyper som gjennomføres av konstruksjons- eller produksjonsorganisasjoner innenfor rammen av deres privilegier, samt treningsflyginger med sikte på utstedelse av en rettighet for teknisk prøveflyging, dersom kravene i dette kapittel ikke kan oppfylles, inneha en rettighet for teknisk prøveflyging utstedt i samsvar med FCL.820.

FCL.705 Privilegiene til en innehaver av en klasse- eller typerettighet

Privilegiene til en innehaver av en klasse- eller typerettighet er å fungere som flyger på den klassen eller typen luftfartøyer som er angitt i rettigheten.

FCL.710 Klasse- og typerettigheter — varianter

- (a) For å kunne utvide sine privilegier til en annen variant av et luftfartøy innenfor en klasse- eller typerettighet, skal flygeren gjennomføre differanse- eller tilvenningstrening. Når det gjelder varianter innenfor en typerettighet, skal differanse- eller tilvenningstreningen omfatte de relevante elementene angitt i dataene som omhandler operativ egnethet fastsatt i samsvar med Part-21.
- (b) Dersom varianten ikke har vært fløyet i løpet av en toårsperiode etter differansetreningen, kreves det ytterligere differansetrening eller en ferdighetskontroll på denne varianten for å opprettholde privilegiene, unntatt for typer eller varianter innenfor klasserettigheter for enmotorsfly med stempelmotor og TMG.
- (c) Differansetreningen skal føres inn i flygerens loggbok eller tilsvarende dokument og undertegnes av instruktøren.

FCL.725 Krav for utstedelse av klasse- og typerettigheter

- (a) *Kurs.* En kandidat til en klasse- eller typerettighet skal fullføre et kurs ved en ATO. Typerettighetskurset skal omfatte obligatoriske opplæringsselementer for den aktuelle typen i henhold til dataene som omhandler operativ egnethet fastsatt i samsvar med Part-21.
- (b) *Teorieksamen.* En kandidat til en klasse- eller typerettighet skal bestå en teorieksamen organisert av ATO, for å godtgjøre det kunnskapsnivå som kreves for å føre vedkommende klasse eller type luftfartøyer på en sikker måte.
- (1) For flerpilotluftfartøyer skal teorieksamen være skriftlig og omfatte minst 100 flervalgsoppgaver passende fordelt på de viktigste emnene i studieplanen.
 - (2) For enpilots flermotors luftfartøyer skal teorieksamen være skriftlig og antallet flervalgsoppgaver avhenge av luftfartøyets kompleksitet.
 - (3) For enmotors luftfartøyer skal kontrollanten gjennomføre teorieksamen muntlig under ferdighetskontrollen for å avgjøre om et tilfredsstillende kunnskapsnivå er nådd.
 - (4) For enpilotfly som er klassifisert som høyttelsesfly, skal eksamen være skriftlig og omfatte minst 60 flervalgsoppgaver passende fordelt på de viktigste emnene i studieplanen.
- (c) *Ferdighetsprøve.* En kandidat til en klasse- eller typerettighet skal bestå en ferdighetsprøve i henhold til vedlegg 9 til denne del for å godtgjøre den ferdighet som kreves for å føre vedkommende type eller klasse luftfartøyer på en sikker måte.
- Kandidaten skal bestå ferdighetsprøven senest 6 måneder etter at klasse- eller typerettighetskurset ble påbegynt, og tidligst 6 måneder før søknaden om utstedelse av klasse- eller typerettigheten inngis.
- (d) En kandidat som allerede har en typerettighet for en type luftfartøyer, med privilegium for enpilot- eller flerpilotoperasjoner, skal anses å allerede ha oppfylt teorikravene dersom vedkommende søker om tilføyelse av samme privilegium for den andre operasjonsformen på samme type luftfartøyer.
- (e) Uten hensyn til ovenstående bestemmelser skal flygere som innehar en rettighet for teknisk prøveflyging utstedt i samsvar med FCL.820 og har deltatt i teknisk prøveflyging i forbindelse med utvikling, sertifisering eller produksjon av en ny type luftfartøyer, og som har fullført enten 50 timer total flygetid eller 10 timer flygetid som PIC på tekniske prøveflyginger på samme type, være berettiget til å søke om utstedelse av den relevante typerettigheten, forutsatt at de oppfyller erfaringskravene og forutsetningene for utstedelse av den aktuelle typerettigheten i henhold til dette kapittel for den relevante kategorien luftfartøyer.

FCL.740 Gyldighet og gjenutstedelse av klasse- og typerettigheter

- (a) Klasse- og typerettighetens gyldighetsperiode skal være 1 år, bortsett fra for enpilots enmotors klasserettigheter, som skal ha en gyldighetsperiode på 2 år, med mindre annet er fastsatt i dataene som omhandler operativ egnethet fastsatt i samsvar med Part-21.

- (b) *Gjenutstedelse.* Dersom en klasse- eller typerettighet er utløpt, skal kandidaten:
- (1) gjennomføre oppfriskningstrening ved en ATO, dersom dette er nødvendig for å oppnå det ferdighetsnivået som kreves for å kunne føre et luftfartøy av den relevante klassen eller typen på en sikker måte, og
 - (2) bestå en ferdighetskontroll i henhold til vedlegg 9 til denne del.

AVSNITT 2

Særskilte krav for kategorien fly

FCL.720.A Erfaringskrav og forutsetninger for utstedelse av klasse- eller typerettigheter – fly

Med mindre annet er fastsatt i dataene som omhandler operativ egnethet fastsatt i samsvar med Part-21, skal en kandidat til en klasse- eller typerettighet oppfylle følgende erfaringskrav og forutsetninger for utstedelse av den relevante rettigheten:

- (a) *Enpilots flermotorsfly.* En kandidat til en første klasse- eller typerettighet for et enpilots flermotorsfly skal ha minst 70 timer som PIC på fly.
- (b) *Enpilots ikke-komplekse høytytelsesfly.* Før flygetrening kan påbegynnes, skal en kandidat til en første klasse- eller typerettighet for et enpilotfly klassifisert som høytytelsesfly:
 - (1) ha minst 200 timer flygeerfaring, hvorav 70 timer som PIC på fly, og
 - (2)
 - (i) inneha et bevis på tilfredsstillende gjennomføring av videregående teorikurs ved en ATO,
 - (ii) ha bestått teorieksamenene for ATPL(A) i samsvar med denne del, eller
 - (iii) inneha, i tillegg til et sertifikat utstedt i samsvar med denne del, ATPL(A) eller CPL(A)/IR med teorigodskrivning for ATPL(A) utstedt i samsvar med ICAO vedlegg 1,
 - (3) i tillegg skal flygere som søker om rett til å føre et fly i flerpilotoperasjoner, oppfylle kravene i (d)(4).
- (c) *Enpilots komplekse høytytelsesfly.* Kandidater til en første typerettighet for et komplekst enpilotfly som er klassifisert som høytytelsesfly, skal i tillegg til å oppfylle kravene i (b) også inneha en flermotors IR(A).
- (d) *Flerpilotfly.* En kandidat til et første typerettighetskurs for flerpilotfly skal være en flyelev som er i ferd med å gjennomgå opplæring på et MPL-kurs, eller oppfylle følgende krav:
 - (1) ha minst 70 timer flygeerfaring som PIC på fly,
 - (2) inneha en flermotors IR(A),

- (3) ha bestått teorieksamenene for ATPL(A) i samsvar med denne del, og
- (4) med mindre typerettighetskurset er kombinert med et MCC-kurs:
 - (i) inneha et bevis på tilfredsstillende gjennomføring av et MCC-kurs på fly,
 - (ii) inneha et bevis på tilfredsstillende gjennomføring av MCC på helikopter og ha mer enn 100 timer flygeerfaring som flyger på flerpilothelikopter,
 - (iii) ha minst 500 timer som flyger på flerpilothelikopter, eller
 - (iv) ha minst 500 timer som flyger i flerpilotoperasjoner på enpilots flermotorsfly i kommersiell lufttransport i samsvar med gjeldende krav til luftfartsoperasjoner.
- (e) *Ytterligere typerettigheter for flerpilots og enpilots komplekse høyttelsesfly.* En kandidat til utstedelse av ytterligere flerpilots typerettigheter og typerettigheter for enpilots komplekse høyttelsesfly skal inneha en flermotors IR(A).
- (f) Dersom dette er angitt i dataene som omhandler operativ egnethet fastsatt i samsvar med Part-21, kan utøvelse av privilegiene tilknyttet en typerettighet innledningsvis være begrenset til flyging under tilsyn av en instruktør. Flygetimene under tilsyn skal føres inn i flygerens loggbok eller tilsvarende dokument og undertegnes av instruktøren. Denne begrensningen skal oppheves når flygeren har godtgjort at flygetimene under tilsyn som kreves i henhold til dataene som omhandler operativ egnethet, er gjennomført.

FCL.725.A Teorikunnskaper og flygeinstruksjon med sikte på utstedelse av klasse- og typerettigheter — Fly

Med mindre annet er fastsatt i dataene som omhandler operativ egnethet fastsatt i samsvar med Part-21:

- (a) Enpilots flermotorsfly.
 - (1) Teorikurset for en enpilots flermotors klasserettighet skal omfatte minst 7 timer instruksjon i flermotors flyoperasjoner.
 - (2) Flygetreningskurset for en enpilots flermotors klasse- eller typerettighet skal omfatte minst 2 timer og 30 minutter flygetrening med instruktør i normale flermotors flyoperasjoner, og minst 3 timer og 30 minutter flygetrening med instruktør i prosedyrer ved motorsvikt og asymmetriske flygeteknikker.
- (b) *Enpilotfly-sjø.* Kurset for sjørettighet for enpilotfly skal omfatte teoriundervisning og flygeinstruksjon. Flygetreningen for en klasse- eller typerettighet-sjø for enpilotfly-sjø skal omfatte minst 8 timer flygetrening med instruktør dersom kandidaten er innehaver av landversjonen av den relevante klasse- eller typerettigheten, og 10 timer om kandidaten ikke innehar en slik rettighet.

FCL.730.A Særskilte krav til flygere som tar et typerettighetskurs basert på simulator- og linjeflyging (ZFTT) — Fly

- (a) En flyger som begynner på et ZFTT-kurs, skal ha gjennomført, på et flerpilots turbojetfly sertifisert til standardene i CS-25 eller tilsvarende luftdyktighetsforskrift, eller på et flerpilots turbopropfly med største tillatte startmasse på minst 10 tonn eller minst 19 sertifiserte passasjer seter, minst:
 - (1) 1500 timer flygetid eller 250 rutesektorer hvis det i kurset brukes en FFS kvalifisert opp til nivå CG, C eller foreløpig C,
 - (2) 500 timer flygetid eller 100 rutesektorer hvis det i kurset brukes en FFS kvalifisert opp til nivå DG eller D.
- (b) Når en flyger går over fra et turbopropfly til et turbojetfly, eller fra et turbojetfly til et turbopropfly, kreves det ytterligere simulatorentrening.

FCL.735.A Kurs i besetningssamarbeid — Fly

- (a) MCC-kurset skal omfatte minst:
 - (1) 25 timer teoriundervisning og øvelser, og
 - (2) 20 timer praktisk MCC-trening, eller 15 timer for flyelever som tar et integrert ATP-kurs.

En FNPT II MCC eller en FFS skal benyttes. Dersom MCC-treningen kombineres med det første typerettighetskurset, kan den praktiske MCC-treningen reduseres til minimum 10 timer hvis den samme FFS brukes til både MCC- og typerettighetstrening.
- (b) MCC-kurset skal være gjennomført i løpet av 6 måneder ved en ATO.
- (c) Med mindre MCC-kurset er kombinert med et typerettighetskurs, skal kandidaten få et kursbevis når MCC-kurset er gjennomført.
- (d) En kandidat som har fullført MCC-trening på en annen kategori luftfartøyer, skal være unntatt fra kravet i (a)(1).

FCL.740.A Forlengelse av klasse- og typerettigheter — Fly

- (a) *Forlengelse av flermotors klasse- og typerettigheter.* For å forlenge flermotors klasse- og typerettigheter skal kandidaten:
 - (1) ha bestått en ferdighetskontroll i henhold til vedlegg 9 til denne del på den relevante klasse eller type fly eller en FSTD som representerer den aktuelle klasse eller type, i løpet av de siste 3 månedene før rettighetens utløpsdato, og
 - (2) i løpet av rettighetens gyldighetsperiode, ha utført minst:
 - (i) 10 rutesektorer som flyger på den relevante typen eller klassen fly, eller
 - (ii) 1 rutesektor som flyger på den relevante klassen eller typen fly eller FFS, fløyet med kontrollant. Denne rutesektoren kan flys under ferdighetskontrollen.

- (3) En flyger som arbeider for en kommersiell lufttransportoperatør godkjent i samsvar med gjeldende krav til luftfartsoperasjoner, og som har bestått operatørens ferdighetskontroll kombinert med ferdighetskontrollen for å forlenge klasse- eller typerettigheten, skal være unntatt fra kravet i (2).
 - (4) Forlengelsen av en IR(A), hvis slik innehas, kan kombineres med en ferdighetskontroll for forlengelse av en klasse- eller typerettighet.
- (b) Forlengelse av enpilots enmotors klasserettigheter.
- (1) *Klasserettigheter for enmotorsfly med stempelmotor og rettigheter for TMG.* For forlengelse av klasserettigheter for enpilots enmotors stempelfly eller klasserettigheter for TMG skal kandidaten:
 - (i) i løpet av de 3 siste månedene før rettighetens utløpsdato ha bestått en ferdighetskontroll i den relevante klassen i henhold til vedlegg 9 til denne del med en kontrollant, eller
 - (ii) i løpet av de 12 siste månedene før rettighetens utløpsdato, ha fullført 12 timer flygetid i den relevante klassen, inkludert:
 - 6 timer som PIC,
 - 12 avganger og landinger og
 - en treningsflyging på minst 1 time med en flygeinstruktør (FI) eller en klasserettighetsinstruktør (CRI). Kandidatene skal være fritatt fra denne flygingen hvis de har bestått en ferdighetskontroll eller ferdighetsprøve for klasse- eller typerettighet på en annen klasse eller type fly.
 - (2) Kandidater som innehar både en klasserettighet for enmotorsfly med stempelmotor-land og en rettighet for TMG, kan få forlenget begge rettighetene ved å oppfylle kravene i (1) i en av klassene.
 - (3) *Enpilots enmotors turbopropfly.* For forlengelse av klasserettigheter for enmotors turbopropfly skal kandidatene ha bestått en ferdighetskontroll i den relevante klassen i henhold til vedlegg 9 til denne del med en kontrollant i løpet av de 3 siste månedene før rettighetens utløpsdato.
- (c) Kandidater som ikke består alle seksjoner av en ferdighetskontroll før klasse- eller typerettighetens utløpsdato, skal ikke utøve privilegiene tilknyttet den aktuelle rettigheten før ferdighetskontrollen er bestått.

AVSNITT 3

Særskilte krav for kategorien helikoptre

FCL.720.H Erfaringskrav og forutsetninger for utstedelse av klasse- eller typerettigheter — Helikopter

Med mindre annet er fastsatt i dataene som omhandler operativ egnethet fastsatt i samsvar med Part-21, skal en kandidat til utstedelse av en første typerettighet for helikopter oppfylle følgende erfaringskrav og forutsetninger for utstedelse av den relevante rettigheten:

- (a) *Flerpilothelikopter*. En kandidat til et første typerettighetskurs for en flerpilots helikoptertype skal:
 - (1) ha minst 70 timer som PIC på helikopter,
 - (2) med mindre typerettighetskurset er kombinert med et MCC-kurs:
 - (i) inneha et bevis på tilfredsstillende gjennomføring av et MCC-kurs på helikopter,
 - (ii) ha minst 500 timer som flyger på flerpilotfly, eller
 - (iii) ha minst 500 timer som flyger i flerpilotoperasjoner på flermotorshelikopter,
 - (3) ha bestått teorieksamen for ATPL(H).
- (b) For en kandidat til et første typerettighetskurs for en flerpilots helikoptertype som har tatt et integrert ATP(H)/IR-, ATP(H)-, CPL(H)/IR- eller CPL(H)-kurs og ikke oppfyller kravet i (a)(1), skal typerettigheten utstedes med privilegier begrenset til kun å fungere som styrmann. Denne begrensningen skal oppheves når flygeren har:
 - (1) fullført 70 timer som PIC eller fartøysjef under tilsyn på helikopter,
 - (2) bestått flerpilots ferdighetsprøven som PIC på den relevante helikoptertypen.
- (c) *Enpilots flermotorshelikopter*. En kandidat til utstedelse av en første typerettighet for et enpilots flermotorshelikopter skal:
 - (1) før flygetreningen kan påbegynnes:
 - (i) ha bestått teorieksamen for ATPL(H) eller
 - (ii) inneha et bevis på gjennomført forkurs ved en ATO. Kurset skal omfatte følgende fag fra ATPL(H)-teorikurset:
 - Generell kunnskap om luftfartøyer: flyskrog/systemer/kraftkilde og instrumenter/elektronikk,
 - Flygeytelser og flygeplanlegging: vekt og balanse, ytelser,
 - (2) når det gjelder kandidater som ikke har tatt et integrert ATP(H)/IR-, ATP(H)- eller CPL(H)/IR-kurs, ha fullført minst 70 timer som PIC på helikopter.

FCL.735.H Kurs i besetningssamarbeid — Helikopter

- (a) MCC-kurset skal omfatte minst:

- (1) for MCC/IR:
 - (i) 25 timer teoriundervisning og øvelser, og
 - (ii) 20 timer praktisk MCC-trening, eller 15 timer for flyelever som deltar på et integrert ATP(H)/IR-kurs. Dersom MCC-treningen kombineres med den første typerettighetstrening for flerpilothelikopter, kan den praktiske MCC-treningen reduseres til minimum 10 timer hvis den samme FSTD brukes til både MCC- og typerettighetstrening.
- (2) for MCC/VFR:
 - (i) 25 timer teoriundervisning og øvelser, og
 - (ii) 20 timer praktisk MCC-trening, eller 10 timer for flyelever som deltar på et integrert ATP(H)/IR-kurs. Dersom MCC-treningen kombineres med den første typerettighetstrening for flerpilothelikopter, kan den praktiske MCC-treningen reduseres til minimum 7 timer hvis den samme FSTD brukes til både MCC- og typerettighetstrening.
- (b) MCC-kurset skal være gjennomført i løpet av 6 måneder ved en ATO.
En FNPT II eller III kvalifisert for MCC, en FTD 2/3 eller FFS skal benyttes.
- (c) Med mindre MCC-kurset er kombinert med et flerpilots typerettighetskurs, skal kandidaten få et kursbevis når MCC-kurset er gjennomført.
- (d) En kandidat som har fullført MCC-trening på en annen kategori luftfartøyer, skal være unntatt fra kravet i (a)(1)(i) eller (a)(2)(i), alt etter som.
- (e) En kandidat til MCC/IR-trening som har fullført MCC/VFR-trening, skal være unntatt fra kravet i (a)(1)(i) og skal fullføre 5 timer praktisk MCC/IR-trening.

FCL.740.H Forlengelse av typerettigheter — Helikopter

- (a) *Forlengelse.* For å forlenge typerettigheter for helikopter skal kandidaten:
 - (1) ha bestått en ferdighetskontroll i henhold til vedlegg 9 til denne del på den relevante type helikoptre eller en FSTD som representerer den aktuelle type, i løpet av de siste 3 månedene før rettighetens utløpsdato, og
 - (2) ha minst 2 timer som flyger på den relevante typen helikoptre i løpet av rettighetens gyldighetsperiode. Ferdighetskontrollens varighet kan telles med i de 2 timene.
 - (3) Kandidater som har mer enn 1 typerettighet for enmotorshelikoptre med stempelmotor, kan få forlenget alle de relevante typerettighetene ved å bestå ferdighetskontrollen i bare 1 av de relevante typene som rettigheten omfatter, forutsatt at de har minst 2 timer flygetid som PIC på de andre typene i løpet av gyldighetsperioden.
- Ferdighetskontrollen skal hver gang gjennomføres på en annen type.

- (4) Kandidater som har mer enn 1 typerettighet for enmotorshelikoptre med turbinmotor med største tillatte startmasse inntil 3175 kg, kan få forlenget alle de relevante typerettighetene ved å bestå ferdighetskontrollen i bare 1 av de relevante typene, forutsatt at de har fullført:
 - (i) 300 timer som PIC på helikopter,
 - (ii) 15 timer på hver av typene som rettigheten omfatter, og
 - (iii) minst 2 timer flygetid som PIC på hver av de andre typene i løpet av gyldighetsperioden.Ferdighetskontrollen skal hver gang gjennomføres på en annen type.
- (5) En flyger som består en ferdighetsprøve for utstedelse av en ytterligere typerettighet, skal få forlenget de relevante typerettighetene i de felles gruppene i samsvar med (3) og (4).
- (6) Forlengelsen av en IR(H), hvis slik innehas, kan kombineres med en ferdighetskontroll til en typerettighet.
- (b) En kandidat som ikke består alle seksjoner av en ferdighetskontroll før typerettighetens utløpsdato, skal ikke utøve privilegiene tilknyttet den aktuelle rettigheten før ferdighetskontrollen er bestått. Når det gjelder (a)(3) og (4), skal kandidaten ikke utøve sine privilegier i noen av typene.

AVSNITT 4

Særskilte krav for kategorien luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper

FCL.720.PL Erfaringskrav og forutsetninger for utstedelse av klasse- eller typerettigheter — Luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper

Med mindre annet er fastsatt i dataene som omhandler operativ egnethet fastsatt i samsvar med Part-21, skal en kandidat til førstegangs utstedelse av en typerettighet for luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper oppfylle følgende erfaringskrav og forutsetninger:

- (a) for flygere på fly:
 - (1) inneha CPL/IR(A) med ATPL-teori eller ATPL(A),
 - (2) inneha et bevis på gjennomført MCC-kurs,
 - (3) ha fullført over 100 timer som flyger på flerpilotfly,
 - (4) ha fullført 40 timer flygeinstruksjon på helikopter,
- (b) for flygere på helikopter:
 - (1) inneha CPL/IR(H) med ATPL-teori eller ATPL/IR(H),

- (2) inneha et bevis på gjennomført MCC-kurs,
- (3) ha fullført over 100 timer som flyger på flerpilothelikopter,
- (4) ha fullført 40 timer flygeinstruksjon på fly,
- (c) for flygere som er kvalifisert til å fly både fly og helikopter:
 - (1) inneha minst et CPL(H),
 - (2) inneha IR og ATPL-teori eller ATPL for enten fly eller helikopter,
 - (3) inneha et bevis på tilfredsstillende gjennomføring av et MCC-kurs på helikopter eller fly,
 - (4) ha fullført over 100 timer som flyger på flerpilothelikopter eller -fly,
 - (5) ha fullført 40 timer flygeinstruksjon på fly eller helikopter, alt etter som, dersom flygeren ikke har noen erfaring som ATPL eller på flerpilotluftfartøyer.

FCL.725.PL Flygeinstruksjon med sikte på utstedelse av typerettigheter — Luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper

Flygeinstruksjonsdelen av typerettighetskurset for luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper skal fullføres både på luftfartøyet og på en FSTD som representerer luftfartøyet og er tilfredsstillende kvalifisert for dette formål.

FCL.740.PL Forlengelse av typerettigheter — Luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper

- (a) *Forlengelse.* For å forlenge typerettigheter for luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper skal kandidaten:
 - (1) ha bestått en ferdighetskontroll i henhold til vedlegg 9 til denne del på den relevante typen luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper i løpet av de siste 3 månedene før rettighetens utløpsdato,
 - (2) i løpet av rettighetens gyldighetsperiode ha utført minst:
 - (i) 10 rutesektorer som flyger på den relevante typen luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper, eller
 - (ii) 1 rutesektor som flyger på den relevante typen luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper eller på en FFS, fløyet med kontrollant. Denne rutesektoren kan flys under ferdighetskontrollen.
 - (3) En flyger som arbeider for en kommersiell lufttransportoperatør godkjent i samsvar med gjeldende krav til luftfartsoperasjoner, og som har bestått operatørens ferdighetskontroll kombinert med ferdighetskontrollen for å forlenge typerettigheten, skal være unntatt fra kravet i (2).

- (b) En kandidat som ikke består alle seksjoner av en ferdighetskontroll før typerettighetens utløpsdato, skal ikke utøve privilegiene tilknyttet den aktuelle rettigheten før ferdighetskontrollen er bestått.

AVSNITT 5

Særskilte krav for kategorien luftskip

FCL.720.As Forutsetninger for utstedelse av typerettigheter — Luftskip

Med mindre annet er fastsatt i dataene som omhandler operativ egnethet fastsatt i samsvar med Part-21, skal en kandidat til førstegangs utstedelse av en typerettighet for luftskip oppfylle følgende erfaringskrav og forutsetninger:

- (a) for flerpilotluftskip:
- (1) ha fullført 70 timer flygetid som PIC på luftskip,
 - (2) inneha et bevis på tilfredsstillende gjennomføring av MCC på luftskip.
 - (3) For en kandidat som ikke oppfyller kravet i (2), skal typerettigheten utstedes med privilegier begrenset til kun å fungere som styrmann. Denne begrensningen skal oppheves når flygeren har fullført 100 timer flygetid som PIC eller fartøysjef under tilsyn på luftskip.

FCL.735.As Kurs i besetningssamarbeid — Luftskip

- (a) MCC-kurset skal omfatte minst:
- (1) 12 timer teoriundervisning og øvelser, og
 - (2) 5 timer praktisk MCC-trening.
 - (3) En FNPT II eller III kvalifisert for MCC, en FTD 2/3 eller FFS skal benyttes.
- (b) MCC-kurset skal være gjennomført i løpet av 6 måneder ved en ATO.
- (c) Med mindre MCC-kurset er kombinert med et flerpilots typerettighetskurs, skal kandidaten få et kursbevis når MCC-kurset er gjennomført.
- (d) En kandidat som har fullført MCC-trening på en annen kategori luftfartøyer, skal være unntatt fra kravet i (a).

FCL.740.As Forlengelse av typerettigheter — Luftskip

- (a) *Forlengelse.* For å forlenge typerettigheter for luftskip skal kandidaten:
- (1) ha bestått en ferdighetskontroll i henhold til vedlegg 9 til denne del på den relevante typen luftskip i løpet av de siste 3 månedene før rettighetens utløpsdato, og

- (2) ha minst 2 timer som flyger på den relevante typen luftskip i løpet av rettighetens gyldighetsperiode. Ferdighetskontrollens varighet kan telles med i de 2 timene.
 - (3) Forlengelsen av en IR(As), hvis slik innehas, kan kombineres med en ferdighetskontroll for forlengelse av en klasse- eller typerettighet.
- (b) En kandidat som ikke består alle seksjoner av en ferdighetskontroll før typerettighetens utløpsdato, skal ikke utøve privilegiene tilknyttet den aktuelle rettigheten før ferdighetskontrollen er bestått.

KAPITTEL I

YTTERLIGERE RETTIGHETER

FCL.800 Rettighet for snittflyging

- (a) Innehavere av et flygersertifikat for fly, TMG eller seilfly skal bare utføre snittflyging hvis de innehar den relevante rettighet.
- (b) Kandidater til en rettighet for snittflyging skal ha fullført:
 - (1) minst 40 timer flygetid, eller når det gjelder seilfly, 120 starter som PIC på den relevante kategorien luftfartøyer, som skal være fullført etter at sertifikatet ble utstedt,
 - (2) et kurs ved en ATO, som skal omfatte:
 - (i) relevant teoriundervisning for rettigheten,
 - (ii) minst 5 timer eller 20 flyginger med instruksjon i snittflyging i den relevante kategorien luftfartøyer.
- (c) Privilegiene tilknyttet rettigheten for snittflyging skal være begrenset til den kategorien luftfartøyer som flygeinstruksjonen ble fullført i. Privilegiene skal utvides til en annen kategori luftfartøyer dersom flygeren innehar et sertifikat for den relevante kategorien luftfartøyer og har fullført med positivt resultat minst 3 treningsflyginger med instruktør som har dekket hele planen for opplæring i snittflyging i den relevante kategorien luftfartøyer.

FCL.805 Rettigheter for slep av seilfly og bannere

- (a) Innehavere av et flygersertifikat med privilegier til å fly fly eller TMG skal bare slepe seilfly eller bannere hvis de er innehavere av den relevante rettighet for slep av seilfly eller bannere.
- (b) Kandidater til en rettighet for slep av seilfly skal ha fullført:
 - (1) minst 30 timer flygetid som PIC og 60 avganger og landinger med fly, dersom aktiviteten skal utføres med fly, eller med TMG, dersom aktiviteten skal utføres med TMG, som skal være fullført etter at sertifikatet ble utstedt,
 - (2) et kurs ved en ATO, som skal omfatte:
 - (i) teoriundervisning i slepeoperasjoner og -prosedyrer,
 - (ii) minst 10 treningsflyginger med slep av seilfly, herunder minst 5 treningsflyginger med instruktør, og
 - (iii) bortsett fra for innehavere av LAPL(S) eller SPL, 5 tilvenningsflyginger i seilfly tauet av motorfly.

- (c) Kandidater til en rettighet for slep av banner skal ha fullført:
- (1) minst 100 timer flygetid og 200 avganger og landinger som PIC på fly eller TMG, etter at sertifikatet ble utstedt. Minst 30 av disse timene skal være på fly, dersom aktiviteten skal utføres med fly, eller på TMG, dersom aktiviteten skal utføres med TMG,
 - (2) et kurs ved en ATO, som skal omfatte:
 - (i) teoriundervisning i slepeoperasjoner og -prosedyrer,
 - (ii) minst 10 treningsflygninger med slep av banner, herunder minst 5 treningsflygninger med instruktør.
- (d) Privilegiene tilknyttet rettighetene for slep av seilfly og bannere skal være begrenset til fly eller TMG, avhengig av hvilket luftfartøy flygeinstruksjonen ble fullført i. Privilegiene skal utvides dersom flygeren innehar et sertifikat for fly eller TMG og har fullført med positivt resultat minst 3 treningsflygninger med instruktør som har dekket hele planen for opplæring i slep med den relevante kategorien luftfartøyer.
- (e) For å kunne utøve privilegiene tilknyttet rettighetene for slep av seilfly eller bannere, skal innehaveren av rettigheten ha fullført minst 5 slep i løpet av de siste 24 måneder.
- (f) Dersom flygeren ikke oppfyller kravet i (e), skal han/hun fullføre de manglende slepene med eller under tilsyn av en instruktør før privilegiene utøves.

FCL.810 Rettighet for nattflyging

- (a) Fly, TMG, luftskip.
- (1) Dersom privilegiene tilknyttet et LAPL eller PPL for fly, TMG eller luftskip skal utøves under VFR-forhold om natten, skal kandidatene ha fullført et kurs ved en ATO. Kurset skal omfatte:
 - (i) teoriundervisning,
 - (ii) minst 5 timer flygetid om natten i den relevante kategorien luftfartøyer, inkludert minst 3 timer instruksjonstid, hvorav minst 1 time navigasjonsflyging med minst én navigasjonsflyging med instruktør på minst 50 km og 5 solo avganger og 5 solo landinger med full stopp.
 - (2) Før innehavere av LAPL fullfører treningen om natten, skal de ha fullført den grunnleggende instrumentflygetrening som kreves for utstedelse av PPL.
 - (3) Kandidater som innehar en klasserettighet både for enmotorsfly med stempelmotor (land) og for TMG, kan oppfylle kravene i (1) i en av klassene eller begge.
- (b) *Helikoptre*. Dersom privilegiene tilknyttet et PPL for helikopter skal utøves under VFR-forhold om natten, skal kandidaten ha:

- (1) fullført minst 100 timer flyetid som flyger på helikopter etter at sertifikatet ble utstedt, herunder minst 60 timer som PIC på helikopter og 20 timer navigasjonsflyging,
 - (2) fullført et kurs ved en ATO. Kurset skal være gjennomført i løpet av en 6-månedersperiode og skal omfatte:
 - (i) 5 timer teoriundervisning,
 - (ii) 10 timer instrumenttid under instruksjon på helikopter og
 - (iii) 5 timer flyetid om natten, inkludert minst 3 timer instruksjonstid, hvorav minst 1 time navigasjonsflyging og 5 solo landingsrunder om natten. Hver landingsrunde må bestå av en avgang og en landing.
 - (3) En kandidat som innehar eller har innehatt IR for fly eller TMG, skal godskrives 5 timer mot kravet i (2)(ii) over.
- (c) *Ballonger.* Dersom privilegiene tilknyttet et LAPL for ballong eller et BPL skal utøves under VFR-forhold om natten, skal kandidatene fullføre minst 2 treningsflyginger om natten, hver av en varighet på minst 1 time.

FCL.815 Rettighet for fjellflyging

- (a) *Privilegier.* Privilegiene til en innehaver av rettighet for fjellflyging er å gjennomføre flyginger med fly eller TMG til og fra overflater som vedkommende myndigheter i medlemsstatene har bestemt krever slik rettighet.

Den første rettigheten for fjellflyging kan oppnås enten på:

- (1) hjul, som gir rett til å fly til og fra slike overflater når de ikke er dekket av snø, eller
 - (2) ski, som gir rett til å fly til og fra slike overflater når de er dekket av snø.
 - (3) Privilegiene som gis ved den første rettigheten, kan utvides til privilegier for enten hjul eller ski når flygeren i tillegg har gjennomført et relevant tilvenningskurs, inklusive teoriundervisning og flygetrening, med en fjellflygingsinstruktør.
- (b) *Kurs.* Kandidater til rettighet for fjellflyging skal i løpet av en periode på 24 måneder ha fullført et kurs bestående av teoriundervisning og flygetrening ved en ATO. Kursinnholdet skal stå i forhold til privilegiene som søkes.
- (c) *Ferdighetsprøve.* Når opplæringen er fullført, skal kandidaten bestå en ferdighetsprøve med en FE som er kvalifisert for dette formål. Ferdighetsprøven skal bestå av:
- (1) muntlig teorieksamen,
 - (2) 6 landinger på minst 2 forskjellige overflater som krever rettighet for fjellflyging, utenom avgangsoverflaten.

- (d) *Gyldighet.* En rettighet for fjellflyging skal gjelde for en periode på 24 måneder.
- (e) *Forlengelse.* For å forlenge en rettighet for fjellflyging skal kandidaten:
 - (1) ha utført minst 6 landinger i fjellområder i løpet av de siste 24 måneder, eller
 - (2) bestå en ferdighetskontroll. Ferdighetskontrollen skal være i samsvar med kravene i (c).
- (f) *Gjenutstedelse.* Dersom rettigheten er utløpt, skal kandidaten oppfylle kravene i (e)(2).

FCL.820 Rettighet for teknisk prøveflyging

- (a) Innehavere av et flygersertifikat for fly eller helikopter skal bare fungere som PIC ved tekniske prøveflyginger i kategori 1 eller 2 i henhold til Part-21, når de innehar rettighet for teknisk prøveflyging.
- (b) Plikten til å inneha rettigheten for teknisk prøveflyging fastsatt i (a), skal bare gjelde for tekniske prøveflyginger utført på:
 - (1) helikoptre som er sertifisert eller skal sertifiseres i samsvar med standardene i CS-27 eller CS-29 eller tilsvarende luftdyktighetsforskrift, eller
 - (2) fly som er sertifisert eller skal sertifiseres i samsvar med:
 - (i) standardene i CS-25 eller tilsvarende luftdyktighetsforskrift, eller
 - (ii) standardene i CS-23 eller tilsvarende luftdyktighetsforskrift, unntatt fly med en største tillatte startmasse under 2 000 kg.
- (c) Privilegiene til en innehaver av en rettighet for teknisk prøveflyging er, på den relevante kategorien luftfartøyer:
 - (1) når det gjelder rettigheten for teknisk prøveflyging i kategori 1, å utføre alle kategorier tekniske prøveflyginger i henhold til Part-21, enten som PIC eller styrmann,
 - (2) når det gjelder rettigheten for teknisk prøveflyging i kategori 2:
 - (i) å utføre tekniske prøveflyginger i kategori 1 i henhold til Part-21:
 - som styrmann eller
 - som PIC, når det gjelder fly omhandlet i (b)(2)(ii), unntatt kortdistansefly og fly som har en dimensjonerende stupastighet over 0,6 mach eller en maksimal flygehøyde over 25 000 fot,
 - (ii) å utføre alle andre kategorier tekniske prøveflyginger i henhold til Part-21, enten som PIC eller styrmann,

- (3) og dessuten, for rettigheter for teknisk prøveflyging både i kategori 1 og 2, å utføre flyginger som er spesielt forbundet med konstruksjons- og produksjonsorganisasjoners virksomhet, innenfor rammen av deres privilegier, dersom det ikke er mulig å overholde kravene i kapittel H.
- (d) Kandidater til førstegangs utstedelse av en rettighet for teknisk prøveflyging skal:
 - (1) inneha minst et CPL og IR for den relevante kategorien luftfartøyer,
 - (2) ha gjennomført minst 1000 timer flygetid på den relevante kategorien luftfartøyer, hvorav minst 400 timer som PIC,
 - (3) ha fullført et kurs ved en ATO som er relevant for det aktuelle luftfartøyet og den aktuelle kategorien flyginger. Opplæringen skal minst omfatte følgende fag:
 - Ytelser
 - Stabilitet og kontroll/flygeegenskaper
 - Systemer
 - Prøveledelse
 - Risiko-/sikkerhetsstyring.
- (e) Privilegiene til en innehaver av en rettighet for teknisk prøveflyging kan utvides til en annen kategori tekniske prøveflyginger og en annen kategori luftfartøyer når de har gjennomført et tilleggskurs ved en ATO.

KAPITTEL J

Instruktører

AVSNITT 1

Felles krav

FCL.900 Instruktørbevis

- (a) Generelt. En person skal bare gi:
 - (1) flygeinstruksjon dersom han/hun innehar:
 - (i) et flygersertifikat utstedt eller godtatt i samsvar med denne forordning,
 - (ii) et instruktørbevis som er relevant for den instruksjonen som gis, utstedt i samsvar med dette kapittel,
 - (2) instruksjon på syntetisk flygetrener eller instruksjon i MCC når han/hun er innehaver av et instruktørbevis som er relevant for den instruksjonen som gis, utstedt i samsvar med dette kapittel.
- (b) *Særlige vilkår*
 - (1) Dersom nye luftfartøyer introduseres i medlemsstatene eller i en operatørs flåte, kan vedkommende myndighet, dersom det ikke er mulig å overholde kravene fastsatt i dette kapittel, utstede et eget bevis som gir privilegier for flygeinstruksjon. Et slikt bevis skal være begrenset til de treningsflyginger som er nødvendig for introduksjon av den nye typen luftfartøyer, og beviset skal ikke i noe tilfelle være gyldig i mer enn 1 år.
 - (2) Innehavere av et bevis utstedt i samsvar med (b)(1) som ønsker å søke om utstedelse av et instruktørbevis, skal overholde forutsetningene og kravene for forlengelse fastsatt for den aktuelle instruktørkategorien.
- (c) Instruksjon utenfor medlemsstatenes territorium
 - (1) Uten hensyn til bokstav (a) kan vedkommende myndighet, når det gjelder flygeinstruksjon gitt ved en ATO beliggende utenfor medlemsstatenes territorium, utstede et instruktørbevis til en kandidat som har et flygersertifikat utstedt i samsvar med ICAO vedlegg 1 av en tredjestat, forutsatt at kandidaten:
 - (i) minst innehar et CPL for den relevante kategorien luftfartøyer,
 - (ii) oppfyller kravene fastsatt i dette kapittel for utstedelse av det aktuelle instruktørbeviset,
 - (iii) godtgjør overfor vedkommende myndighet et tilstrekkelig kunnskapsnivå om europeiske flysikkerhetsregler til å kunne utøve instruktørprivilegier i samsvar med denne del.

- (2) Beviset skal være begrenset til flygeinstruksjon:
 - (i) ved ATO-er beliggende utenfor medlemsstatenes territorium,
 - (ii) til flyelever som har tilstrekkelig kunnskap i det språket som flygeinstruksjonen gis på.

FCL.915 Generelle forutsetninger og krav til instruktører

- (a) Generelt. En kandidat til et instruktørbevis må være minst 18 år.
- (b) *Ytterligere krav til instruktører som gir flygeinstruksjon på luftfartøyer.* En kandidat til eller innehaver av et instruktørbevis med privilegier til å gi flygeinstruksjon på et luftfartøy skal:
 - (1) minst inneha det sertifikatet og, der det er relevant, den rettigheten som det skal gis flygeinstruksjon for,
 - (2) unntatt for instruktører i teknisk prøveflyging, ha:
 - (i) fullført minst 15 timer flyging som flyger på den klassen eller typen luftfartøyer som flygeinstruksjon skal gis på, hvorav høyst 7 timer kan være på en FSTD som representerer den aktuelle klassen eller typen luftfartøyer, om relevant, eller
 - (ii) bestått kompetanseprøven for den relevante instruktørkategorien på den aktuelle klassen eller typen luftfartøyer,
 - (3) ha rett til å fungere som PIC på luftfartøyet som benyttes til flygeinstruksjon.
- (c) Godskriving i forbindelse med ytterligere rettigheter og forlengelse
 - (1) Kandidater til ytterligere instruktørbevis kan godskrives de ferdighetene i undervisning og læring de allerede har godtgjort for det instruktørbeviset som innehas.
 - (2) Timer fløyet som kontrollant under ferdighetsprøver eller ferdighetskontroller skal godskrives fullt ut mot kravene for forlengelse for alle instruktørbevis som innehas.

FCL.920 Instruktørers kompetanser og vurdering

Alle instruktører skal gjennomgå opplæring med sikte på å oppnå følgende kompetanser:

- forberede hjelpemidler,
- skape et miljø som fører til læring,
- presentere kunnskap,
- integrere trussel- og feilhåndtering (TEM) og styring av besetningsressurser,

- administrere tid slik at læringsmål nås,
- legge til rette for læring,
- vurdere elevprestasjoner,
- overvåke og gjennomgå progresjon,
- evaluere opplæringsprosesser,
- rapportere resultater.

FCL.925 Tilleggskrav til MPL-instruktører

- (a) Instruktører som skal gi opplæring til MPL, skal:
- (1) ha fullført et MPL-instruktørkurs ved en ATO med positivt resultat og
 - (2) dessuten, for den grunnleggende, videregående og avanserte fasen av det integrerte MPL-kurset:
 - (i) ha erfaring med flerpilotoperasjoner og
 - (ii) ha gjennomført innledende opplæring i styring av besetningsressurser hos en kommersiell lufttransportoperatør godkjent i samsvar med gjeldende krav til luftfartsoperasjoner.
- (b) MPL-instruktørkurs
- (1) MPL-instruktørkurset skal omfatte minst 14 timer opplæring.
 - (2) Når kurset er gjennomført, skal kandidatens instruktørkompetanser og kunnskap om den kompetansebaserte opplæringsstrategien prøves.

Prøven skal bestå av en praktisk demonstrasjon av flygeinstruksjon i den relevante fasen av MPL-kurset. Prøven skal ledes av en kontrollant kvalifisert i samsvar med kapittel K.
 - (3) Når MPL-kurset er gjennomført med positivt resultat, skal ATO utstede et MPL-instruktørbevis til kandidaten.
- (c) For å kunne opprettholde privilegiene skal instruktøren i løpet av de siste 12 måneder, i forbindelse med et MPL-kurs, ha ledet:
- (1) 1 simulatorsesjon på minst 3 timer, eller
 - (2) 1 flygeøvelse på minst 1 time bestående av minst 2 avganger og landinger.
- (d) Dersom instruktøren ikke oppfyller kravene i (c), skal han/hun, før rettigheten til å gi flygeinstruksjon til MPL kan utøves:

- (1) gjennomgå oppfriskningstrening ved en ATO for å oppnå det ferdighetsnivået som kreves for å bestå kompetanseprøven for instruktører, og
- (2) bestå kompetanseprøven for instruktører i henhold til (b)(2).

FCL.930 Kurs

Kandidater til et instruktørbevis skal ha fullført teoriundervisning og flygeinstruksjon ved en ATO. I tillegg til de særskilte elementene fastsatt for hver instruktørkategori i denne del, skal kurset omfatte elementene fastsatt i FCL.920.

FCL.935 Kompetanseprøve

- (a) Bortsett fra for bevis som instruktør i besetningssamarbeid (MCCI), på syntetisk flygetrener (STI), i rettighet for fjellflyging (MI) og i teknisk prøveflyging (FTI) skal en kandidat til et instruktørbevis bestå en kompetanseprøve på den relevante kategorien luftfartøyer for å godtgjøre overfor en kontrollant kvalifisert i samsvar med kapittel K sin evne til å instruere en flyelev fram til det nivå som kreves for utstedelse av det aktuelle sertifikatet, rettigheten eller beviset.
- (b) Denne prøven skal omfatte:
 - (1) godtgjøring av kompetansene beskrevet i FCL.920 før og etter flyging samt teoriundervisning,
 - (2) muntlig teorieksamen på bakken, briefing før og etter flyging samt demonstrasjon under flyging under ferdighetsprøver på den relevante klassen eller typen luftfartøyer eller FSTD,
 - (3) øvelser som er relevante for å evaluere instruktørens kompetanser.
- (c) Prøven skal utføres på samme klasse eller type luftfartøyer eller FSTD som er brukt til flygeinstruksjonen.
- (d) Dersom en kompetanseprøve er nødvendig for å få et instruktørbevis forlenget, skal en kandidat som ikke består prøven før instruktørbevisets utløpsdato, ikke utøve privilegiene tilknyttet det aktuelle beviset før prøven er bestått.

FCL.940 Instruktørbevisenes gyldighet

Bortsett fra MI, og uten at dette berører FCL.900(b)(1), skal instruktørbevis gjelde for en periode på 3 år.

AVSNITT 2

Særskilte krav til instruktører på lette luftfartøyer — LAFI

FCL.905.LAFI LAFI — Privilegier og vilkår

Privilegiene til en LAFI er å gi flygeinstruksjon med sikte på utstedelse, forlengelse eller gjenutstedelse av:

- (a) et grunnleggende LAPL, når det gjelder fly,
- (b) et CPL for den aktuelle kategorien luftfartøyer,
- (c) utvidelse av klasse- eller typerettighet som skal påtegnes et LAPL, for den relevante kategorien luftfartøyer,
- (d) rettigheter for nattflyging, snittflyging eller slep i den relevante kategorien luftfartøyer, forutsatt at instruktøren innehar den relevante rettighet og overfor en instruktør kvalifisert i samsvar med (e) har godtgjort sin evne til å gi instruksjon til den aktuelle rettighet,
- (e) et LAFI-bevis, forutsatt at instruktøren:
 - (1) har godtgjort overfor en kontrollant evne til å gi instruksjon til LAFI-beviset, i forbindelse med en kompetanseprøve avholdt i samsvar med FCL.935 i den relevante kategorien luftfartøyer, og
 - (2) når det gjelder et LAFI-bevis for seilfly, har fullført minst 50 timer eller 150 starter med flygeinstruksjon på seilfly,
 - (3) når det gjelder et LAFI-bevis for ballong, har fullført minst 50 timer eller 50 avganger med flygeinstruksjon i ballong,
 - (4) for alle andre kategorier luftfartøyer, har fullført minst 150 timer flygeinstruksjon i den relevante kategorien luftfartøyer.

FCL.910.LAFI LAFI — Begrensede privilegier

- (a) Privilegiene til en LAFI skal være begrenset slik at han/hun ikke kan fungere som instruktør til første soloflyging og første navigasjonsflyging solo, men bare kan gi flygeinstruksjon med sikte på utstedelse av LAPL under tilsyn av en LAFI eller FI for samme kategori luftfartøyer som er oppnevnt av ATO for dette formål.
- (b) Begrensningene i (a) skal fjernes fra LAFI-beviset når LAFI har gitt:
 - (1) når det gjelder LAFI på fly, minst 50 timer flygeinstruksjon på et enmotorsfly med stempelmotor eller TMG og har hatt tilsyn med minst 25 soloflyginger,
 - (2) når det gjelder LAFI på helikopter, minst 50 timer flygeinstruksjon på helikopter og hatt tilsyn med minst 25 soloflyginger,
 - (3) når det gjelder LAFI på seilfly, minst 15 timer eller 50 starter med flygeinstruksjon som omfatter hele flygetreningsplanen for utstedelse av LAPL for seilfly,
 - (4) når det gjelder LAFI på ballong, minst 15 timer eller 50 avganger med flygeinstruksjon som omfatter hele flygetreningsplanen for utstedelse av LAPL for ballong.

FCL.915.LAFI LAFI — Forutsetninger

En kandidat til et LAFI-bevis skal:

- (a) når det gjelder LAFI på fly:
- (1) ha fullført minst 20 timer navigasjonsflyging som PIC på enmotorsfly med stempelmotor eller TMG,
 - (2) ha fullført minst 200 timer flygetid, hvorav 150 timer som PIC på fly eller TMG,
 - (3) ha fullført minst 30 timer flygetid som PIC på enmotorsfly med stempelmotor dersom kandidaten ønsker å gi instruksjon på enmotorsfly med stempelmotor,
 - (4) ha fullført minst 30 timer flygetid som PIC på et TMG dersom kandidaten ønsker på gi flygeinstruksjon på TMG,
- (b) når det gjelder LAFI på helikopter:
- (1) ha fått minst 10 timer instruksjon i instrumentflyging på enmotorhelikopter med stempelmotor, hvorav høyst 5 timer kan være instrumentbakketid på en FSTD,
 - (2) ha fullført minst 20 timer navigasjonsflyging som PIC på helikopter,
 - (3) ha fullført minst 250 timer flygetid på helikopter, hvorav 200 timer som PIC,
 - (4) ha fullført minst 15 timer flyging på den typen helikoptre som flygeinstruksjon skal gis på,
- (c) når det gjelder LAFI på seilfly, ha minst 100 timer flygetid som PIC og 200 starter som PIC på seilfly og motorseilfly, TMG unntatt. Dersom kandidaten ønsker å gi flygeinstruksjon på TMG, skal han/hun i tillegg gjennomføre minst 30 timer flygetid som PIC på TMG og bestå ytterligere en kompetanseprøve i samsvar med FCL.935 på et TMG med en LAFI kvalifisert i samsvar med FCL.905.LAFI(e),
- (d) når det gjelder LAFI på ballong, ha minst 75 timer ballongflygetid som PIC, hvorav minst 15 timer må være i den klassen som flygeinstruksjon skal gis på.

FCL.930.LAFI LAFI — Kurs

- (a) Kandidater til et LAFI-bevis skal ha bestått en opptaksprøveflyging for vurdering av deres evner til å gjennomføre kurset.
- Opptaksprøveflygingen skal gjennomføres med en LAFI kvalifisert i samsvar med FCL.905.LAFI (e) eller en FI kvalifisert i samsvar med FCL.905.FI (i) i den relevante kategorien luftfartøyer.
- (b) LAFI-kurset skal omfatte minst:
- (1) for LAFI på fly, TMG eller helikopter:
 - (i) 25 timer undervisning og læring,
 - (ii) 50 timer teoriundervisning, inkludert progresjonsprøver,

- (iii) (A) for LAFI på fly eller TMG, minst 12 timer flygetrening med instruktør, hvorav 1 time flygeinstruksjon bare ved hjelp av instrumenter. Av de 12 timene kan 1 time gjennomføres på en FSTD,
 - (B) for LAFI på helikopter, minst 25 timer flygetrening med instruktør, hvorav 5 timer kan gjennomføres på en FSTD.
 - (iv) Flygere som innehar et bevis som LAFI(A) eller (H) eller FI(A), (H) eller (As), skal godskrives 30 av de 50 timene i (b)(1)(ii).
 - (v) Flygere som innehar et bevis som LAFI(S) eller (B) eller FI(S) eller (B), skal godskrives 18 av de 50 timene i (b)(1)(ii).
 - (vi) Flygere som innehar et bevis som LAFI eller FI på seilfly utvidet til TMG, skal godskrives 6 timer mot kravet i (b)(1)(iii)(A),
- (2) for LAFI på seilfly eller ballong:
- (i) 25 timer undervisning og læring,
 - (ii) 30 timer teoriundervisning, inkludert progresjonsprøver,
 - (iii) (A) for LAFI på seilfly, minst 6 timer flygetrening med instruktør eller minst 20 avganger,
 - (B) for LAFI på seilfly som gir opplæring på TMG, minst 6 timer flygetrening med instruktør på TMG,
 - (C) for LAFI på ballong, minst 3 timer flygetrening med instruktør, hvorav minst 3 avganger,
 - (D) flygere som innehar et bevis som LAFI eller FI uansett kategori luftfartøyer, skal godskrives 18 timer mot kravet i (b)(2)(ii).
- (c) Flygere som har innehatt et FI-bevis i samme kategori luftfartøyer skal innvilges full godskriving mot kravene i (a) og (b).

FCL.940.LAFI LAFI — Forlengelse og gjenutstedelse

- (a) For å forlenge et LAFI-bevis skal innehaveren oppfylle 2 av følgende 3 krav:
- (1) ha fullført minst:
 - (i) når det gjelder LAFI på fly eller helikopter, 45 timer eller 120 avganger i forbindelse med flygeinstruksjon på den relevante kategorien luftfartøyer som LAFI, FI, TRI, CRI, IRI, MI eller kontrollant i løpet av bevisets gyldighetsperiode,
 - (ii) når det gjelder LAFI på seilfly, 30 timer eller 60 avganger i forbindelse med flygeinstruksjon på seilfly, motorseilfly eller TMG som LAFI, FI eller kontrollant i løpet av bevisets gyldighetsperiode,

- (iii) når det gjelder LAFI på ballong, 6 timer flygeinstruksjon på ballong som LAFI, FI eller kontrollant i løpet av bevisets gyldighetsperiode,
 - (2) ha deltatt på et oppfriskningsseminar for instruktører i løpet av bevisets gyldighetsperiode,
 - (3) ha bestått en kompetanseprøve i samsvar med FCL.935 i løpet av de 12 siste månedene før LAFI-bevisets utløpsdato.
- (b) Gjenutstedelse. Dersom LAFI-beviset er utløpt, skal kandidaten i løpet av de 12 siste månedene før gjenutstedelsen:
- (1) ha deltatt på et oppfriskningsseminar for instruktører,
 - (2) ha bestått en kompetanseprøve i samsvar med FCL.935.

AVSNITT 3

Særskilte krav til flygeinstruktører — FI

FCL.905.FI FI — Privilegier og vilkår

Privilegiene til en FI er å gi flygeinstruksjon med sikte på utstedelse, forlengelse eller gjenutstedelse av:

- (a) PPL, SPL, BPL og LAPL for den relevante kategorien luftfartøyer,
- (b) klasse- og typerettigheter for enpilots enmotors luftfartøyer, enpilots komplekse høytytelsesfly ikke inkludert, utvidelse av klasse- og grupperettigheter til ballong og utvidelse av klasserettighet til seilfly,
- (c) typerettighet for enpilots eller flerpilots luftskip,
- (d) CPL for den relevante kategorien luftfartøyer, forutsatt at FI har fullført minst 500 timer flygetid som flyger på denne kategorien luftfartøyer, hvorav minst 200 timer flygeinstruksjon,
- (e) rettighet for nattflyging, forutsatt at FI:
 - (1) er kvalifisert til å fly om natten på den relevante kategorien luftfartøyer,
 - (2) har godtgjort overfor en FI kvalifisert i samsvar med (i) sin evne til å gi instruksjon om natten, og
 - (3) har oppfylt kravet om erfaring i nattflyging i FCL.060(b)(2),
- (f) rettighet for slep eller snittflyging, forutsatt at FI innehar slike rettigheter og har godtgjort overfor en FI kvalifisert i samsvar med (i) sin evne til å gi instruksjon til denne rettigheten,
- (g) IR for den relevante kategorien luftfartøyer, forutsatt at FI har:

- (1) minst 200 timer flygetid etter IFR, hvorav inntil 50 timer kan være instrumentbakketid på en FFS, FTD 2/3 eller FNPT II,
- (2) fullført, som flyelev, IRI-kurset og har bestått ferdighetsprøven til IRI-beviset, og
- (3) dessuten:
 - (i) for flermotorsfly, oppfyller kravene for utstedelse av et CRI-bevis,
 - (ii) for flermotorshelikopter, oppfyller kravene for utstedelse av et TRI-bevis,
- (h) enpilots flermotors klasse- eller typerettighet, bortsett fra enpilots komplekse høytytelsesfly, forutsatt at FI oppfyller:
 - (1) når det gjelder fly, forutsetningene for CRI-kurset fastsatt i FCL.915.CRI (a) og kravene i FCL.930.CRI og FCL.935,
 - (2) når det gjelder helikoptre, kravene fastsatt i FCL.910.TRI (c)(1) og forutsetningene for TRI(H)-kurset fastsatt i FCL.915.TRI (b)(2),
 - (i) et bevis som FI, IRI, CRI, STI, MI eller LAFI forutsatt at FI:
 - (1) har fullført minst:
 - i) når det gjelder en FI(S), minst 50 timer eller 150 starter i forbindelse med flygeinstruksjon på seilfly,
 - (ii) når det gjelder en FI(B), minst 50 timer eller 50 avganger i forbindelse med flygeinstruksjon på ballong,
 - (iii) når det gjelder en FI(A) eller FI(H) som gir instruksjon til LAFI(A) eller (H), 150 timer flygeinstruksjon på den relevante kategorien luftfartøyer,
 - (iv) i alle andre tilfeller 500 timer flygeinstruksjon på den relevante kategorien luftfartøyer,
 - (2) har bestått en kompetanseprøve i samsvar med FCL.935 i den relevante kategorien luftfartøyer for å godtgjøre overfor en flygeinstruktørkontrollant (FIE) sin evne til å gi instruksjon til FI-beviset,
 - (j) et MPL, forutsatt at FI:
 - (1) for kjernefasen av flygetreningen har fullført minst 500 timer flygetid som flyger på fly, hvorav minst 200 timer flygeinstruksjon,
 - (2) for den grunnleggende fasen av treningen:
 - (i) innehar IR for flermotorsfly og rett til å gi instruksjon til en IR, og
 - (ii) har minst 1500 timer flygetid i flerpilotoperasjoner,

- (3) når det gjelder en FI som allerede er kvalifisert til å gi instruksjon på integrerte ATP(A)- eller CPL(A)/IR-kurs, kan kravet i (2)(ii) oppfylles ved å gjennomgå et strukturert kurs bestående av:

- (i) MCC-kvalifisering,
- (ii) observasjon av 5 instruksjonssesjoner i fase 3 på et MPL-kurs,
- (iii) observasjon av 5 instruksjonssesjoner i fase 4 på et MPL-kurs,
- (iv) observasjon av 5 sesjoner linjeorientert periodisk trening for luftfartsforetak, og
- (v) innholdet i MCCI-instruktørkurset.

I så tilfelle skal FI gjennomføre sine 5 første instruktørsesjoner under tilsyn av en TRI(A), MCCI(A) eller SFI(A) kvalifisert for flygeinstruksjon til MPL.

FCL.910.FI FI — Begrensede privilegier

- (a) En FIs privilegier skal være begrenset til å gi flygeinstruksjon under tilsyn av en FI for samme kategori luftfartøyer som er oppnevnt av ATO for dette formål, i følgende tilfeller:
- (1) med sikte på utstedelse av PPL, SPL, BPL og LAPL,
 - (2) på alle integrerte kurs på PPL-nivå, når det gjelder fly og helikoptre,
 - (3) til klasse- og typerettigheter for enpilots enmotors luftfartøyer, utvidelse av klasse- og grupperettigheter til ballong og utvidelse av klasserettighet til seilfly,
 - (4) til rettigheter for nattflyging, slep eller snittflyging.
- (b) Så lenge en FI gir opplæring under tilsyn i samsvar med (a), skal han/hun ikke ha rett til å tillate flyelever å gjennomføre første soloflyging eller første navigasjonsflyging solo.
- (c) Begrensningene i (a) og (b) skal fjernes fra FI-beviset når FI har gitt minst:
- (1) for FI(A), 100 timer flygeinstruksjon på fly eller TMG og i tillegg har hatt tilsyn med minst 25 soloflyginger,
 - (2) for FI(H), 100 timer flygeinstruksjon på helikopter og i tillegg har hatt tilsyn med minst 25 solo flygeøvelser,
 - (3) for FI(As), FI(S) og FI(B), 15 timer eller 50 avganger i forbindelse med flygeinstruksjon som omfatter hele opplæringsplanen for utstedelse av et PPL(As), SPL eller BPL for den relevante kategorien luftfartøyer.

FCL.915.FI FI — Forutsetninger

En kandidat til et FI-bevis skal:

- (a) når det gjelder FI(A) og FI(H):
 - (1) ha fått minst 10 timer instruksjon i instrumentflyging i den relevante kategorien luftfartøyer, hvorav høyst 5 timer kan være instrumentbakketid på en FSTD,
 - (2) ha fullført 20 timer VFR-navigasjonsflyging i den relevante kategorien luftfartøyer som PIC og
- (b) dessuten, for FI(A):
 - (1) inneha minst et CPL(A) eller
 - (2) inneha minst et PPL(A) og:
 - (i) oppfylle teorikravene for CPL og
 - (ii) ha fullført minst 200 timer flygetid på fly eller TMG, hvorav 150 timer som PIC,
 - (3) ha fullført minst 30 timer på enmotorsfly med stempelmotor, hvorav minst 5 timer skal være i løpet av de siste 6 månedene før opptaksprøveflygingen fastsatt i FCL.930.FI(a),
 - (4) ha fullført en VFR-navigasjonsflyging som PIC, inkludert en flyging på minst 540 km (300 NM) med landing med full stopp på to andre flyplasser,
- (c) i tillegg, for FI(H), ha fullført 250 timer total flygetid som flyger på helikopter, hvorav:
 - (1) minst 100 timer skal være som PIC, dersom kandidaten innehar minst et CPL(H), eller
 - (2) minst 200 timer som PIC, dersom kandidaten innehar minst et PPL(H) og oppfyller teorikravene for CPL,
- (d) for FI(As), ha fullført 500 timer flygetid på luftskip som PIC, hvorav 400 timer skal være som PIC med CPL(As),
- (e) for FI(S), ha fullført 100 timer flygetid og 200 starter som PIC på seilfly. Dersom kandidaten ønsker å gi flygeinstruksjon på TMG, skal han/hun i tillegg ha minst 30 timer flygetid som PIC på TMG og bestå ytterligere en kompetanseprøve på et TMG i samsvar med FCL.935 med en FI kvalifisert i samsvar med FCL.905.FI(j),
- (f) for FI (B), ha fullført 75 ballongflygetid som PIC, hvorav minst 15 timer må være i den klassen som flygeinstruksjon skal gis på.

FCL.930.FI FI — Kurs

- (a) Kandidater til FI-beviset skal ha bestått en egen opptaksprøveflyging for en FI kvalifisert i samsvar med FCL.905.FI (i) i løpet av de siste 6 månedene før kurset begynner, for vurdering av deres evne til å gjennomføre kurset.

Opptaksprøveflygingen skal være basert på ferdighetskontrollen for klasse- og typerettigheter som fastsatt i vedlegg 9 til denne del.

- (b) FI-kurset skal omfatte:
- (1) 25 timer undervisning og læring,
 - (2)
 - (i) når det gjelder FI (A), (H) og (As), minst 100 timer teoriundervisning, inkludert progresjonsprøver,
 - (ii) når det gjelder FI(B) eller FI(S), minst 30 timer teoriundervisning, inkludert progresjonsprøver,
 - (3)
 - (i) når det gjelder FI (A) og (H), minst 30 timer flygeinstruksjon, hvorav 25 timer skal være flygetrening med instruktør, og av disse kan 5 timer gjennomføres i en FFS, FNPT I eller II eller FTD 2/3,
 - (ii) når det gjelder FI(As), minst 20 timer flygeinstruksjon, hvorav 15 timer skal være flygetrening med instruktør,
 - (iii) når det gjelder FI(S), minst 6 timer eller 20 avganger i forbindelse med flygeinstruksjon,
 - (iv) når det gjelder en FI(S) som skal gi instruksjon på TMG, minst 6 timer flygetrening med instruktør på TMG,
 - (v) når det gjelder FI(B), minst 3 timer inkludert 3 avganger i forbindelse med flygeinstruksjon,
- (c) Flygere som innehar eller har innehatt et LAFI (B)- eller (S)-bevis, skal innvilges full godskriving mot kravene i (a) og (b) for FI-beviset for samme kategori luftfartøyer.
- (d) Flygere som innehar eller har innehatt et LAFI (A)- eller (H)-bevis, skal godskrives 50 timer mot kravene i (b)(2)(i) og 12 timer mot kravet i (b)(3)(i) for FI-beviset for samme kategori luftfartøyer.
- (e) Ved en søknad om FI-bevis for en annen kategori luftfartøyer, skal flygere som innehar eller har innehatt:
- (1) et FI(A), (H) eller (As), godskrives 55 timer mot kravet i (b)(2)(i) eller 18 timer mot kravet i (b)(2)(ii),
 - (2) et LAFI (A) eller (H), godskrives 40 timer mot kravet i (b)(2)(i) eller 18 timer mot kravet i (b)(2)(ii),
 - (3) et LAFI (B) eller (S) eller FI(B) eller (S), godskrives 18 timer mot kravet i (b)(2).

FCL.940.FI FI — Forlengelse og gjenutstedelse

- (a) For å forlenge et LAFI-bevis skal innehaveren oppfylle 2 av følgende 3 krav:

- (1) ha gitt:
 - (i) når det gjelder FI(A) og (H), minst 50 timer flygeinstruksjon som LAFI, FI, TRI, CRI, IRI, MI eller kontrollant på den relevante kategorien luftfartøyer i løpet av bevisets gyldighetsperiode. Dersom privilegiene til å gi instruksjon til IR skal forlenges, må 10 av disse timene være flygeinstruksjon til IR, som må være fullført i løpet av de siste 12 månedene før FI-bevisets utløpsdato,
 - (ii) når det gjelder FI(A), minst 20 timer flygeinstruksjon som FI, IRI eller kontrollant på luftskip i løpet av bevisets gyldighetsperiode. Dersom privilegiene til å gi instruksjon til IR skal forlenges, må 10 av disse timene være flygeinstruksjon til IR, som må være fullført i løpet av de siste 12 månedene før FI-bevisets utløpsdato,
 - (iii) når det gjelder FI(S), minst 30 timer eller 60 avganger som LAFI, FI eller kontrollant i forbindelse med flygeinstruksjon på seilfly, motorseilfly eller TMG i løpet av bevisets gyldighetsperiode,
 - (iv) når det gjelder FI(B), minst 6 timer flygeinstruksjon som LAFI, FI eller kontrollant på ballong i løpet av bevisets gyldighetsperiode,
- (2) ha deltatt på et oppfriskningsseminar for instruktører i løpet av FI-bevisets gyldighetsperiode,
- (3) ha bestått en kompetanseprøve i samsvar med FCL.935 i løpet av de 12 siste månedene før LAFI-bevisets utløpsdato.
- (b) For minst annenhver påfølgende forlengelse når det gjelder FI(A) eller FI(H), eller hver tredje forlengelse når det gjelder FI(As), (S) og (B), skal innehaveren måtte bestå en kompetanseprøve i samsvar med FCL.935.
- (c) *Gjenutstedelse.* Dersom FI-beviset er utløpt, skal kandidaten i løpet av de 12 siste månedene før gjenutstedelsen:
 - (1) ha deltatt på et oppfriskningsseminar for instruktører,
 - (2) bestå en kompetanseprøve i samsvar med FCL.935.

AVSNITT 4

Særskilte krav til typerettighetsinstruktører — TRI

FCL.905.TRI TRI — Privilegier og vilkår

Privilegiene til en TRI er å gi instruksjon med sikte på:

- (a) forlengelse og gjenutstedelse av IR, forutsatt at TRI er innehaver av en gyldig IR,
- (b) utstedelse av et TRI- eller SFI-bevis, forutsatt at innehaveren har 3 års erfaring som TRI, og

- (c) når det gjelder TRI på enpilotfly:
- (1) utstedelse, forlengelse og gjenutstedelse av typerettigheter for enpilots komplekse høyttelsesfly dersom kandidaten søker privilegier til å operere i enpilotoperasjoner.

Privilegiene til en TRI(SPA) kan utvides til flygeinstruksjon til typerettighet for enpilots komplekse høyttelsesfly i flerpilotoperasjoner, forutsatt at TRI:
 - (i) innehar et MCCI-bevis eller
 - (ii) innehar eller har innehatt et TRI-bevis for flerpilotfly,
 - (2) den grunnleggende fasen av MPL-kurset, forutsatt at hans/hennes privilegier er utvidet til flerpilotoperasjoner, og at han/hun innehar eller har innehatt et FI(A)- eller IRI(A)-bevis,
- (d) når det gjelder TRI på flerpilotfly:
- (1) utstedelse, forlengelse og gjenutstedelse av typerettigheter for:
 - (i) flerpilotfly,
 - (ii) enpilots komplekse høyttelsesfly dersom kandidaten søker privilegier til å operere i flerpilotoperasjoner,
 - (2) MCC-trening,
 - (3) den grunnleggende, videregående og avanserte fasen av MPL-kurset, forutsatt at de for den grunnleggende fasen innehar eller har innehatt et FI(A)- eller IRI(A)-bevis,
- (e) når det gjelder TRI på helikopter:
- (1) utstedelse, forlengelse og gjenutstedelse av typerettigheter for helikopter,
 - (2) MCC-trening, forutsatt at han/hun innehar en typerettighet for flerpilothelikopter,
 - (3) utvidelse fra enmotors IR(H) til flermotors IR(H),
- (f) når det gjelder TRI på luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper:
- (1) utstedelse, forlengelse og gjenutstedelse av typerettigheter for luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper,
 - (2) MCC-trening.

FCL.910.TRI TRI — Begrensede privilegier

- (a) *Generelt.* Dersom TRI-trening gjennomføres utelukkende i en FFS, skal privilegiene til TRI være begrenset til opplæring på FFS.

I så tilfelle kan TRI gjennomføre linjeflyging under tilsyn, forutsatt at TRI-kurset omfatter ytterligere trening for dette formål.

- (b) *TRI på fly og luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper - TRI(A) og TRI(PL).* Privilegiene til TRI er begrenset til den typen fly eller luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper som opplæringen og kompetanseprøven ble avlagt i. Privilegiene til TRI skal utvides til ytterligere typer når TRI har:
- (1) fullført, i løpet av de 12 siste månedene før søknaden, minst 15 rutesektorer, inklusive avganger og landinger på den relevante typen luftfartøyer, hvorav 7 sektorer kan være fullført i en FFS,
 - (2) fullført den tekniske delen og flygeinstruksjonsdelen av relevant TRI-kurs,
 - (3) bestått de relevante seksjonene av kompetanseprøven i samsvar med FCL.935 med sikte på å godtgjøre overfor en FIE eller TRE kvalifisert i samsvar med kapittel K sin evne til å instruere en flyger fram til det nivå som kreves for utstedelse av en typerettighet, inklusive briefing før og etter flyging og teoriundervisning.
- (c) *TRI på helikopter - TRI(H).*
- (1) Privilegiene til TRI(H) er begrenset til den typen helikoptre som ferdighetsprøven for utstedelse av TRI-beviset ble avlagt i. Privilegiene til TRI skal utvides til ytterligere typer når TRI har:
 - (i) fullført den tekniske delen av TRI-kurset som er relevant for angjeldende type helikoptre eller en FSTD som representerer denne typen,
 - (ii) gitt minst 2 timer flygeinstruksjon på den relevante typen, under tilsyn av en tilfredsstillende kvalifisert TRI(H), og
 - (iii) bestått de relevante seksjonene av kompetanseprøven i samsvar med FCL.935 med sikte på å godtgjøre overfor en FIE eller TRE kvalifisert i samsvar med kapittel K sin evne til å instruere en flyger fram til det nivå som kreves for utstedelse av en typerettighet, inklusive briefing før og etter flyging og teoriundervisning.
 - (2) Før privilegiene til TRI(H) utvides fra enpilot- til flerpilotprivilegier på samme helikoptertype, skal innehaveren ha minst 100 timer i flerpilotoperasjoner på denne typen.
- (d) Uten hensyn til ovenstående bestemmelser skal innehavere av et TRI-bevis som har fått utstedt en typerettighet i samsvar med FCL.725 (e), ha rett til å få sine TRI-privilegier utvidet til den nye typen luftfartøyer.

FCL.915.TRI TRI — Forutsetninger

En kandidat til et TRI-bevis skal:

- (a) inneha et CPL-, MPL- eller ATPL-sertifikat for den relevante kategorien luftfartøyer,

(b) for et TRI(MPA)-bevis:

- (1) ha fullført 1500 timer flygetid som flyger på flerpilotfly og
- (2) ha fullført, i løpet av de 12 siste månedene før søknaden, 30 rutesektorer, inklusive avganger og landinger, som PIC eller styrmann på den relevante flytypen, hvorav 15 sektorer kan være fullført i en FFS som representerer den typen,

(c) for et TRI(SPA)-bevis:

- (1) ha fullført, i løpet av de 12 siste månedene før søknaden, 30 rutesektorer, inklusive avganger og landinger, som PIC på den relevante flytypen, hvorav 15 sektorer kan være fullført i en FFS som representerer den typen, og
- (2) (i) ha fullført minst 500 timer flygetid som flyger på fly, inkludert 30 timer som PIC på den relevante flytypen, eller
(ii) inneha eller ha innehatt et FI-bevis for flermotorsfly med IR(A)-privilegier,

(d) for TRI(H):

- (1) for et TRI(H)-bevis for enpilots enmotors helikopter, ha fullført 250 timer som flyger på helikopter,
- (2) for et TRI(H)-bevis for enpilots flermotors helikopter, ha fullført 500 timer som flyger på helikopter, inkludert 100 timer som PIC på enpilots flermotors helikopter,
- (3) for et TRI(H)-bevis for flerpilothelikopter, ha fullført 1000 timer flygetid som flyger på helikopter, inkludert:
 - (i) 350 timer som flyger på flerpilothelikopter, eller
 - (ii) for kandidater som allerede innehar et TRI(H)-bevis for enpilots flermotors helikopter, 100 timer som flyger på denne typen i flerpilotoperasjoner.
- (4) Innehavere av et FI(H)-bevis skal gis full godskriving mot kravet i (1) og (2) for relevant enpilothelikopter,

(e) for TRI(PL):

- (1) ha fullført 1500 timer flygetid som flyger på flerpilotfly, luftfartøy med vertikale avgangs- og landingsegenskaper eller flerpilothelikopter, og
- (2) ha fullført, i løpet av de 12 siste månedene før søknaden, 30 rutesektorer, inklusive avganger og landinger, som PIC eller styrmann på den relevante typen luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper, hvorav 15 sektorer kan være fullført i en FFS som representerer den typen.

FCL.930.TRI TRI — Kurs

- (a) TRI-kurset skal omfatte minst:
 - (1) 25 timer undervisning og læring,
 - (2) 10 timer teknisk opplæring, inkludert gjennomgang av tekniske kunnskaper, utarbeidelse av undervisningsplaner og utvikling av ferdighet i klasseroms-/simulatorundervisning,
 - (3) 5 timer flygeinstruksjon på relevant luftfartøy eller en simulator som representerer dette luftfartøyet, for enpilotluftfartøyer, og 10 timer for flerpilotluftfartøyer eller en simulator som representerer dette luftfartøyet.
- (b) Kandidater som innehar eller har innehatt et instruktørbevis, skal gis full godskriving mot kravet i (a)(1).
- (c) En kandidat til et TRI-bevis som innehar et SFI-bevis for den relevante typen, skal gis full godskriving mot kravet i dette punkt for utstedelse av et TRI-bevis begrenset til flygeinstruksjon i simulator.

FCL.935.TRI TRI — Kompetanseprøve

Dersom kompetanseprøven for TRI gjennomføres i en FFS, skal TRI-beviset være begrenset til flygeinstruksjon i FFS.

Begrensningen skal oppheves når TRI har bestått en kompetanseprøve på luftfartøy.

FCL.940.TRI TRI — Forlengelse og gjenutstedelse

- (a) Forlengelse. For å forlenge et TRI-bevis skal kandidaten i løpet av TRI-bevisets gyldighetsperiode oppfylle 2 av følgende 3 krav:
 - (1) ha fullført 50 timer flygeinstruksjon på hver av de typene luftfartøyer som instruktørprivilegier innehas for, eller i en FSTD som representerer disse typene, hvorav minst 15 timer skal være i løpet av de 12 siste månedene før TRI-bevisets utløpsdato.

Når det gjelder TRI(A) og TRI(PL), skal timene med flygeinstruksjon være fløyet som TRI eller typerettighetskontrollant (TRE), eventuelt SFI eller kontrollant på syntetisk flygetrener (SFE). Når det gjelder TRI(H), skal timer fløyet som FI, instrumentrettighetsinstruktør (IRI), instruktør på syntetisk flygetrener (STI) eller som kontrollant av noe slag også betraktes som relevant,
 - (2) ha gjennomgått oppfriskningstrening som TRI ved en ATO,
 - (3) ha bestått kompetanseprøven i samsvar med FCL.935.
- (b) For minst annenhver forlengelse av et TRI-bevis skal innehaveren oppfylle kravet i (a)(3).

- (c) Dersom en person innehar et TRI-bevis for mer enn én type luftfartøyer i samme kategori, skal kompetanseprøven i (a)(3) over avlagt på en av disse typene gjelde for forlengelse av TRI-beviset for de andre typene som innehas for samme kategori luftfartøyer.
- (d) *Særskilte krav for forlengelse av et TRI(H).* TRI(H) som innehar et FI(H)-bevis for den relevante typen, skal gis full godskriving mot kravene i (a). I så tilfelle vil TRI(H)-beviset være gyldig fram til FI(H)-bevisets utløpsdato.
- (e) *Gjenutstedelse.* Dersom TRI-beviset er utløpt, skal kandidaten i løpet av de 12 siste månedene før gjenutstedelsen:
 - (1) ha gjennomgått oppfriskningstrening som TRI ved en ATO, som skal omfatte de relevante elementene i TRI-kurset, og
 - (2) ha bestått kompetanseprøven i samsvar med FCL.935 for hver av de typene luftfartøyer som instruktørprivilegiene søkes gjenutstedt for.

AVSNITT 5

Særskilte krav til klasserettighetsinstruktører — CRI

FCL.905.CRI CRI — Privilegier og vilkår

- (a) Privilegiene til CRI er å gi instruksjon med sikte på:
 - (1) utstedelse, forlengelse eller gjenutstedelse av klasse- eller typerettighet for ikke-komplekse, ikke-høyttelses enpilotfly dersom privilegiene kandidaten søker, er å fly i enpilotoperasjoner,
 - (2) rettighet for slep eller snittflyging for kategorien fly, forutsatt at CRI innehar den relevante rettighet og overfor en FI kvalifisert i samsvar med FCL.905.FI(i), har godtgjort sin evne til å gi instruksjon til denne rettigheten.

Privilegiene til CRI er begrenset til den klassen eller typen fly som kompetanseprøven ble avlagt i. Privilegiene til CRI skal utvides til ytterligere klasser eller typer dersom CRI i løpet av de 12 siste månedene har fullført:

- (1) 15 timer flygetid som PIC på fly av den relevante klassen eller typen,
- (2) en treningsflyging fra høyre sete under tilsyn av en annen CRI eller FI kvalifisert for den relevante klassen eller typen, som sitter i den andre flygerens sete.

FCL.915.CRI CRI — Forutsetninger

En kandidat til et CRI-bevis skal ha gjennomført minst:

- (a) for flermotorsfly:
 - (1) 500 timer flygetid som flyger på fly,

- (2) 30 timer som PIC på den relevante klassen eller typen fly,
- (b) for enmotorsfly:
 - (1) 300 timer flygetid som flyger på fly,
 - (2) 30 timer som PIC på den relevante klassen eller typen fly.

FCL.930.CRI CRI — Kurs

- (a) CRI-kurset skal omfatte minst:
 - (1) 25 timer undervisning og læring,
 - (2) 10 timer teknisk opplæring, inkludert gjennomgang av tekniske kunnskaper, utarbeidelse av undervisningsplaner og utvikling av ferdighet i klasseroms-/simulatorundervisning,
 - (3) 5 timer flygeinstruksjon på flermotorsfly, eller 3 timer flygeinstruksjon på enmotorsfly, gitt av en FI(A) kvalifisert i samsvar med FCL.905.FI (i).
- (b) Kandidater som innehar eller har innehatt et instruktørbevis, skal gis full godskriving mot kravet i (a)(1).

FCL.940.CRI CRI — Forlengelse og gjenutstedelse

- (a) For forlengelse av et CRI-bevis skal kandidaten i løpet av de 12 siste månedene før CRI-bevisets utløpsdato:
 - (1) ha gjennomført minst 10 timer flygeinstruksjon i rollen som CRI. Dersom kandidaten har CRI-privilegier for både enmotors og flermotors fly, skal de 10 timene flygeinstruksjon være likt fordelt på enmotors og flermotors fly,
 - (2) ha gjennomgått oppfriskningstrening som CRI ved en ATO, eller
 - (3) ha bestått kompetanseprøven i samsvar med FCL.935 for flermotors eller enmotors fly, alt etter som.
- (b) For minst annenhver forlengelse av et CRI-bevis skal innehaveren oppfylle kravet i (a)(3).
- (c) *Gjenutstedelse.* Dersom CRI-beviset er utløpt, skal kandidaten i løpet av de 12 siste månedene før gjenutstedelsen:
 - (1) ha gjennomgått oppfriskningstrening som CRI ved en ATO,
 - (2) ha bestått kompetanseprøven fastsatt i FCL.935.

AVSNITT 6

Særskilte krav til instrumentrettighetsinstruktører — IRI

FCL.905.IRI IRI — Privilegier og vilkår

- (a) Privilegiene til IRI er å gi instruksjon med sikte på utstedelse, forlengelse og gjenutstedelse av en IR for den relevante kategorien luftfartøyer.
- (b) *Særskilte krav for MPL-kurset.* For å kunne gi instruksjon i den grunnleggende opplæringsfasen av MPL-kurset skal IRI(A):
 - (1) inneha en IR for flermotorsfly og
 - (2) ha gjennomført minst 1 500 timer flygetid i flerpilotoperasjoner.
 - (3) Når det gjelder en IRI som allerede er kvalifisert til å gi instruksjon på integrerte ATP(A)- eller CPL(A)/IR-kurs, kan kravet i (b)(2) oppfylles ved å gjennomgå kurset fastsatt i FCL.905.FI(j)(3).

FCL.915.IRI IRI — Forutsetninger

En kandidat til et IRI-bevis skal:

- (a) for IRI(A):
 - (1) ha fullført minst 800 timer flygetid etter IFR, hvorav minst 400 timer skal være på fly, og
 - (2) når det gjelder kandidater til IRI(A) for flermotorsfly, oppfylle kravene i FCL.915.CRI (a),
- (b) for IRI(H):
 - (1) ha fullført minst 500 timer flygetid etter IFR, hvorav minst 250 timer skal være på helikopter, og
 - (2) når det gjelder kandidater til IR(H) for flerpilothelikopter, oppfylle kravene i FCL.905.FI (g)(3)(ii),
- (c) for IRI(As), ha fullført minst 300 timer flygetid etter IFR, hvorav minst 100 timer skal være instrumentflygetid på luftskip.

FCL.930.IRI IRI — Kurs

- (a) IRI-kurset skal omfatte minst:
 - (1) 25 timer undervisning og læring,
 - (2) 10 timer teknisk opplæring, inkludert gjennomgang av tekniske kunnskaper, utarbeidelse av undervisningsplaner og utvikling av ferdighet i klasseromsundervisning,
 - (3) (i) for IRI(A), minst 10 timer flygeinstruksjon på fly, FFS, FTD 2/3 eller FPNT II. For kandidater som innehar et FI(A)-bevis, er timekravet redusert til 5,

- (ii) for IRI(H), minst 10 timer flygeinstruksjon på helikopter, FFS, FTD 2/3 eller FPNT II/III,
 - (iii) for IRI(As), minst 10 timer flygeinstruksjon på fly, FFS, FTD 2/3 eller FPNT II.
- (b) Flygeinstruksjon skal gis av en FI kvalifisert i samsvar med FCL.905.FI (i).
- (c) Kandidater som innehar eller har innehatt et instruktørbevis, skal gis full godskriving mot kravet i (a)(1).

FCL.940.IRI IRI — Forlengelse og gjenutstedelse

For forlengelse og gjenutstedelse av et IRI-bevis skal innehaveren oppfylle kravene for forlengelse og gjenutstedelse av FI-bevis i samsvar med FCL.940.FI.

AVSNITT 7

Særskilte krav til instruktører på syntetisk flygetrener — SFI

FCL.905.SFI SFI — Privilegier og vilkår

Privilegiene til SFI er å gi instruksjon på syntetisk flygetrener for den relevante kategorien luftfartøyer med sikte på:

- (a) utstedelse, forlengelse og gjenutstedelse av en IR, forutsatt at han/hun innehar eller har innehatt en IR for den relevante kategorien luftfartøyer og har fullført et IRI-kurs, og
- (b) når det gjelder SFI for enpilotfly:
 - (1) utstedelse, forlengelse og gjenutstedelse av typerettigheter for enpilots komplekse høyttelsesfly dersom kandidaten søker privilegier til å operere i enpilotoperasjoner.

Privilegiene til SFI (SPA) kan utvides til flygeinstruksjon til typerettighet for enpilots komplekse høyttelsesfly i flerpilotoperasjoner, forutsatt at han/hun:

 - (i) innehar et MCCI-bevis eller
 - (ii) innehar eller har innehatt et TRI-bevis for flerpilotfly,
 - (2) forutsatt at privilegiene til SFI(SPA) er utvidet til flerpilotoperasjoner i samsvar med (1):
 - (i) MCC,
 - (ii) den grunnleggende fasen av MPL-kurset,
- (c) når det gjelder SFI for flerpilotfly:
 - (1) utstedelse, forlengelse og gjenutstedelse av typerettigheter for:

- (i) flerpilotfly,
- (ii) enpilots komplekse høyttelsesfly dersom kandidaten søker privilegier til å operere i flerpilotoperasjoner,
- (2) MCC,
- (3) den grunnleggende, videregående og avanserte fasen av MPL-kurset, forutsatt at de for den grunnleggende fasen innehar eller har innehatt et FI(A)- eller IRI(A)-bevis,
- (d) når det gjelder SFI på helikopter:
 - (1) utstedelse, forlengelse og gjenutstedelse av typerettigheter for helikopter,
 - (2) MCC-trening dersom TRI har privilegier til å gi instruksjon på flerpilothelikopter.

FCL.910.SFI SFI — Begrensede privilegier

Privilegiene til SFI skal være begrenset til FTD 2/3 eller FFS av den typen luftfartøyer som SFI-kurset ble gjennomført på.

Privilegiene kan utvides til andre FSTD som representerer andre typer luftfartøyer i samme kategori dersom innehaveren har:

- (a) fullført simulatordelen av det relevante typerettighetskurset med tilfredsstillende resultat og
- (b) gitt minst 3 timer flygeinstruksjon relatert til de oppgaver en SFI har på angjeldende type, på et fullverdig typerettighetskurs, under tilsyn av en TRE kvalifisert for dette formål, på en måte som er tilfredsstillende for denne.

FCL.915.SFI SFI — Forutsetninger

En kandidat til et SFI-bevis skal:

- (a) inneha eller ha innehatt et CPL, MPL eller ATPL for den relevante kategorien luftfartøyer,
- (b) ha bestått ferdighetskontrollen for utstedelse av typerettigheten i en FFS som representerer den relevante typen luftfartøyer, i løpet av de 12 siste månedene før søknaden, og
- (c) dessuten, for et SFI(A) for flerpilotfly eller SFI(PL), ha:
 - (1) minst 1 500 timer flygetid som flyger på flerpilots fly eller luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper, alt etter som,
 - (2) fullført, som flyger eller observatør, i løpet av de 12 siste månedene før søknaden, minst:

- (i) 3 rutesektorer i førerkabinen på den relevante typen luftfartøyer, eller
 - (ii) 2 simulatorsesjoner basert på linjeflygingstrening, ledet av kvalifisert besetning i førerkabin på den relevante typen. Simulatorsesjonene skal innbefatte 2 flyginger av minst 2 timers varighet mellom 2 forskjellige flyplasser samt planlegging før flyging og debriefing etter flyging,
- (d) dessuten, for SFI(A) for enpilots komplekse høytytelsesfly:
 - (1) ha fullført minst 500 timer flygetid som PIC på enpilotfly,
 - (2) inneha eller ha innehatt en flermotors IR(A)-rettighet og
 - (3) oppfylle kravene i (c)(2),
- (e) dessuten, for SFI(H), ha:
 - (1) fullført, som flyger eller observatør, minst 1 time flygetid i førerkabin på den relevante typen, i løpet av de 12 siste månedene før søknaden, og
 - (2) når det gjelder flerpilothelikopter, minst 1 000 timer flygeerfaring som flyger på helikopter, inkludert minst 350 timer som flyger på flerpilothelikopter,
 - (3) når det gjelder enpilots flermotors helikopter, fullført 500 timer som flyger på helikopter, inkludert 100 timer som PIC på enpilots flermotors helikopter,
 - (4) når det gjelder enpilots enmotorshelikopter, fullført 250 timer som flyger på helikopter.

FCL.930.SFI SFI — Kurs

- (a) SFI-kurset skal omfatte:
 - (1) FFS-delen av det relevante typerettighetskurset,
 - (2) innholdet i TRI-kurset.
- (b) En kandidat til et SFI-bevis som innehar et TRI-bevis av den relevante typen, skal gis full godskriving mot kravene i dette punkt.

FCL.940.SFI SFI — Forlengelse og gjenutstedelse

- (a) Forlengelse. For å forlenge et SFI-bevis skal kandidaten i løpet av SFI-bevisets gyldighetsperiode oppfylle 2 av følgende 3 krav:
 - (1) ha fullført 50 timer som instruktør eller kontrollant i FSTD, hvorav minst 15 timer i løpet av de siste 12 månedene før SFI-bevisets utløpsdato,
 - (2) ha gjennomgått oppfriskningstrening som SFI ved en ATO,

- (3) ha bestått de relevante seksjonene av kompetanseprøven i samsvar med FCL.935,
- (b) Kandidaten skal dessuten ha bestått ferdighetskontrollene med sikte på utstedelse av typerettighetene i en FFS som representerer de typene luftfartøyer som privilegiene innehas for.
- (c) For minst annenhver forlengelse av et SFI-bevis skal innehaveren oppfylle kravet i (a)(3).
- (d) *Gjenutstedelse.* Dersom SFI-beviset er utløpt, skal kandidaten i løpet av de 12 siste månedene før søknaden:
 - (1) ha fullført simulatordelen av SFI-kurset,
 - (2) oppfylle kravene i (a)(2) og (3) og (c).

AVSNITT 8

Særskilte krav til instruktører i besetningssamarbeid — MCCI

FCL.905.MCCI MCCI — Privilegier og vilkår

- (a) Privilegiene til MCCI er å gi flygeinstruksjon i:
 - (1) den praktiske delen av MCC-kurs når dette ikke kombineres med typerettighetstrening, og
 - (2) når det gjelder MCCI(A), den grunnleggende fasen av integrerte MPL-kurs, forutsatt at han/hun innehar eller har innehatt et FI(A)- eller IRI(A)-bevis.

FCL.910.MCCI MCCI — Begrensede privilegier

Privilegiene til en innehaver av et MCCI-bevis skal være begrenset til den FNPT II/III MCC, FTD 2/3 eller FFS som MCCI-kurset ble gjennomført på.

Privilegiene kan utvides til andre FSTD som representerer andre typer luftfartøyer, dersom innehaveren har fullført den praktiske delen av MCCI-kurset på den relevante typen FNPT II/III MCC, FTD 2/3 eller FFS.

FCL.915.MCCI MCCI — Forutsetninger

En kandidat til et MCCI-bevis skal:

- (a) inneha eller ha innehatt et CPL, MPL eller ATPL for den relevante kategorien luftfartøyer,
- (b) ha minst:
 - (1) når det gjelder fly, luftskip og luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper, 1 500 timer flygeerfaring som flyger i flerpilotoperasjoner,

- (2) når det gjelder helikoptre, 1 000 timer flygeerfaring som flyger i flerpilotooperasjoner, hvorav minst 350 timer på flerpilothelikopter.

FCL.930.MCCI MCCI — Kurs

- (a) MCCI-kurset skal omfatte minst:
- (1) 25 timer undervisning og læring,
 - (2) teknisk opplæring som er relevant for den typen FSTD som kandidaten ønsker å gi instruksjon på,
 - (3) 3 timer praktisk undervisning, som kan være flygeinstruksjon eller MCC-instruksjon på relevant FNPT II/III MCC, FTD 2/3 eller FFS, under tilsyn av en TRI, SFI eller MCCI som er oppnevnt av ATO for dette formål. Timene med flygeinstruksjon under tilsyn skal innbefatte prøvingen av kandidatens kompetanse beskrevet i FCL.920.
- (b) Kandidater som innehar eller har innehatt et FI-, TRI-, CRI-, IRI- eller SFI-bevis, skal gis full godskriving mot kravet i (a)(1).

FCL.940.MCCI MCCI — Forlengelse og gjenutstedelse

- (a) For å forlenge et MCCI-bevis skal kandidaten oppfylle kravene i FCL.930.MCCI (a)(3) på den relevante typen FNPT II/III, FTD 2/3 eller FFS i løpet av de 12 siste månedene av MCCI-bevisets gyldighetsperiode.
- (b) *Gjenutstedelse.* Dersom MCCI-beviset er utløpt, skal kandidaten oppfylle kravene i FCL.930.MCCI (a)(2) og (3) på den relevante typen FNPT II/III MCC, FTD 2/3 eller FFS.

AVSNITT 9

Særskilte krav til instruktører på syntetiske flygetrenere — STI

FCL.905.STI STI — Privilegier og vilkår

- (a) Privilegiene til STI er å gi instruksjon på syntetisk flygetrener for den relevante kategorien luftfartøyer med sikte på:
- (1) utstedelse av sertifikat,
 - (2) utstedelse, forlengelse eller gjenutstedelse av en IR og en klasse- eller typerettighet for enpilotfly, bortsett fra enpilots komplekse høytytelsesfly.
- (b) *Ytterligere privilegier for STI(A).* Privilegiene til STI(A) skal omfatte instruksjon på syntetisk flygetrener i kjernefasen av flygetreningen i det integrerte MPL-kurset.

FCL.910.STI STI — Begrensede privilegier

Privilegiene til STI skal være begrenset til den FNPT II/III, FTD 2/3 eller FFS som STI-kurset ble gjennomført på.

Privilegiene kan utvides til andre FSTD som representerer andre typer luftfartøyer dersom innehaveren har:

- (a) fullført FFS-delen av TRI-kurset på den relevante typen,
- (b) bestått ferdighetskontrollen til den relevante typerettigheten på en FFS som representerer den aktuelle typen luftfartøyer, i løpet av de 12 siste månedene før søknaden,
- (c) gjennomført, på et typerettighetskurs, minst én FSTD-sesjon på minst 3 timer knyttet til pliktene til en STI på angjeldende type luftfartøyer under tilsyn av en flygeinstruktørkontrollant (FIE).

FCL.915.STI STI — Forutsetninger

En kandidat til et STI-bevis skal:

- (a) inneha eller ha innehatt i løpet av de 3 siste årene før søknaden et flygersertifikat og instruktørprivilegier som er relevante for kursene det planlegges å gi instruksjon på,
- (b) ha bestått, på en FNPT, ferdighetskontrollen som er relevant for klasse- eller typerettigheten, i løpet av de siste 12 månedene før søknaden.

En kandidat til et STI(A) som ønsker å gi instruksjon bare på en BITD, skal bare gjennomføre de øvelser som er relevante for ferdighetsprøven for utstedelse av et PPL(A),

- (c) dessuten, for STI(H), ha fullført minst 1 time flygetid som flyger eller observatør i førerkabin på den relevante helikoptertypen, i løpet av de 12 siste månedene før søknaden.

FCL.930.STI STI — Kurs

- (a) STI-kurset skal omfatte minst 3 timer flygeinstruksjon relatert til de oppgaver en STI har, på en FFS, FTD 2/3 eller FNPT II/III, under tilsyn av en FIE. Timene med flygeinstruksjon under tilsyn skal innbefatte prøvingen av kandidatens kompetanse beskrevet i FCL.920.

Kandidater til et STI(A)-bevis som ønsker å gi instruksjon bare på en BITD, skal gjennomføre flygeinstruksjonen på en BITD.

- (b) For kandidater til et STI(H)-bevis skal kurset også omfatte FFS-delen av det relevante TRI-kurset.

FCL.940.STI Forlengelse og gjenutstedelse av STI-beviset

- (a) Forlengelse. For å forlenge et STI-bevis skal kandidaten i løpet av de 12 siste månedene av STI-bevisets gyldighetsperiode, ha:
 - (1) gitt minst 3 timer flygeinstruksjon på en FFS, FNPT II/III eller BITD som del av et fullstendig CPL-, IR-, PPL- eller klasse- eller typerettighetskurs, og

- (2) bestått på den FFS, FTD 2/3 eller FNPT II/III som flygeinstruksjon vanligvis gis på, de relevante seksjonene av ferdighetskontrollen i henhold til vedlegg 9 til denne del for den relevante klassen eller typen luftfartøyer.

For en STI(A) som skal gi instruksjon bare på BITD, skal ferdighetskontrollen omfatte bare de øvelser som er relevante for ferdighetsprøven for utstedelse av et PPL(A).

- (b) *Gjenutstedelse.* Dersom STI-beviset er utløpt, skal kandidaten:

- (1) ha gjennomgått oppfriskningstrening som STI ved en ATO,
- (2) ha bestått på den FFS, FTD 2/3 eller FNPT II/III som flygeinstruksjon vanligvis gis på, de relevante seksjonene av ferdighetskontrollen i henhold til vedlegg 9 til denne del for den relevante klassen eller typen luftfartøyer.

For en STI(A) som skal gi instruksjon bare på BITD, skal ferdighetskontrollen omfatte bare de øvelser som er relevante for ferdighetsprøven for utstedelse av et PPL(A),

- (3) ha gjennomført på et fullstendig CPL-, IR-, PPL- eller klasse- eller typerettighetskurs minst 3 timer flygeinstruksjon under tilsyn av en FI, CRI(A), IRI eller TRI(H) som er oppnevnt av ATO for dette formål. Minst 1 time av flygeinstruksjonen skal være under tilsyn av en FIE(A).

AVSNITT 10

Instruktører i rettighet for fjellflyging — MI

FCL.905.MI MI — privilegier og vilkår

Privilegiene til MI er å gi flygeinstruksjon med sikte på utstedelse av rettighet for fjellflyging.

FCL.915.MI MI — Forutsetninger

En kandidat til et MI-bevis skal:

- (a) inneha et LAFI-, FI-, CRI- eller TRI-bevis med privilegier for enpilotfly,
- (b) inneha rettighet for fjellflyging.

FCL.930.MI MI — Kurs

- (a) MI-kurset skal innbefatte prøvingen av kandidatens kompetanse beskrevet i FCL.920.
- (b) Før kandidatene deltar på kurset, skal de ha bestått en opptaksprøveflyging med en MI som innehar et FI-bevis, for vurdering av deres erfaring og evne til å gjennomføre kurset.

FCL.940.MI MI-bevisets gyldighet

MI-beviset er gyldig like lenge som LAFI-, FI-, TRI- eller CRI-beviset.

AVSNITT 11

Særskilte krav til instruktører i teknisk prøveflyging — FTI

FCL.905.FTI FTI — Privilegier og vilkår

- (a) Privilegiene til en instruktør i teknisk prøveflyging (FTI) er å gi instruksjon på den relevante kategorien luftfartøyer med sikte på:
 - (1) utstedelse av rettigheter for teknisk prøveflyging i kategori 1 eller 2, forutsatt at han/hun innehar en rettighet for teknisk prøveflyging i den relevante kategorien,
 - (2) utstedelse av et FTI-bevis for den relevante kategorien rettighet for teknisk prøveflyging, forutsatt at instruktøren har minst 2 års erfaring med å gi instruksjon med sikte på utstedelse av rettighet for teknisk prøveflyging.
- (b) Privilegiene til FTI som innehar rettighet for teknisk prøveflyging i kategori 1, inkluderer å gi flygeinstruksjon til rettighet for teknisk prøveflyging i kategori 2.

FCL.915.FTI FTI — Forutsetninger

En kandidat til et FTI-bevis skal:

- (a) inneha rettighet for teknisk prøveflyging i samsvar med FCL.820,
- (b) ha fullført minst 200 timer teknisk prøveflyging i kategori 1 eller 2.

FCL.930.FTI FTI — Kurs

- (a) FTI-kurset skal omfatte minst:
 - (1) 25 timer undervisning og læring,
 - (2) 10 timer teknisk opplæring, inkludert gjennomgang av tekniske kunnskaper, utarbeidelse av undervisningsplaner og utvikling av ferdighet i klasseroms-/simulatorundervisning,
 - (3) 5 timer praktisk flygeinstruksjon under tilsyn av en FTI kvalifisert i samsvar med FCL.905.FTI (b). Timene med flygeinstruksjon skal innbefatte prøvingen av kandidatens kompetanse beskrevet i FCL.920.
- (b) Godskriving.
 - (1) Kandidater som innehar eller har innehatt et instruktørbevis, skal gis full godskriving mot kravet i (a)(1).
 - (2) Kandidater som innehar eller har innehatt et FI- eller TRI-bevis for den relevante kategorien luftfartøyer, skal i tillegg gis full godskriving mot kravene i (a)(2).

FCL.940.FTI FTI — Forlengelse og gjenutstedelse

- (a) *Forlengelse.* For å forlenge et FTI-bevis skal kandidaten i løpet av FTI-bevisets gyldighetsperiode oppfylle 1 av følgende krav:
- (1) ha fullført minst:
 - (i) 50 timer teknisk prøveflyging, hvorav minst 15 timer skal være i løpet av de 12 siste månedene før FTI-bevisets utløpsdato, og
 - (ii) 5 timer teknisk prøveflyging i løpet av de 12 siste månedene før FTI-bevisets utløpsdato,eller
 - (2) ha gjennomgått oppfriskningstrening som FTI ved en ATO. Oppfriskningstreningen skal være basert på det praktiske flygeinstruksjonselementet i FTI-kurset i samsvar med FCL.930.FTI (a)(3) og skal omfatte minst 1 instruksjonsflyging under tilsyn av en FTI kvalifisert i samsvar med FCL.905.FTI (b).
- (b) *Gjenutstedelse.* Dersom FTI-beviset er utløpt, skal kandidaten gjennomgå oppfriskningstrening som FTI ved en ATO. Oppfriskningstreningen skal minst overholde kravene i FCL.930.FTI (a)(3).

KAPITTEL K

KONTROLLANTER

AVSNITT 1

Felles krav

FCL.1000 Kontrollantbevis

- (a) Generelt. Innehavere av et kontrollantbevis skal:
- (1) inneha et sertifikat, en rettighet eller et bevis tilsvarende det/den de er autorisert til å avholde ferdighetsprøver, ferdighetskontroller eller kompetanseprøver til, samt retten til å gi instruksjon til dem,
 - (2) være kvalifisert til å fungere som PIC på luftfartøyet under en ferdighetsprøve, ferdighetskontroll eller kompetanseprøve som gjennomføres på et luftfartøy.
- (b) Særlige vilkår
- (1) Dersom nye luftfartøyer introduseres i medlemsstatene eller i en operatørs flåte, kan vedkommende myndighet, dersom det ikke er mulig å overholde kravene fastsatt i dette kapittel, utstede et eget bevis som gir rett til å avholde ferdighetsprøver og ferdighetskontroller. Et slikt bevis skal være begrenset til de ferdighetsprøver og ferdighetskontroller som er nødvendig for introduksjon av den nye typen luftfartøyer, og beviset skal ikke i noe tilfelle være gyldig i mer enn 1 år.

Innehavere av et bevis utstedt i samsvar med (b)(1) som ønsker å søke om utstedelse av et kontrollantbevis, skal overholde forutsetningene og kravene for forlengelse fastsatt for den aktuelle kontrollantkategorien.

FCL.1005 Begrensning av privilegier i tilfelle personlige interesser

Kontrollanter skal ikke avholde:

- (a) ferdighetsprøver eller kompetanseprøver med sikte på utstedelse av et sertifikat, en rettighet eller et bevis:
- (1) for kandidater som de har gitt mer enn 25 % av den påkrevde flygeinstruksjonen til, for sertifikatet, rettigheten eller beviset som ferdighetsprøven eller kompetanseprøven avlegges for,
 - (2) når de har vært ansvarlig for anbefalingen til ferdighetsprøven i samsvar med FCL.030 (b),
- (b) ferdighetsprøver, ferdighetskontroller eller kompetanseprøver dersom de føler at deres objektivitet kan være påvirket.

FCL.1010 Forutsetninger for kontrollanter

Kandidater til et kontrollantbevis skal godtgjøre:

- (a) relevant kunnskap, bakgrunn og hensiktsmessig erfaring i forhold til en kontrollants privilegier,
- (b) at de i løpet av de 3 siste årene ikke har vært ilagt noen sanksjoner, herunder midlertidig oppheving, begrensning eller tilbakekalling av noen av sine sertifikater, rettigheter eller bevis utstedt i samsvar med denne del, for manglende overholdelse av grunnforordningen og gjennomføringsreglene for den.

FCL.1015 Standardisering av kontrollanter

- (a) Kandidater til et kontrollantbevis skal gjennomgå et standardiseringskurs avholdt av vedkommende myndighet eller av en ATO og godkjent av vedkommende myndighet.
- (b) Standardiseringskurset skal bestå av teoretisk og praktisk instruksjon og skal minst omfatte:
 - (1) gjennomføring av 2 ferdighetsprøver, ferdighetskontroller eller kompetanseprøver til de sertifikater, rettigheter eller bevis som kandidaten søker rett til å gjennomføre prøver og kontroller i,
 - (2) instruksjon i de relevante kravene i denne del og gjeldende krav til luftfartsoperasjoner, gjennomføring av ferdighetsprøver, ferdighetskontroller og kompetanseprøver, samt dokumentasjon og rapportering av disse,
 - (3) en orientering om nasjonale administrative framgangsmåter, krav med hensyn til vern av personopplysninger, erstatningsansvar, ulykkesforsikring og gebyrer.
- (c) Innehavere av et kontrollantbevis skal ikke avholde ferdighetsprøver, ferdighetskontroller eller kompetanseprøver for kandidater hvis vedkommende myndighet ikke den samme som den som har utstedt kontrollantens bevis, med mindre:
 - (1) de har underrettet kandidatens vedkommende myndighet om at de har til hensikt å avholde ferdighetsprøven, ferdighetskontrollen eller kompetanseprøven, og om omfanget av deres privilegier som kontrollanter,
 - (2) de har mottatt en orientering fra kandidatens vedkommende myndighet om elementene nevnt i (b)(3).

FCL.1020 Kompetanseprøve for kontrollanter

Kandidater til et kontrollantbevis skal godtgjøre sin kompetanse overfor en inspektør fra vedkommende myndighet eller en seniorkontrollant som har særskilt autorisasjon til dette fra vedkommende myndighet med ansvar for kontrollantens bevis, ved å bestå en ferdighetsprøve, en ferdighetskontroll eller en kompetanseprøve i den kontrollantrollen som privilegier søkes for, inkludert briefing, avholdelse av ferdighetsprøve, ferdighetskontroll

eller kompetanseprøve, og en vurdering av den personen som gjennomgår prøven, kontrollen eller kompetanseprøven, samt dokumentasjon på debriefing og rapportering.

FCL.1025 Gyldighet, forlengelse og gjenutstedelse av kontrollantbevis

- (a) Gyldighet. Et kontrollantbevis skal være gyldig i 3 år.
- (b) Forlengelse. Et kontrollantbevis skal forlenges når innehaveren, i løpet av bevisets gyldighetsperiode, har:
 - (1) avholdt minst 2 ferdighetsprøver, ferdighetskontroller eller kompetanseprøver hvert år,
 - (2) deltatt på et oppfriskningsseminar for kontrollanter avholdt av vedkommende myndighet eller en ATO og godkjent av vedkommende myndighet, i løpet av det siste året av gyldighetsperioden.
 - (3) En av ferdighetsprøvene eller ferdighetskontrollene avholdt i løpet av det siste året av gyldighetsperioden i samsvar med (1), skal være vurdert av en inspektør fra vedkommende myndighet eller av en seniorkontrollant som har særskilt autorisasjon til dette fra vedkommende myndighet med ansvar for kontrollantens bevis.
 - (4) Dersom en kandidat til forlengelse innehar privilegier for mer enn én kontrollantkategori, kan kombinert forlengelse av alle kontrollantrettighetene oppnås dersom kandidaten oppfyller kravene i (b)(1) og (2) og FCL.1020 for en av kontrollantbeviskategoriene som innehas, etter avtale med vedkommende myndighet.
- (c) *Gjenutstedelse.* Dersom beviset er utløpt, skal kandidatene overholde kravene i (b)(2) og FCL.1020 før de igjen kan utøve sine privilegier.
- (d) Et kontrollantbevis skal forlenges eller gjenutstedes bare dersom kandidaten godtgjør fortsatt overholdelse av kravene i FCL.1010 og FCL.1030.

FCL.1030 Gjennomføring av ferdighetsprøver, ferdighetskontroller og kompetanseprøver

- (a) Når kontrollanter gjennomfører ferdighetsprøver, ferdighetskontroller og kompetanseprøver, skal de:
 - (1) sikre at kommunikasjon med kandidaten kan opprettes uten språkbarrierer,
 - (2) kontrollere at kandidaten oppfyller alle krav til kvalifikasjoner, trening og erfaring i denne del for utstedelse, forlengelse eller gjenutstedelse av sertifikatet, rettigheten eller beviset som ferdighetsprøven, ferdighetskontrollen eller kompetanseprøven avlegges for,
 - (3) underrette kandidaten om konsekvensene av å gi ufullstendige, unøyaktige eller uriktige opplysninger om deres trening og flygeerfaring.

- (b) Etter at ferdighetsprøven eller ferdighetskontrollen er fullført, skal kontrollanten:
- (1) underrette kandidaten om resultatet av prøven. I tilfelle delvis bestått eller stryk skal kontrollanten underrette kandidaten om at han/hun ikke kan utøve privilegiene tilknyttet den aktuelle rettighetene før prøven er fullt bestått. Kontrollanten skal angi eventuelle ytterligere treningskrav og redegjøre for kandidatens anledning til å klage,
 - (2) for det tilfelle at en ferdighetskontroll eller kompetanseprøve med sikte på forlengelse eller gjenutstedelse blir bestått, påføre rettighetens eller bevisets nye utløpsdato på kandidatens sertifikat eller bevis, forutsatt særskilt autorisasjon for dette formål fra vedkommende myndighet med ansvar for kandidatens sertifikat,
 - (3) gi kandidaten en undertegnet rapport over ferdighetsprøven eller ferdighetskontrollen og uten opphold sende kopier av rapporten til vedkommende myndighet med ansvar for kandidatens sertifikat og til vedkommende myndighet som har utstedt kontrollantbeviset. Denne rapporten skal inneholde:
 - (i) en erklæring om at kontrollanten har fått opplysninger fra kandidaten om han/hennes erfaring og instruksjon og funnet at erfaringen og instruksjonen er i samsvar med gjeldende krav i denne del,
 - (ii) en bekreftelse på at alle påkrevde manøvrer og øvelser er fullført, samt der det er relevant, opplysninger om den muntlige teorieksamenen. Dersom det blir stryk i en del, skal kontrollanten angi årsakene til denne vurderingen,
 - (iii) resultatet av prøven, kontrollen eller kompetanseprøven.
- (c) Kontrollantene skal oppbevare et register i 5 år med nærmere opplysninger om alle ferdighetsprøver, ferdighetskontroller og kompetanseprøver de har avholdt, og resultatene av disse.
- (d) På anmodning fra vedkommende myndighet med ansvar for kontrollantbeviset eller vedkommende myndighet med ansvar for kandidatens sertifikat skal kontrollantene legge fram alle registre og rapporter og andre opplysninger som er nødvendige for tilsynsvirksomheten.

AVSNITT 2

Særskilte krav til flygekontrollanter — FE

FCL.1005.FE FE — Privilegier og vilkår

- (a) *FE(A)*. Privilegiene til FE for fly er å gjennomføre:
- (1) ferdighetsprøver for utstedelse av PPL(A) og ferdighetsprøver og ferdighetskontroller til enpilots klasse- og typerettigheter, bortsett fra enpilots komplekse høytytelsesfly, forutsatt at kontrollanten har minst 1 000 timer

flygetid som flyger på fly eller TMG, inkludert minst 250 timer flygeinstruksjon,

- (2) ferdighetsprøver for utstedelse av CPL(A) og ferdighetsprøver og ferdighetskontroller til enpilots klasse- og typerettigheter, bortsett fra enpilots komplekse høytytelsesfly, forutsatt at kontrollanten har minst 2 000 timer flygetid som flyger på fly eller TMG, inkludert minst 250 timer flygeinstruksjon,
 - (3) ferdighetsprøver og ferdighetskontroller til LAPL(A), forutsatt at kontrollanten har minst 500 timer flygetid som flyger på fly eller TMG, inkludert minst 100 timer flygeinstruksjon,
 - (4) ferdighetsprøver for utstedelse av rettighet for fjellflyging, forutsatt at kontrollanten har minst 500 timer flygetid som flyger på fly eller TMG, inkludert minst 500 avganger og landinger i forbindelse med flygeinstruksjon til rettighet for fjellflyging.
- (b) *FE(H)*. Privilegiene til FE for helikopter er å gjennomføre:
- (1) ferdighetsprøver for utstedelse av PPL(H) og ferdighetsprøver og ferdighetskontroller til typerettigheter for enpilots enmotorshelikopter påtegnet et PPL(H), forutsatt at kontrollanten har minst 1 000 timer flygetid som flyger på helikopter, inkludert minst 250 timer flygeinstruksjon,
 - (2) ferdighetsprøver for utstedelse av CPL(H) og ferdighetsprøver og ferdighetskontroller til typerettigheter for enpilots enmotorshelikopter påtegnet et CPL(H), forutsatt at kontrollanten har minst 2 000 timer flygetid som flyger på helikopter, inkludert minst 250 timer flygeinstruksjon,
 - (3) ferdighetsprøver og ferdighetskontroller til typerettigheter for enpilots flermotorshelikopter påtegnet et PPL(H) eller CPL(H), forutsatt at kontrollanten oppfyller kravene i (1) eller (2), alt etter som, og innehar et CPL(H) eller ATPL(H) og, der det er relevant, IR(H),
 - (4) ferdighetsprøver og ferdighetskontroller til LAPL(H), forutsatt at kontrollanten har minst 500 timer flygetid som flyger på helikopter, inkludert minst 150 timer flygeinstruksjon.
- (c) *FE(As)*. Privilegiene til FE for luftskip er å gjennomføre ferdighetsprøver for utstedelse av PPL(As) og CPL(As) og ferdighetsprøver og ferdighetskontroller til typerettigheter for luftskip, forutsatt at kontrollanten har minst 500 timer flygetid som flyger på luftskip, inkludert minst 100 timer flygeinstruksjon.
- (d) *FE(S)*. Privilegiene til FE for seilfly er å gjennomføre:
- (1) ferdighetsprøver og ferdighetskontroller til SPL og LAPL(S), forutsatt at kontrollanten har 300 timer flygetid som flyger på seilfly eller motorseilfly, inkludert 150 timer eller 300 starter i forbindelse med flygeinstruksjon,

- (2) ferdighetskontroller for utvidelse av SPL-privilegiene til kommersiell flyging, forutsatt at kontrollanten har 300 timer flygetid som flyger på seilfly eller motorseilfly, inkludert 90 timer flygeinstruksjon,
 - (3) ferdighetsprøver for utvidelse av SPL- eller LAPL(S)-privilegiene til TMG, forutsatt at kontrollanten har 300 timer flygetid som flyger på seilfly eller motorseilfly, inkludert 50 timer flygeinstruksjon på TMG.
- (e) *FE(B)*. Privilegiene til FE for ballong er å gjennomføre:
- (1) ferdighetsprøver for utstedelse av BPL og LAPL(B) og ferdighetsprøver og ferdighetskontroller for utvidelse av privilegiene til en annen klasse eller gruppe ballonger, forutsatt at kontrollanten har 250 timer flygetid som flyger på ballong, inkludert 250 timer flygeinstruksjon,
 - (2) ferdighetskontroller for utvidelse av BPL-privilegiene til kommersiell flyging, forutsatt at kontrollanten har 300 timer flygetid som flyger på ballong, inkludert 50 timer på ballonger i samme gruppe som utvidelse søkes for. De 300 timene flygetid skal omfatte 50 timer flygeinstruksjon.

FCL.1010.FE FE — Forutsetninger

En kandidat til et FE-bevis skal:

- (a) inneha et LAPL- og et LAFI-bevis for den relevante kategorien luftfartøyer, når det gjelder kandidater som ønsker å gjennomføre eksamen bare med sikte på LAPL,
- (b) i alle andre tilfeller inneha et FI-bevis for den relevante kategorien luftfartøyer.

AVSNITT 3

Særskilte krav til typerettighetskontrollanter — TRE

FCL.1005.TRE TRE — Privilegier og vilkår

- (a) *TRE(A)* og *TRE(PL)*. Privilegiene til TRE for fly eller luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper er å gjennomføre:
 - (1) ferdighetsprøver for førstegangs utstedelse av typerettigheter for fly eller luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper, alt etter som,
 - (2) ferdighetskontroller for forlengelse eller gjenutstedelse av typerettigheter og IR,
 - (3) ferdighetsprøver for utstedelse av ATPL(A),
 - (4) ferdighetsprøver for utstedelse av MPL, forutsatt at kontrollanten oppfyller kravene i FCL.925,
 - (5) kompetanseprøver for utstedelse, forlengelse eller gjenutstedelse av et TRI- eller SFI-bevis for den relevante kategorien luftfartøyer, forutsatt at kontrollanten har minst 3 år som TRE.

- (b) *TRE(H)*. Privilegiene til *TRE(H)* er å gjennomføre:
- (1) ferdighetsprøver og ferdighetskontroller for utstedelse, forlengelse og gjenutstedelse av typerettigheter for helikopter,
 - (2) ferdighetskontroller for forlengelse eller gjenutstedelse av IR, eller for utvidelse av IR(H) fra enmotorshelikopter til flermotorshelikopter, forutsatt at *TRE(H)* innehar en gyldig IR(H),
 - (3) ferdighetsprøver for utstedelse av ATPL(H),
 - (4) kompetanseprøver for utstedelse, forlengelse eller gjenutstedelse av et TRI(H)- eller SFI(H)-bevis, forutsatt at kontrollanten har minst 3 år som TRE.

FCL.1010.TRE TRI — Forutsetninger

- (a) *TRE(A)* og *TRE(PL)*. Kandidater til et TRE-bevis for fly og luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper skal:
- (1) når det gjelder flerpilots fly eller luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper, ha 1 500 timer flygetid som flyger på flerpilots fly eller luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper, alt etter som, hvorav minst 500 timer som PIC,
 - (2) når det gjelder enpilots komplekse høyttelsesfly, ha 500 timer flygetid som flyger på enpilotfly, hvorav minst 200 timer som PIC,
 - (3) inneha et CPL eller ATPL og et TRI-bevis for den relevante typen,
 - (4) for førstegangs utstedelse av et TRE-bevis, ha gitt minst 50 timer flygeinstruksjon som TRI, FI eller SFI på den relevante typen eller en FSTD som representerer den typen.
- (b) *TRE(H)*. Kandidater til et TRE (H)-bevis for helikopter skal:
- (1) inneha et TRI(H)-bevis, eller når det gjelder enpilots enmotorshelikopter, et gyldig FI(H)-bevis for den relevante typen,
 - (2) for førstegangs utstedelse av et TRE-bevis, ha gitt minst 50 timer flygeinstruksjon som TRI, FI eller SFI på den relevante typen eller en FSTD som representerer den typen,
 - (3) når det gjelder flerpilothelikopter, inneha et CPL(H) eller ATPL(H) og ha fullført 1 500 timer som flyger på flerpilothelikopter, hvorav minst 500 timer som PIC,
 - (4) når det gjelder enpilots flermotorshelikopter:
 - (i) ha 1 000 flygetimer som flyger på helikopter, hvorav minst 500 timer som PIC,

- (ii) inneha et CPL(H) eller ATPL(H) og, der dette er relevant, en gyldig IR(H),
- (5) når det gjelder enpilots enmotorshelikopter:
 - (i) ha 750 flygetimer som flyger på helikopter, hvorav minst 500 timer som PIC,
 - (ii) inneha et trafikkflygersertifikat for helikopter.
- (6) Før privilegiene til TRE(H) utvides fra enpilots flermotorshelikopter til flerpilots flermotorshelikopter av den samme typen, skal innehaveren ha minst 100 timer i flerpilotoperasjoner på denne typen.
- (7) Når det gjelder kandidater til et første flerpilots flermotors TRE-bevis, kan kravet om 1 500 timer flygeerfaring på flerpilothelikopter i (b)(3) anses oppfylt dersom de har 500 timer flygetid som PIC på flerpilothelikopter av samme type.

AVSNITT 4

Særskilte krav til klasserettighetskontrollanter — CRE

FCL.1005.CRE CRE — Privilegier

Privilegiene til CRE er å gjennomføre, for enpilotfly, bortsett fra enpilots komplekse høyttelsesfly:

- (a) ferdighetsprøver for utstedelse av klasse- og typerettigheter,
- (b) ferdighetskontroller for:
 - (1) forlengelse eller gjenutstedelse av klasse- og typerettigheter,
 - (2) forlengelse og gjenutstedelse av IR, forutsatt at CRE oppfyller kravene i FCL.1010.IRE (a).

FCL.1010.CRE CRE — Forutsetninger

Kandidater til et CRE-bevis skal:

- (a) inneha eller ha innehatt et CPL(A), MPL(A) eller ATPL(A) med enpilotprivilegier, og inneha et PPL(A),
- (b) inneha et CRI-bevis for den relevante klassen eller typen,
- (c) ha fullført 500 timer flygetid som flyger på fly.

AVSNITT 5

Særskilte krav til instrumentrettighetskontrollanter — IRE

FCL.1005.IRE IRE — Privilegier

Privilegiene til en innehaver av et IRE-bevis er å gjennomføre ferdighetsprøver for utstedelse, og ferdighetskontroller for forlengelse eller gjenutstedelse av IR.

FCL.1010.IRE IRE — Forutsetninger

- (a) *IRE(A)*. Kandidater til et IRE-bevis for fly skal inneha et IRI(A) og ha fullført:
 - (1) 2 000 timer flyetid som flyger på fly og
 - (2) 450 timer flyetid etter IFR, hvorav minst 250 timer som instruktør.
- (b) *IRE(H)*. Kandidater til et IRE-bevis for helikopter skal inneha et IRI(H) og ha fullført:
 - (1) 2 000 timer flyetid som flyger på helikopter og
 - (2) 300 timer instrumentflyetid på helikopter, hvorav 200 timer som instruktør.
- (c) *IRE(As)*. Kandidater til et IRE-bevis for luftskip skal inneha et IRI(As) og ha fullført:
 - (1) 500 timer flyetid som flyger på luftskip og
 - (2) 100 timer instrumentflyetid på luftskip, hvorav 50 timer som instruktør.

AVSNITT 6

Særskilte krav til kontrollanter på syntetiske flygetrenere — SFE

FCL.1005.SFE SFE — Privilegier og vilkår

- (a) *SFE(A)* og *SFE(PL)*. Privilegiene til SFE for fly eller luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper er å gjennomføre på en FFS:
 - (1) ferdighetsprøver og ferdighetskontroller for utstedelse, forlengelse eller gjenutstedelse av typerettigheter for flerpilots fly eller luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper, alt etter som,
 - (2) ferdighetskontroller for forlengelse eller gjenutstedelse av IR, forutsatt at SFE oppfyller kravene i FCL.1010.IRE for den relevante kategorien luftfartøyer,
 - (3) ferdighetsprøver for utstedelse av ATPL(A),
 - (4) ferdighetsprøver for utstedelse av MPL, forutsatt at kontrollanten oppfyller kravene i FCL.925,
 - (5) kompetanseprøver for utstedelse, forlengelse eller gjenutstedelse av et SFI-bevis for den relevante kategorien luftfartøyer, forutsatt at kontrollanten har minst 3 år som SFE.
- (b) *SFE(H)*. Privilegiene til SFE for helikopter er å gjennomføre på en FFS:

- (1) ferdighetsprøver og ferdighetskontroller for utstedelse, forlengelse og gjenutstedelse av typerettigheter, og
- (2) ferdighetskontroller for forlengelse og gjenutstedelse av IR, forutsatt at SFE oppfyller kravene i FCL.1010.IRE (b),
- (3) ferdighetsprøver for utstedelse av ATPL(H),
- (4) ferdighetsprøver og ferdighetskontroller for utstedelse, forlengelse eller gjenutstedelse av et SFI(H)-bevis, forutsatt at kontrollanten har minst 3 år som SFE.

FCL.1010.SFE SFE — Forutsetninger

- (a) *SFE(A)*. Kandidater til et SFE-bevis for fly skal:
 - (1) inneha et ATPL(A), en klasse- eller typerettighet og et SFI (A)-bevis for den relevante typen fly,
 - (2) ha minst 1 500 timer flygetid som flyger på flerpilotfly,
 - (3) for førstegangs utstedelse av et SFE-bevis, ha gitt minst 50 timer instruksjon som SFI(A) på en syntetisk flygetrener for den relevante typen.
- (b) *SFE(H)*. Kandidater til et SFE-bevis for helikopter skal:
 - (1) inneha et ATPL(H), en typerettighet og et SFI(H)-bevis for den relevante typen helikoptre,
 - (2) ha minst 1 000 timer flygetid som flyger på flerpilothelikopter,
 - (3) for førstegangs utstedelse av et SFE-bevis, ha gitt minst 50 timer instruksjon som SFI(H) på en syntetisk flygetrener for den relevante typen.

AVSNITT 7

Særskilte krav til flygeinstruktørkontrollanter — FIE

FCL.1005.FIE FIE — Privilegier og vilkår

- (a) *FIE(A)*. Privilegiene til FIE for fly er å gjennomføre kompetanseprøver for utstedelse, forlengelse eller gjenutstedelse av bevis for LAFI(A), FI(A), CRI(A), IRI(A) og TRI(A) på enpilotfly, forutsatt at det relevante instruktørbeviset innehas.
- (b) *FIE(H)*. Privilegiene til FIE for helikopter er å gjennomføre kompetanseprøver for utstedelse, forlengelse eller gjenutstedelse av bevis for LAFI(H), FI(H), IRI(H) og TRI(H) på enpilothelikopter, forutsatt at det relevante instruktørbeviset innehas.
- (c) *FIE (As), (S), (B)*. Privilegiene til FIE for seilfly, motorseilfly, ballonger og luftskip er å gjennomføre kompetanseprøver for utstedelse, forlengelse eller gjenutstedelse av instruktørbevis for den relevante kategorien luftfartøyer, forutsatt at det relevante instruktørbeviset innehas.

FCL.1010.FIE FIE — Forutsetninger

- (a) *FIE(A)*. Kandidater til et FIE-bevis for fly skal:
- (1) når det gjelder kandidater som ønsker å gjennomføre kompetanseprøver for bare LAFI(A):
 - (i) inneha det relevante instruktørbeviset,
 - (ii) ha 750 timer flygetid på fly eller TMG,
 - (iii) ha minst 50 timer flygetid som instruktør for kandidater til et LAFI(A)-bevis,
 - (2) i alle andre tilfeller:
 - (i) inneha det relevante instruktørbeviset,
 - (ii) ha 2 000 timer flygetid som flyger på fly eller TMG og
 - (iii) ha minst 100 timer flygetid som instruktør for kandidater til et instruktørbevis.
- (b) *FIE(H)*. Kandidater til et FIE-bevis for helikopter skal:
- (1) når det gjelder kandidater som ønsker å gjennomføre kompetanseprøver for bare LAFI(H):
 - (i) inneha det relevante instruktørbeviset,
 - (ii) ha 750 timer flygetid på helikopter,
 - (iii) ha minst 50 timer flygetid som instruktør for kandidater til et LAFI(H)-bevis,
 - (2) i alle andre tilfeller:
 - (i) inneha det relevante instruktørbeviset,
 - (ii) ha 2 000 timer flygetid som flyger på helikopter,
 - (iii) ha minst 100 timer flygetid som instruktør for kandidater til et instruktørbevis.
- (c) *FIE(As)*. Kandidater til et FIE-bevis for luftskip skal:
- (1) ha fullført 500 timer flygetid som flyger på luftskip,
 - (2) ha minst 20 timer flygetid som instruktør for kandidater til et FI(As)-bevis,
 - (3) inneha det relevante instruktørbeviset.

- (d) *FIE(S)*. Kandidater til et FIE-bevis for seilfly skal:
- (1) inneha det relevante instruktørbeviset,
 - (2) ha 500 timer flygetid som flyger på seilfly eller motorseilfly,
 - (3) ha fullført:
 - (i) for kandidater som ønsker å gjennomføre kompetanseprøver på TMG, 10 timer eller 30 avganger som instruktør for kandidater til et instruktørbevis for TMG,
 - (ii) i alle andre tilfeller, 10 timer eller 30 starter som instruktør for kandidater til et instruktørbevis.
- (e) *FIE(B)*. Kandidater til et FIE-bevis for ballong skal:
- (1) inneha det relevante instruktørbeviset,
 - (2) ha 350 timer flygetid som flyger på ballong,
 - (3) ha fullført 10 timer som instruktør for kandidater til et instruktørbevis.

VEDLEGG 1

Godskriving av teorikunnskaper

A. Godskriving av teorikunnskaper for utstedelse av et flygersertifikat for en annen kategori luftfartøyer — Overgangsundervisning og eksamenskrav

1. LAPL, PPL, BPL og SPL

- 1.1. For utstedelse av et LAPL skal en innehaver av et LAPL for en annen kategori luftfartøyer få full godskriving av teorikunnskapene i de felles fagene fastsatt i FCL.120(a).
- 1.2. Uten at dette berører ovenstående bestemmelse skal innehaveren av et sertifikat for en annen kategori luftfartøyer, for utstedelse av et LAPL, PPL, BPL eller SPL, gjennomgå teoriundervisning og bestå teorieksamen på det relevante nivå i følgende fag:
 - Flygeteori,
 - Operative prosedyrer,
 - Flygeytelser og flygeplanlegging,
 - Generell kunnskap om luftfartøyer, Navigasjon.
- 1.3. For utstedelse av et PPL, BPL eller SPL skal innehaveren av et LAPL for samme kategori luftfartøyer gis full godskriving mot teori- og eksamenskravene.

2. CPL

- 2.1. En kandidat til et CPL som innehar et CPL for en annen kategori luftfartøyer, skal ha gjennomgått overgangsundervisning i teori på et godkjent kurs tilpasset forskjellene som er identifisert mellom pensumene til CPL for de ulike kategoriene luftfartøyer.
- 2.2. Kandidaten skal bestå de teorieksamener som er fastsatt i denne del, i følgende fag for den relevante kategorien luftfartøyer:
 - 021 — Generell kunnskap om luftfartøyer: flyskrog og systemer, elektriske anlegg, motoranlegg, nødutstyr,
 - 021 — Generell kunnskap om luftfartøyer: instrumentering,
 - 032/034 — Fly- eller helikopterytelser, alt etter som,
 - 070 — Operative prosedyrer og
 - 080 — Flygeteori.
- 2.3. En kandidat til et CPL som har bestått de relevante teorieksamener for en IR for samme kategori luftfartøyer, innvilges godskriving mot kravene om teorikunnskaper i følgende fag:
 - Menneskelige ytelser,

— Meteorologi.

3. ATPL

3.1. En kandidat til et ATPL som innehar et ATPL for en annen kategori luftfartøyer, skal ha gjennomgått overgangsundervisning i teori ved en ATO tilpasset forskjellene som er identifisert mellom pensumene til ATPL for ulike kategorier luftfartøyer.

3.2. Kandidaten skal bestå de teorieksamener som er fastsatt i denne del, i følgende fag for den relevante kategorien luftfartøyer:

021 — Generell kunnskap om luftfartøyer: flyskrog og systemer, elektriske anlegg, motoranlegg, nødutstyr,

021 — Generell kunnskap om luftfartøyer: instrumentering,

032 — Ytelser,

070 — Operative prosedyrer og

080 — Flygeteori.

3.3. En kandidat til et ATPL(A) som har bestått den relevante teorieksamen for et CPL(A), innvilges godskriving mot kravene om teorikunnskaper i faget VFR-kommunikasjon.

3.4. En kandidat til et ATPL(H) som har bestått de relevante teorieksamener for et CPL(H), innvilges godskriving mot kravene om teorikunnskaper i følgende fag:

— Luftfartslovgivning,

— Flygeteori (helikopter),

— VFR-kommunikasjon.

3.5. En kandidat til et ATPL(A) som har bestått den relevante teorieksamen for en IR(A), innvilges godskriving mot teorikravene i faget IFR-kommunikasjon.

3.6. En kandidat til et ATPL(H) med en IR(H) som har bestått de relevante teorieksamener for et CPL(H), innvilges godskriving mot teorikravene i følgende fag:

— Flygeteori (helikopter),

— VFR-kommunikasjon.

4. IR

4.1. En kandidat til en IR som har bestått de relevante teorieksamener for et CPL for samme kategori luftfartøyer, innvilges godskriving mot teorikravene i følgende fag:

— Menneskelige ytelser,

— Meteorologi.

4.2. En kandidat til en IR(H) som har bestått de relevante teorieksamener for ATPL(H) VFR, må bestå eksamen i følgende fag:

- Luftfartslovgivning,
- Flygeplanlegging og overvåking,
- Radionavigasjon,
- IFR-kommunikasjon.

VEDLEGG 2

Skala for rangering av språkferdigheter – Ekspertnivå, utvidet nivå og operativt nivå

NIVÅ	UTTALE	STRUKTUR	ORDFORRÅD	FLYT	FORSTÅELSE	SAMHANDLING
Ekspert (nivå 6)	Selv om uttale, trykk, rytme og intonasjon eventuelt kan være påvirket av morsmålet eller regionale variasjoner, hemmer dette nesten aldri forståelsen.	Behersker konsekvent både grunnleggende og komplekse grammatiske strukturer og setningsmønstre.	Ordforråd og presisjon er tilstrekkelig til å kommunisere effektivt om en rekke kjente og ukjente emner. Vokabularet er idiomatisk, nyansert og tilpasset kommunikasjonsnivået.	Kan produsere sammenhengende tale over tid med en naturlig og uanstrengt flyt. Varierer talen som et stilistisk virkemiddel, f.eks. for å understreke et poeng. Bruker hensiktsmessige setningsmarkører og bindeord på en spontan måte.	Forståelsen er konsekvent nøyaktig i nesten alle sammenhenger og omfatter forståelse av lingvistiske og kulturelle finesser.	Samhandler lett i nesten alle situasjoner. Er følsom overfor verbale og ikke-verbale uttrykk og reagerer korrekt på disse.
Utvidet (nivå 5)	Selv om uttale, trykk, rytme og intonasjon er påvirket av morsmålet eller regionale variasjoner, hemmer dette sjelden	Behersker konsekvent grunnleggende grammatiske strukturer og setningsmønstre. Forsøk på bruk av komplekse strukturer medfører av og til	Ordforråd og presisjon er tilstrekkelig til å kommunisere effektivt om alminnelige, konkrete og arbeidsrelaterte emner. Omskrivninger brukes stadig og på en effektiv måte. Vokabularet er av og til idiomatisk.	Kan produsere sammenhengende tale over tid med en relativt uanstrengt flyt om kjente emner, men varierer ikke nødvendigvis talen som et stilistisk	Forståelsen er nøyaktig med hensyn til alminnelige, konkrete og arbeidsrelaterte emner og stort sett nøyaktig når taleren står overfor et språklig	Er i stand til å forstå en rekke språklige variasjoner (dialekter og/eller aksenter) eller registre. Behersker tale/lytte-situasjoner på en

NIVÅ	UTTALE	STRUKTUR	ORDFORRÅD	FLYT	FORSTÅELSE	SAMHANDLING
	forståelsen.	feil som går ut over meningsinnholdet.		virtkemiddel. Kan gjøre bruk av hensiktsmessige setningsmarkører eller bindeord.	eller situasjonsbestemt problem eller en uforutsett hendelse. Er i stand til å forstå en rekke språklige variasjoner (dialekter og/eller aksenter) eller registre.	effektiv måte.
Operativt (nivå 4)	Uttale, trykk, rytme og intonasjon er påvirket av morsmålet eller regionale variasjoner, men dette hemmer bare av og til forståelsen.	Grunnleggende grammatiske strukturer og setningsmønstre brukes på en kreativ måte og beherskes vanligvis. Feil kan oppstå, særlig i uvanlige eller uventede situasjoner, men feilene går sjelden ut over meningsinnholdet.	Ordforråd og presisjon er vanligvis tilstrekkelig til å kommunisere effektivt om alminnelige, konkrete og arbeidsrelaterte emner. Er ofte i stand til å bruke omskrivninger ved manglende ordforråd i uvanlige eller uventede situasjoner.	Kan produsere sammenhengende tale i et passende tempo. Mister av og til flyten i overgangen fra innøvd til spontant samspill, uten at dette hemmer effektiv kommunikasjon. Kan gjøre begrenset bruk av setningsmarkører eller bindeord. Fyllord virker ikke	Forståelsen er stort sett nøyaktig med hensyn til alminnelige, konkrete og arbeidsrelaterte emner når aksenten eller den språklige varianten er tilstrekkelig forståelig for et internasjonalt samfunn av språkbrukere. Når taleren står overfor et språklig eller	Svarene er vanligvis umiddelbare, hensiktsmessige og informative. Innleder og fører en samtale selv i uventede situasjoner. Reagerer korrekt ved tilsynelatende misforståelser ved å kontrollere, bekrefte eller avklare opplysningene.

NIVÅ	UTTALE	STRUKTUR	ORDFORRÅD	FLYT	FORSTÅELSE	SAMHANDLING
				distraherende.	situasjonsbestemt problem eller en uforutsett hendelse, kan forståelsen være langsommere eller kreve forklaringer.	

Merk: Den opprinnelige teksten i vedlegg 2 er overført til AMC; se også forklarende note.

VEDLEGG 3

Kurs med sikte på utstedelse av CPL og ATPL

1. Dette vedlegget beskriver kravene for de ulike typene kurs med sikte på utstedelse av et CPL og et ATPL, med og uten IR.
2. En kandidat som ønsker å flytte over til en annen ATO i løpet av et kurs, skal søke vedkommende myndighet om en formell vurdering av de ekstra treningstimene som kreves.

A. Integrert ATP-kurs — Fly

GENERELT

1. Målet med det integrerte ATP(A)-kurset er å trene flygere opp til det ferdighetsnivået som kreves for å fungere som styrmann på flerpilots flermotors fly i kommersiell lufttransport og oppnå et CPL(A)/IR.
2. En kandidat som ønsker å påbegynne et integrert ATP(A)-kurs, skal fullføre alle undervisningstrinn i et sammenhengende kurs arrangert av en ATO.
3. En kandidat kan gis adgang til trening enten som ab initio-kandidat eller som innehaver av et PPL(A) eller PPL(H) utstedt i samsvar med ICAO vedlegg 1. Når det gjelder en PPL(A)- eller PPL(H)-kandidat, skal 50 % av timene fløyet forut for kurset, godskrives mot kursets flygetidskrav, dog høyst 40 timer flygeerfaring, eventuelt 45 timer dersom rettighet for nattflyging er oppnådd, hvorav inntil 20 timer kan motregnes mot kravet om flygetid med instruktør.
4. Kurset skal omfatte:
 - (a) teoriundervisning tilsvarende kunnskapsnivået til ATPL(A),
 - (b) visuell- og instrumentflygetrening og
 - (c) trening i MCC for operasjon av flerpilotfly.
5. En kandidat som stryker eller er ute av stand til å fullføre hele ATP(A)-kurset, kan søke vedkommende myndighet om teorieksamen og ferdighetsprøve til et lavere sertifikat og en IR dersom gjeldende krav er oppfylt.

TEORIKUNNSKAPER

6. Et ATP(A)-teorikurs skal omfatte minst 750 timer instruksjon.
7. MCC-kurset skal omfatte minst 25 timer teoriundervisning og øvelser.

TEORIEKSAMEN

8. Kandidaten skal godtgjøre et kunnskapsnivå som står i forhold til de privilegier som innvilges innehaveren av et ATPL(A).

FLYGETRENING

9. Flygetreningen, typerettighetstrening unntatt, skal til sammen omfatte minst 195 timer og inkludere alle progresjonsprøver, og inntil 55 timer av hele kurset kan være instrumentbakketid. Innenfor disse 195 timene skal kandidatene fullføre minst:
- (a) 95 timer instruksjonstid, hvorav inntil 55 timer kan være instrumentbakketid,
 - (b) 70 timer som PIC, inkludert VFR-flyging og instrumentflyging som elev som fartøysjef (SPIC). Inntil 20 timer av instrumentflygetiden som SPIC kan regnes som PIC-tid,
 - (c) 50 timer navigasjonsflyging som PIC, inkludert en VFR-navigasjonsflyging på minst 540 km (300 NM) med landing med full stopp på to andre flyplasser enn avgangsflyplassen,
 - (d) 5 timer flygetid som skal være gjennomført om natten og omfatte 3 timer instruksjonstid, hvorav minst 1 time navigasjonsflyging og 5 solo avganger og 5 solo landinger med full stopp, og
 - (e) 115 timer instrumenttid som omfatter minst:
 - (1) 20 timer som PIC,
 - (2) 15 timer MCC, der en FFS eller FNPT II kan benyttes,
 - (3) 50 timer instrumentflygeinstruksjon, hvorav inntil:
 - (i) 25 timer kan være instrumentbakketid på en FNPT I, eller
 - (ii) 40 timer kan være instrumentbakketid på en FNPT II, FTD 2 eller FFS, hvorav inntil 10 timer kan være gjennomført på en FNPT I.

En kandidat som innehar et kursbevis for den grunnleggende instrumentflygemodulen, skal godskrives inntil 10 timer mot påkrevd instrumenttid under instruksjon. Timer gjennomført på en BITD skal ikke godskrives,
 - (f) 5 timer som skal utføres i et fly med vridbar propell, sertifisert for minst fire personer og med hjulunderstell som kan trekkes inn.

FERDIGHETSPRØVE

10. Når den aktuelle flygetreningen er fullført, skal kandidaten ta ferdighetsprøven til CPL(A) på enten et enmotors eller et flermotors fly og ferdighetsprøven til IR på et flermotorsfly.

B. Modulbasert ATP-kurs — Fly

1. Kandidater til et ATPL(A) som gjennomgår teoriundervisningen på et modulbasert kurs, skal:
- (a) inneha minst et PPL(A) utstedt i samsvar med ICAO vedlegg 1, og

- (b) ha fullført minst følgende antall timer teoriundervisning:
- (1) kandidater som innehar et PPL(A): 650 timer,
 - (2) kandidater som innehar et CPL(A): 400 timer,
 - (3) kandidater som innehar en IR(A): 500 timer,
 - (4) kandidater som innehar et CPL(A) og en IR(A): 250 timer.

Teoriundervisningen skal være gjennomført før ferdighetsprøven til ATPL(A) blir tatt.

C. Integrert CPL/IR-kurs — Fly

GENERELT

1. Målet med det integrerte ATP(A)- og IR(A)-kurset er å trene flygere opp til det ferdighetsnivået som kreves for å føre enpilots enmotors eller flermotors fly i kommersiell lufttransport og oppnå et CPL(A)/IR.
2. En kandidat som ønsker å påbegynne et integrert CPL(A)/IR-kurs, skal fullføre alle undervisningstrinn i et sammenhengende kurs arrangert av en ATO.
3. En kandidat kan gis adgang til trening enten som ab initio-kandidat eller som innehaver av et PPL(A) eller PPL(H) utstedt i samsvar med ICAO vedlegg 1. Når det gjelder en PPL(A)- eller PPL(H)-kandidat, skal 50 % av timene fløyet forut for kurset, godskrives mot kursets flygetidskrav, dog høyst 40 timer flygeerfaring, eventuelt 45 timer dersom rettighet for nattflyging er oppnådd, hvorav inntil 20 timer kan motregnes mot kravet om flygetid med instruktør.
4. Kurset skal omfatte:
 - (a) teoriundervisning tilsvarende kunnskapsnivået til CPL(A) og IR og
 - (b) visuell- og instrumentflygetrening.
5. En kandidat som stryker eller er ute av stand til å fullføre hele CPL/IR(A)-kurset, kan søke vedkommende myndighet om teorieksamen og ferdighetsprøve til et lavere sertifikat og en IR dersom gjeldende krav er oppfylt.

TEORIKUNNSKAPER

6. Et CPL(A)/IR-teorikurs skal omfatte minst 500 timer instruksjon.

TEORIEKSAMEN

7. Kandidaten skal godtgjøre et kunnskapsnivå som står i forhold til de privilegier som innvilges innehaveren av et CPL(A) og en IR.

FLYGETRENING

8. Flygetreningen, typerettighetstreningen unntatt, skal til sammen omfatte minst 180 timer og inkludere alle progresjonsprøver, og inntil 40 timer av hele kurset kan være instrumentbakketid. Innenfor disse 180 timene skal kandidatene fullføre minst:
- (a) 80 timer instruksjonstid, hvorav inntil 40 timer kan være instrumentbakketid,
 - (b) 70 timer som PIC, inkludert VFR-flyging og instrumentflyging, som kan flys som SPIC. Inntil 20 timer av instrumentflygetiden som SPIC kan regnes som PIC-tid,
 - (c) 50 timer navigasjonsflyging som PIC, inkludert en VFR-navigasjonsflyging på minst 540 km (300 NM) med landing med full stopp på to andre flyplasser enn avgangsflyplassen,
 - (d) 5 timer flygetid, som skal være gjennomført om natten og omfatte 3 timer instruksjonstid, hvorav minst 1 time navigasjonsflyging og 5 solo avganger og 5 solo landinger med full stopp, og
 - (e) 100 timer instrumenttid som omfatter minst:
 - (1) 20 timer som SPIC og
 - (2) 50 timer instrumentflygeinstruksjon, hvorav inntil:
 - (i) 25 timer kan være instrumentbakketid på en FNPT I, eller
 - (ii) 40 timer kan være instrumentbakketid på en FNPT II, FTD 2 eller FFS, hvorav inntil 10 timer kan være gjennomført på en FNPT I.
- En kandidat som innehar et kursbevis for den grunnleggende instrumentflygemodulen, skal godskrives inntil 10 timer mot påkrevd instrumenttid under instruksjon. Timer gjennomført på en BITD skal ikke godskrives,
- (f) 5 timer som skal utføres i et fly med vridbar propell, sertifisert for minst fire personer og med hjulunderstell som kan trekkes inn.

FERDIGHETSPRØVER

10. Når den aktuelle flygetreningen er fullført, skal kandidaten ta ferdighetsprøven til CPL(A) og ferdighetsprøven til IR på enten et flermotorsfly eller et enmotorsfly.

D. Integrert CPL-kurs — Fly

GENERELT

1. Målet med det integrerte CPL(A)-kurset er å trene flygere opp til det ferdighetsnivået som kreves for utstedelse av et CPL(A).
2. En kandidat som ønsker å påbegynne et integrert CPL(A)-kurs, skal fullføre alle undervisningstrinn i et sammenhengende kurs arrangert av en ATO.
3. En kandidat kan gis adgang til trening enten som ab initio-kandidat eller som innehaver av et PPL(A) eller PPL(H) utstedt i samsvar med ICAO vedlegg 1. Når det

gjelder en PPL(A)- eller PPL(H)-kandidat, skal 50 % av timene fløyet forut for kurset, godskrives mot kursets flygetidskrav, dog høyst 40 timer flygeerfaring, eventuelt 45 timer dersom rettighet for nattflyging er oppnådd, hvorav inntil 20 timer kan motregnes mot kravet om flygetid med instruktør.

4. Kurset skal omfatte:
 - (a) teoriundervisning tilsvarende kunnskapsnivået til CPL(A) og
 - (b) visuell- og instrumentflygetrening.
5. En kandidat som stryker eller er ute av stand til å fullføre hele CPL(A)-kurset, kan søke vedkommende myndighet om teorieksamen og ferdighetsprøve til et lavere sertifikat dersom gjeldende krav er oppfylt.

TEORIKUNNSKAPER

6. Et CPL(A)-teorikurs skal omfatte minst 350 timer instruksjon.

TEORIEKSAMEN

7. Kandidaten skal godtgjøre et kunnskapsnivå som står i forhold til de privilegier som innvilges innehaveren av et CPL(A).

FLYGETRENING

8. Flygetreningen, typerettighetstreningen unntatt, skal til sammen omfatte minst 150 timer og inkludere alle progresjonsprøver, og inntil 5 timer av hele kurset kan være instrumentbakketid. Innenfor disse 150 timene skal kandidatene fullføre minst:
 - (a) 80 timer instruksjonstid, hvorav inntil 5 timer kan være instrumentbakketid,
 - (b) 70 timer som PIC,
 - (c) 20 timer navigasjonsflyging som PIC, inkludert en VFR-navigasjonsflyging på minst 540 km (300 NM) med landing med full stopp på to andre flyplasser enn avgangsflyplassen,
 - (d) 5 timer flygetid, som skal være gjennomført om natten og omfatte 3 timer instruksjonstid, hvorav minst 1 time navigasjonsflyging og 5 solo avganger og 5 solo landinger med full stopp,
 - (e) 10 timer instrumentflygeinstruksjon, hvorav inntil 5 timer kan være instrumentbakketid på en FNPT I, FTD 2, FNPT II eller FFS. En kandidat som innehar et kursbevis for den grunnleggende instrumentflygemodulen, skal godskrives inntil 10 timer mot påkrevd instrumenttid under instruksjon. Timer gjennomført på en BITD skal ikke godskrives,
 - (f) 5 timer som skal utføres i et fly med vridbar propell, sertifisert for minst fire personer og med hjulunderstell som kan trekkes inn.

FERDIGHETSPRØVE

9. Når flygetreningen er fullført, skal kandidaten ta ferdighetsprøven til CPL(A) på et enmotors eller et flermotors fly.

E. Modulbasert CPL-kurs — Fly

GENERELT

1. Målet med det modulbaserte CPL(A)-kurset er å trene innehavere av et PPL(A) opp til det ferdighetsnivået som kreves for utstedelse av et CPL(A).
2. Før et modulbasert CPL(A)-kurs påbegynnes, skal kandidaten være innehaver av et PPL(A) utstedt i samsvar med ICAO vedlegg 1.
3. Før flygetreningen kan påbegynnes, skal kandidaten:
 - (a) ha fullført 150 timer flygetid,
 - (b) oppfylle kravene for utstedelse av en klasse- eller typerettighet for flermotorsfly i samsvar med kapittel H, dersom et flermotorsfly skal brukes under ferdighetsprøven.
4. En kandidat som ønsker å påbegynne et modulbasert CPL(A)-kurs, skal fullføre alle undervisningstrinn i et sammenhengende kurs arrangert av en ATO. Teoriundervisningen kan gis av en ATO som bare gir teoriundervisning.
5. Kurset skal omfatte:
 - (a) teoriundervisning tilsvarende kunnskapsnivået til CPL(A) og
 - (b) visuell- og instrumentflygetrening.

TEORIKUNNSKAPER

6. Et CPL(A)-teorikurs skal omfatte minst 250 timer instruksjon.

TEORIEKSAMEN

7. Kandidaten skal godtgjøre et kunnskapsnivå som står i forhold til de privilegier som innvilges innehaveren av et CPL(A).

FLYGETRENING

8. Kandidater uten en IR skal gis minst 25 timer flygetrening med instruktør, inkludert 10 timer instrumentinstruksjon, hvorav inntil 5 timer kan være instrumentbakketid på en BITD, en FNPT I eller II, en FTD 2 eller en FFS.
9. Kandidater med en gyldig IR(A) skal innvilges full godskriving av instrumenttid under instruksjon. Kandidater med en gyldig IR(H) skal godskrives inntil 5 timer av instrumentinstruksjonstiden, og i så tilfelle skal minst 5 timer instrumentinstruksjonstid gis i fly. En kandidat som innehar et kursbevis for den grunnleggende instrumentflygemodulen, skal godskrives inntil 10 timer mot påkrevd instrumenttid under instruksjon.

10. (a) Kandidater med en gyldig IR skal gis minst 15 timer visuell flygeinstruksjon.
- (b) Kandidater uten rettighet for nattflyging med fly skal i tillegg gis minst 5 timer instruksjon i nattflyging, hvorav 3 timer instruksjonstid, som skal omfatte minst 1 time navigasjonsflyging og 5 solo avganger og 5 solo landinger med full stopp.
11. Minst 5 timer av flygeinstruksjonen skal utføres i et fly med vridbar propell, sertifisert for minst fire personer og med hjulunderstell som kan trekkes inn.

ERFARING

12. Kandidaten til et CPL(A) skal ha fullført minst 200 timer flygetid, inkludert minst:
- (a) 100 timer som PIC, hvorav 20 timer navigasjonsflyging som PIC, inkludert en VFR-navigasjonsflyging på minst 540 km (300 NM) med landing med full stopp på to andre flyplasser enn avgangsplassen,
- (b) 5 timer flygetid, som skal være gjennomført om natten og omfatte 3 timer instruksjonstid, hvorav minst 1 time navigasjonsflyging og 5 solo avganger og 5 solo landinger med full stopp, og
- (c) 10 timer instrumentflygeinstruksjon, hvorav inntil 5 timer kan være instrumentbakketid på en FNPT I, FNPT II eller FFS. En kandidat som innehar et kursbevis for den grunnleggende instrumentflygemodulen, skal godskrives inntil 10 timer mot påkrevd instrumenttid under instruksjon. Timer gjennomført på en BITD skal ikke godskrives,
- (d) 6 timer flygetid, som skal være fullført på et flermotorsfly.
- (e) Timene som PIC på andre kategorier luftfartøyer kan motregnes mot kravet om 200 timer flygetid i følgende tilfeller:
- (i) 30 timer på helikopter, dersom kandidaten er innehaver av et PPL(H),
- (ii) 100 timer på helikopter, dersom kandidaten er innehaver av et CPL(H),
- (iii) 30 timer på TMG eller seilfly,
- (iv) 30 timer på luftskip, dersom kandidaten er innehaver av et PPL(As), eller
- (v) 60 timer på luftskip, dersom kandidaten er innehaver av et CPL(As).

FERDIGHETSPRØVE

13. Når flygetreningen er fullført og de relevante erfaringskravene er oppfylt, skal kandidaten ta ferdighetsprøven til CPL(A) på enten et enmotors eller et flermotors fly.

F. Integrert ATP/IR-kurs — Helikopter

GENERELT

1. Målet med det integrerte ATP(H)/IR-kurset er å trene flygere opp til det ferdighetsnivået som kreves for å fungere som styrmann på flerpilots flermotors helikopter i kommersiell lufttransport og oppnå et CPL(H)/IR.
2. En kandidat som ønsker å påbegynne et integrert ATP(H)/IR-kurs, skal fullføre alle undervisningstrinn i et sammenhengende kurs arrangert av en ATO.
3. En kandidat kan gis adgang til trening enten som ab initio-kandidat eller som innehaver av et PPL(H) utstedt i samsvar med ICAO vedlegg 1. Når det gjelder en PPL(H)-kandidat, skal 50 % av relevant erfaring godskrives, dog ikke mer enn:
 - (a) 40 timer, hvorav inntil 20 timer kan være instruksjonstid, eller
 - (b) 50 timer, hvorav inntil 25 timer kan være instruksjonstid, dersom rettighet for nattflyging med helikopter er oppnådd.
4. Kurset skal omfatte:
 - (a) teoriundervisning tilsvarende kunnskapsnivået til ATPL(H) og IR,
 - (b) visuell- og instrumentflygetrening og
 - (c) trening i MCC for operasjon av flerpilothelikopter.
5. En kandidat som stryker eller er ute av stand til å fullføre hele ATP(H)/IR-kurset, kan søke vedkommende myndighet om teorieksamen og ferdighetsprøve til et lavere sertifikat og en IR dersom gjeldende krav er oppfylt.

TEORIKUNNSKAPER

6. Et ATP(H)/IR-teorikurs skal omfatte minst 750 timer instruksjon.
7. MCC-kurset skal omfatte minst 25 timer teoriundervisning og øvelser.

TEORIEKSAMEN

8. Kandidaten skal godtgjøre et kunnskapsnivå som står i forhold til de privilegier som innvilges innehaveren av et ATPL(H) og en IR.

FLYGETRENING

9. Flygetreningen skal til sammen omfatte minst 195 timer og inkludere alle progresjonsprøver. Innenfor disse 195 timene skal kandidatene fullføre minst:
 - (a) 140 timer instruksjonstid, hvorav:
 - (1) 75 timer visuell instruksjon, som kan omfatte:
 - (i) 30 timer på en helikopter-FFS, nivå C/D,
 - (ii) 25 timer på en FTD 2,3,
 - (iii) 20 timer på en helikopter-FNPT II/III eller

- (iv) 20 timer på fly eller TMG,
- (2) 50 timer instrumentinstruksjon, som kan omfatte:
 - (i) inntil 20 timer på en helikopter-FFS eller FTD 2,3 eller FNPT II/III, eller
 - (ii) 10 timer på minst en helikopter-FNPT 1 eller fly,
- (3) 15 timer MCC, som kan gjennomføres på en helikopter-FFS eller helikopter-FTD 2,3(MCC) eller FNPT II/III(MCC).

Dersom helikopteret som brukes i flygetreningen er av en annen type enn den helikopter-FFS som brukes for den visuelle treningen, skal maksimal godskriving være begrenset til samme antall timer som for helikopter-FNPT II/III,

- (b) 55 timer som PIC, hvorav 40 timer kan være som SPIC. Minst 14 timer solo om dagen og 1 time solo om natten skal gjennomføres,
- (c) 50 timer navigasjonsflyging, hvorav minst 10 timer navigasjonsflyging som SPIC, inkludert en VFR-navigasjonsflyging på minst 185 km (100 NM) med landing på to andre flyplasser enn avgangsplassen,
- (d) 5 timer flygetid i helikopter, som skal være gjennomført om natten, inkludert 3 timer instruksjonstid, hvorav minst 1 time navigasjonsflyging og 5 solo landingsrunder om natten. Hver landingsrunde må bestå av en avgang og en landing,
- (e) 50 timer instrumenttid under instruksjon, hvorav:
 - (i) 10 timer grunnleggende instrumentinstruksjon og
 - (ii) 40 timer IR-trening, som skal omfatte minst 10 timer i et flermotors IFR-sertifisert helikopter.

FERDIGHETSPRØVER

10. Når den aktuelle flygetreningen er fullført, skal kandidaten ta ferdighetsprøven til CPL(H) på et flermotorshelikopter og ferdighetsprøven til IR på et flermotors IFR-sertifisert helikopter og oppfylle kravene til MCC-trening.

G. Integrert ATP-kurs — Helikopter

GENERELT

1. Målet med det integrerte ATP(H)-kurset er å trene flygere opp til det ferdighetsnivået som kreves for å fungere som styrmann på flerpilots flermotors helikopter begrenset til VFR-privilegier i kommersiell lufttransport, og oppnå et CPL(H).
2. En kandidat som ønsker å påbegynne et integrert ATP(H)-kurs, skal fullføre alle undervisningstrinn i et sammenhengende kurs arrangert av en ATO.

3. En kandidat kan gis adgang til trening enten som ab initio-kandidat eller som innehaver av et PPL(H) utstedt i samsvar med ICAO vedlegg 1. Når det gjelder en PPL(H)-kandidat, skal 50 % av relevant erfaring godskrives, dog ikke mer enn:
 - (a) 40 timer, hvorav inntil 20 timer kan være instruksjonstid, eller
 - (b) 50 timer, hvorav inntil 25 timer kan være instruksjonstid, dersom rettighet for nattflyging med helikopter er oppnådd.
4. Kurset skal omfatte:
 - (a) teoriundervisning tilsvarende kunnskapsnivået til ATPL(H),
 - (b) visuell flygetrening og grunnleggende instrumentflygetrening og
 - (c) trening i MCC for operasjon av flerpilothelikopter.
5. En kandidat som stryker eller er ute av stand til å fullføre hele ATP(H)-kurset, kan søke vedkommende myndighet om teorieksamen og ferdighetsprøve til et lavere sertifikat dersom gjeldende krav er oppfylt.

TEORIKUNNSKAPER

6. Et ATP(H)-teorikurs skal omfatte minst 650 timer instruksjon.
7. MCC-kurset skal omfatte minst 20 timer teoriundervisning og øvelser.

TEORIEKSAMEN

8. Kandidaten skal godtgjøre et kunnskapsnivå som står i forhold til de privilegier som innvilges innehaveren av et ATPL(H).

FLYGETRENING

9. Flygetreningen skal til sammen omfatte minst 150 timer og inkludere alle progresjonsprøver. Innenfor disse 150 timene skal kandidatene fullføre minst:
 - (a) 95 timer instruksjonstid, hvorav:
 - (i) 75 timer visuell instruksjon, som kan omfatte:
 - (1) 30 timer på en helikopter-FFS nivå C/D,
 - (2) 25 timer på en helikopter-FTD 2,3,
 - (3) 20 timer på en helikopter-FNPT II/III eller
 - (4) 20 timer på fly eller TMG,
 - (ii) 10 timer grunnleggende instrumentinstruksjon, som kan omfatte 5 timer på minst en helikopter-FNPT I eller fly,
 - (iii) 10 timer MCC, som kan gjennomføres på en helikopter-FFS eller FTD 2,3(MCC) eller FNPT II/III(MCC).

Dersom helikopteret som brukes i flygetreningen er av en annen type enn den helikopter-FFS som brukes for den visuelle treningen, skal maksimal godskriving være begrenset til samme antall timer som for helikopter-FNPT II/III,

- (b) 55 timer som PIC, hvorav 40 timer kan være som SPIC. Minst 14 timer solo om dagen og 1 time solo om natten skal gjennomføres,
- (c) 50 timer navigasjonsflyging, hvorav minst 10 timer navigasjonsflyging som SPIC, inkludert en VFR-navigasjonsflyging på minst 185 km (100 NM) med landing på to andre flyplasser enn avgangsplassen,
- (d) 5 timer flygetid i helikopter, som skal være gjennomført om natten, inkludert 3 timer instruksjonstid, hvorav minst 1 time navigasjonsflyging og 5 solo landingsrunder om natten. Hver landingsrunde må bestå av en avgang og en landing.

FERDIGHETSPRØVER

- 10. Når den aktuelle flygetreningen er fullført, skal kandidaten ta ferdighetsprøven til CPL(H) på et flermotorshelikopter og oppfylle kravene til MCC-trening.

H. Modulbasert ATP-kurs — Helikopter

- 1. Kandidater til et ATPL(H) som gjennomgår teoriundervisningen på et modulbasert kurs, skal inneha minst et PPL(H) og ha fullført minst følgende antall timer instruksjon i løpet av en periode på 18 måneder:
 - (a) for kandidater som innehar et PPL(H) utstedt i samsvar med ICAO vedlegg 1: 550 timer,
 - (b) for kandidater som innehar et CPL(H): 300 timer.
- 2. Kandidater til et ATPL(H)/IR som gjennomgår teoriundervisningen på et modulbasert kurs, skal inneha minst et PPL(H) og ha fullført minst følgende antall timer instruksjon:
 - (a) for kandidater som innehar et PPL(H): 650 timer,
 - (b) for kandidater som innehar et CPL(H): 400 timer,
 - (c) for kandidater som innehar en IR(H): 500 timer,
 - (d) for kandidater som innehar et CPL(H) og en IR(H): 250 timer.

I. Integrert CPL/IR-kurs — Helikopter

GENERELT

- 1. Målet med det integrerte CPL(H)/IR-kurset er å trene flygere opp til det ferdighetsnivået som kreves for å føre enpilots flermotors helikoptre og oppnå et CPL(H)/IR for flermotorshelikopter.

2. En kandidat som ønsker å påbegynne et integrert CPL(H)/IR-kurs, skal fullføre alle undervisningstrinn i et sammenhengende kurs arrangert av en ATO.
3. En kandidat kan gis adgang til trening enten som ab initio-kandidat eller som innehaver av et PPL(H) utstedt i samsvar med ICAO vedlegg 1. Når det gjelder en kandidat som innehar et PPL(H), skal 50 % av relevant erfaring godskrives, dog ikke mer enn:
 - (a) 40 timer, hvorav inntil 20 timer kan være instruksjonstid, eller
 - (b) 50 timer, hvorav inntil 25 timer kan være instruksjonstid, dersom rettighet for nattflyging med helikopter er oppnådd.
4. Kurset skal omfatte:
 - (a) teoriundervisning tilsvarende kunnskapsnivået til CPL(H) og IR og den første typerettigheten for flermotorshelikopter, og
 - (b) visuell- og instrumentflygetrening.
5. En kandidat som stryker eller er ute av stand til å fullføre hele CPL(H)/IR-kurset, kan søke vedkommende myndighet om teorieksamen og ferdighetsprøve til et lavere sertifikat og en IR dersom gjeldende krav er oppfylt.

TEORIKUNNSKAPER

6. Et CPL(H)/IR-teorikurs skal omfatte minst 500 timer instruksjon.

TEORIEKSAMEN

7. Kandidaten skal godtgjøre et kunnskapsnivå som står i forhold til de privilegier som innvilges innehaveren av et CPL(H) og en IR.

FLYGETRENING

8. Flygetreningen skal til sammen omfatte minst 180 timer og inkludere alle progresjonsprøver. Innenfor disse 180 timene skal kandidatene fullføre minst:
 - (a) 125 timer instruksjonstid, hvorav:
 - (i) 75 timer visuell instruksjon, som kan omfatte:
 - (1) 30 timer på en helikopter-FFS nivå C/D,
 - (2) 25 timer på en helikopter-FTD 2,3,
 - (3) 20 timer på en helikopter-FNPT II/III eller
 - (4) 20 timer på fly eller TMG,
 - (ii) 50 timer instrumentinstruksjon, som kan omfatte

(1) inntil 20 timer på en helikopter-FFS, FTD 2,3 eller FNPT II/III, eller

(2) 10 timer på minst en helikopter-FNPT 1 eller fly.

Dersom helikopteret som brukes i flygetreningen er av en annen type enn den FFS som brukes for den visuelle treningen, skal maksimal godskriving være begrenset til samme antall timer som for FNPT II/III,

- (b) 55 timer som PIC, hvorav 40 timer kan være som SPIC. Minst 14 timer solo om dagen og 1 time solo om natten skal gjennomføres,
- (c) 10 timer navigasjonsflyging med instruktør,
- (d) 10 timer navigasjonsflyging som PIC, inkludert en VFR-navigasjonsflyging på minst 185 km (100 NM) med landing med full stopp på to andre flyplasser enn avgangsflyplassen,
- (e) 5 timer flygetid i helikopter, som skal være gjennomført om natten, inkludert 3 timer instruksjonstid, hvorav minst 1 time navigasjonsflyging og 5 solo landingsrunder om natten. Hver landingsrunde må bestå av en avgang og en landing,
- (f) 50 timer instrumenttid under instruksjon, hvorav:
 - (i) 10 timer grunnleggende instrumentinstruksjon og
 - (ii) 40 timer IR-trening, som skal omfatte minst 10 timer i et flermotors IFR-sertifisert helikopter.

FERDIGHETSPRØVE

9. Når den aktuelle flygetreningen er fullført, skal kandidaten ta ferdighetsprøven til CPL(H) på enten et enmotors eller et flermotors helikopter og ferdighetsprøven til IR på et IFR-sertifisert flermotorshelikopter.

J. Integrert CPL-kurs — Helikopter

GENERELT

- 1. Målet med det integrerte CPL(H)-kurset er å trene flygere opp til det ferdighetsnivået som kreves for utstedelse av et CPL(H).
- 2. En kandidat som ønsker å påbegynne et integrert CPL(H)-kurs, skal fullføre alle undervisningstrinn i et sammenhengende kurs arrangert av en ATO.
- 3. En kandidat kan gis adgang til trening enten som ab initio-kandidat eller som innehaver av et PPL(H) utstedt i samsvar med ICAO vedlegg 1. Når det gjelder en kandidat som innehar et PPL(H), skal 50 % av relevant erfaring godskrives, dog ikke mer enn:
 - (a) 40 timer, hvorav inntil 20 timer kan være instruksjonstid, eller

- (b) 50 timer, hvorav inntil 25 timer kan være instruksjonstid, dersom rettighet for nattflyging med helikopter er oppnådd.
- 4. Kurset skal omfatte:
 - (a) teoriundervisning tilsvarende kunnskapsnivået til CPL(H) og
 - (b) visuell- og instrumentflygetrening.
- 5. En kandidat som stryker eller er ute av stand til å fullføre hele CPL(H)-kurset, kan søke vedkommende myndighet om teorieksamen og ferdighetsprøve til et lavere sertifikat dersom gjeldende krav er oppfylt.

TEORIKUNNSKAPER

- 6. Et godkjent CPL(H)-teorikurs skal omfatte minst 350 timer instruksjon, eventuelt 200 timer dersom kandidaten innehar et PPL.

TEORIEKSAMEN

- 7. Kandidaten skal godtgjøre et kunnskapsnivå som står i forhold til de privilegier som innvilges innehaveren av et CPL(H).

FLYGETRENING

- 8. Flygetreningen skal til sammen omfatte minst 135 timer og inkludere alle progresjonsprøver, og inntil 5 av timene kan være instrumentbacketid. Innenfor disse 135 timene skal kandidatene fullføre minst:
 - (a) 85 timer instruksjonstid, hvorav:
 - (i) inntil 75 timer kan være visuell instruksjon, som kan omfatte:
 - (1) 30 timer på en helikopter-FFS nivå C/D,
 - (2) 25 timer på en helikopter-FTD 2,3,
 - (3) 20 timer på en helikopter-FNPT II/III eller
 - (4) 20 timer på fly eller TMG,
 - (ii) inntil 10 timer instrumentinstruksjon, som kan omfatte 5 timer på minst en helikopter-FNPT I eller fly.

Dersom helikopteret som brukes i flygetreningen er av en annen type enn den FFS som brukes for den visuelle treningen, skal maksimal godskriving være begrenset til samme antall timer som for FNPT II/III,
 - (b) 50 timer som PIC, hvorav 35 timer kan være som SPIC. Minst 14 timer solo om dagen og 1 time solo om natten skal gjennomføres,
 - (c) 10 timer navigasjonsflyging med instruktør,

- (d) 10 timer navigasjonsflyging som PIC, inkludert en VFR-navigasjonsflyging på minst 185 km (100 NM) med landing med full stopp på to andre flyplasser enn avgangsflyplassen,
- (e) 5 timer flygetid i helikopter, som skal være gjennomført om natten, inkludert 3 timer instruksjonstid, hvorav minst 1 time navigasjonsflyging og 5 solo landingsrunder om natten. Hver landingsrunde må bestå av en avgang og en landing,
- (f) 10 timer instrumenttid under instruksjon, hvorav minst 5 timer på helikopter.

FERDIGHETSPRØVE

9. Når den aktuelle flygetreningen er fullført, skal kandidaten ta ferdighetsprøven til CPL(H).

K. Modulbasert CPL-kurs — Helikopter

GENERELT

1. Målet med det modulbaserte CPL(H)-kurset er å trene innehavere av et PPL(H) opp til det ferdighetsnivået som kreves for utstedelse av et CPL(H).
2. Før et modulbasert CPL(H)-kurs påbegynnes, skal kandidaten være innehaver av et PPL(H) utstedt i samsvar med ICAO vedlegg 1.
3. Før flygetreningen kan påbegynnes, skal kandidaten:
 - (a) ha gjennomført 155 timer flygetid som flyger på helikopter, inkludert 50 timer som PIC, hvorav 10 timer skal være navigasjonsflyging,
 - (b) oppfylle FCL.725 og FCL.720.H dersom et flermotorshelikopter skal brukes under ferdighetsprøven.
4. En kandidat som ønsker å påbegynne et modulbasert CPL(H)-kurs, skal fullføre alle undervisningstrinn i et sammenhengende kurs arrangert av en ATO. Teoriundervisningen kan gis av en ATO som bare gir teoriundervisning.
5. Kurset skal omfatte:
 - (a) teoriundervisning tilsvarende kunnskapsnivået til CPL(H) og
 - (b) visuell- og instrumentflygetrening.

TEORIKUNNSKAPER

6. Et godkjent CPL(H)-teorikurs skal omfatte minst 250 timer instruksjon.

TEORIEKSAMEN

7. Kandidaten skal godtgjøre et kunnskapsnivå som står i forhold til de privilegier som innvilges innehaveren av et CPL(H).

FLYGETRENING

8. Kandidater uten en IR skal gis minst 30 timer flygetrening med instruktør, hvorav:
 - (a) 20 timer visuell instruksjon, som kan inkludere 5 timer på en helikopter-FFS eller FTD 2,3 eller FNPT II/III, og
 - (b) 10 timer instrumentinstruksjon, som kan inkludere 5 timer på minst en helikopter-FTD 1 eller FNPT I eller fly.
9. Kandidater med en gyldig IR(H) skal innvilges full godskriving av instrumenttid under instruksjon. Kandidater med en gyldig IR(A) skal gjennomføre minst 5 timer av instrumentinstruksjonstiden på helikopter.
10. Kandidater uten rettighet for nattflyging med helikopter skal i tillegg gis minst 5 timer instruksjon i nattflyging, hvorav 3 timer instruksjonstid, som skal omfatte minst 1 time navigasjonsflyging og 5 solo landingsrunder om natten. Hver landingsrunde må bestå av en avgang og en landing.

ERFARING

11. Kandidater til et CPL(H) skal ha minst 185 timer flygetid, inkludert 50 timer som PIC, hvorav 10 timer navigasjonsflyging som PIC, inkludert en VFR-navigasjonsflyging på minst 185 km (100 NM) med landing med full stopp på to andre flyplasser enn avgangsplassen.

Timene som fartøysjef på andre kategorier luftfartøyer kan motregnes mot kravet om 185 timer flygetid i følgende tilfeller:

- (a) 20 timer på fly, dersom kandidaten er innehaver av et PPL(A),
- (b) 50 timer på fly, dersom kandidaten er innehaver av et CPL(A),
- (c) 10 timer på TMG eller seilfly,
- (d) 20 timer på luftskip, dersom kandidaten er innehaver av et PPL(As), eller
- (e) 50 timer på luftskip, dersom kandidaten er innehaver av et CPL(As).

FERDIGHETSPRØVE

12. Når den aktuelle flygetreningen er fullført og de relevante erfaringskravene er oppfylt, skal kandidaten ta ferdighetsprøven til CPL(H).

L. Integrert CPL/IR-kurs — Luftskip

GENERELT

1. Målet med det integrerte CPL(As)/IR-kurset er å trene flygere opp til det ferdighetsnivået som kreves for å føre luftskip og oppnå et CPL(As)/IR.
2. En kandidat som ønsker å påbegynne et integrert CPL(As)/IR-kurs, skal fullføre alle undervisningstrinn i et sammenhengende kurs arrangert av en ATO.

3. En kandidat kan gis adgang til trening enten som ab initio-kandidat eller som innehaver av et PPL(As), PPL(A) eller PPL(H) utstedt i samsvar med ICAO vedlegg 1. Kandidater som innehar et PPL(As), PPL(A) eller PPL(H), skal maksimalt kunne godskrives:
- (a) 10 timer, hvorav inntil 5 timer kan være instruksjonstid, eller
 - (b) 15 timer, hvorav inntil 7 timer kan være instruksjonstid, dersom rettighet for nattflyging med luftskip er oppnådd.
4. Kurset skal omfatte:
- (a) teoriundervisning tilsvarende kunnskapsnivået til CPL(As) og IR og den første typerettigheten for luftskip, og
 - (b) visuell- og instrumentflygetrening.
5. En kandidat som stryker eller er ute av stand til å fullføre hele CPL/IR(As)-kurset, kan søke vedkommende myndighet om teorieksamen og ferdighetsprøve til et lavere sertifikat og en IR dersom gjeldende krav er oppfylt.

TEORIKUNNSKAPER

6. Et CPL(As)/IR-teorikurs skal omfatte minst 500 timer instruksjon.

TEORIEKSAMEN

7. Kandidaten skal godtgjøre et kunnskapsnivå som står i forhold til de privilegier som innvilges innehaveren av et CPL(As) og en IR.

FLYGETRENING

8. Flygetreningen skal til sammen omfatte minst 80 timer og inkludere alle progresjonsprøver. Innenfor disse 80 timene skal kandidatene fullføre minst:
- (a) 60 timer instruksjonstid, hvorav:
 - (i) 30 timer visuell instruksjon, som kan omfatte:
 - (1) 12 timer på en luftskip-FFS,
 - (2) 10 timer på en luftskip-FTD,
 - (3) 8 timer på en luftskip-FNPT II/III eller
 - (4) 8 timer på fly, helikopter eller TMG,
 - (ii) 30 timer instrumentinstruksjon, som kan omfatte:
 - (1) inntil 12 timer på en luftskip-FFS, FTD eller FNPT II/III, eller
 - (2) 6 timer på minst en luftskip-FTD 1, FNPT 1 eller fly.

Dersom luftskipet som brukes i flygetreningen er av en annen type enn den FFS som brukes for den visuelle treningen, skal maksimalt 8 timer godskrives,

- (b) 20 timer som PIC, hvorav 5 timer kan være som SPIC. Minst 14 timer solo om dagen og 1 time solo om natten skal gjennomføres,
- (c) 5 timer navigasjonsflyging som PIC, inkludert en VFR-navigasjonsflyging på minst 90 km (50 NM) med to landinger med full stopp på bestemmelsesflyplassen,
- (d) 5 timer flygetid i luftskip, som skal være gjennomført om natten, inkludert 3 timer instruksjonstid, hvorav minst 1 time navigasjonsflyging og 5 solo landingsrunder om natten. Hver landingsrunde må bestå av en avgang og en landing,
- (e) 30 timer instrumenttid under instruksjon, hvorav:
 - (i) 10 timer grunnleggende instrumentinstruksjon og
 - (ii) 20 timer IR-trening, som skal omfatte minst 10 timer i et flermotors IFR-sertifisert luftskip.

FERDIGHETSPRØVE

9. Når den aktuelle flygetreningen er fullført, skal kandidaten ta ferdighetsprøven til CPL(As) på enten et flermotors eller et enmotors luftskip og ferdighetsprøven til IR på et IFR-sertifisert flermotors luftskip.

M. Integrert CPL-kurs — Luftskip

GENERELT

1. Målet med det integrerte CPL(As)-kurset er å trene flygere opp til det ferdighetsnivået som kreves for utstedelse av et CPL(As).
2. En kandidat som ønsker å påbegynne et integrert CPL(As)-kurs, skal fullføre alle undervisningstrinn i et sammenhengende kurs arrangert av en ATO.
3. En kandidat kan gis adgang til trening enten som ab initio-kandidat eller som innehaver av et PPL(As), PPL(A) eller PPL(H) utstedt i samsvar med ICAO vedlegg 1. Kandidater som innehar et PPL(As), PPL(A) eller PPL(H), skal maksimalt kunne godskrives:
 - (a) 10 timer, hvorav inntil 5 timer kan være instruksjonstid, eller
 - (b) 15 timer, hvorav inntil 7 timer kan være instruksjonstid, dersom rettighet for nattflyging med luftskip er oppnådd.
4. Kurset skal omfatte:
 - (a) teoriundervisning tilsvarende kunnskapsnivået til CPL(As) og
 - (b) visuell- og instrumentflygetrening.

5. En kandidat som stryker eller er ute av stand til å fullføre hele CPL(As)-kurset, kan søke vedkommende myndighet om teorieksamen og ferdighetsprøve til et lavere sertifikat dersom gjeldende krav er oppfylt.

TEORIKUNNSKAPER

6. Et godkjent CPL(As)-teorikurs skal omfatte minst 350 timer instruksjon, eventuelt 200 timer dersom kandidaten innehar et PPL.

TEORIEKSAMEN

7. Kandidaten skal godtgjøre et kunnskapsnivå som står i forhold til de privilegier som innvilges innehaveren av et CPL(As).

FLYGETRENING

8. Flygetreningen skal til sammen omfatte minst 50 timer og inkludere alle progresjonsprøver, og inntil 5 av timene kan være instrumentbacketid. Innenfor disse 50 timene skal kandidatene fullføre minst:
 - (a) 30 timer instruksjonstid, hvorav inntil 5 timer kan være instrumentbacketid,
 - (b) 20 timer som PIC,
 - (c) 5 timer navigasjonsflyging med instruktør,
 - (d) 5 timer navigasjonsflyging som PIC, inkludert en VFR-navigasjonsflyging på minst 90 km (50 NM) med to landinger med full stopp på bestemmelsesflyplassen,
 - (e) 5 timer flygetid i luftskip, som skal være gjennomført om natten, inkludert 3 timer instruksjonstid, hvorav minst 1 time navigasjonsflyging og 5 solo landingsrunder om natten. Hver landingsrunde må bestå av en avgang og en landing,
 - (f) 10 timer instrumenttid under instruksjon, hvorav minst 5 timer på luftskip.

FERDIGHETSPRØVE

9. Når den aktuelle flygetreningen er fullført, skal kandidaten ta ferdighetsprøven til CPL(As).

N. Modulbasert CPL-kurs — Luftskip

GENERELT

1. Målet med det modulbaserte CPL(As)-kurset er å trene innehavere av et PPL(As) opp til det ferdighetsnivået som kreves for utstedelse av et CPL(As).
2. Før et modulbasert CPL(As)-kurs kan påbegynnes, skal kandidaten:
 - (a) inneha et PPL(As) utstedt i samsvar med ICAO vedlegg 1,

- (b) ha gjennomført 200 timer flygetid som flyger på luftskip, inkludert 100 timer som PIC, hvorav 50 timer skal være navigasjonsflyging.
- 3. En kandidat som ønsker å påbegynne et modulbasert CPL(As)-kurs, skal fullføre alle undervisningstrinn i et sammenhengende kurs arrangert av en ATO. Teoriundervisningen kan gis av en ATO som bare gir teoriundervisning.
- 4. Kurset skal omfatte:
 - (a) teoriundervisning tilsvarende kunnskapsnivået til CPL(As) og
 - (b) visuell- og instrumentflygetrening.

TEORIKUNNSKAPER

- 5. Et godkjent CPL(As)-teorikurs skal omfatte minst 250 timer instruksjon.

TEORIEKSAMEN

- 6. Kandidaten skal godtgjøre et kunnskapsnivå som står i forhold til de privilegier som innvilges innehaveren av et CPL(As).

FLYGETRENING

- 7. Kandidater uten en IR skal gis minst 20 timer flygetrening med instruktør, hvorav:
 - (a) 10 timer visuell instruksjon, som kan inkludere 5 timer på en luftskip-FFS, FTD 2,3 eller FNPT II/III, og
 - (b) 10 timer instrumentinstruksjon, som kan inkludere 5 timer på minst en luftskip-FTD, FNPT I eller fly.
- 8. Kandidater med en gyldig IR(As) skal innvilges full godskriving av instrumenttid under instruksjon. Kandidater med en gyldig IR for en annen kategori luftfartøyer skal gjennomføre minst 5 timer av instrumentinstruksjonstiden på et luftskip.
- 9. Kandidater uten rettighet for nattflyging med luftskip skal i tillegg gis minst 5 timer instruksjon i nattflyging, hvorav 3 timer instruksjonstid, som skal omfatte minst 1 time navigasjonsflyging og 5 solo landingsrunder om natten. Hver landingsrunde må bestå av en avgang og en landing.

ERFARING

- 10. Kandidater til et CPL(As) skal ha minst 250 timer flygetid på luftskip, inkludert 125 timer som PIC, hvorav 50 timer navigasjonsflyging som PIC, inkludert en VFR-navigasjonsflyging på minst 90 km (50 NM) med én landing med full stopp på bestemmelsesflyplassen.

Timene som PIC på andre kategorier luftfartøyer kan motregnes mot kravet om 185 timer flygetid i følgende tilfeller:

- (a) 30 timer på fly eller helikopter, dersom kandidaten er innehaver av henholdsvis et PPL(A) eller et PPL(H),

- (b) 60 timer på fly eller helikopter, dersom kandidaten er innehaver av henholdsvis et CPL(A) eller et CPL(H),
- (c) 10 timer på TMG eller seilfly, eller
- (d) 10 timer i ballong.

FERDIGHETSPRØVE

11. Når den aktuelle flygetreningen er fullført og de relevante erfaringskravene er oppfylt, skal kandidaten ta ferdighetsprøven til CPL(As).

VEDLEGG 4

Ferdighetsprøve for utstedelse av et CPL

A. Generelt

1. En kandidat til en ferdighetsprøve til CPL skal ha fått instruksjon på luftfartøy av samme klasse eller type som det som skal brukes under prøven.
2. Kandidaten skal bestå alle relevante seksjoner av ferdighetsprøven. Stryk i en del av en seksjon innebærer stryk i hele seksjonen. Ved stryk i mer enn én seksjon må kandidaten ta hele prøven om igjen. En kandidat som stryker i bare én seksjon, skal bare måtte ta denne seksjonen om igjen. Ved stryk i en seksjon under omprøven, inkludert de seksjoner som er bestått i et tidligere forsøk, må kandidaten ta hele prøven om igjen. Alle relevante seksjoner av ferdighetsprøven skal være bestått i løpet av 6 måneder. Hvis det ikke oppnås bestått i alle relevante seksjoner etter to forsøk, skal det kreves ytterligere opplæring.
3. Ytterligere opplæring kan pålegges etter enhver ferdighetsprøve med stryk. Det er ingen begrensning på antallet ferdighetsprøver som kan forsøkes.

GJENNOMFØRING AV PRØVEN

4. Skulle kandidaten velge å avbryte en ferdighetsprøve av grunner som flygekontrollanten (FE) betrakter som ugyldige, skal kandidaten ta hele ferdighetsprøven om igjen. Dersom prøven avbrytes av grunner som FE betrakter som gyldige, skal bare de seksjoner som ikke er fullført, bli prøvd i en senere flyging.
5. Etter FEs skjønnsmessige vurdering kan en manøver eller prosedyre i prøven bli gjentatt én gang av kandidaten. FE kan på et hvilket som helst stadium avbryte prøven dersom kandidatens demonstrasjon av flygeferdighet anses å kreve en komplett omprøve.
6. En kandidat skal bli pålagt å fly flyet fra en posisjon hvor PICs oppgaver kan gjennomføres, og å utføre testen som om ingen andre besetningsmedlemmer er til stede. Ansvar for flygingen skal være fordelt i samsvar med nasjonale bestemmelser.
7. En kandidat skal overfor FE tilkjenne hvilke sjekker og oppgaver som utføres, inkludert identifikasjon av radionavigasjonshjelpemidler. Sjekkene skal gjennomføres i samsvar med sjekklisten for det luftfartøyet som brukes under prøven. Under forberedelsene før flygeprøven skal kandidaten bestemme motorinnstillinger og hastigheter. Ytelsesdata for start, innflyging og landing skal beregnes av kandidaten i samsvar med driftshåndboken eller flygehåndboken for luftfartøyet som brukes.
8. FE skal ikke ta del i operasjonen av flyet med mindre det er nødvendig å gripe inn av hensyn til sikkerheten eller for å unngå uakseptabel forsinkelse for annen trafikk.

B. Innholdet i ferdighetsprøven for utstedelse av et CPL — Fly

1. Flyet som brukes under ferdighetsprøven, skal oppfylle kravene til skolefly og skal være sertifisert for minst fire personer, ha vridbar propell og hjulunderstell som kan trekkes inn.
2. Ruten som skal flys, skal velges av FE, og bestemmelsesstedet skal være en kontrollert flyplass. Kandidaten er ansvarlig for flygeplanleggingen og skal sikre at alt utstyr og all dokumentasjon for gjennomføring av flygingen finnes om bord. Varigheten på flygingen skal være minst 90 minutter.
3. Kandidaten skal demonstrere evne til å:
 - (a) føre flyet innenfor dets begrensninger,
 - (b) gjennomføre alle manøvrer jevnt og nøyaktig,
 - (c) vise god vurderingsevne og flygerskjønn,
 - (d) anvende kunnskapene om luftfart og
 - (e) til enhver tid opprettholde kontroll over flyet slik at det aldri hersker virkelig tvil om hvorvidt prosedyrer eller manøvrer vil bli gjennomført på en vellykket måte.

NØYAKTIGHETSKRAV FOR FLYGEPRØVEN

4. Følgende begrensninger skal gjelde, men det skal tas hensyn til turbulente forhold og flyegegenskapene og ytelsene til flyet som brukes:

Høyde

normal flyging ± 100 fot

med simulert motorsvikt ± 150 fot

Flyging på trekk ved hjelp av radiohjelpemidler $\pm 5^\circ$

Kurs

normal flyging $\pm 10^\circ$

med simulert motorsvikt $\pm 15^\circ$

Hastighet

start og innflyging ± 5 knop

all annen flyging ± 10 knop

PRØVENS INNHOLD

5. Punktene i seksjon 2 (c) og (e)(iv) og hele seksjon 5 og 6 kan gjennomføres på en FNPT II eller FFS.

Bruk av flyets sjekklister, flygerskjønn, kontroll over flyet ved hjelp av eksterne visuelle referanser, antiisings- og avisingsprosedyrer og prinsipper for trussel- og feilhåndtering skal vurderes i alle seksjoner.

SEKSJON 1 — FORBEREDELSE FØR FLYGING OG START	
a	Forberedelser før flyging, inkludert: Flygeplanlegging, dokumentasjon, beregning av vekt og balanse, innsamling av værinformasjon, NOTAM-er
b	Inspeksjon og service på flyet
c	Taksing og avgang
d	Ytelsesberegninger og trim
e	Flyplass- og trafikkmonsteroperasjoner
f	Avgangsprosedyre, høydemålerinnstilling, kollisjonsunngåelse (utkikk)
g	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyrer
SEKSJON 2 GENERELL FLYGING	
a	Kontroll over flyet ved ekstern visuell referanse, inkludert flyging på konstant høyde og kurs, klatring, nedstigning, utkikk
b	Flyging ved kritisk lav hastighet, inkludert gjenkjenning av og oppretting fra begynnende og fulle steilinger
c	Svinger, inkludert svinger i landingskonfigurasjon. Krappe svinger 45°
d	Flyging ved kritisk høy hastighet, inkludert gjenkjenning av og oppretting fra spiralstup

e	Flyging utelukkende ved hjelp av instrumenter, inkludert: (i) flyging rett fram, underveiskonfigurasjon, kontroll av kurs, høyde og hastighet (ii) stigende og nedstigende svinger med 10°-30° krenging (iii) gjenoppretting fra unormale flygestillinger (iv) begrensede panelinstrumenter
f	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyrer
SEKSJON 3 — UNDERVEISPROSEDYRER	
a	Kontroll over flyet ved ekstern visuell referanse, inkludert underveiskonfigurasjon. Beregning av rekkevidde/aksjonstid
b	Orientering, kartlesing
c	Kontroll av høyde, hastighet, kurs, utkikk
d	Høydemålerinnstilling. ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyrer
e	Overvåking av flygingens framdrift, flygelogg, drivstofforbruk, bestemmelse av trekkfeil og gjenoppretting av trekket
f	Observasjon av værforhold, vurdering av værutsikter og alternativ planlegging
g	Flyging på trekk, posisjonering (NDB eller VOR), identifikasjon av hjelpemidler (instrumentflyging). Implementering av videreflyging til alternativ flyplass (visuell flyging)
SEKSJON 4 — ANKOMST- OG LANDINGSPROSEDYRER	
a	Innflygingsprosedyrer, høydemålerinnstilling, sjekker, utkikk
b	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyrer
c	Tiltak ved avbrutt landing (go-around) fra lav høyde
d	Normal landing, landing i sidevind (om forholdene egner seg)

e	Kortbanelanding
f	Innflyging og landing uten motorkraft (bare enmotors fly)
g	Landing uten bruk av vingeklaffer
h	Oppgaver etter flyging
SEKSJON 5 — PROSEDYRER FOR UNORMALE SITUASJONER OG NØDSITUASJONER	
Denne seksjonen kan kombineres med seksjon 1 til og med 4	
a	Simulert motorsvikt etter start (i sikker høyde), brannøvelse
b	Utstysfeil inkludert alternativ utfelling av understell, elektrisitets- og bremsesvikt
c	Tvunget landing (simulert)
d	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyrer
e	Muntlige spørsmål
SEKSJON 6 — SIMULERT ASYMMETRISK FLYGING OG PUNKTER SOM ER RELEVANTE FOR DEN AKTUELLE KLASSE ELLER TYPE	
Denne seksjonen kan kombineres med seksjon 1 til og med 5	
a	Simulert motorsvikt under start (i sikker høyde dersom ikke utført i en FFS)
b	Asymmetrisk innflyging og avbrutt landing (go-around)
c	Asymmetrisk innflyging og fullstopplanding
d	Utkopling og gjenoppstart av motor
e	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyrer, flygerskjønn

f	Etter beslutning av FE, ethvert relevant punkt fra ferdighetsprøven for klasse- eller typerettighet, dersom det er relevant: (i) Flysystemer inkludert håndtering av autopilot (ii) Operasjon av trykksystemet (iii) Bruk av avisings- og antiisingsystemet
g	Muntlige spørsmål

C. Innholdet i ferdighetsprøven for utstedelse av et CPL — Helikopter

1. Helikopteret som brukes under ferdighetsprøven, skal oppfylle kravene til skolehelikoptre.
2. Området og ruten som skal flys skal velges av FE, og all operasjon i lav høyde og hovring skal foregå på en godkjent flyplass eller et godkjent sted. Ruter som brukes i seksjon 3, kan avsluttes på avgangsplassen eller en annen flyplass, og ett av bestemmelsesstedene skal være en kontrollert flyplass. Ferdighetsprøven kan gjennomføres over to flyginger. Flygingen(e) skal ha en total varighet på minst 90 minutter.
3. Kandidaten skal demonstrere evne til å:
 - (a) føre helikopteret innenfor dets begrensninger,
 - (b) gjennomføre alle manøvrer jevnt og nøyaktig,
 - (c) vise god vurderingsevne og flygerskjønn,
 - (d) anvende kunnskapene om luftfart og
 - (e) til enhver tid opprettholde kontroll over helikopteret slik at det aldri hersker virkelig tvil om hvorvidt prosedyrer eller manøvrer vil bli gjennomført på en vellykket måte.

NØYAKTIGHETSKRAV FOR FLYGEPRØVEN

4. Følgende begrensninger skal gjelde, men det skal tas hensyn til turbulente forhold og flygeegenskapene og ytelsene til helikopteret som brukes:

Høyde

normal flyging ± 100 fot

simulert alvorlig nødsituasjon

± 150 fot

Flyging på trekk ved hjelp av radiohjelpemidler $\pm 10^\circ$

Kurs

normal flyging	$\pm 10^\circ$
simulert alvorlig nødsituasjon	$\pm 15^\circ$

Hastighet

avgang og innflyging flermotors	± 5 knop
all annen flyging	± 10 knop

Bakkeavdrift

T.O. hovring I.G.E.	± 3 fot
landing	ingen bevegelse sideveis eller bakover

PRØVENS INNHOLD

5. Punktene i seksjon 4 kan gjennomføres på en helikopter-FNPT eller en helikopter-FFS. Bruk av helikopterets sjekklister, flygerskjønn, kontroll over helikopteret ved hjelp av eksterne visuelle referanser, antiisings- og avisingsprosedyrer og prinsipper for trussel- og feilhåndtering skal vurderes i alle seksjoner.

SEKSJON 1 — FORBEREDELSE FØR FLYGING OG PROSEDYRER ETTER ENDT FLYGING	
a	Helikopterkunnskap (f.eks. teknisk logg, drivstoff, vekt og balanse, ytelser), flygeplanlegging, dokumentasjon, NOTAM-er, vær
b	Forberedelser før flyging, inspeksjon og tiltak, lokalisering av deler og formål
c	Inspeksjon av førerkabin, oppstartsprosedyrer
d	Sjekk av kommunikasjons- og navigasjonsutstyr, valg og innstilling av frekvenser
e	Prosedyrer før avgang, R/T-prosedyre, ATC-forståelse og overholdelse
f	Parkering, nedstenging og prosedyrer etter endt flyging
SEKSJON 2 — Hovringsmanøvrer, avansert håndtering og hinderfylte områder	
a	Avgang og landing
b	Taksing, hovretaksing
c	Stasjonær hovring i motvind/sidevind/medvind
d	Stasjonær hovring med 360 graders sving mot høyre og venstre (sving på stedet)
e	Hovring framover, sideveis og bakover

f	Simulert motorsvikt under hovring
g	Hurtigstopp på vei inn i og på medvindslegget
h	Landing og avgang i/på skrånende terreng/uforbredte steder
i	Avganger (ulike profiler)
j	Avgang i sidevind og medvind (hvis gjennomførbart)
k	Avgang med maksimal avgangsvekt (virkelig eller simulert)
l	Innflyginger (ulike profiler)
m	Avgang og landing med begrenset motorkraft
n	Autorotasjon (FE skal velge to punkter fra — Grunnleggende, rekkevidde, lav hastighet og 360° sving)
o	Landing i autorotasjon
p	Nødlandingstrening med gjenvinning av motorkraft
q	Motorsjekker, rekognoseringsteknikk, innflygings- og avgangsteknikk
SEKSJON 3 — NAVIGASJON — UNDERVEISPROSEDYRER	
a	Navigasjon og orientering i forskjellige høyder, kartlesing
b	Høyde over bakken/havet, hastighet, kurskontroll, observasjon av luftrom, høydemålerinnstilling
c	Overvåking av flygingens framdrift, flygelogg, drivstofforbruk, aksjonstid, ETA, bestemmelse av trekkfeil og gjenoppretting av trekket, instrumentovervåking
d	Observasjon av værforhold, planlegging av videreflyging til alternativ flyplass
e	Flyging på trekk, posisjonsbestemmelse (NDB og/eller VOR), identifikasjon av navigasjonshjelpemidler
f	ATC-kontakt og overholdelse av bestemmelser osv.
SEKSJON 4 — FLYGEPROSEDYRER OG MANØVRER UTELUKKENDE VED HJELP AV INSTRUMENTER	
a	Flyging i konstant høyde, kontroll av kurs, høyde over bakken/havet og hastighet
b	Rate 1-svinger i konstant høyde til oppgitte kurser, 180° til 360° til venstre og høyre
c	Stigning og nedstigning, inkluder Rate 1-svinger til oppgitte kurser

d	Gjenoppretting fra unormale flygestillinger
e	Svinger med 30° krenkning, opptil 90° til venstre og høyre
SEKSJON 5 — Prosedyrer for unormale situasjoner og nødsituasjoner (simulerte når hensiktsmessig)	
Note (1): Når prøven utføres på et flermotors helikopter, skal den omfatte en simulert motorsviktøvelse, inkludert enmotors innflyging og landing.	
Note (2): FE skal velge ut 4 punkter fra følgende liste:	
a	Motorfeil, inkludert feil i turtallsregulator, forgasser-/motorising, oljesystem, alt etter hva som er relevant
b	Feil i drivstoffsystemet
c	Feil i det elektriske systemet
d	Feil i hydraulikksystemet, inkludert innflyging og landing uten hydraulikk, alt etter hva som er relevant
e	Feil på hovedmotor og/eller antitorque-systemet (bare i FFS eller som diskusjon)
f	Brannøvelser, inkludert kontroll på og fjerning av røyk, alt etter hva som er relevant
g	Andre prosedyrer for unormale situasjoner og nødsituasjoner som beskrevet i vedkommende flygehåndbok, inklusive for flermotors helikoptre: Simulert motorsvikt under avgang: avbrutt avgang ved eller før TDP eller sikker nødlanding ved eller etter DPATO, rett etter TDP eller DPATO. Landing med simulert motorsvikt: landing eller avbrutt landing (go-around) etter motorsvikt før LDP eller DPBL, motorsvikt etter LDP eller sikker nødlanding etter DPBL.

D. Innholdet i ferdighetsprøven for utstedelse av et CPL — Luftskip

1. Luftskipet som brukes under ferdighetsprøven, skal oppfylle kravene til skoleluftskip.
2. Ruten som skal flys, velges av FE. Ruter som brukes i seksjon 3, kan avsluttes på avgangsplassen eller en annen flyplass, og ett av bestemmelsesstedene skal være en kontrollert flyplass. Ferdighetsprøven kan gjennomføres over to flyginger. Flygingen(e) skal ha en total varighet på minst 60 minutter.
3. Kandidaten skal demonstrere evne til å:
 - (a) føre luftskipet innenfor dets begrensninger,

- (b) gjennomføre alle manøvrer jevnt og nøyaktig,
- (c) vise god vurderingsevne og flygerskjønn,
- (d) anvende kunnskapene om luftfart og
- (e) til enhver tid opprettholde kontroll over luftskipet slik at det aldri hersker virkelig tvil om hvorvidt prosedyrer eller manøvrer vil bli gjennomført på en vellykket måte.

NØYAKTIGHETSKRAV FOR FLYGEPRØVEN

4. Følgende begrensninger skal gjelde, men det skal tas hensyn til turbulente forhold og flyegegenskapene og ytelsene til luftskipet som brukes:

Høyde

normal flyging ± 100 fot

simulert alvorlig nødsituasjon ± 150 fot

Flyging på trekk ved hjelp av radiohjelpemidler $\pm 10^\circ$

Kurs

normal flyging $\pm 10^\circ$

simulert alvorlig nødsituasjon $\pm 15^\circ$

PRØVENS INNHOLD

5. Punktene i seksjon 5 og 6 kan gjennomføres på en luftskip-FNPT eller en luftskip-FFS. Bruk av luftskipets sjekklistor, flygerskjønn, kontroll over luftskipet ved hjelp av eksterne visuelle referanser, antiisings- og avisingsprosedyrer og prinsipper for trussel- og feilhåndtering skal vurderes i alle seksjoner.

SEKSJON 1 — FORBEREDELSE FØR FLYGING OG START	
a	Forberedelser før flyging, inkludert: Flygeplanlegging, dokumentasjon, beregning av vekt og balanse, værbriefing, NOTAM-er
b	Inspeksjon og service på luftskipet
c	Prosedyre for frigjøring fra masten, manøvrering på bakken og avgang
d	Ytelsesberegninger og trim

e	Flyplass- og trafikkmønsteroperasjoner
f	Avgangsprosedyre, høydemålerinnstilling, kollisjonsunngåelse (utkikk)
g	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyrer
SEKSJON 2 — GENERELL MANØVRERING	
a	Kontroll over luftskipet ved ekstern visuell referanse, inkludert flyging på konstant høyde og kurs, klatring, nedstigning, utkikk
b	Flyging på trykkehøyde
c	Svinger
d	Bratte nedstigninger og stigninger
e	Flyging utelukkende ved hjelp av instrumenter, inkludert: (i) flyging rett fram, kontroll av kurs, høyde og hastighet (ii) stigende og nedstigende svinger (iii) gjenoppretting fra unormale flygestillinger (iv) begrensede panelinstrumenter
f	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyrer
SEKSJON 3 — UNDERVEISPROSEDYRER	
a	Kontroll over luftskipet ved ekstern visuell referanse. Beregning av rekkevidde/aksjonstid
b	Orientering, kartlesing
c	Kontroll av høyde, hastighet, kurs, utkikk
d	Høydemålerinnstilling, ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyrer

e	Overvåking av flygingens framdrift, flygelogg, drivstofforbruk, bestemmelse av trekkfeil og gjenoppretting av trekket
f	Observasjon av værforhold, vurdering av værutsikter og alternativ planlegging
g	Flyging på trekk, posisjonering (NDB eller VOR), identifikasjon av navigasjonshjelpemidler (instrumentflyging). Gjennomføring av videreflyging til alternativ flyplass (visuell flyging)
SEKSJON 4 — ANKOMST- OG LANDINGSPROSEDYRER	
a	Innflygingsprosedyrer, høydemålerinnstilling, sjekker, utkikk
b	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyrer
c	Tiltak ved avbrutt landing (go-around) fra lav høyde
d	Normal landing
e	Kortbanelanding
f	Innflyging og landing uten motorkraft (bare enmotors)
g	Landing uten bruk av vingeklaffer
h	Oppgaver etter flyging
SEKSJON 5 — PROSEDYRER FOR UNORMALE SITUASJONER OG NØDSITUASJONER	
Denne seksjonen kan kombineres med seksjon 1 til og med 4	
a	Simulert motorsvikt etter start (i sikker høyde), brannøvelse
b	Utstysfeil
c	Tvunget landing (simulert)
d	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyrer
e	Muntlige spørsmål

SEKSJON 6 — PUNKTER SOM ER RELEVANTE FOR DEN AKTUELLE KLASSE ELLER TYPE	
Denne seksjonen kan kombineres med seksjon 1 til og med 5	
a	Simulert motorsvikt under start (i sikker høyde dersom ikke utført i en FFS)
b	Innflyging og avbrutt landing (go-around) med motorsvikt
c	Innflyging og fullstopplanding med motorsvikt
d	Feil i trykksystemet for kammeret
e	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyrer, flygerskjønn
f	Etter beslutning av FE, ethvert relevant punkt fra ferdighetsprøven for klasse- eller typerettighet, dersom det er relevant: (i) luftskipets systemer (ii) operasjon av trykksystemet for kammeret
g	Muntlige spørsmål

VEDLEGG 5

Integrert MPL-kurs

GENERELT

1. Målet med det integrerte MPL-kurset er å trene flygere opp til det ferdighetsnivået som kreves for å fungere som styrmann på flerpilots flermotors turbindrevne transportfly etter VFR og IFR og oppnå et MPL.
2. Godkjenning av MPL-kurs skal bare gis til en ATO som hører til en kommersiell lufttransportoperatør sertifisert i samsvar med Part-MS og gjeldende krav til luftfartsoperasjoner, eller som har en særskilt avtale med slik operatør. Sertifikatet er begrenset til vedkommende operatør inntil luftfartsforetakets konverteringskurs er gjennomført.
3. En kandidat som ønsker å påbegynne et integrert MPL-kurs, skal fullføre alle undervisningstrinn i et sammenhengende kurs ved en ATO. Opplæringen skal være kompetansebasert og gis i et miljø med besetningssamarbeid.
4. Bare ab initio-kandidater skal tas opp på kurset.
5. Kurset skal omfatte:
 - (a) teoriundervisning tilsvarende kunnskapsnivået til ATPL(A),
 - (b) visuell- og instrumentflygetrening,
 - (c) trening i MCC for operasjon av flerpilotfly og
 - (d) typerettighetstrening.
6. En kandidat som stryker eller er ute av stand til å fullføre hele MPL-kurset, kan søke vedkommende myndighet om teorieksamen og ferdighetsprøve til et lavere sertifikat og en IR dersom gjeldende krav er oppfylt.

TEORIKUNNSKAPER

7. Et godkjent MPL-teorikurs skal omfatte minst 750 timer instruksjon tilsvarende kunnskapsnivået til ATPL(A) samt det antall timer teoriundervisning som kreves for den relevante typerettigheten i henhold til kapittel H.

FLYGETRENING

8. Flygetreningen skal totalt omfatte minst 240 timer som PF og PNF på virkelige og simulerte flyginger og dekke følgende 4 faser:
 - (a) Fase 1 — Sentrale flygeferdigheter
Grunnleggende enpilotopplæring i et fly.
 - (b) Fase 2 — Grunnleggende

Innføring i flerpilotoperasjoner og instrumentflyging.

(c) Fase 3 — Videregående

Anvendelse av flerpilotoperasjoner i et flermotors turbinfly sertifisert som høytytelsesfly i samsvar med Part-21.

(d) Fase 4 — Avansert

Typerettighetstrening i et miljø innrettet mot luftfartsselskap.

Flygeerfaringen fra virkelig flyging skal oppfylle alle erfaringskravene i kapittel H, trening på oppretting fra uvanlig flygestilling, nattflyging, flyging utelukkende ved hjelp av instrumenter og nødvendig erfaring for tilegning av relevant flygerskjønn.

MCC-krav skal innarbeides i de relevante fasene over.

Det skal gis trening i asymmetrisk flyging enten på fly eller en FFS.

9. Hver fase i flygeinstruksjonsplanen skal bestå av både undervisning i underliggende teori og praktiske treningssegmenter.
10. Kurset skal omfatte kontinuerlig evaluering av både studieplanen og av at studentene følger studieplanen. Evalueringene skal sikre at:
 - (a) kompetanse og relaterte evalueringer er relevante for funksjonen som styrmann på et flerpilotfly, og
 - (b) studentene tilegner seg nødvendig kompetanse på en gradvis og tilfredsstillende måte.
11. Kurset skal inneholde minst 12 avganger og landinger for å sikre kompetanse. Disse avgangene og landingene skal utføres under tilsyn av en instruktør i et fly som typerettigheten skal utstedes for.

EVALUERINGSNIVÅ

12. Kandidaten til MPL skal ha godtgjort kompetanse i alle 9 kompetanseenhetene angitt i punkt 13 under, på det avanserte kompetansenivået som kreves for å føre flyet og fungere som styrmann på et turbindrevet flerpilotfly, under visuelle forhold og instrumentforhold. Evalueringen skal fastslå at kontroll over flyet eller situasjonen opprettholdes til enhver tid slik at det er sikret at prosedyrer og manøvrer vil bli gjennomført på en vellykket måte. Kandidaten skal gjennomgående godtgjøre de kunnskaper, ferdigheter og holdninger som kreves for sikker føring av den relevante flytypen i samsvar med ytelseskriteriene for MPL.

KOMPETANSEENHETER

13. Kandidaten skal godtgjøre kompetanse i følgende 9 kompetanseenheter:
 - (1) anvende prinsipper for menneskelig ytelse, inkludert prinsipper for trussel- og feilhåndtering,

- (2) utføre bakkeoperasjoner i fly,
- (3) utføre avgang,
- (4) utføre stigning,
- (5) utføre underveisflyging,
- (6) utføre nedstigning,
- (7) utføre innflyging,
- (8) utføre landing og
- (9) utføre prosedyrer og operasjoner etter landing i fly.

SIMULERT FLYGING

14. Minstekrav til FSTD-er:

(a) Fase 1 — Sentrale flygeferdigheter

Utstyr til e-læring og utførelse av deloppgaver, som er godkjent av vedkommende myndighet og har følgende egenskaper:

- involvere tilleggsutstyr utover det som normalt forbindes med stasjonære PC-er, som funksjonelle kopier av en throttlekvadrant, sidestikke eller et FMS-tastatur, og
- involvere psykomotorisk aktivitet med hensiktsmessig anvendelse av kraft og tidsberegning av respons.

(b) Fase 2 — Grunnleggende

En FNPT II MCC som representerer et generisk flermotors turbindrevet fly.

(c) Fase 3 — Videregående

En FSTD som representerer et flermotors turbindrevet fly som må føres med styrmann, og som er kvalifisert til en standard ekvivalent med nivå B og i tillegg har:

- et visuelt system for dagslys/skumring/natt med et kontinuerlig førerkabindekkende parallellrettet visuelt synsfelt som gir hver flyger et 180° horisontalt og 40° vertikalt synsfelt, og
- simulering av ATC-miljø.

(d) Fase 4 — Avansert

En FFS som er fullt ut ekvivalent med nivå D eller C, med et utvidet visuelt dagslyssystem og med simulering av ATC-miljø.

VEDLEGG 6

Modulbaserte IR-kurs

A. IR(A) — Modulbasert flygetreningskurs

GENERELT

1. Målet med det modulbaserte IR(A)-flygetreningskurset er å trene flygere opp til det ferdighetsnivået som kreves for å føre fly etter IFR og under IMC. Kurset består av to moduler, som kan tas hver for seg eller sammen:

- (a) Grunnleggende instrumentflygemodul

Denne modulen består av 10 timer instrumenttid under instruksjon, hvorav høyst 5 timer kan være instrumentbakketid på en BITD, FNPT I eller II eller FFS. Når den grunnleggende instrumentflygemodulen er fullført, skal kandidaten få utstedt et kursbevis.

- (b) Prosedyrebasert instrumentflygemodul

Denne modulen omfatter den gjenstående delen av opplæringsplanen for IR(A), 40 timer enmotors eller 45 timer flermotors instrumenttid under instruksjon, og teorikurset til IR(A).

2. En kandidat til et modulbasert IR(A)-kurs skal være innehaver av et PPL(A) eller CPL(A) med privilegier til å fly om natten. En kandidat til den prosedyrebaserte instrumentflygemodulen som ikke er innehaver av et CPL(A), må være innehaver av et kursbevis for den grunnleggende instrumentflygemodulen.

ATO skal sikre at kandidater til et flermotors IR(A)-kurs som ikke tidligere har innehatt en klasse- eller typerettighet for flermotorsfly, har fått flermotorstreeningen angitt i kapittel H før de påbegynner flygetreeningen for IR(A)-kurset.

3. En kandidat som ønsker å påbegynne den prosedyrebaserte instrumentflygemodulen av et modulbasert IR(A)-kurs, skal fullføre alle undervisningstrinn i et sammenhengende, godkjent kurs. Før den prosedyrebaserte instrumentflygemodulen påbegynnes, skal ATO forvisse seg om at kandidaten har kompetanse i grunnleggende instrumentflyging. Oppfriskningstrening skal gis etter behov.
4. Teorikurset skal gjennomføres i løpet av 18 måneder. Den prosedyrebaserte instrumentflygemodulen og ferdighetsprøven skal gjennomføres i løpet av gyldighetsperioden for beståtte teorieksamener.
5. Kurset skal omfatte:
 - (a) teoriundervisning tilsvarende kunnskapsnivået til IR,
 - (b) instrumentflygeinstruksjon.

TEORIKUNNSKAPER

6. Et godkjent modulbasert IR(A)-kurs skal omfatte minst 150 timer teoriundervisning.

FLYGETRENING

7. Et enmotors IR(A)-kurs skal omfatte minst 50 timer instrumenttid under instruksjon, hvorav inntil 20 timer kan være instrumentbakketid på en FNPT I, eller inntil 35 timer på en FFS eller FNPT II. Inntil 10 timer av instrumentbakketiden på FNPT II eller FFS kan gjennomføres på en FNPT I.
8. Et flermotors IR(A)-kurs skal omfatte minst 55 timer instrumenttid under instruksjon, hvorav inntil 25 timer kan være instrumentbakketid på en FNPT I, eller inntil 40 timer på en FFS eller FNPT II. Inntil 10 timer av instrumentbakketiden på FNPT II eller FFS kan gjennomføres på en FNPT I. Den gjenværende instrumentflygeinstruksjonen skal omfatte minst 15 timer i flermotorsfly.
9. Innehaveren av en enmotors IR(A) som også innehar en flermotors klasse- eller typerettighet og ønsker å oppnå en flermotors IR(A) for første gang, skal fullføre et kurs ved en ATO som omfatter minst 5 timer instruksjon i instrumentflyging i flermotorsfly, hvorav 3 timer kan være på en FFS eller FNPT II.
- 10.1 For en innehaver av et CPL(A) eller et kursbevis for den grunnleggende instrumentflygemodulen kan kravet til instruksjonsmengde i punkt 7 eller 8 over reduseres med 10 timer.
- 10.2 For en innehaver av en IR(H) kan kravet til instruksjonsmengde i punkt 7 eller 8 over reduseres med 10 timer.
- 10.3 All instrumentflygeinstruksjonen i fly skal være i samsvar med punkt 7 eller 8, alt etter som.
11. Flygeøvelsene fram til ferdighetsprøven til IR(A) skal omfatte:
 - (a) Grunnleggende instrumentflygemodul: Prosedyrer og manøvrer for grunnleggende instrumentflyging som minst skal omfatte:
 - (i) grunnleggende instrumentflyging uten eksterne visuelle referanser:
 - horisontal flyging,
 - stigning,
 - nedstigning,
 - svinger ved flyging i konstant høyde, stigning, nedstigning,
 - (ii) instrumentprosedyre,
 - (iii) krapp sving,
 - (iv) radionavigasjon,
 - (v) gjenoppretting fra unormale flygestillinger,
 - (vi) begrenset instrumentpanel,

- (vii) gjenkjenning av og oppretting fra begynnende og fulle steilinger,
- (b) Prosedyrebasert instrumentflygemodul:
- (i) prosedyrer for forberedelse av IFR-flyginger, inkludert bruk av flygehåndboken og relevante dokumenter fra lufttrafikkjenesten for utarbeidelse av IFR-flygeplan,
 - (ii) prosedyrer og manøvrer for IFR-operasjoner under normale forhold, unormale forhold og nødsituasjoner, som minst skal omfatte:
 - overgang fra visuell flyging til instrumentflyging ved avgang,
 - standard inn- og utflygingsprosedyrer,
 - IFR-prosedyrer underveis,
 - venteprosedyrer,
 - instrumentinnflyginger til spesifiserte minima,
 - prosedyrer ved avbrutt innflyging,
 - landinger fra instrumentinnflyginger, inkludert sirkling,
 - (iii) manøvrer underveis og spesielle flygeegenskaper,
 - (iv) om nødvendig operasjon av et flermotors fly i ovennevnte øvelser, inkludert operasjon av flyet bare ved hjelp av instrumenter, med simulert motorsvikt på én motor og stans og omstart av motoren (sistnevnte øvelse skal utføres i sikker høyde hvis den ikke gjennomføres på en FFS eller FNPT II).

B. IR(H) — Modulbasert flygetreningskurs

1. Målet med det modulbaserte IR(H)-flygetreningskurset er å trene flygere opp til det ferdighetsnivået som kreves for å føre helikoptre etter IFR og under IMC.
2. En kandidat til et modulbasert IR(H)-kurs skal være innehaver av et PPL(H) med rettighet for nattflyging eller et CPL(H) eller ATPL(H). Før den fasen av IR(H)-kurset som omfatter instruksjon på luftfartøyet påbegynnes, skal kandidaten være innehaver av typerettigheten for det helikopteret som brukes under ferdighetsprøven til IR(H) eller ha fullført godkjent typerettighetstrening på samme type. Kandidaten skal inneha et bevis på tilfredsstillende gjennomføring av MCC dersom ferdighetsprøven skal avlegges i et flerpilotmiljø.
3. En kandidat som ønsker å ta et modulbasert IR(H)-kurs, skal fullføre alle undervisningstrinn i et sammenhengende, godkjent kurs.
4. Teorikurset skal gjennomføres i løpet av 18 måneder. Flygeinstruksjonen og ferdighetsprøven skal gjennomføres i løpet av gyldighetsperioden for beståtte teorieksamener.

5. Kurset skal omfatte:
- (a) teoriundervisning tilsvarende kunnskapsnivået til IR,
 - (b) instrumentflygeinstruksjon.

TEORIKUNNSKAPER

6. Et godkjent modulbasert IR(H)-kurs skal omfatte minst 150 timer undervisning.

FLYGETRENING

7. Et enmotors IR(H)-kurs skal omfatte minst 50 timer instrumenttid under instruksjon, hvorav:
- (a) inntil 20 timer kan være instrumentbakketid i en FNPT I(H) eller (A). Disse 20 timene instruksjonstid i FNPT I (H) eller (A) kan erstattes med 20 timer instruksjonstid til IR(H) på et fly som er godkjent for kurset, eller
 - (b) inntil 35 timer kan være instrumentbakketid på en helikopter-FTD 2/3, FNPT II/III eller FFS.

Instruksjonen i instrumentflyging skal omfatte minst 10 timer på et IFR-sertifisert helikopter.

8. Et flermotors IR(H)-kurs skal omfatte minst 55 timer instrumenttid under instruksjon, hvorav
- (a) inntil 20 timer kan være instrumentbakketid i en FNPT I(H) eller (A). Disse 20 timene instruksjonstid i FNPT I (H) eller (A) kan erstattes med 20 timer instruksjonstid til IR(H) på et fly som er godkjent for kurset, eller
 - (b) inntil 40 timer kan være instrumentbakketid på en helikopter-FTD 2/3, FNPT II/III eller FFS.

Instruksjonen i instrumentflyging skal omfatte minst 10 timer på et IFR-sertifisert flermotors helikopter.

- 9.1 For innehavere av et ATPL(H) reduseres kravet til teoriundervisning med 50 timer.
- 9.2 For en innehaver av en IR(A) kan kravet til instruksjonsmengde reduseres med 10 timer.
10. Flygeøvelsene fram til ferdighetsprøven til IR(H) skal omfatte:
- (a) prosedyrer for forberedelse av IFR-flyginger, inkludert bruk av flygehåndboken og relevante dokumenter fra lufttrafikkjenesten for utarbeidelse av IFR-flygeplan,
 - (b) prosedyrer og manøvrer for IFR-operasjoner under normale forhold, unormale forhold og nødsituasjoner, som minst skal omfatte:
 - (i) overgang fra visuell flyging til instrumentflyging ved avgang,

- (ii) standard inn- og utflygingsprosedyrer,
- (iii) IFR-prosedyrer underveis,
- (iv) venteprosedyrer,
- (v) instrumentinnflyginger til spesifiserte minima,
- (vi) prosedyrer ved avbrutt innflyging,
- (vii) landinger fra instrumentinnflyginger, inkludert sirkling,
- (c) manøvrer underveis og spesielle flyegegenskaper,
- (d) om nødvendig operasjon av et flermotors helikopter i ovennevnte øvelser, inkludert operasjon av helikopteret bare ved hjelp av instrumenter, med simulert motorsvikt på én motor og stans og omstart av motoren (sistnevnte øvelse skal utføres i sikker høyde hvis den ikke gjennomføres på en FFS, FNPT II eller FTD 2/3).

C. IR(As) — Modulbasert flygetreningskurs

GENERELT

1. Målet med det modulbaserte IR(As)-flygetreningskurset er å trene flygere opp til det ferdighetsnivået som kreves for å føre luftskip etter IFR og under IMC. Kurset består av to moduler, som kan tas hver for seg eller sammen:
 - (a) Grunnleggende instrumentflygemodul

Denne består av 10 timer instrumenttid under instruksjon, hvorav høyst 5 timer kan være instrumentbakketid i en BITD, FNPT I eller II eller FFS. Når den grunnleggende instrumentflygemodulen er fullført, skal kandidaten få utstedt et kursbevis.
 - (b) Prosedyrebasert instrumentflygemodul

Denne omfatter den gjenstående delen av opplæringsplanen for IR(As), 25 instrumenttid under instruksjon og teorikurset til IR(As).
2. En kandidat til et modulbasert IR(As)-kurs skal være innehaver av et PPL(As) med privilegier til å fly om natten eller et CPL(As). En kandidat til den prosedyrebaserte instrumentflygemodulen som ikke er innehaver av CPL(As), må være innehaver av et kursbevis for den grunnleggende instrumentflygemodulen.
3. En kandidat som ønsker å påbegynne den prosedyrebaserte instrumentflygemodulen av et modulbasert IR(As)-kurs, skal fullføre alle undervisningstrinn i et sammenhengende, godkjent kurs. Før den prosedyrebaserte instrumentflygemodulen påbegynnes, skal ATO forvisse seg om at kandidaten har kompetanse i grunnleggende instrumentflyging. Oppfriskningstrening skal gis etter behov.

4. Teorikurset skal gjennomføres i løpet av 18 måneder. Den prosedyrebaserte instrumentflygemodulen og ferdighetsprøven skal gjennomføres i løpet av gyldighetsperioden for beståtte teorieksamener.
5. Kurset skal omfatte:
 - (a) teoriundervisning tilsvarende kunnskapsnivået til IR,
 - (b) instrumentflygeinstruksjon.

TEORIKUNNSKAPER

6. Et godkjent modulbasert IR(As)-kurs skal omfatte minst 150 timer teoriundervisning.

FLYGETRENING

7. Et IR(As)-kurs skal omfatte minst 35 timer instrumenttid under instruksjon, hvorav inntil 15 timer kan være instrumentbakketid i en FNPT I, eller inntil 20 timer i en FFS eller FNPT II. Inntil 5 timer av instrumentbakketiden på FNPT II eller FFS kan gjennomføres på en FNPT I.
8. For en innehaver av et CPL(As) eller et kursbevis for den grunnleggende instrumentflygemodulen kan kravet til instruksjonsmengde i punkt 7 reduseres med 10 timer. All instrumentflygeinstruksjon på luftskip skal være i samsvar med punkt 7.
9. Dersom kandidaten er innehaver av en IR for en annen kategori luftfartøyer, kan kravet til flygeinstruksjon reduseres til 10 timer på luftskip.
10. Flygeøvelsene fram til ferdighetsprøven til IR(As) skal omfatte:
 - (a) Grunnleggende instrumentflygemodul:

Prosedyrer og manøvrer for grunnleggende instrumentflyging som minst skal omfatte:

 - (i) grunnleggende instrumentflyging uten eksterne visuelle referanser:
 - horisontal flyging,
 - stigning,
 - nedstigning,
 - svinger ved flyging i konstant høyde, stigning, nedstigning,
 - (ii) instrumentprosedyre,
 - (iii) radionavigasjon,
 - (iv) gjenoppretting fra unormale flygestillinger,
 - (v) begrenset instrumentpanel,

(b) Prosedyrebasert instrumentflygemodul:

- (i) prosedyrer for forberedelse av IFR-flyginger, inkludert bruk av flygehåndboken og relevante dokumenter fra lufttrafikkjenesten for utarbeidelse av IFR-flygeplan,
- (ii) prosedyrer og manøvrer for IFR-operasjoner under normale forhold, unormale forhold og nødsituasjoner, som minst skal omfatte:
 - overgang fra visuell flyging til instrumentflyging ved avgang,
 - standard inn- og utflygingsprosedyrer,
 - IFR-prosedyrer underveis,
 - venteprosedyrer,
 - instrumentinnflyginger til spesifiserte minima,
 - prosedyrer ved avbrutt innflyging,
 - landinger fra instrumentinnflyginger, inkludert sirkling,
- (iii) manøvrer underveis og spesielle flygeegenskaper,
- (iv) operasjon av luftskip i ovennevnte øvelser, inkludert operasjon av luftskipet bare ved hjelp av instrumenter, med simulert motorsvikt på én motor og stans og omstart av motoren (sistnevnte øvelse skal utføres i sikker høyde hvis den ikke gjennomføres på en FFS eller FNPT II).

VEDLEGG 7

FERDIGHETSPRØVE TIL IR

1. En kandidat til en IR skal ha fått instruksjon på luftfartøy av samme klasse eller type som det som skal brukes under prøven.
2. Kandidaten skal bestå alle relevante seksjoner av ferdighetsprøven. Stryk i en del av en seksjon innebærer stryk i hele seksjonen. Ved stryk i mer enn én seksjon må kandidaten ta hele prøven om igjen. En kandidat som stryker i bare én seksjon, skal bare måtte ta denne seksjonen om igjen. Ved stryk i en seksjon under omprøven, inkludert de seksjoner som er bestått i et tidligere forsøk, må kandidaten ta hele prøven om igjen. Alle relevante seksjoner av ferdighetsprøven skal være bestått i løpet av 6 måneder. Hvis det ikke oppnås bestått i alle relevante seksjoner etter to forsøk, skal det kreves ytterligere opplæring.
3. Ytterligere opplæring kan pålegges etter enhver ferdighetsprøve med stryk. Det er ingen begrensning på antallet ferdighetsprøver som kan forsøkes.

GJENNOMFØRING AV PRØVEN

4. Prøven er ment å simulere en praktisk flyging. Ruten som skal flys, skal velges av kontrollanten. Et vesentlig element er kandidatens evne til å planlegge og gjennomføre flygingen på grunnlag av standard briefing-materiale. Kandidaten er ansvarlig for flygeplanleggingen og skal sikre at alt utstyr og all dokumentasjon for gjennomføring av flygingen finnes om bord. Varigheten på flygingen skal være minst 1 time.
5. Skulle kandidaten velge å avbryte en ferdighetsprøve av grunner som kontrollanten betrakter som ugyldige, skal kandidaten ta hele ferdighetsprøven om igjen. Dersom prøven avbrytes av grunner som kontrollanten betrakter som gyldige, skal bare de seksjoner som ikke er fullført, bli prøvd i en senere flyging.
6. Etter kontrollantens skjønnsmessige vurdering kan en manøver eller prosedyre i prøven bli gjentatt én gang av kandidaten. Kontrollanten kan på et hvilket som helst stadium avbryte prøven dersom kandidatens demonstrasjon av flygeferdighet anses å kreve en komplett omprøve.
7. En kandidat skal fly luftfartøyet fra en posisjon hvor PICs oppgaver kan gjennomføres, og utføre testen som om ingen andre besetningsmedlemmer er til stede. Kontrollanten skal ikke ta del i operasjonen av luftfartøyet med mindre det er nødvendig å gripe inn av hensyn til sikkerheten eller for å unngå uakseptabel forsinkelse for annen trafikk. Ansvaret for flygingen skal være fordelt i samsvar med nasjonale bestemmelser.
8. Beslutningshøyde over bakken/havet, minste nedstigningshøyder over bakken/havet og avbrutt innflygingspunkt skal fastslås av kandidaten og godkjennes av kontrollanten.
9. En kandidat til IR skal overfor kontrollanten tilkjenne hvilke sjekker og oppgaver som utføres, inkludert identifikasjon av radionavigasjonshjelpemidler. Sjekkene skal

gjennomføres i samsvar med godkjent sjekkliste for det luftfartøyet som brukes under prøven. Under forberedelsene før flygeprøven skal kandidaten bestemme motorinnstillinger og hastigheter. Ytelsesdata for start, innflyging og landing skal beregnes av kandidaten i samsvar med driftshåndboken eller flygehåndboken for luftfartøyet som brukes.

NØYAKTIGHETSKRAV FOR FLYGEPRØVEN

10. Kandidaten skal demonstrere evne til å:
- (a) føre luftfartøyet innenfor dets begrensninger,
 - (b) gjennomføre alle manøvrer jevnt og nøyaktig,
 - (c) vise god vurderingsevne og flygerskjønn,
 - (d) anvende kunnskapene om luftfart og
 - (e) til enhver tid opprettholde kontroll over luftfartøyet slik at det aldri hersker virkelig tvil om hvorvidt prosedyrer eller manøvrer vil bli gjennomført på en vellykket måte.
11. Følgende begrensninger skal gjelde, men det skal tas hensyn til turbulente forhold og flyegegenskapene og ytelsene til luftfartøyet som brukes:

Høyde

Generelt	±100 fot			
På beslutningshøyde starte en avbrutt landing	+50	fot/–0	fot	
Minste nedstigningshøyde/MAP/høyde	+50 fot/–0 fot			

Flyging på trekk

ved hjelp av radiohjelpemidler	±5°	
Presisjonsinnflyging halvskala utslag,	horisontalt og glidebane	

Kurs

alle motorer i funksjon	±5°
med simulert motorsvikt	±10°

Hastighet

alle motorer i funksjon	±5 knop
med simulert motorsvikt	+10 knop/–5 knop

PRØVENS INNHOLD

Fly

SEKSJON 1 — FORBEREDELSE FØR FLYGING OG START

Bruk av sjekkliste, flygerskjønn, antiisings- og avisingsprosedyrer osv. skal vurderes i alle seksjoner

a	Bruk av flygehåndbok (eller tilsvarende), spesielt i forbindelse med beregning av ytelse, vekt og balanse
b	Bruk av dokumentasjon fra lufttrafikktenesten (ATS), værdokumentasjon
c	Utarbeidelse av ATC-reiseplan, IFR-flygeplan/logg
d	Inspeksjon før avgang
e	Værminima
f	Taksing
g	Briefing før avgang. Avgang
h°	Overgang til instrumentflyging
i°	Prosedyrer for instrumentutflyging, høydemålerinnstilling
j°	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyrer

SEKSJON 2 — GENERELL MANØVRERING°

a	Kontroll over flyet utelukkende ved hjelp av instrumenter, inkludert flyging på konstant høyde og varierende hastighet, trim
b	Stigende og nedstigende svinger med opprettholdt Rate 1-sving
c	Gjenoppretting fra unormale flygestillinger, inkludert svinger med stabil 45° krenging og krappe nedstigende svinger
d*	Gjenoppretting fra begynnende steiling ved flyging i konstant høyde, stigende/nedstigende svinger og i landingskonfigurasjon — gjelder bare fly

e	Begrenset instrumentpanel: stabilisert stigning eller nedstigning med Rate 1-svinger på gitte kurser, gjenoppretting fra unormale flygestillinger — gjelder bare fly
SEKSJON 3 — UNDERVEISPROSEDYRER (IFR)°	
a	Flyging på trekk, inkludert avskjæring, f.eks. NDB, VOR, RNAV
b	Bruk av radiohjelpemidler
c	Flyging rett fram, kontroll av kurs, høyde og hastighet, kraftinnstilling, trimteknikk
d	Høydemålerinnstillinger
e	Tidsberegning og revidering av ETA (flyging i ventemønster underveis, om nødvendig)
f	Overvåking av flygingens framdrift, flygelogg, drivstofforbruk, drift av systemene
g	Isbeskyttelsesprosedyrer, om nødvendig simulerte
h	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyrer
SEKSJON 4 — PROSEDYRER FOR PRESISJONSINNFLYGING°	
a	Innstilling og sjekk av navigasjonshjelpemidler, identifikasjon av hjelpemidler
b	Innflygingsprosedyrer, høydemålersjekk
c	Innflygings- og landingsbriefing, inkludert sjekk av nedstigning, innflyging, landing
d+	Venteprosedyre
e	Samsvar med publiserte innflygingsprosedyrer
f	Tidsberegning ved innflyging
g	Kontroll av høyde, kurs og hastighet (stabil innflyging)

h+	Tiltak ved avbrutt landing (go-around)
i+	Prosedyrer for avbrutt innflyging/landing
j	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyrer
SEKSJON 5 — PROSEDYRER FOR IKKE-PRESISJONSINNFLYGING°	
a	Innstilling og sjekk av navigasjonshjelpemidler, identifikasjon av hjelpemidler
b	Innflygingsprosedyrer, høydemålerinnstillinger
c	Innflygings- og landingsbriefing, inkludert sjekk av nedstigning, innflyging, landing
d+	Venteprosedyre
e	Samsvar med publiserte innflygingsprosedyrer
f	Tidsberegning ved innflyging
g	Kontroll av høyde, kurs og hastighet (stabil innflyging)
h+	Tiltak ved avbrutt landing (go-around)
i+	Prosedyrer for avbrutt innflyging/landing
j	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyrer
SEKSJON 6 — FLYGING MED EN MOTOR UTE AV FUNKSJON (bare flermotorsfly)°	
a	Simulert motorsvikt etter avgang eller under avbrutt landing (go-around)
b	Innflyging, avbrutt landing (go-around) og prosedyrebasert avbrutt innflyging med en motor ute av funksjon
c	Innflyging og landing med en motor ute av funksjon
d	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyrer

- * Kan utføres i en FFS, FTD 2/3 eller FNPT II.
- + Kan utføres i seksjon 4 eller 5.
- o Skal utføres utelukkende ved hjelp av instrumenter.

Helikoptre

SEKSJON 1 — AVGANG	
Bruk av sjekklister, flygerskjønn, antiisings- og avisingsprosedyrer osv. skal vurderes i alle seksjoner	
a	Bruk av flygehåndbok (eller tilsvarende), spesielt i forbindelse med beregning av luftfartøyetets ytelse, vekt og balanse
b	Bruk av dokumentasjon fra lufttrafikktenesten (ATS), værdokumentasjon
c	Utarbeidelse av ATC-reiseplan, IFR-flygeplan/logg
d	Inspeksjon før avgang
e	Værminima
f	Taksing/lufttaksing i samsvar med instruksjoner fra ATC eller instruktøren
g	Briefing før avgang, prosedyrer og sjekker
h	Overgang til instrumentflyging
i	Prosedyrer for instrumentflyging
SEKSJON 2 — GENERELL MANØVRERING	
a	Kontroll over helikopteret utelukkende ved hjelp av instrumenter, inkludert:
b	Stigende og nedstigende svinger med opprettholdt Rate 1-sving
c	Gjenoppretting fra unormale flygestillinger, inkludert svinger med stabil 30° krengeing og krappe nedstigende svinger
SEKSJON 3 — UNDERVEISPROSEDYRER (IFR)	

a	Flyging på trekk, inkludert avskjæring, f.eks. NDB, VOR, RNAV
b	Bruk av radiohjelpemidler
c	Flyging rett fram, kontroll av kurs, høyde og hastighet, kraftinnstilling
d	Høydemålerinnstillinger
e	Tidsberegning og revidering av ETA
f	Overvåking av flygingens framdrift, flygelogg, drivstofforbruk, drift av systemene
g	Isbeskyttelsesprosedyrer, simulerte om nødvendig og om relevant
h	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyrer
SEKSJON 4 — PRESISJONSINNFLYGING	
a	Innstilling og sjekk av navigasjonshjelpemidler, identifikasjon av hjelpemidler
b	Innflygingsprosedyrer, høydemålersjekk
c	Innflygings- og landingsbriefing, inkludert sjekk av nedstigning, innflyging, landing
d*	Venteprosedyre
e	Samsvar med publiserte innflygingsprosedyrer
f	Tidsberegning ved innflyging
g	Kontroll av høyde, kurs og hastighet (stabil innflyging)
h*	Tiltak ved avbrutt landing (go-around)
i*	Prosedyrer for avbrutt innflyging/landing
j	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyrer

* Skal utføres i seksjon 4 eller 5.	
SEKSJON 5 — IKKE-PRESISJONSINNFLYGING	
a	Innstilling og sjekk av navigasjonshjelpemidler, identifikasjon av hjelpemidler
b	Innflygingsprosedyrer, høydemålersjekk
c	Innflygings- og landingsbriefing, inkludert sjekk av nedstigning, innflyging, landing
d*	Venteprosedyre
e	Samsvar med publiserte innflygingsprosedyrer
f	Tidsberegning ved innflyging
g	Kontroll av høyde, hastighet og kurs (stabil innflyging)
h*	Tiltak ved avbrutt landing (go-around)
i*	Prosedyrer for avbrutt innflyging*/landing
j	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyrer
* Skal utføres i seksjon 4 eller 5.	
SEKSJON 6 — PROSEDYRER FOR UNORMALE SITUASJONER OG NØDSITUASJONER	
Denne seksjonen kan kombineres med seksjon 1 til og med 5 Denne prøven skal teste kontroll over helikopteret, identifikasjon av hvilken motor som svikter, umiddelbare tiltak (trening på håndgrep), oppfølgingstiltak og -sjekker og nøyaktighet ved flyging i følgende situasjoner:	
a	Simulert motorsvikt etter avgang og under innflyging* (i sikker høyde hvis ikke øvelsen utføres i en FFS, FNPT II/III eller FTD 2,3) *Bare for flermotors helikopter.
b	Svikt i stabilitetsøkende innretninger/hydraulisk system (om relevant)

c	Begrenset panel
d	Autorotasjon og gjenoppretting til forhåndsbestemt høyde
e	Manuell presisjonsinnflyging uten styreveiledningssystem* Manuell presisjonsinnflyging med styreveiledningssystem* *Bare ett av punktene skal testes.

Luftskip

SEKSJON 1 — FORBEREDELSE FØR FLYGING OG START	
Bruk av sjekkliste, flygerskjønn, ATC-kontakt – overholdelse og R/T-prosedyrer skal vurderes i alle situasjoner	
a	Bruk av flygehåndbok (eller tilsvarende), spesielt i forbindelse med beregning av ytelser, vekt og balanse
b	Bruk av dokumentasjon fra lufttrafikkjenesten (ATS), værdokumentasjon
c	Utarbeidelse av ATC-reiseplan, IFR-flygeplan/logg
d	Inspeksjon før avgang
e	Værminima
f	Briefing før avgang, prosedyre for frigjøring fra masten, manøvrering på bakken
g	Avgang
h	Overgang til instrumentflyging
i	Prosedyrer for instrumentutflyging, høydemålerinnstilling
j	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyrer
SEKSJON 2 — GENERELL MANØVRERING	

a	Kontroll over luftskipet utelukkende ved hjelp av instrumenter
b	Stigende og nedstigende svinger med stabil svinghastighet
c	Gjenoppretting fra unormale flygestillinger
d	Begrenset panel
SEKSJON 3 — UNDERVEISPROSEDYRER (IFR)	
a	Flyging på trekk, inkludert avskjæring, f.eks. NDB, VOR, RNAV
b	Bruk av radiohjelpemidler
c	Flyging rett fram, kontroll av kurs, høyde og hastighet, kraftinnstilling, trimteknikk
d	Høydemålerinnstillinger
e	Tidsberegning og revidering av ETA
f	Overvåking av flygingens framdrift, flygelogg, drivstofforbruk, drift av systemene
g	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyrer
SEKSJON 4 — PROSEDYRER FOR PRESISJONSINNFLYGING	
a	Innstilling og sjekk av navigasjonshjelpemidler, identifikasjon av hjelpemidler
b	Innflygingsprosedyrer, høydemålersjekk
c	Innflygings- og landingsbriefing, inkludert sjekk av nedstigning, innflyging, landing
d+	Venteprosedyre
e	Samsvar med publiserte innflygingsprosedyrer
f	Tidsberegning ved innflyging

g	Stabil innflyging (kontroll av høyde, hastighet og kurs)
h+	Tiltak ved avbrutt landing (go-around)
i+	Prosedyrer for avbrutt innflyging/landing
j	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyrer
SEKSJON 5 — PROSEDYRER FOR IKKE-PRESISJONSINNFLYGING	
a	Innstilling og sjekk av navigasjonshjelpemidler, identifikasjon av hjelpemidler
b	Innflygingsprosedyrer, høydemålerinnstillinger
c	Innflygings- og landingsbriefing, inkludert sjekk av nedstigning, innflyging, landing
d+	Venteprosedyre
e	Samsvar med publiserte innflygingsprosedyrer
f	Tidsberegning ved innflyging
g	Stabil innflyging (kontroll av høyde, hastighet og kurs)
h ⁺	Tiltak ved avbrutt landing (go-around)
i+	Prosedyrer for avbrutt innflyging/landing
j	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyrer
SEKSJON 6 — FLYGING MED EN MOTOR UTE AV FUNKSJON	
Denne seksjonen kan kombineres med seksjon 1 til og med 5 Denne prøven skal teste kontroll over luftskipet, identifikasjon av hvilken motor som svikter, umiddelbare tiltak, oppfølgingstiltak og -sjekker og nøyaktighet ved flyging i følgende situasjoner:	
a	Simulert motorsvikt etter avgang eller under avbrutt landing (go-around)
b	Innflyging og prosedyrebasert avbrutt innflyging med en motor ute av funksjon

c	Innflyging og landing, prosedyrer for avbrutt innflyging med en motor ute av funksjon
d	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyrer

+ Kan utføres i seksjon 4 eller 5.

VEDLEGG 8

GJENSIDIG GODSKRIVING AV IR-DELEN AV FERDIGHETSKONTROLLEN TIL KLASSE- ELLER TYPERETTIGHET

A. Fly

Godskriving skal bare gis når innehaveren forlenger IR-privilegier for enmotors fly og enpilots flermotors fly, alt etter som.

Når en ferdighetskontroll inkludert IR utføres, og innehaveren har en gyldig:	er godskriving gyldig mot IR-delen av en ferdighetskontroll for:
MP-typerettighet	SE-klasserettighet* og
Typerettighet for komplekse høyttelsesfly	SE-typerettighet* og
	SP ME-klasse- og SP ME-typerettighet for komplekse ikke-høyttelsesfly, bare godskriving for seksjon 3B av ferdighetsprøven for enpilots komplekse ikke-høyttelsesfly i henhold til vedlegg 9*
SP ME-typerettighet for komplekse ikke-høyttelsesfly i enpilotooperasjon	SP ME-klasserettighet* og
	SP ME-typerettighet for komplekse ikke-høyttelsesfly og SE-klasse- og typerettighet*
SP ME-typerettighet for komplekse ikke-høyttelsesfly begrenset til MP-operasjoner	a. SP ME-klasserettighet* og
	b. SP ME-typerettighet* for komplekse ikke-høyttelsesfly og
	c. SE-klasse- og -typerettighet*
SP ME-klasserettighet i enpilotooperasjon	SE-klasse- og -typerettighet og
	SP ME-klasserettighet og
	SP ME-typerettighet for komplekse ikke-høyttelsesfly
SP ME-klasserettighet begrenset til MP-operasjoner	SE-klasse- og -typerettighet* og
	SP ME-klasserettighet* og
	SP ME-typerettighet* for komplekse ikke-høyttelsesfly
SP SE-klasserettighet	SE-klasse- og -typerettighet
SP SE-typerettighet	SE-klasse- og -typerettighet

* Forutsatt at kandidaten i løpet av de 12 siste månedene har utført minst tre IFR-avganger og -innflyginger på et SP-klasse eller -type fly i enpilotooperasjon, eller for flermotors ikke-komplekse ikke-høyttelsesfly, at kandidaten har bestått seksjon 6 av ferdighetsprøven for enpilots ikke-komplekse ikke-høyttelsesfly fløyet utelukkende ved hjelp av instrumenter i enpilotooperasjon.

B. Helikoptre

Comment [w1]: a.

Comment [w2]: b.

Comment [w3]: c.

Comment [w4]: a.

Comment [w5]: b.

Comment [w6]: c.

Comment [w7]: a.

Comment [w8]: b.

Comment [w9]: c.

Comment [w10]: a.

Comment [w11]: b.

Comment [w12]: c.

Godskriving skal bare gis når innehaveren forlenger IR-privilegier for enmotors og enpilots flermotors helikoptre, alt etter som.

Når en ferdighetskontroll inkludert IR utføres, og innehaveren har en gyldig:	er godskriving gyldig mot IR-delen av en ferdighetskontroll for:
MPH-typerettighet	SE-typerettighet* og SP ME-typerettighet*
SP ME-typerettighet i enpilotooperasjon	SE-typerettighet SP ME-typerettighet
SP ME-typerettighet begrenset til flerpilotooperasjoner	SE-typerettighet* SP ME-typerettighet*

* Forutsatt at det i løpet av de 12 siste månedene er blitt utført minst tre IFR-avganger og -innflyginger på et SP-type helikopter i enpilotooperasjon.

VEDLEGG 9

TRENING, FERDIGHETSPRØVE OG FERDIGHETSKONTROLL TIL MPL, ATPL OG TYPE- OG KLASSERETTIGHETER OG FERDIGHETSKONTROLL TIL IR

A. Generelt

1. En kandidat til en ferdighetsprøve skal ha fått instruksjon på luftfartøy av samme klasse eller type som det som skal brukes under prøven.
2. Hvis det ikke oppnås bestått i alle seksjoner etter to forsøk, skal det kreves ytterligere opplæring.
3. Det er ingen begrensning på antallet ferdighetsprøver som kan forsøkes.

INNHALDET I TRENINGEN/FERDIGHETSPRØVEN/FERDIGHETSKONTROLLEN

4. Med mindre annet er fastsatt i dataene som omhandler operativ egnethet fastsatt i samsvar med Part-21, skal studieplanen for flygeinstruksjonen være i samsvar med dette vedlegg. Studieplanen kan reduseres ved godskriving av tidligere erfaring på lignende typer luftfartøyer i henhold til dataene som omhandler operativ egnethet fastsatt i samsvar med Part-21.
5. Bortsett fra for ferdighetsprøver for utstedelse av et ATPL, forutsatt at dette er fastsatt i dataene som omhandler operativ egnethet fastsatt i samsvar med Part-21 for vedkommende type, kan godskriving gis for punkter i ferdighetsprøven som er felles med andre typer eller varianter dersom flygeren er kvalifisert.

GJENNOMFØRING AV PRØVEN/KONTROLLEN

6. Kontrollanten kan i ferdighetsprøven eller ferdighetskontrollen velge mellom ulike scenarier som omfatter relevante simulerte operasjoner, og som er utarbeidet og godkjent av vedkommende myndighet. Fullverdige flygesimulatorer og andre treningsinnretninger skal i henhold til denne del brukes om de er tilgjengelig, uansett hvor de befinner seg. Varigheten av prøven/kontrollen skal være minst:
 - (a) 120 minutter for MPL, ATPL, flerpilots typerettigheter og typerettigheter for enpilots komplekse høytytelsesfly, og
 - (b) 60 minutter for IR og enpilots klasse- eller typerettigheter.
7. Under ferdighetskontrollen skal kontrollanten verifisere at innehaveren av en klasse- eller typerettighet opprettholder et tilstrekkelige teoretisk kunnskapsnivå.
8. Skulle kandidaten velge å avbryte en ferdighetsprøve av grunner som kontrollanten betrakter som ugyldige, skal kandidaten ta hele ferdighetsprøven om igjen. Dersom prøven avbrytes av grunner som kontrollanten betrakter som gyldige, skal bare de seksjoner som ikke er fullført, bli prøvd i en senere flyging.
9. Etter kontrollantens skjønnsmessige vurdering kan en manøver eller prosedyre i prøven bli gjentatt én gang av kandidaten. Kontrollanten kan på et hvilket som helst stadium avbryte prøven dersom kandidatens demonstrasjon av flygeferdighet anses å kreve en komplett omprøve.
10. Dersom prøven/kontrollen tas under enpilotbetingelser, skal kandidaten pålegges å fly flyet fra en posisjon hvor PICs eller styrmannens oppgaver, alt etter som, kan gjennomføres, og å utføre testen som om ingen andre besetningsmedlemmer er til stede. Ansvar for flygingen skal være fordelt i samsvar med nasjonale bestemmelser.
11. Under forberedelsene før flygeprøven skal kandidaten bestemme motorinnstillinger og hastigheter. Kandidaten skal tilkjenne overfor kontrollanten hvilke sjekker og oppgaver som utføres, inkludert identifikasjon av radionavigasjonshjelpemidler. Sjekkene skal gjøres i samsvar med sjekklisten for det luftfartøyet som brukes under prøven, og eventuelt i samsvar med MCC-konseptet. Ytelsesdata for start, innflyging og landing skal beregnes av kandidaten i samsvar med driftshåndboken eller flygehåndboken for luftfartøyet som brukes. Beslutningshøyde over bakken/havet, minste nedstigningshøyder over bakken/havet og punkt for avbrutt innflyging skal avtales med kontrollanten.
12. Kontrollanten skal ikke ta del i operasjonen av luftfartøyet med mindre det er nødvendig å gripe inn av hensyn til sikkerheten eller for å unngå uakseptabel forsinkelse for annen trafikk.

SÆRSKILTE KRAV TIL FERDIGHETSPRØVEN/FERDIGHETSKONTROLLEN TIL TYPERETTIGHETER FOR FLERPILOTS LUFTFARTØYER OG TYPERETTIGHETER FOR ENPILOTFLY I FLERPILOTOPERASJONER, TIL MPL OG ATPL

13. Ferdighetsprøven for flerpilots luftfartøyer eller enpilotfly som føres i flerpilotoperasjon, skal gjennomføres i et flerpilotmiljø. En annen kandidat eller en annen flyger med typerettighet kan fungere som styrmann. Dersom det brukes et luftfartøy, skal en kontrollant eller en instruktør være styrmann.

14. Kandidaten skal fungere som PF i alle seksjoner av ferdighetsprøven, unntatt ved unormale prosedyrer og nødprosedyrer, som kan gjennomføres som PF eller PNF i samsvar med MCC. En kandidat til førstegangs utstedelse av en typerettighet for flerpilots luftfartøyer eller ATPL skal også godtgjøre evne til å fungere som PNF. Kandidaten kan velge å sitte i enten venstre eller høyre sete under prøven forutsatt at alle punktene kan utføres fra det valgte setet.
15. For kandidater til et ATPL eller en typerettighet for flerpilots luftfartøyer eller flerpilotoperasjoner i et enpilotfly som omfatter PIC-ansvar, uansett om kandidaten fungerer som PF eller PNF, skal kontrollanten særlig vurdere følgende forhold:
 - (a) håndtering av besetningssamarbeid,
 - (b) opprettholdelse av totaloversikt over luftfartøyets drift ved hensiktsmessig overvåking, og
 - (c) prioritering og beslutningstaking i samsvar med de sikkerhetsaspekter, regler og forskrifter som er relevante i den operative situasjonen, inkludert i nødsituasjoner.
16. Prøven/kontrollen bør gjennomføres etter IFR dersom IR er inkludert, og i den utstrekning det er mulig, i et simulert kommersielt lufttransportmiljø. Et vesentlig element er kandidatens evne til å planlegge og gjennomføre flygingen på grunnlag av standard briefing-materiale.
17. Dersom typerettighetskurset omfatter mindre enn 2 timer flygetrening på luftfartøyet, kan ferdighetsprøven gjennomføres i en FFS og kan fullføres før flygetreningen på luftfartøyet. I så tilfelle skal et bevis på tilfredsstillende gjennomføring av typerettighetskurset, inkludert flygetrening på luftfartøyet, sendes til vedkommende myndighet før en ny typerettighet føres inn i kandidatens sertifikat.

B. Særskilte krav for kategorien fly

MINSTEKRAV TIL BESTÅTT

1. Når det gjelder enpilotfly, bortsett fra enpilots komplekse høyytelsesfly, skal kandidaten bestå alle seksjoner av ferdighetsprøven eller ferdighetskontrollen. Stryk i en del av en seksjon innebærer stryk i hele seksjonen. Ved stryk i mer enn én seksjon må kandidaten ta hele prøven eller kontrollen om igjen. En kandidat som stryker i bare én seksjon, skal måtte ta denne seksjonen om igjen. Ved stryk i en seksjon under den nye prøven eller kontrollen, inkludert de seksjoner som er bestått i et tidligere forsøk, må kandidaten ta hele prøven eller kontrollen om igjen. For enpilots flermotorsfly skal seksjon 6, som gjelder asymmetrisk flyging, i den relevante prøven eller kontrollen bestås.
2. Når det gjelder flerpilots og enpilots komplekse høyytelsesfly, skal kandidaten bestå alle seksjoner av ferdighetsprøven eller ferdighetskontrollen. Stryk i mer enn 5 punkter skal føre til at kandidaten må ta hele prøven eller kontrollen om igjen. En kandidat som stryker i 5 eller færre punkter, skal måtte ta disse punktene om igjen. Ved stryk i ett punkt under den nye prøven eller kontrollen, inkludert punkter som er bestått i et tidligere forsøk, må kandidaten ta hele prøven eller kontrollen om igjen. Seksjon 6 inngår ikke i ferdighetsprøven til ATPL eller MPL. Dersom seksjon 6 er

den eneste seksjonen en kandidat stryker i eller ikke tar, skal typerettigheten utstedes uten CAT II- eller CAT III-privilegier. For å utvide privilegiene tilknyttet typerettigheten til CAT II eller CAT III, må kandidaten bestå seksjon 6 på den relevante typen luftfartøyer.

NØYAKTIGHETSKRAV FOR FLYGEPRØVEN

3. Kandidaten skal demonstrere evne til å:
- (a) føre flyet innenfor dets begrensninger,
 - (b) gjennomføre alle manøvrer jevnt og nøyaktig,
 - (c) vise god vurderingsevne og flygerskjønn,
 - (d) anvende kunnskapene om luftfart,
 - (e) til enhver tid opprettholde kontroll over flyet slik at det til enhver tid er sikret at prosedyrer eller manøvrer vil bli gjennomført på en vellykket måte.
 - (f) forstå og anvende prosedyrene for besetningssamarbeid og for arbeidsudyktighet, om relevant, og
 - (g) kommunisere effektivt med de andre besetningsmedlemmene, om relevant.
4. Følgende begrensninger skal gjelde, men det skal tas hensyn til turbulente forhold og flygeegenskapene og ytelsene til flyet som brukes:

Høyde

Generelt ± 100 fot

På beslutningshøyde starte en avbrutt landing $+ 50$ fot/ -0 fot

Minste nedstigningshøyde/høyde $+ 50$ fot/ -0 fot

Flying på trekk

ved hjelp av radiohjelpemidler $\pm 5^\circ$

Presisjonsinnflyging halvskala utslag, horisontalt og glidebane

Kurs

alle motorer i funksjon $\pm 5^\circ$

med simulert motorsvikt $\pm 10^\circ$

Hastighet

alle motorer i funksjon ± 5 knop

med simulert motorsvikt $+10$ knop/ -5 knop

INNHALDET I TRENINGEN/FERDIGHETSPRØVEN/FERDIGHETSKONTROLLEN

5. Enpilotfly, bortsett fra komplekse høyttelsesfly

- (a) Følgende symboler betyr:

P = Øvelsen skal gjennomføres som PIC eller styrmann og som «flygende flyger» («Pilot Flying», PF) og «ikke-flygende flyger» («Pilot Not Flying», PNF)

X = Øvelsen skal gjennomføres i flygesimulator, om tilgjengelig, men der det er hensiktsmessig for den aktuelle manøveren eller prosedyren, skal fly benyttes

P# = Øvelsen skal suppleres med flyinspeksjon under tilsyn

- (b) Den praktiske øvelsen skal minst gjennomføres på en treningsinnretning av det nivå som er markert med (P); er øvelsen markert med en pil (---->), kan den gjennomføres på utstyr av et høyere nivå.

Følgende forkortelser er brukt for å angi treningsinnretningen som er brukt:

A = fly

FFS = fullverdig flygesimulator

FTD = flygetreningsinnretning (inkludert FNPT II for ME-klasse rettighet)

- (c) Punktene merket med (*) i seksjon 3B og når det gjelder flermotors, seksjon 6, skal flys utelukkende ved hjelp av instrumenter dersom ferdighetsprøven eller ferdighetskontrollen omfatter forlengelse/gjenutstedelse av en IR. Dersom punktene merket med (*) ikke flys utelukkende ved hjelp av instrumenter under ferdighetsprøven eller ferdighetskontrollen, og det ikke er snakk om godskriving av IR-privilegier, skal klasse- eller typerettigheten være begrenset til bare å gjelde VFR.
- (d) Dersom kravet om erfaring fra 10 rutesektorer i løpet av de 12 siste månedene ikke er oppfylt, forutsetter en forlengelse av en type- eller flermotors klasse rettighet begrenset til VFR at seksjon 3A er fullført. Seksjon 3A kreves ikke dersom seksjon 3B er fullført.
- (e) Bokstaven «M» («Mandatory») i kolonnen for ferdighetsprøve eller ferdighetskontroll angir at dette er en obligatorisk øvelse eller et valg mellom flere øvelser.
- (f) En FFS eller FNPT II skal benyttes til den praktiske treningen til typerettigheter eller flermotors klasse rettigheter dersom de utgjør en del av et godkjent klasse- eller typerettighetskurs. For godkjenning av kurset vurderes følgende faktorer:
- (i) kvalifiseringen av FFS eller FNPT II i henhold til Part-OR,
 - (ii) instruktørens kvalifikasjoner,
 - (iii) mengden trening i FFS eller FNPT II gitt under kurset, og

(iv) kvalifikasjonene til flygeren som gjennomgår trening, og dennes tidligere erfaring fra tilsvarende typer.

(g) Dersom ferdighetsprøven eller ferdighetskontrollen gjennomføres i flerpilotoperasjon, skal typerettigheten være begrenset til flerpilotoperasjoner.

ENPILOTFLY, BORTSETT FRA KOMPLEKSE HØYYTELSESFLY		PRAKTISK TRENING				FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL TIL KLASSE- ELLER TYPERETTIGHET	
Manøvrer/Prosedyrer					Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollantens initialer når prøven er fullført
		FTD	FFS	A		FFS A	
SEKSJON 1							
1	Avgang						
1.1	Forberedelser før flyging, inkludert: Dokumentasjon Vekt og balanse Værbriefing NOTAM						
1.2	Sjekker før oppstart						
1.2.1	Eksterne	P#		P			
1.2.2	Interne			P		M	
1.3	Oppstart av motor: Normal Motorfeil	P---->	---->	---->		M	
1.4	Taksing		P---->	---->		M	

ENPILOTFLY, BORTSETT FRA KOMPLEKSE HØYYTELSESFly		PRAKTISK TRENING				FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL TIL KLASSE- ELLER TYPERETTIGHET	
Manøvrer/Prosedyrer					Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollante ns initialer når prøven er fullført
		FTD	FFS	A		FFS A	
1.5	Sjekker før avgang: Motoroppkjøring (om relevant)	P---->	---->	---->		M	
1.6	Avgangsprosedyre: Normal med innstilling av vingeklaffer iht. flygehåndboken Sidevind (om forholdene egner seg)		P---- >	---->			
1.7	Stigning: Vx/Vy Svinger til oppgitte kurser Overgang til horisontal flyging		P---- >	---->		M	
1.8	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyre						
SEKSJON 2							
2	Flygeøvelser (VMC)						
2.1	Flyging på konstant høyde og kurs med varierende hastighet, inkludert flyging i kritisk lav hastighet med og uten vingeklaffer (med tilnærming til VMCA når det er aktuelt)		P---- >	---->			
2.2	Krappe svinger (360° til venstre og høyre med 45° krengeing)		P---- >	---->		M	

ENPILOTFLY, BORTSETT FRA KOMPLEKSE HØYYTELSESFly	PRAKTISK TRENING				FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL TIL KLASSE- ELLER TYPERETTIGHET	
Manøvrer/Prosedyrer				Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollantens initialer når prøven er fullført
	FTD	FFS	A		FFS A	
2.3 Steiling og gjenoppretting: (i) Ren steiling (ii) Begynnende steiling i nedstigende sving med krengeing i innflygingskonfigurasjon med motorkraft (iii) Begynnende steiling i landingskonfigurasjon med motorkraft (iv) Begynnende steiling, stigende sving med vingeklaffer i avgangsinstilling og motorkraft for stigning (bare enmotorsfly)		P---- >	---->		M	
2.4 Manøvrering med autopilot og styreveiledningssystem (kan utføres i seksjon 3) om relevant		P---- >	---->		M	
2.5 ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyre						
SEKSJON 3A						

ENPILOTFLY, BORTSETT FRA KOMPLEKSE HØYYTELSESFly		PRAKTISK TRENING				FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL TIL KLASSE- ELLER TYPERETTIGHET	
Manøvrer/Prosedyrer					Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollante ns initialer når prøven er fullført
		FTD	FFS	A		FFS A	
3A	VFR-underveisprosedyrer (se B.5 (c) og (d))						
3A.1	Flygeplan, bestikknavigasjon og kartlesing						
3A.2	Opprettholdelse av høyde, kurs og hastighet						
3A.3	Orientering, tidsberegning og revidering av ETA						
3A.4	Bruk av radionavigasjonshjelpemidler (om relevant)						
3A.5	Styring av flygingen (flygelogg, rutinesjekker inkludert drivstoff, systemer og ising)						
3A.6	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyre						
SEKSJON 3B							
3B	Instrumentflyging						
3B.1 *	IFR ved avgang		P---- >	---->		M	

NO

NO

ENPILOTFLY, BORTSETT FRA KOMPLEKSE HØYYTELSESFly	PRAKTISK TRENING				FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL TIL KLASSE- ELLER TYPERETTIGHET	
Manøvrer/Prosedyrer				Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollante ns initialer når prøven er fullført
	FTD	FFS	A		FFS A	
3B.2 * IFR underveis		P---- >	---->		M	
3B.3 * Venteprosedyrer		P---- >	---->		M	
3B.4 * ILS til DH/A på 200 fot (60 m) eller til prosedyreminimum (autopilot kan benyttes til avskjæring av glidebane)		P---- >	---->		M	
3B.5 * Ikke-presisjonsinnflyging til MDH/A og MAP		P---- >	---->		M	
3B.6 * Flygeøvelser inkludert simulert svikt i kompasset og flygestillingsindikatoren: Rate 1-svinger Gjenoppretting fra unormale flygestillinger	P---->	---->	---->		M	
3B.7 * Svikt i retningsindikator eller glidebaneindikator	P---->	---->	---->			
3B.8 * ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyre						
Blank						

ENPILOTFLY, BORTSETT FRA KOMPLEKSE HØYYTELSSESFLY		PRAKTISK TRENING				FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL TIL KLASSE- ELLER TYPERETTIGHET	
Manøvrer/Prosedyrer					Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollante ns initialer når prøven er fullført
		FTD	FFS	A		FFS A	
SEKSJON 4							
4	Innflyging og landing						
4.1	Innflygingsprosedyre for flyplass		P---- >	---->		M	
4.2	Normal landing		P---- >	---->		M	
4.3	Landing uten bruk av vingeklaffer		P---- >	---->		M	
4.4	Sidevindslanding (om forholdene egner seg)		P---- >	---->			
4.5	Innflyging og landing uten motorkraft fra opptil 2000 fot over rullebanen (bare enmotorsfly)		P---- >	---->			
4.6	Avbrutt landing (go-around) fra minimumshøyde		P---- >	---->		M	
4.7	Avbrutt innflyging (go-around) og landing om natten (om relevant)	P---->	---->	---->			
4.8	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyre						

NO

NO

ENPILOTFLY, BORTSETT FRA KOMPLEKSE HØYYTELSESFLY		PRAKTISK TRENING				FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL TIL KLASSE- ELLER TYPERETTIGHET	
Manøvrer/Prosedyrer				Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollante ns initialer når prøven er fullført	
	FTD	FFS	A		FFS A		
SEKSJON 5							
5	Unormale prosedyrer og nødprosedyrer (Denne seksjonen kan kombineres med seksjon 1 til og med 4)						
5.1	Avbrutt avgang ved en rimelig hastighet		P---- >	---->	M		
5.2	Simulert motorsvikt etter avgang (bare enmotorsfly)			P	M		
5.3	Simulert tvunget landing uten motorkraft (bare enmotorsfly)			P	M		
5.4	Simulerte nødsituasjoner: (i) Brann eller røykutvikling under flyging (ii) Systemfeil, relevante situasjoner	P---->	---->	---->			
5.5	Avstenging av motor og omstart (bare for ME-ferdighetsprøve) (i sikker høyde hvis gjennomført i luftfartøy)	P---->	---->	---->			

ENPILOTFLY, BORTSETT FRA KOMPLEKSE HØYYTELSESFly		PRAKTISK TRENING				FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL TIL KLASSE- ELLER TYPERETTIGHET	
Manøvrer/Prosedyrer					Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollante ns initialer når prøven er fullført
		FTD	FFS	A		FFS A	
5.6	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyre						
SEKSJON 6							
6	Simulert asymmetrisk flyging						
6.1*	(Denne seksjonen kan kombineres med seksjon 1 til og med 5) Simulert motorsvikt under avgang (i sikker høyde hvis ikke utført i en FFS eller FNPT II)	P---->	---->	--- >X		M	
6.2*	Asymmetrisk innflyging og avbrutt landing (go-around)	P---->	---->	---->		M	
6.3*	Asymmetrisk innflyging og fullstopplanding	P---->	---->	---->		M	
6.4	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyre						

6. Flerpilotfly og enpilots komplekse høyytelsesfly

(a) Følgende symboler betyr:

P = Øvelsen skal gjennomføres som PIC eller styrmann og som PF og PNF i forbindelse med utstedelse av relevant typerettighet.

- X = Øvelsen skal gjennomføres i flygesimulator, om tilgjengelig, men der det er hensiktsmessig for den aktuelle manøveren eller prosedyren, skal luftfartøy benyttes.
- P#= Øvelsen skal suppleres med flyinspeksjon under tilsyn.
- (b) Den praktiske øvelsen skal minst gjennomføres på en treningsinnretning av det nivå som er markert med (P); er øvelsen markert med en pil (---->), kan den gjennomføres på utstyr av et høyere nivå.
- Følgende forkortelser er brukt for å angi treningsinnretningen som er brukt:
- A =fly
- FFS =fullverdig flygesimulator
- FTD =flygetreningsinnretning
- OTD =andre treningsinnretninger
- (c) Punktene merket med (*) skal flys utelukkende ved hjelp av instrumenter. Hvis dette kravet ikke oppfylles under ferdighetsprøven eller ferdighetskontrollen, begrenses typerettigheten til bare å gjelde VFR.
- (d) Bokstaven «M» («Mandatory») i kolonnen for ferdighetsprøve eller ferdighetskontroll angir at øvelsen er obligatorisk.
- (e) En FFS skal benyttes til den praktiske treningen og prøvingen dersom FFS utgjør en del av et godkjent typerettighetskurs. For godkjenning av kurset vurderes følgende faktorer:
- (i) kvalifiseringen av FFS eller FNPT II,
 - (ii) instruktørenes kvalifikasjoner,
 - (iii) mengden trening i FFS eller FNPT II gitt under kurset, og
 - (iv) kvalifikasjonene til flygeren som gjennomgår trening, og dennes tidligere erfaring fra tilsvarende typer.
- (f) Manøvrer og prosedyrer skal innbefatte MCC for flerpilotfly og for flerpilotoperasjoner i enpilots komplekse høyttelsesfly.
- (g) Manøvrer og prosedyrer skal gjennomføres i enpilottrollen for enpilots komplekse høyttelsesfly i enpilotooperasjoner.
- (h) Når det gjelder enpilots komplekse høyttelsesfly, skal typerettigheten, dersom ferdighetsprøven eller ferdighetskontrollen gjennomføres i flerpilotoperasjon, være begrenset til flerpilotoperasjoner. Dersom enpilotpriilegier søkes, må manøvrene/prosedyrene i 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 og minst én manøver/prosedyre i seksjon 3.4 i tillegg utføres som enpilot.

FLERPILOTFLY OG ENPILOTS KOMPLEKSE HØYYTELSESFLY	PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL TIL ATPL/MPL/TYPE RETTIGHET		
Manøvrer/Prosedyrer					Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollantens initialer når prøven er fullført	
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A		
SEKSJON 1								
1 Forberedelser før flyging	P							
1.1 Beregning av ytelse								
1.2 Ekstern visuell inspeksjon av flyet; lokalisering av alle komponenter og inspeksjonens formål	P#			P				
1.3 Inspeksjon av førerkabin		P----->	----->	----->				
1.4 Bruk av sjekkliste før start av motorer, oppstartsprosedyrer, sjekk av radio- og navigasjonsutstyr, valg og innstilling av navigasjons- og kommunikasjonsfrekvenser	P----->	----->	----->	----->		M		
1.5 Taksing i samsvar med instruks fra lufttrafikkjenesten eller instruktøren			P----->	----->				

FLERPILOTFLY OG ENPILOTS KOMPLEKSE HØYYTELSESFly	PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL TIL ATPL/MPL/TYPE RETTIGHET	
Manøvrer/Prosedyrer					Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollan- tens initialer når prøven er fullført
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
1.6 Kontroller før avgang		P----- >	----->	----->		M	
SEKSJON 2							
2 Avganger							
2.1 Normale avganger med forskjellig innstilling av vingeklaffer, inkludert framskyndet start			P----- >	----->			
2.2* Instrumentavgang; det kreves overgang til instrumentflyging under rotasjon eller umiddelbart etter at flyet er i luften			P----- >	----->			
2.3 Avgang i sidevind			P----- >	----->			
2.4 Avgang med maksimal avgangsvekt (virkelig eller simulert maksimal avgangsvekt)			P----- >	----->			
2.5 Avganger med simulert motorsvekt:			P----- >	----->			
2.5.1* like etter å ha nådd V2							

FLERPILOTFLY OG ENPILOTS KOMPLEKSE HØYYTELSESFly	PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL TIL ATPL/MPL/TYPE RETTIGHET		
					Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i FFS A	Kontrollantens initialer når prøven er fullført	
Manøvrer/Prosedyrer								
(På fly som ikke er sertifisert som fly i transportkategorien eller som kortdistansefly, skal motorsvikten ikke simuleres før flyet har nådd en høyde på minst 500 fot over enden på rullebanen. På fly som har samme ytelser som fly i transportkategorien med hensyn til avgangsvekt og tetthetshøyde, kan instruktøren simulere motorsvikten like etter at V2 er nådd)								
2.5.2* mellom V1 og V2			P	X		bare M FFS		
2.6 Avbrutt avgang ved en rimelig hastighet før V1			P----- >	----->X		M		
SEKSJON 3								
3 Flygemanøvrer og -prosedyrer								
3.1 Svinger med og uten spoilere			P----- >	----->				

FLERPILOTFLY OG ENPILOTS KOMPLEKSE HØYYTELSESFly	PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL TIL ATPL/MPL/TYPE RETTIGHET		
	Manøvrer/Prosedyrer					Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollantens initialer når prøven er fullført
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.2 «Tuck under» og «Mach buffets» etter oppnåelse av kritisk Mach-tall, og andre flygeegenskaper som er spesielle for flyet (f.eks. «Dutch Roll»)				P----->	----->X luftfartøy skal ikke brukes i denne øvelsen			
3.3 Normal operasjon av systemer og maskinistens panel		P----->	----->	----->	----->			
Normal og unormal operasjon av følgende systemer:							M	minst 3 unormale punkter skal velges fra 3.4.0 tom. 3.4.14
3.4.0 Motor (propell om nødvendig)		P----->	----->	----->	----->			
3.4.1 Trykksystem og klimaanlegg		P----->	----->	----->	----->			
3.4.2 Pitot/statisk system		P----->	----->	----->	----->			
3.4.3 Drivstoffsystem		P----->	----->	----->	----->			

FLERPILOTFLY OG ENPILOTS KOMPLEKSE HØYYTELSESFly	PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL TIL ATPL/MPL/TYPE RETTIGHET		
					Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollantens initialer når prøven er fullført	
Manøvrer/Prosedyrer	OTD	FTD	FFS	A		FFS A		
3.4.4 Elektrisk anlegg	P----->	----->	----->	----->				
3.4.5 Hydraulikksystem	P----->	----->	----->	----->				
3.4.6 Styreorgan- og trimsystem	P----->	----->	----->	----->				
3.4.7 Anti- og avisingssystem, oppvarming av frontglass	P----->	----->	----->	----->				
3.4.8 Autopilot/ styreveiledningssystem	P----->	----->	----->	----->		M (bare enpilot)		
3.4.9 Innretninger for varsling eller unngåelse av steiling, og stabilitetsøkende innretninger	P----->	----->	----->	----->				
3.4.10 Terrengvarslingssystem, værradar, radiohøydemåler, transponder		P----->	----->	----->				

FLERPILOTFLY OG ENPILOTS KOMPLEKSE HØYYTELSESFly	PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL TIL ATPL/MPL/TYPE RETTIGHET	
					Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i FFS A	Kontrollan- tens initialer når prøven er fullført
Manøvrer/Prosedyrer	OTD	FTD	FFS	A			
3.4.11 Radioer, navigasjonsutstyr, instrumenter, dataflystyringssystem	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.12 Landingsunderstell og bremses	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.13 Forkantklaff- og vingeklaffsystem	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.14 Hjelpemotor	P----- >	----->	----->	----->			
Blank							
3.6 Unormale prosedyrer og nødprosedyrer:						M	minst 3 punkter skal velges fra 3.6.1 tom. 3.6.9
3.6.1 Brannøvelser, f.eks. brann i motor, APU, kabin, lasterom, førerkabin, vinge og brann i elektrisk anlegg, inkludert evakuering		P----- >	----->	----->			
3.6.2 Røykkontroll og -fjerning		P----- >	----->	----->			

NO

NO

FLERPILOTFLY OG ENPILOTS KOMPLEKSE HØYYTELSESFly	PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL TIL ATPL/MPL/TYPE RETTIGHET	
					Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i FFS A	Kontrollantens initialer når prøven er fullført
Manøvrer/Prosedyrer	OTD	FTD	FFS	A			
3.6.3 Motorsvikter, avstenging og omstart i sikker høyde		P----->	----->	----->			
3.6.4 Drivstoffdumping (simulert)		P----->	----->	----->			
3.6.5 Vindskjær ved avgang/landing			P	X		bare FFS	
3.6.6 Simulert svikt i kabintrykk/nødnedstigning			P----->	----->			
3.6.7 Arbeidsudyktig flygebesetningsmedlem		P----->	----->	----->			
3.6.8 Andre nødprosedyrer iht. relevant flygehåndbok		P----->	----->	----->			
3.6.9 ACAS-hendelse	P----->	----->	----->	luftfartøy skal ikke brukes		bare FFS	
3.7 Krappe svinger med 45° krenging, 180° til 360° venstre og høyre		P----->	----->	----->			

FLERPILOTFLY OG ENPILOTS KOMPLEKSE HØYYTELSESFly	PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL TIL ATPL/MPL/TYPE RETTIGHET	
					Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i FFS A	Kontrollantens initialer når prøven er fullført
Manøvrer/Prosedyrer	OTD	FTD	FFS	A			
3.8 Tidlig gjenkjenning av og mottiltak ved begynnende steiling (opp til aktivering av innretning for steilingsvarsling) i avgangskonfigurasjon (vingeklaffer i startposisjon), i underveiskonfigurasjon og i landingskonfigurasjon (vingeklaffer i landingsposisjon, landingsunderstellet nede) 3.8.1 Oppretting fra full steiling eller etter aktivering av innretning for steilingsvarsling i stignings-, underveis- og innflygingskonfigurasjon			P----- > P	-----> X			
3.9 Instrumentflygeprosedyrer							
3.9.1* Overholdelse av utflygings- og innflygingsruter og ATC-instrukser		P----- >	----->	----->		M	
3.9.2* Venteprosedyrer		P----- >	----->	----->			

FLERPILOTFLY OG ENPILOTS KOMPLEKSE HØYYTELSESFly	PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL TIL ATPL/MPL/TYPE RETTIGHET	
					Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i FFS A	Kontrollan- tens initialer når prøven er fullført
Manøvrer/Prosedyrer							
3.9.3* Presisjonsinnflyginger ned til en beslutningshøyde over bakken (DH) på ikke mindre enn 60 m (200 fot)							
3.9.3.1* manuelt, uten styreveiledningssystem			P----- >	----->		M (bare ferdigh- etsprø- ven)	
3.9.3.2* manuelt, med styreveiledningssystem			P----- >	----->			
3.9.3.3* med autopilot			P----- >	----->			
3.9.3.4* manuelt, med en motor simulert ute av funksjon; motorsvikten må simuleres i løpet av den siste delen av innflygingen før passering av ytte merkefyr (OM) inntil landing, eller i løpet av hele prosedyren for avbrutt innflyging På fly som ikke er sertifisert			P----- >	----->		M	

FLERPILOTFLY OG ENPILOTS KOMPLEKSE HØYYTELSESFly	PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL TIL ATPL/MPL/TYPE RETTIGHET	
					Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i FFS A	Kontrollantens initialer når prøven er fullført
Manøvrer/Prosedyrer	OTD	FTD	FFS	A			
som fly i transportkategorien (JAR/FAR 25) eller som kortdistansefly (SFAR 23), skal innflygingen med simulert motorsvikt og påfølgende avbrutt landing være påbegynt i forbindelse med ikke-presisjonsinnflygingen som beskrevet i 3.9.4. Den avbrutte landingen skal påbegynnes ved den publiserte hinderklaringshøyden (OCH/A), men uansett ikke senere enn ved minste nedstigningshøyde (MDH/A) på 500 fot over rullebaneterskelen. På fly som har samme ytelser som fly i transportkategorien med hensyn til avgangsvekt og tetthetshøyde, kan instruktøren simulere motorsvikten i samsvar med 3.9.3.4.							
3.9.4* Ikke-presisjonsinnflyging ned til MDH/A			P*--- >	----->		M	

FLERPILOTFLY OG ENPILOTS KOMPLEKSE HØYYTELSESFly	PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL TIL ATPL/MPL/TYPE RETTIGHET	
					Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i FFS A	Kontrollantens initialer når prøven er fullført
Manøvrer/Prosedyrer 3.9.5 Innflyging med sirkling under følgende betingelser: (a)* innflyging til minste godkjente innflygingshøyde for sirkling på den aktuelle flyplassen, med bruk av lokale instrumentinnflygingshjelpemidler under simulerte instrumentflygeforhold, etterfulgt av: (b) innflyging med sirkling til en annen rullebane som er minst 90° av senterlinjen i forhold til finalen i punkt (a), ved den godkjente minste innflygingshøyden for sirkling. Merk: Dersom (a) og (b) ikke er mulig av hensyn til ATC, kan en simulert redusert-sikt-prosedyre utføres.	OTD	FTD	FFS	A			
SEKSJON 4							

FLERPILOTFLY OG ENPILOTS KOMPLEKSE HØYYTELSESFly	PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL TIL ATPL/MPL/TYPE RETTIGHET	
					Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i FFS A	Kontrollantens initialer når prøven er fullført
Manøvrer/Prosedyrer	OTD	FTD	FFS	A			
4 Prosedyrer for avbrutt innflyging							
4.1 Avbrutt landing (go-around) med alle motorer i funksjon* etter en ILS-innflyging ved beslutningshøyde			P*--- >	----->			
4.2 Andre prosedyrer for avbrutt innflyging			P*--- >	----->			
4.3* Manuell avbrutt landing (go-around) med kritisk motor simulert ute av funksjon etter en instrumentinnflyging ved DH, MDH eller MAPt			P*---- ->	----->		M	
4.4 Avbrutt landing (go-around) 15 m (50 fot) over rullebaneterskelen			P----- >	----->			
SEKSJON 5							
5 Landinger							
5.1 Normale landinger*, også etter en ILS-innflyging med overgang til visuell flyging ved DH			P				

FLERPILOTFLY OG ENPILOTS KOMPLEKSE HØYYTELSESFly	PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL TIL ATPL/MPL/TYPE RETTIGHET	
					Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i FFS A	Kontrollantens initialer når prøven er fullført
Manøvrer/Prosedyrer							
5.2 Landing hvor den horisontale haleflaten er simulert fastlåst i en stilling hvor den er ute av trim			P----- >	luftfartøy skal ikke brukes i denne øvelsen			
5.3 Sidevindslandinger (om mulig i fly)			P----- >	----->			
5.4 Trafikkmønster og landing, uten eller med bare delvis utfelte vingeklaffer og forkantklaffer			P----- >	----->			
5.5 Landing med kritisk motor simulert ute av funksjon			P----- >	----->		M	
5.6 Landing med to motorer ute av funksjon: - fly med 3 motorer: den midtre motoren og 1 utvendig motor så langt det er mulig iht. data i flygehåndboken - fly med 4 motorer: 2 motorer på en side			P	X		M bare FFS (bare ferdighetsprøve)	
Generelle merknader: Særskilte krav for utvidelse av en typerettighet for instrumentinnflyging ned til en beslutningshøyde over bakken på mindre enn 200 fot (60 m), dvs. CAT II/III-operasjoner.							

FLERPILOTFLY OG ENPILOTS KOMPLEKSE HØYYTELSESFly	PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL TIL ATPL/MPL/TYPE RETTIGHET	
					Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i FFS A	Kontrollantens initialer når prøven er fullført
Manøvrer/Prosedyrer							
	OTD	FTD	FFS	A			
SEKSJON 6							
Tilleggsautorisasjon til typerettighet for instrumentinnflyging ned til en beslutningshøyde over bakken på mindre enn 60 m (200 fot) (CAT II/III) Følgende manøvrer og prosedyrer er minimum treningskrav for å tillate instrumentinnflyging ned til en DH på mindre enn 60 m (200 fot). Under følgende prosedyrer for instrumentinnflyging og avbrutt innflyging skal det gjøres bruk av alt utstyr i flyet som kreves for typesertifisering for instrumentinnflyging ned til en DH på mindre enn 60 m (200 fot).							
6.1* Avbrutt avgang ved minste godkjente RVR			P*---- ->	---->X luftfartø y skal ikke brukes i denne øvelsen		M*	

FLERPILOTFLY OG ENPILOTS KOMPLEKSE HØYYTELSESFly	PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL TIL ATPL/MPL/TYPE RETTIGHET	
					Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i FFS A	Kontrollantens initialer når prøven er fullført
Manøvrer/Prosedyrer	OTD	FTD	FFS	A			
6.2* ILS-innflyginger: under simulerte instrumentinnflygingsforhold, ned til gjeldende DH, ved bruk av styreveiledningssystem. Standardprosedyrer for besetningssamarbeid (oppgavedeling, «call outs», gjensidig overvåking, informasjonsutveksling og støtte) skal følges			P----- >	----->		M	
6.3* Avbrutt landing (go-around): ved DH etter innflyginger som angitt i 6.2. Treningen skal også omfatte en avbrutt innflyging på grunn av (simulert) utilstrekkelig RVR, vindskjær, at flyets avvik overskrider innflygingsbegrensninger for vellykket innflyging, utstyrssvikt på bakken/i flyet før passering av DH samt avbrutt innflyging med simulert svikt i flybåret utstyr			P----- >	----->		M*	

FLERPILOTFLY OG ENPILOTS KOMPLEKSE HØYYTELSESFly	PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL TIL ATPL/MPL/TYPE RETTIGHET	
Manøvrer/Prosedyrer					Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollantens initialer når prøven er fullført
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
6.4* Landing(er): med visuell referanse etablert ved DH etter instrumentinnflyging. Avhengig av det aktuelle styreveiledningssystemet skal en automatisk landing gjennomføres			P----- >	----->		M	

MERK: CAT II/III-operasjoner skal gjennomføres i samsvar med gjeldende krav til luftfartsoperasjoner.

7. Klasserettighet — Sjø

Dersom kravet om erfaring fra 10 rutesektorer i løpet av de 12 siste månedene ikke er oppfylt, forutsetter en forlengelse av en flermotors klasserettighet sjø begrenset til VFR at seksjon 6 er fullført.

KLASSERETTIGHET SJØ	PRAKTISK TRENING	
Manøvrer/Prosedyrer	Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontrollantens initialer når prøven er fullført
SEKSJON 1		

KLASSERETTIGHET SJØ	PRAKTISK TRENING	
Manøvrer/Prosedyrer	Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontrollantens initialer når prøven er fullført
1 Avgang		
1.1 Forberedelser før flyging, inkludert: Dokumentasjon Vekt og balanse Værbriefing NOTAM		
1.2 Sjekker før oppstart Eksterne/interne		
1.3 Oppstart og nedstenging av motor Vanlige motorfeil		
1.4 Taksing		
1.5 Høyhastighetstaksing		
1.6 Fortøyning: Strand Brygge Bøye		
1.7 Seiling uten motor		
1.8 Sjekker før avgang: Motoroppkjøring (om relevant)		

KLASSERETTIGHET SJØ	PRAKTISK TRENING		
Manøvrer/Prosedyrer	Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontrollantens initialer når prøven er fullført	
1.9 Avgangsprosedyre: Normal med innstilling av vingeklaffer iht. flygehåndboken Sidevind (om forholdene egner seg)			
1.10 Stigning Svinger til oppgitte kurser Overgang til horisontal flyging			
1.11 ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyre			
SEKSJON 2			
2 Flygeøvelser (VFR)			
2.1 Flyging på konstant høyde og kurs med varierende hastighet, inkludert flyging i kritisk lav hastighet med og uten vingeklaffer (med tilnærming til VMCA når det er aktuelt)			
2.2 Krappe svinger (360° til venstre og høyre med 45° krenging)			

KLASSERETTIGHET SJØ	PRAKTISK TRENING	
Manøvrer/Prosedyrer	Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontrollantens initialer når prøven er fullført
2.3 Steiling og gjenoppretting: (i) Ren steiling (ii) Begynnende steiling i nedstigende sving med krenging i innflygingskonfigurasjon med motorkraft (iii) Begynnende steiling i landingskonfigurasjon med motorkraft (iv) Begynnende steiling, stigende sving med vingeklaffer i avgangsinstilling og motorkraft for stigning (bare enmotorsfly)		
2.4 ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyre		
SEKSJON 3		
3 VFR-underveisprosedyrer		
3.1 Flygeplan, bestikknavigasjon og kartlesing		
3.2 Opprettholdelse av høyde, kurs og hastighet		
3.3 Orientering, tidsberegning og revidering av ETA		
3.4 Bruk av radionavigasjonshjelpemidle r (om relevant)		

KLASSERETTIGHET SJØ	PRAKTISK TRENING		
Manøvrer/Prosedyrer	Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontrollantens initialer når prøven er fullført	
3.5 Styring av flygingen (flygelogg, rutinesjekker inkludert drivstoff, systemer og ising)			
3.6 ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyre			
SEKSJON 4			
4 Innflyginger og landinger			
4.1 Innflygingsprosedyre for flyplass (bare amfibiefly)			
4.2 Normal landing			
4.3 Landing uten bruk av vingeklaffer			
4.4 Sidevindslanding (om forholdene egner seg)			
4.5 Innflyging og landing uten motorkraft fra opptil 2000 fot over vannet (bare enmotorsfly)			
4.6 Avbrutt landing (go-around) fra minimumshøyde			
Landing på flat sjø Landing på grov sjø			
4.8 ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyre			
SEKSJON 5			

KLASSERETTIGHET SJØ	PRAKTISK TRENING	
Manøvrer/Prosedyrer	Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontrollantens initialer når prøven er fullført
5 Unormale prosedyrer og nødprosedyrer (Denne seksjonen kan kombineres med seksjon 1 til og med 4)		
5.1 Avbrutt avgang ved en rimelig hastighet		
5.2 Simulert motorsvikt etter avgang (bare enmotorsfly)		
5.3 Simulert tvunget landing uten motorkraft (bare enmotorsfly)		
5.4 Simulerte nødsituasjoner: (i) brann eller røykutvikling under flyging (ii) systemfeil, relevante situasjoner		
5.5 ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyre		
SEKSJON 6		
6 Simulert asymmetrisk flyging (Denne seksjonen kan kombineres med seksjon 1 til og med 5)		
6.1 Simulert motorsvikt under avgang (i sikker høyde hvis ikke utført i en FFS eller FNPT II)		

KLASSERETTIGHET SJØ	PRAKTISK TRENING	
Manøvrer/Prosedyrer	Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontrollantens initialer når prøven er fullført
6.2 Avstenging av motor og omstart (bare for ME- ferdighetsprøve)		
6.3 Asymmetrisk innflyging og avbrutt landing (go-around)		
6.4 Asymmetrisk innflyging og fullstopplanding		
6.5 ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyre		

C. Særskilte krav for kategorien helikoptre

1. Når det gjelder ferdighetsprøver eller ferdighetskontroller til typerettigheter og ATPL, skal kandidaten bestå seksjon 1 til 4 og 6 (alt etter som) av ferdighetsprøven eller ferdighetskontrollen. Stryk i mer enn 5 punkter skal føre til at kandidaten må ta hele prøven eller kontrollen om igjen. En kandidat som stryker i 5 eller færre punkter, skal måtte ta disse punktene om igjen. Ved stryk i ett punkt under den nye prøven eller kontrollen, og stryk i andre punkter som er bestått i et tidligere forsøk, må kandidaten ta hele prøven eller kontrollen om igjen. Alle seksjoner av ferdighetsprøven eller ferdighetskontrollen skal være bestått i løpet av 6 måneder.
2. Når det gjelder ferdighetskontrollen til en IR, skal kandidaten bestå seksjon 5 av ferdighetskontrollen. Stryk i mer enn 3 punkter skal føre til at kandidaten må ta hele seksjon 5 om igjen. En kandidat som stryker i 3 eller færre punkter, skal måtte ta disse punktene om igjen. Ved stryk i ett punkt under den nye kontrollen, og stryk i andre punkter i seksjon 5 som er bestått i et tidligere forsøk, må kandidaten ta hele kontrollen om igjen.

NØYAKTIGHETSKRAV FOR FLYGEPRØVEN

3. Kandidaten skal demonstrere evne til å:
 - (a) føre helikopteret innenfor dets begrensninger,
 - (b) gjennomføre alle manøvrer jevnt og nøyaktig,
 - (c) vise god vurderingsevne og flygerskjønn,
 - (d) anvende kunnskapene om luftfart,
 - (e) til enhver tid opprettholde kontroll over helikopteret slik at det aldri hersker tvil om hvorvidt prosedyrer eller manøvrer vil bli gjennomført på en vellykket måte.
 - (f) forstå og anvende prosedyrene for besetningssamarbeid og for arbeidsudyktighet, om relevant, og
 - (g) kommunisere effektivt med de andre besetningsmedlemmene, om relevant.
4. Følgende begrensninger skal gjelde, men det skal tas hensyn til turbulente forhold og flygeegenskapene og ytelsene til flyet som brukes:

- (a) Grenser for IFR-flyging

Høyde:

Generelt ± 100 fot

På beslutningshøyde starte en avbrutt landing $+50$ fot/ -0 fot

Minste nedstigningshøyde/høyde $+50$ fot/ -0 fot

Flyging på trekk:

ved hjelp av radiohjelpemidler $\pm 5^\circ$

Presisjonsinnflyging halvs kala utslag, horisontalt og glidebane

Kurs:

Normale operasjoner $\pm 5^\circ$

Unormale operasjoner/nødsituasjoner $\pm 10^\circ$

Hastighet:

Generelt ± 10 knop

Med simulert motorsvikt $+10$ knop/ -5 knop

(b) Grenser for VFR-flyging

Høyde:

Generelt ± 100 fot

Kurs:

Normale operasjoner $\pm 5^\circ$

Unormale operasjoner/nødsituasjoner $\pm 10^\circ$

Hastighet:

Generelt ± 10 knop

Med simulert motorsvikt $+10$ knop/ -5 knop

Bakkeavdrift:

T.O. hovring I.G.E. ± 3 fot

Landing ± 2 fot (med 0 fot flyging bakover eller sidelengs)

INNHALDET I TRENINGEN/FERDIGHETSPRØVEN/FERDIGHETSKONTROLLEN

GENERELT

5. Følgende symboler betyr:

P= Øvelsen skal gjennomføres som PIC i forbindelse med utstedelse av typerettighet for SPH, og som PIC eller styrmann og som PF og PNF i forbindelse med utstedelse av typerettighet for MPH.

6. Den praktiske øvelsen skal minst gjennomføres på en treningsinnretning av det nivå som er markert med (P); er øvelsen markert med en pil (---->), kan den gjennomføres på utstyr av et høyere nivå.

Følgende forkortelser er brukt for å angi treningsinnretningen som er brukt:

FFS = fullverdig flygesimulator

FTD = flygetreningsinnretning

H = helikopter

7. Punktene merket med (*) skal flys i virkelig eller simulert IMC bare av kandidater som ønsker gjenutstedelse eller forlengelse av en IR(H) eller utvidelse av privilegiene tilknyttet denne rettigheten til en annen type.
8. Instrumentflygeprosedyrer (seksjon 5) skal bare utføres av kandidater som ønsker gjenutstedelse eller forlengelse av en IR(H) eller utvidelse av privilegiene tilknyttet denne rettigheten til en annen type. For dette formål kan en FFS eller FTD 2/3 benyttes.
9. Bokstaven «M» («Mandatory») i kolonnen for ferdighetsprøve eller ferdighetskontroll angir at øvelsen er obligatorisk.
10. En FFS skal benyttes til den praktiske treningen og prøvingen dersom FSTD utgjør en del av et typerettighetskurs. For kurset vurderes følgende faktorer:
- (a) kvalifiseringen av FSTD i henhold til Part-OR,
 - (b) instruktørens og kontrollantens kvalifikasjoner,
 - (c) mengden trening i FSTD gitt under kurset,
 - (d) kvalifikasjonene til flygeren som gjennomgår trening, og dennes tidligere erfaring fra tilsvarende typer, og
 - (e) mengden av flygeerfaring under tilsyn etter utstedelsen av den nye typerettigheten.

FLERPILOTHELIKOPTRE

11. Kandidater til ferdighetsprøven for utstedelse av typerettighet for flerpilothelikopter og ATPL(H) skal bare ta seksjon 1 til 4 og, om relevant, seksjon 6.
12. Kandidater til ferdighetskontrollen med sikte på forlengelse eller gjenutstedelse av typerettighet for flerpilothelikopter skal bare ta seksjon 1 til 4 og, om relevant, seksjon 6.

ENPILOT- /FLERPILOTHELIKOPTRE	PRAKTISK TRENING	FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL
--	-------------------------	--

Manøvrer/Prosedyrer					Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollantens initialer når prøven er fullført
		FTD	FFS	H		FFS H	
SEKSJON 1 — Forberedelser før flyging og sjekker før avgang							
1.1	Ekstern visuell inspeksjon av helikopteret; lokalisering av alle komponenter og inspeksjonens formål			P		M (om utført på helikopteret)	
1.2	Inspeksjon av førerkabin		P	---->		M	
1.3	Oppstartsprosedyrer, sjekk av radio- og navigasjonsutstyr, valg og innstilling av navigasjons- og kommunikasjonsfrekvenser	P	---->	---->		M	
1.4	Taksing/lufttaksing i samsvar med instruks fra lufttrafikkjenesten eller instruktøren		P	---->		M	
1.5	Prosedyrer og sjekker før avgang	P	---->	---->		M	
SEKSJON 2 — Flygemanøvrer og -prosedyrer							
2.1	Avganger (ulike profiler)		P	---->		M	
2.2	Avganger og landinger i/på skrånende terreng eller i sidevind		P	---->			
2.3	Avgang med maksimal avgangsvekt (virkelig eller simulert maksimal avgangsvekt)	P	---->	---->			

ENPILOT- /FLERPILOTHELIKOPTRE		PRAKTISK TRENING				FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL	
Manøvrer/Prosedyrer					Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollantens initialer når prøven er fullført
		FTD	FFS	H		FFS H	
2.4	Avgang med simulert motorsvikt like før TDP eller DPATO er nådd		P	---->		M	
2.4.1	Avgang med simulert motorsvikt like etter at TDP eller DPATO er nådd		P	---->		M	
2.5	Stigende og nedstigende svinger til oppgitte kurser	P	---->	---->		M	
2.5.1	Svinger med 30° krenning, 180° til 360° venstre og høyre, utelukkende ved hjelp av instrumenter	P	---->	---->		M	
2.6	Nedstigning i autorotasjon	P	---->	---->		M	
2.6.1	Landing i autorotasjon (bare SEH) eller gjenvinning av motorkraft		P	---->		M	
2.7	Landinger, forskjellige profiler		P	---->		M	
2.7.1	Avbrutt landing (go-around) eller landing etter simulert motorsvikt før LDP eller DPBL		P	---->		M	
2.7.2	Landing etter simulert motorsvikt etter LDP eller DPBL		P	---->		M	

ENPILOT- /FLERPILOTHELIKOPTRE		PRAKTISK TRENING				FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL	
Manøvrer/Prosedyrer					Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollantens initialer når prøven er fullført
		FTD	FFS	H		FFS H	
SEKSJON 3 — Normal og unormal operasjon av følgende systemer og prosedyrer							
3	Normal og unormal operasjon av følgende systemer og prosedyrer:					M	minst 3 punkter må velges fra denne seksjonen
3.1	Motor	P	---->	---->			
3.2	Klimaanlegg (varme, ventilasjon)	P	---->	---->			
3.3	Pitot/statisk system	P	---->	---->			
3.4	Drivstoffsystem	P	---->	---->			
3.5	Elektrisk anlegg	P	---->	---->			
3.6	Hydraulikksystem	P	---->	---->			
3.7	Styreorgan- og trimsystem	P	---->	---->			
3.8	Anti- og avisingsystem	P	---->	---->			
3.9	Autopilot/styreveiledningssystem	P	--->	--->			
3.10	Stabilitetsøkende innretninger	P	---->	---->			

ENPILOT- /FLERPILOTHELIKOPTRE		PRAKTISK TRENING				FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL	
Manøvrer/Prosedyrer					Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollantens initialer når prøven er fullført
		FTD	FFS	H		FFS H	
3.11	Værradar, radiohøydemåler, transponder	P	---->	---->			
3.12	Områdenavigasjonssystem	P	---->	---->			
3.13	Landingsunderstellsystem	P	---->	---->			
3.14	Hjelpemotor	P	---->	---->			
3.15	Radio, navigasjonsutstyr, instrumenter, dataflystyringssystem	P	---->	---->			
SEKSJON 4 — Prosedyrer for unormale situasjoner og nødsituasjoner							
4	Unormale prosedyrer og nødprosedyrer					M	minst 3 punkter må velges fra denne seksjonen
4.1	Brannøvelser (inkludert evakuering om relevant)	P	---->	---->			
4.2	Røykkontroll og -fjerning	P	---->	---->			
4.3	Motorsvikter, avstenging og omstart i sikker høyde	P	---->	---->			
4.4	Drivstoffdumping (simulert)	P	---->	---->			

ENPILOT- /FLERPILOTHELIKOPTRE		PRAKTISK TRENING				FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL	
Manøvrer/Prosedyrer					Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollantens initialer når prøven er fullført
		FTD	FFS	H		FFS H	
4.5	Kontrollfeil på halerotor (om gjennomførbart)	P	---->	---->			
4.5.1	Tap av halerotor (om gjennomførbart)	P	---->	helikopter skal ikke brukes i denne øvelsen			
4.6	Arbeidsudyktig flygebesetningsmedlem – bare MPH	P	---->	---->			
4.7	Transmisjonsfeil	P	---->	---->			
4.8	Andre nødprosedyrer iht. relevant flygehåndbok	P	---->	---->			
SEKSJON 5 — Instrumentflygeprosedyrer (skal utføres i IMC eller simulert IMC)							
5.1	Instrumentavgang: overgang til instrumentflyging skal skje så snart som mulig etter at helikopteret er i luften	P*	---->*	---->*			
5.1.1	Simulert motorsvikt under utflyging	P*	---->*	---->*		M*	

ENPILOT- /FLERPILOTHELIKOPTRE		PRAKTISK TRENING				FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL	
Manøvrer/Prosedyrer					Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollantens initialer når prøven er fullført
		FTD	FFS	H		FFS H	
5.2	Overholdelse av utflygings- og innflygingsruter og ATC-instrukser	P*	---- >*	---->*		M*	
5.3	Venteprosedyrer	P*	---- >*	---->*			
5.4	ILS-innflyging ned til CAT I-beslutningshøyde	P*	---- >*	---->*			
5.4.1	Manuelt, uten styreveiledningssystem	P*	---- >*	---->*		M*	
5.4.2	Manuell presisjonsinnflyging med eller uten styreveiledningssystem	P*	---- >*	---->*		M*	
5.4.3	Med tilkopletpilot	P*	---- >*	---->*			
5.4.4	Manuelt, med en motor simulert ute av funksjon. (Motorsvikten må simuleres i løpet av den siste delen av innflygingen før passering av ytre merkefyrt (OM) inntil landing eller under hele prosedyren for avbrutt innflyging)	P*	---- >*	---->*		M*	
5.5	Ikke-presisjonsinnflyging ned til minste nedstigningshøyde MDA/H	P*	---- >*	---->*		M*	

ENPILOT- /FLERPILOTHELIKOPTRE		PRAKTISK TRENING				FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL	
Manøvrer/Prosedyrer					Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollantens initialer når prøven er fullført
		FTD	FFS	H		FFS H	
5.6	Avbrutt landing (go-around) med alle motorer i funksjon når DA/DH eller MDA/MDH nås	P*	---- >*	---->*			
5.6.1	Andre prosedyrer for avbrutt innflyging	P*	---- >*	---->*			
5.6.2	Avbrutt landing (go-around) med en motor ute av funksjon når DA/DH eller MDA/MDH nås	P*				M*	
5.7	IMC-autorotasjon med gjenvinning av motorkraft	P*	---- >*	---->*		M*	
5.8	Gjenoppretting fra unormale flygestillinger	P*	---- >*	---->*		M*	
SEKSJON 6 — Bruk av tilleggsutstyr							
6	Bruk av tilleggsutstyr	P	---->	---->			

D. Særskilte krav for kategorien luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper

- Når det gjelder ferdighetsprøver eller ferdighetskontroller for typerettigheter for luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper, skal kandidaten bestå seksjon 1 til 5 og 6 (alt etter som) av ferdighetsprøven eller ferdighetskontrollen. Stryk i mer enn 5 punkter skal føre til at kandidaten må ta hele prøven eller kontrollen om igjen. En kandidat som stryker i 5 eller færre punkter, skal måtte ta disse punktene om igjen. Ved stryk i ett punkt under den nye prøven eller kontrollen, og stryk i andre punkter som er bestått i et tidligere forsøk, må kandidaten ta hele prøven eller kontrollen om igjen. Alle seksjoner av ferdighetsprøven eller ferdighetskontrollen skal være bestått i løpet av seks måneder.

NØYAKTIGHETSKRAV FOR FLYGEPRØVEN

2. Kandidaten skal demonstrere evne til å:
- (a) føre luftfartøyet med vertikale avgangs- og landingsegenskaper innenfor dets begrensninger,
 - (b) gjennomføre alle manøvrer jevnt og nøyaktig,
 - (c) vise god vurderingsevne og flygerskjønn,
 - (d) anvende kunnskapene om luftfart,
 - (e) til enhver tid opprettholde kontroll over luftfartøyet med vertikale avgangs- og landingsegenskaper slik at det aldri hersker tvil om hvorvidt prosedyrer eller manøvrer vil bli gjennomført på en vellykket måte.
 - (f) forstå og anvende prosedyrene for besetningssamarbeid og for arbeidsudyktighet, og
 - (g) kommunisere effektivt med de andre besetningsmedlemmene.
3. Følgende begrensninger skal gjelde, men det skal tas hensyn til turbulente forhold og flygeegenskapene og ytelsene til luftfartøyet med vertikale avgangs- og landingsegenskaper som brukes:
- (a) Grenser for IFR-flyging:
 - Høyde:
 - Generelt ± 100 fot
 - På beslutningshøyde starte en avbrutt landing $+50$ fot/ -0 fot
 - Minste nedstigningshøyde/høyde $+50$ fot/ -0 fot
 - Flyging på trekk:
 - ved hjelp av radiohjelpemidler $\pm 5^\circ$
 - Presisjonsinnflyging $\quad$ halvskala utslag, $\quad$ horisontalt og glidebane
 - Kurs:
 - Normale operasjoner $\pm 5^\circ$
 - Unormale operasjoner/nødsituasjoner $\pm 10^\circ$
 - Hastighet:
 - Generelt ± 10 knop
 - Med simulert motorsvikt $+10$ knop/ -5 knop

(b) Grenser for VFR-flyging:

Høyde:

Generelt ± 100 fot

Kurs:

Normale operasjoner $\pm 5^\circ$

Unormale operasjoner/nødsituasjoner $\pm 10^\circ$

Hastighet:

Generelt ± 10 knop

Med simulert motorsvikt $+10$ knop/ -5 knop

Bakkeavdrift:

T.O. hovring I.G.E. ± 3 fot

Landing ± 2 fot (med 0 fot flyging bakover eller sidelengs)

INNHALDET I TRENINGEN/FERDIGHETSPRØVEN/FERDIGHETSKONTROLLEN

4. Følgende symboler betyr:

P= Øvelsen skal gjennomføres som PIC eller styrmann og som PF og PNF i forbindelse med utstedelse av relevant typerettighet.

5. Den praktiske øvelsen skal minst gjennomføres på en treningsinnretning av det nivå som er markert med (P); er øvelsen markert med en pil (---->), kan den gjennomføres på utstyr av et høyere nivå.

6. Følgende forkortelser er brukt for å angi treningsinnretningen som brukes:

FFS = fullverdig flygesimulator

FTD = flygetreningsinnretning

OTD = annen treningsinnretning

PL = luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper

(a) Kandidater til ferdighetsprøven for utstedelse av typerettighet for luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper skal ta seksjon 1 til 5 og, om relevant, seksjon 6.

(b) Kandidater til forlengelse eller gjenutstedelse av typerettighet for luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper skal ta seksjon 1 til 5 og, om relevant, seksjon 6 og/eller 7.

- (c) Punktene merket med (*) skal flys utelukkende ved hjelp av instrumenter. Hvis dette kravet ikke oppfylles under ferdighetsprøven eller ferdighetskontrollen, begrenses typerettigheten til bare å gjelde VFR.
- 7. Bokstaven «M» («Mandatory») i kolonnen for ferdighetsprøve eller ferdighetskontroll angir at øvelsen er obligatorisk.
- 8. Syntetiske flygetreningsinnretninger skal benyttes til den praktiske treningen og prøvingen dersom de utgjør en del av et godkjent typerettighetskurs. For godkjenning av kurset vurderes følgende faktorer:
 - (a) kvalifiseringen av de syntetiske flygetreningsinnretningene i henhold til Part-OR,
 - (b) instruktørens kvalifikasjoner.

KATEGORIEN LUFTFARTØYER MED VERTIKALE AVGANGS- OG LANDINGS- EGESKAPER		PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL	
Manøvrer/Prosedyrer						Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollante ns initialer når prøven er fullført
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
SEKSJON 1 — Forberedelser før flyging og sjekker før avgang								
1.1	Ekstern visuell inspeksjon av luftfartøyet med vertikale avgangs- og landingsegenskaper, lokalisering av alle komponenter og inspeksjonens formål				P			
1.2	Inspeksjon av førerkabin	P	---->	---->	---->			
1.3	Oppstartsprosedyrer, sjekk av radio- og navigasjonsutstyr, valg og innstilling av navigasjons- og kommunikasjons-frekvenser	P	---->	---->	---->		M	
1.4	Taksing i samsvar med instruks fra lufttrafiktjenesten eller instruktøren		P	---->	---->			
1.5	Prosedyrer og sjekker før avgang, inkludert motorsjekker	P	---->	---->	---->		M	

KATEGORIEN LUFTFARTØYER MED VERTIKALE AVGANGS- OG LANDINGS- EGESKAPER		PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL	
Manøvrer/Prosedyrer						Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollante ns initialer når prøven er fullført
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
SEKSJON 2 — Flygemanøvrer og -prosedyrer								
2.1	Normale avgangsprofiler etter VFR Rullebaneoperasjoner (STOL og VTOL), inklusive i sidevind Hevede helikopterlandings- plasser Helikopterlandings- plasser på bakkenivå		P	---->	---->		M	
2.2	Avgang med maksimal avgangsvekt (virkelig eller simulert maksimal avgangsvekt)		P	---->				
2.3. 1	Avbrutt avgang: under operasjon på rullebanen under operasjon på hevet landingsplass under operasjon på bakkenivå		P	---->			M	

KATEGORIEN LUFTFARTØYER MED VERTIKALE AVGANGS- OG LANDINGS- EGESKAPER		PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL	
Manøvrer/Prosedyrer						Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollante ns initialer når prøven er fullført
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
2.3. 2	Avgang med simulert motorsvikt etter passering av beslutningspunkt: under operasjon på rullebanen under operasjon på hevet landingsplass under operasjon på bakkenivå		P	---->			M	
2.4	Nedstigning i autorotasjon i helikoptermodus mot bakken (luftfartøy skal ikke brukes i denne øvelsen)	P	---->	---->			M bare FFS	
2.4. 1	Nedstigning i autorotasjon i flymodus (luftfartøy skal ikke brukes i denne øvelsen)		P	---->			M bare FFS	

KATEGORIEN LUFTFARTØYER MED VERTIKALE AVGANGS- OG LANDINGS- EGESKAPER		PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL	
Manøvrer/Prosedyrer						Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollante ns initialer når prøven er fullført
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
2.5	Normale landingsprofiler etter VFR operasjon på rullebane (STOL og VTOL) hevede helikopterlandings- plasser helikopterlandings- plasser på bakkenivå		P	---->	---->		M	
2.5. 1	Landing med simulert motorsvikt etter at beslutningspunkt er nådd: under operasjon på rullebanen under operasjon på hevet landingsplass under operasjon på bakkenivå							
2.6	Avbrutt landing (go- around) eller landing etter simulert motorsvikt før beslutningspunktet		P	---->			M	

KATEGORIEN LUFTFARTØYER MED VERTIKALE AVGANGS- OG LANDINGS- EGESKAPER		PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL	
Manøvrer/Prosedyrer						Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollante ns initialer når prøven er fullført
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
SEKSJON 3 — Normal og unormal operasjon av følgende systemer og prosedyrer								
3	Normal og unormal operasjon av følgende systemer og prosedyrer (kan gjennomføres i en FSTD som er kvalifisert for denne øvelsen):						M	minst 3 punkter må velges fra denne seksjonen
3.1	Motor	P	---->	---->				
3.2	Trykksystem og klimaanlegg (varme, ventilasjon)	P	---->	---->				
3.3	Pitot/statisk system	P	---->	---->				
3.4	Drivstoffsystem	P	---->	---->				
3.5	Elektrisk anlegg	P	---->	---->				
3.6	Hydraulikksystem	P	---->	---->				
3.7	Styreorgan- og trimsystem	P	---->	---->				
3.8	Anti- og avisingssystem, oppvarming av frontglass (om montert)	P	---->	---->				

KATEGORIEN LUFTFARTØYER MED VERTIKALE AVGANGS- OG LANDINGS- EGESKAPER		PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL	
Manøvrer/Prosedyrer						Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollante ns initialer når prøven er fullført
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
3.9	Autopilot/ styreveiledningssystem	P	--->	--->				
3.10	Innretninger for varslings eller unngåelse av steiling, og stabilitetsøkende innretninger	P	---->	---->				
3.11	Værradar, radiohøydemåler, transponder, terrengvarslingsystem (om montert)	P	---->	---->				
3.12	Landingsunderstell- system	P	---->	---->				
3.13	Hjelpemotor	P	---->	---->				
3.14	Radio, navigasjonsutstyr, instrumenter og dataflystyringsystem	P	---->	---->				
3.15	Vingeklaffsystem	P	---->	---->				
SEKSJON 4 — Prosedyrer for unormale situasjoner og nødsituasjoner								

KATEGORIEN LUFTFARTØYER MED VERTIKALE AVGANGS- OG LANDINGS- EGESKAPER		PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL	
Manøvrer/Prosedyrer						Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollante ns initialer når prøven er fullført
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4	Unormale prosedyrer og nødprosedyrer (kan gjennomføres i en FSTD som er kvalifisert for denne øvelsen)						M	minst 3 punkter må velges fra denne seksjonen
4.1	Brannøvelser, f.eks. brann i motor, APU, lasterom, førerkabin og brann i elektrisk anlegg, inkludert evakuering om relevant	P	---->	---->				
4.2	Røykkontroll og -fjerning	P	---->	---->				
4.3	Motorsvikt, utkopling og gjenoppstart av motor (luftfartøy skal ikke brukes i denne øvelsen), inkludert overgang med OEI fra helikopter- til flymodus og omvendt	P	---->	---->			bare FFS	
4.4	Drivstoffdumping (simulert, om montert)	P	---->	---->				

KATEGORIEN LUFTFARTØYER MED VERTIKALE AVGANGS- OG LANDINGS- EGESKAPER		PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL	
Manøvrer/Prosedyrer						Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollante ns initialer når prøven er fullført
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4.5	Vindskjær ved avgang og landing (luftfartøy skal ikke brukes i denne øvelsen)			P			bare FFS	
4.6	Simulert svikt i kabintrykk/ nødnedstigning (luftfartøy skal ikke brukes i denne øvelsen)	P	---->	---->			bare FFS	
4.7	ACAS-hendelse (luftfartøy skal ikke brukes i denne øvelsen)	P	---->	---->			bare FFS	
4.8	Arbeidsudyktig besetningsmedlem	P	---->	---->				
4.9	Transmisjonsfeil	P	---->	---->			bare FFS	
4.10	Oppretting fra full steiling (motorkraft på og av) eller etter aktivering av innretning for steilingsvarsling i stignings-, underveis- og innflygings-konfigurasjon (luftfartøy skal ikke brukes i denne øvelsen)	P	---->	---->			bare FFS	

NO

NO

KATEGORIEN LUFTFARTØYER MED VERTIKALE AVGANGS- OG LANDINGS- EGESKAPER		PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL	
Manøvrer/Prosedyrer						Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollante ns initialer når prøven er fullført
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4.11	Andre nødprosedyrer iht. relevant flygehandbok	P	---->	---->				
SEKSJON 5 — Instrumentflygeprosedyrer (skal utføres i IMC eller simulert IMC)								
5.1	Instrumentavgang: overgang til instrumentflyging skal skje så snart som mulig etter at luftfartøyet er i luften	P*	---->*	---->*				
5.1. 1	Simulert motorsvikt under utflyging etter beslutningspunkt	P*	---->*	---->*			M*	
5.2	Overholdelse av utflygings- og innflygingsruter og ATC-instrukser	P*	---->*	---->*			M*	
5.3	Venteprosedyrer	P*	---->*	---->*				
5.4	Presisjonsinnflyging ned til en beslutningshøyde over bakken på ikke mindre enn 60 m (200 fot)	P*	---->*	---->*				

KATEGORIEN LUFTFARTØYER MED VERTIKALE AVGANGS- OG LANDINGS- EGESKAPER		PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL	
Manøvrer/Prosedyrer						Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollante ns initialer når prøven er fullført
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.4. 1	Manuelt, uten styreveiledningssystem	P*	---->*	---->*			(bare ferdigh etsprøv en)	
5.4. 2	Manuelt, med styreveiledningssystem	P*	---->*	---->*				
5.4. 3	Med bruk av autopilot	P*	---->*	---->*				
5.4. 4	Manuelt, med en motor simulert ute av funksjon; motorsvikten må simuleres i løpet av den siste delen av innflygingen før passering av ytre merkefyr (OM) og opprettholdes til landing eller til hele prosedyren for avbrutt innflyging er avsluttet	P*	---->*	---->*			M*	
5.5	Ikke-presisjons- innflyging ned til minste nedstigningshøyde MDA/H	P*	---->*	---->*			M*	

KATEGORIEN LUFTFARTØYER MED VERTIKALE AVGANGS- OG LANDINGS- EGESKAPER		PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL	
Manøvrer/Prosedyrer						Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollante ns initialer når prøven er fullført
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.6	Avbrutt landing (go-around) med alle motorer i funksjon når DA/DH eller MDA/MDH nås	P*	---->*	---->*				
5.6.1	Andre prosedyrer for avbrutt innflyging	P*	---->*	---->*				
5.6.2	Avbrutt landing (go-around) med en motor ute av funksjon når DA/DH eller MDA/MDH nås	P*					M*	
5.7	IMC-autorotasjon med gjenvinning av motorkraft og landing på rullebane i bare helikoptermodus (luftfartøy skal ikke brukes i denne øvelsen)	P*	---->*	---->*			M* bare FFS	
5.8	Gjenoppretting fra unormale flygestillinger (dette avhenger av kvaliteten på FFS)	P*	---->*	---->*			M*	
SEKSJON 6 — Tilleggsautorisasjon til typerettighet for instrumentinnflyging ned til en beslutningshøyde over bakken på mindre enn 60 m (CAT II/III)								

KATEGORIEN LUFTFARTØYER MED VERTIKALE AVGANGS- OG LANDINGS- EGESKAPER		PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL	
Manøvrer/Prosedyrer						Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollante ns initialer når prøven er fullført
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
6	Tilleggsautorisasjon til typerettighet for instrumentinnflyging ned til en beslutningshøyde over bakken på mindre enn 60 m (CAT II/III) Følgende manøvrer og prosedyrer er minimum treningskrav for å tillate instrumentinnflyginger ned til en DH på mindre enn 60 m (200 fot). Under følgende prosedyrer for instrumentinnflyging og avbrutt innflyging skal det gjøres bruk av alt utstyr i luftfartøyet med vertikale avgangs- og landingsegenskaper som kreves for typesertifisering for instrumentinnflyging ned til en DH på mindre enn 60 m (200 fot).							
6.1	Avbrutt avgang ved minste godkjente RVR		P	---->			M*	

KATEGORIEN LUFTFARTØYER MED VERTIKALE AVGANGS- OG LANDINGS- EGESKAPER		PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL	
Manøvrer/Prosedyrer						Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollante ns initialer når prøven er fullført
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
6.2	ILS-innflyginger Under simulerte instrumentinnflygingsforhold, ned til gjeldende DH, ved bruk av styreveilednings-system. Standardprosedyrer for besetningssamarbeid (SOPs) skal følges		P	---->	---->		M*	
6.3	Avbrutt landing (go-around) ved DH etter innflyginger som angitt i 6.2. Treningen skal også omfatte en avbrutt innflyging på grunn av (simulert) utilstrekkelig RVR, vindskjær, at luftfartøyet avvik overskrider innflygingsbegrensninger for vellykket innflyging, utstyrssvikt på bakken/i luftfartøyet før passering av DH samt avbrutt innflyging med simulert svikt i flybåret utstyr		P	---->	---->		M*	

KATEGORIEN LUFTFARTØYER MED VERTIKALE AVGANGS- OG LANDINGS- EGESKAPER		PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL	
Manøvrer/Prosedyrer						Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollante ns initialer når prøven er fullført
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
6.4	Landing(er) med visuell referanse etablert ved DH etter instrumentinnflyging. Avhengig av det aktuelle styre- veiledningssystemet skal en automatisk landing gjennomføres		P	---->			M*	
Seksjon 7 – Tilleggsutstyr								
7	Bruk av tilleggsutstyr		P	---->	---->			

E. Særskilte krav for kategorien luftskip

- Når det gjelder ferdighetsprøver eller ferdighetskontroller for typerettigheter for luftskip, skal kandidaten bestå seksjon 1 til 5 og 6 (om relevant) av ferdighetsprøven eller ferdighetskontrollen. Stryk i mer enn 5 punkter skal føre til at kandidaten må ta hele prøven eller kontrollen om igjen. En kandidat som stryker i 5 eller færre punkter, skal måtte ta disse punktene om igjen. Ved stryk i ett punkt under den nye prøven eller kontrollen, og stryk i andre punkter som er bestått i et tidligere forsøk, må kandidaten ta hele prøven eller kontrollen om igjen. Alle seksjoner av ferdighetsprøven eller ferdighetskontrollen skal være bestått i løpet av seks måneder.

NØYAKTIGHETSKRAV FOR FLYGEPRØVEN

- Kandidaten skal demonstrere evne til å:
 - føre luftskipet innenfor dets begrensninger,
 - gjennomføre alle manøvrer jevnt og nøyaktig,
 - vise god vurderingsevne og flygerskjønn,

- (d) anvende kunnskapene om luftfart,
- (e) til enhver tid opprettholde kontroll over luftskipet slik at det aldri hersker tvil om hvorvidt prosedyrer eller manøvrer vil bli gjennomført på en vellykket måte,
- (f) forstå og anvende prosedyrene for besetningssamarbeid og for arbeidsudyktighet, og
- (g) kommunisere effektivt med de andre besetningsmedlemmene.

3. Følgende begrensninger skal gjelde, men det skal tas hensyn til turbulente forhold og flygeegenskapene og ytelsene til luftskipet som brukes:

(a) Grenser for IFR-flyging:

Høyde:

Generelt ± 100 fot

På beslutningshøyde starte en avbrutt landing $+50$ fot/ -0 fot

Minste nedstigningshøyde/høyde $+50$ fot/ -0 fot

Flyging på trekk:

ved hjelp av radiohjelpemidler $\pm 5^\circ$

Presisjonsinnflyging

halvskala utslag, horisontalt og glidebane

Kurs:

Normale operasjoner $\pm 5^\circ$

Unormale operasjoner/nødsituasjoner $\pm 10^\circ$

(b) Grenser for VFR-flyging:

Høyde:

Generelt ± 100 fot

Kurs:

Normale operasjoner $\pm 5^\circ$

Unormale operasjoner/nødsituasjoner $\pm 10^\circ$

INNHALDET I TRENINGEN/FERDIGHETSPRØVEN/FERDIGHETSKONTROLLEN

4. Følgende symboler betyr:

P = Øvelsen skal gjennomføres som PIC eller styrmann og som PF og PNF i forbindelse med utstedelse av relevant typerettighet.

5. Den praktiske øvelsen skal minst gjennomføres på en treningsinnretning av det nivå som er markert med (P); er øvelsen markert med en pil (---->), kan den gjennomføres på utstyr av et høyere nivå.

- 6 Følgende forkortelser er brukt for å angi treningsinnretningen som er brukt:

FFS = fullverdig flygesimulator

FTD = flygetreningsinnretning

OTD = annen treningsinnretning

As = luftskip

- (a) Kandidater til ferdighetsprøven for utstedelse av typerettighet for luftskip skal ta seksjon 1 til 5 og, om relevant, seksjon 6.
- (b) Kandidater til ferdighetskontrollen med sikte på forlengelse eller gjenutstedelse av typerettighet for luftskip skal bare ta seksjon 1 til 5 og, om relevant, seksjon 6.
- (c) Punktene merket med (*) skal flys utelukkende ved hjelp av instrumenter. Hvis dette kravet ikke oppfylles under ferdighetsprøven eller ferdighetskontrollen, begrenses typerettigheten til bare å gjelde VFR.
7. Bokstaven «M» («Mandatory») i kolonnen for ferdighetsprøve eller ferdighetskontroll angir at øvelsen er obligatorisk.
8. Syntetiske flygetreningsinnretninger skal benyttes til den praktiske øvelsen og prøvingen dersom de utgjør en del av et typerettighetskurs. For kurset vurderes følgende faktorer:
- (a) kvalifiseringen av de syntetiske flygetreningsinnretningene i henhold til Part-OR,
- (b) instruktørens kvalifikasjoner.

KATEGORIEN LUFTSKIP	PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS-PRØVE / -KONTROLL	
Manøvrer/Prosedyrer					Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollantens initialer når prøven er fullført
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	

KATEGORIEN LUFTSKIP		PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS-PRØVE / -KONTROLL	
Manøvrer/Prosedyrer						Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollantens initialer når prøven er fullført
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
SEKSJON 1 — Forberedelser før flyging og sjekker før avgang								
1.1	Inspeksjon før avgang				P			
1.2	Inspeksjon av førerkabin	P	---->	---->	---->			
1.3	Oppstartsprosedyrer, sjekk av radio- og navigasjonsutstyr, valg og innstilling av navigasjons- og kommunikasjons-frekvenser		P	---->	---->		M	
1.4	Prosedyre for frigjøring fra masten og manøvrering på bakken			P	---->		M	
1.5	Prosedyrer og sjekker før avgang	P	---->	---->	---->		M	
SEKSJON 2 — Flygemanøvrer og -prosedyrer								
2.1	Normal avgangsprofil etter VFR			P	---->		M	
2.2	Avgang med simulert motorsvikt			P	---->		M	
2.3	Avgang med last > 0 (tung avgang)			P	---->			

KATEGORIEN LUFTSKIP		PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS-PRØVE / -KONTROLL	
Manøvrer/Prosedyrer						Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollantens initialer når prøven er fullført
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
2.4	Avgang med last < 0 (lett avgang)			P	---->			
2.5	Prosedyre for normal stigning			P	---->			
2.6	Stigning til trykkehøyde			P	---->			
2.7	Gjenkjenning av trykkehøyde			P	---->			
2.8	Flyging i eller nær trykkehøyde			P	---->		M	
2.9	Normal nedstigning og innflyging			P	---->			
2.10	Normal landingsprofil etter VFR			P	---->		M	
2.11	Landing med last > 0 (tung ldg.)			P	---->		M	
2.12	Landing med last < 0 (lett ldg.)			P	---->		M	
	Blank							
SEKSJON 3 — Normal og unormal operasjon av følgende systemer og prosedyrer								

KATEGORIEN LUFTSKIP		PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL	
Manøvrer/Prosedyrer						Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollan tens initialer når prøven er fullført
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
3	Normal og unormal operasjon av følgende systemer og prosedyrer (kan gjennomføres i en FSTD som er kvalifisert for denne øvelsen):						M	minst 3 punkter må velges fra denne seksjonen
3.1	Motor	P	---->	---->	---->			
3.2	Trykksetting av kammer	P	---->	---->	---->			
3.3	Pitot/statisk system	P	---->	---->	---->			
3.4	Drivstoffsystem	P	---->	---->	---->			
3.5	Elektrisk anlegg	P	---->	---->	---->			
3.6	Hydraulikksystem	P	---->	---->	---->			
3.7	Styreorgan- og trimsystem	P	---->	---->	---->			
3.8	Gassbeholdersystem	P	---->	---->	---->			
3.9	Autopilot/ styreveiledningssystem	P	--->	--->	---->			
3.10	Stabilitetsøkende innretninger	P	---->	---->	---->			

NO

NO

KATEGORIEN LUFTSKIP		PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL	
Manøvrer/Prosedyrer						Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollan tens initialer når prøven er fullført
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
3.11	Værradar, radiohøydemåler, transponder, terrengvarslingssystem (om montert)	P	---->	---->	---->			
3.12	Landingsunderstell- system	P	---->	---->	---->			
3.13	Hjelpemotor	P	---->	---->	---->			
3.14	Radio, navigasjonsutstyr, instrumenter og dataflystyringssystem	P	---->	---->	---->			
	Blank							
SEKSJON 4 — Prosedyrer for unormale situasjoner og nødsituasjoner								
4	Unormale prosedyrer og nødprosedyrer (kan gjennomføres i en FSTD som er kvalifisert for denne øvelsen)						M	minst 3 punkter må velges fra denne seksjonen

KATEGORIEN LUFTSKIP		PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS-PRØVE / -KONTROLL	
Manøvrer/Prosedyrer						Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollantens initialer når prøven er fullført
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
4.1	Brannøvelser, f.eks. brann i motor, APU, lasterom, førerkabin og brann i elektrisk anlegg, inkludert evakuering om relevant	P	---->	---->	---->			
4.2	Røykkontroll og -fjerning	P	---->	---->	---->			
4.3	Motorsvikt, utkopling og gjenoppstart av motor Under bestemte faser av flygingen, inkludert svikt i flere motorer	P	---->	---->	---->			
4.4	Arbeidsudyktig besetningsmedlem	P	---->	---->	---->			
4.5	Feil i transmisjons-system/girkasse	P	---->	---->	---->		bare FFS	
4.6	Andre nødprosedyrer iht. relevant flygehandbok	P	---->	---->	---->			
SEKSJON 5 — Instrumentflygeprosedyrer (skal utføres i IMC eller simulert IMC)								

KATEGORIEN LUFTSKIP		PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL	
Manøvrer/Prosedyrer						Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollan tens initialer når prøven er fullført
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
5.1	Instrumentavgang: overgang til instrumentflyging skal skje så snart som mulig etter at luftskipet er i luften	p*	---->*	---->*	---->*			
5.1.1	Simulert motorsvikt under utflyging	p*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.2	Overholdelse av utflygings- og innflygingsruter og ATC-instrukser	p*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.3	Venteprosedyrer	p*	---->*	---->*	---->*			
5.4	Presisjonsinnflyging ned til en beslutningshøyde på ikke mindre enn 60 m (200 fot)	p*	---->*	---->*	---->*			
5.4.1	Manuelt, uten styreveiledningssystem	p*	---->*	---->*	---->*		M* (bare ferdigh etsprø ven)	
5.4.2	Manuelt, med styreveiledningssystem	p*	---->*	---->*	---->*			

KATEGORIEN LUFTSKIP		PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS- PRØVE / -KONTROLL	
Manøvrer/Prosedyrer						Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollan tens initialer når prøven er fullført
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
5.4.3	Med bruk av autopilot	p*	---->*	---->*	---->*			
5.4.4	Manuelt, med en motor simulert ute av funksjon; motorsvikten må simuleres i løpet av den siste delen av innflygingen før passering av ytre merkefyr (OM) og opprettholdes til landing eller til hele prosedyren for avbrutt innflyging er avsluttet	p*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.5	Ikke-presisjons-innflyging ned til minste nedstigningshøyde MDA/H	p*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.6	Avbrutt landing (go-around) med alle motorer i funksjon når DA/DH eller MDA/MDH nås	p*	---->*	---->*	---->*			
5.6.1	Andre prosedyrer for avbrutt innflyging	p*	---->*	---->*	---->*			

KATEGORIEN LUFTSKIP		PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS-PRØVE / -KONTROLL	
Manøvrer/Prosedyrer						Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollantens initialer når prøven er fullført
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
5.6.2	Avbrutt landing (go-around) med en motor ute av funksjon når DA/DH eller MDA/MDH nås	p*					M*	
5.7	Gjenoppretting fra unormale flygestillinger (dette avhenger av kvaliteten på FFS)	p*	---->*	---->*	---->*		M*	
SEKSJON 6 — Tilleggsautorisasjon til typerettighet for instrumentinnflyging ned til en beslutningshøyde over bakken på mindre enn 60 m (CAT II/III)								

KATEGORIEN LUFTSKIP		PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS-PRØVE / -KONTROLL	
Manøvrer/Prosedyrer						Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollantens initialer når prøven er fullført
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
6	Tilleggsautorisasjon til typerettighet for instrumentinnflyging ned til en beslutningshøyde over bakken på mindre enn 60 m (CAT II/III) Følgende manøvrer og prosedyrer er minimum treningskrav for å tillate instrumentinnflyginger ned til en DH på mindre enn 60 m (200 fot). Under følgende prosedyrer for instrumentinnflyging og avbrutt innflyging skal det gjøres bruk av alt utstyr i luftskipet som kreves for typesertifisering for instrumentinnflyging ned til en DH på mindre enn 60 m (200 fot).							
6.1	Avbrutt avgang ved minste godkjente RVR		P	---->			M*	
6.2	ILS-innflyginger Under simulerte instrumentinnflygingsforhold, ned til gjeldende DH, ved bruk av styreveiledningssystem. Standardprosedyrer for besetningssamarbeid (SOP) skal følges		P	---->			M*	

NO

NO

KATEGORIEN LUFTSKIP		PRAKTISK TRENING					FERDIGHETS-PRØVE / -KONTROLL	
Manøvrer/Prosedyrer						Instruktørens initialer når treningen er fullført	Kontr. i	Kontrollantens initialer når prøven er fullført
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
6.3	Avbrutt landing (go-around) Ved DH etter innflyginger som angitt i 6.2 Treningen skal også omfatte en avbrutt innflyging på grunn av (simulert) utilstrekkelig RVR, vindskjær, at luftfartøys avvik overskrider innflygingsbegrensninger for vellykket innflyging, utstyrssvikt på bakken/i luftfartøyet før passering av DH samt avbrutt innflyging med simulert svikt i flybåret utstyr		P	---->			M*	
6.4	Landing(er) Med visuell referanse etablert ved DH etter instrumentinnflyging. Avhengig av det aktuelle styreveiledningssystemet skal en automatisk landing gjennomføres		P	---->			M*	
SEKSJON 7 – Tilleggsutstyr								
7	Bruk av tilleggsutstyr		P	---->				

VEDLEGG II
TIL GJENNOMFØRINGSFORORDNINGEN
KRAV VED KONVERTERING AV NASJONALE SERTIFIKATER OG
RETTIGHETER FOR FLY OG HELIKOPTRE

A. FLY

1. Flygersertifikater

Et flygersertifikat utstedt av en medlemsstat i samsvar med nasjonale krav, skal byttes i et Part-FCL-sertifikat forutsatt at kandidaten oppfyller følgende krav:

- (a) for ATPL(A) og CPL(A), bestå en ferdighetskontroll som oppfyller kravene i henhold til Part-FCL for forlengelse av type-/klasse- og instrumentrettighet som er relevante for privilegiene tilknyttet det sertifikatet som innehas,
- (b) godtgjøre kunnskap om de relevante delene av Part-OPS og Part-FCL,
- (c) godtgjøre språkferdigheter i samsvar med FCL.055,
- (d) overholde kravene fastsatt i nedenstående tabell:

Nasjonalt sertifikat som innehas	Total flyetid	Eventuelle tilleggskrav	Part-FCL-sertifikat som søkes, med eventuelle vilkår	Krav for fjerning av vilkår	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	>1500 som PIC på flerpilotfly	ingen	ATPL(A)	ikke relevant	(a)
ATPL(A)	>1500 på flerpilotfly	ingen	som (c)(4)	som (c)(5)	(b)
ATPL(A)	>500 på flerpilotfly	godtgjøre kunnskap om flygeplanlegging og ytelse iht. kravene i FCL.515	ATPL(A), med typerettighet begrenset til styrmann	godtgjøre evne til å fungere som PIC iht. kravene i vedlegg 9 til Part-FCL	(c)

Nasjonalt sertifikat som innehas	Total flygetid	Eventuelle tilleggskrav	Part-FCL-sertifikat som søkes, med eventuelle vilkår	Krav for fjerning av vilkår	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A) og bestått en ICAO ATPL-teoriprøve i den sertifikat-utstedende medlemsstat		(i) godtgjøre kunnskap om flygeplanlegging og ytelse iht. kravene i FCL.310 og FCL.615(b) (ii) oppfylle øvrige krav i FCL.720.A (c)	CPL/IR(A) med godskriving av ATPL-teori	ikke relevant	(d)
CPL/IR(A)	>500 på flerpilotfly eller i flerpilot-operasjoner på enpilots kortdistansefly CS-23 eller tilsvarende iht. kravene i Part-OPS for kommersiell lufttransport	(i) bestå en eksamen i ATPL(A)-kunnskap i den sertifikat-utstedende medlemsstaten* (ii) oppfylle øvrige krav i FCL.720.A (c)	CPL/IR(A) med godskriving av ATPL-teori	ikke relevant	(e)
CPL/IR(A)	>500 som PIC på enpilotfly	ingen	CPL/IR(A) med type-/klasse-rettigheter begrenset til enpilotfly		(f)
CPL/IR(A)	<500 som PIC på enpilotfly	godtgjøre kunnskap i flygeplanlegging og flygeytelser på CPL/IR-nivå	som (4)(f)	oppnå flerpilots typerettighet iht. Part-FCL	(g)

Nasjonalt sertifikat som innehas	Total flygetid	Eventuelle tilleggskrav	Part-FCL-sertifikat som søkes, med eventuelle vilkår	Krav for fjerning av vilkår	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL(A)	>500 som PIC på enpilotfly	rettighet for nattflyging, om relevant	CPL/IR(A) med type-/klasse-rettigheter begrenset til enpilotfly		(h)
CPL(A)	<500 som PIC på enpilotfly	(i) rettighet for nattflyging, om relevant (ii) godtgjøre kunnskap om flyge-planlegging og ytelse iht. kravene i FCL.310	som (4)(h)		(i)
PPL/IR(A)	≥75 etter IFR	rettighet for nattflyging dersom nattflygings-privilegier ikke er inkludert i instrument-rettigheten	PPL/IR(A) (IR begrenset til PPL)	godtgjøre kunnskap om flyge-planlegging og ytelse iht. kravene i FCL.615(b)	(j)
PPL(A)	≥70 på fly	vise bruk av radionavigasjonshjelpemidler	PPL(A)		(k)

* CPL-innehavere som allerede innehar en typerettighet for flerpilotfly, er ikke pålagt å ha bestått eksamen i ATPL(A)-teori så lenge de fortsetter å føre samme flytype, men vil da ikke få godskrevet ATPL(A)-teori for et Part-FCL-sertifikat. Dersom de trenger en annen typerettighet for et annet flerpilotfly, må de oppfylle kravene i kolonne (3), rad (e)(i) i tabellen over.

2. Instruktørbevis

Et instruktørbevis utstedt av en medlemsstat i samsvar med nasjonale krav, skal byttes i et Part-FCL-bevis forutsatt at kandidaten oppfyller følgende krav:

Nasjonalt bevis eller nasjonale privilegier som innehas	Erfaring	Eventuelle tilleggskrav	Part-FCL-bevis som søkes
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	samme som iht. Part-FCL for det aktuelle bevis	ikke relevant	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. SFI-bevis

Et SFI-bevis utstedt av en medlemsstat i samsvar med nasjonale krav, skal byttes i et Part-FCL-bevis forutsatt at innehaveren oppfyller følgende krav:

Nasjonalt bevis som innehas	Erfaring	Eventuelle tilleggskrav	Part-FCL-bevis som søkes
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	>1500 timer som flyger på MPA	(i) inneha eller ha innehatt et CPL, MPL eller ATPL for fly utstedt av en medlemsstat, (ii) ha fullført simulatordelen av relevant typerettighetskurs, inkludert MCC.	SFI(A)
SFI(A)	3 års nyere erfaring som SFI	ha fullført simulatordelen av relevant typerettighetskurs, inkludert MCC.	SFI(A)

Konverteringen skal være gyldig i inntil 3 år. Forlengelse forutsetter at de relevante kravene i Part-FCL er oppfylt.

4. STI-bevis

Et STI-bevis utstedt av en medlemsstat i samsvar med nasjonale krav, kan byttes i et Part-FCL-bevis forutsatt at innehaveren oppfyller følgende krav:

Nasjonalt bevis som innehas	Erfaring	Eventuelle tilleggskrav	Bevis som søkes
-----------------------------	----------	-------------------------	-----------------

(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	> 500 timer som flyger på SPA	(i) inneha eller ha innehatt et flygersertifikat utstedt av en medlemsstat, (ii) ha bestått en ferdighetskontroll iht. vedlegg 9 til Part-FCL på en FSTD som er relevant for instruksjonen som skal gis	STI(A)
STI(A)	3 års nyere erfaring som STI	ha bestått en ferdighetskontroll iht. vedlegg 9 til Part-FCL på en FSTD som er relevant for instruksjonen som skal gis	STI(A)

Beviset kan forlenges dersom de relevante kravene i Part-FCL er oppfylt.

B. HELIKOPTRE

1. Flygersertifikater

Et flygersertifikat utstedt av en medlemsstat i samsvar med nasjonale krav, skal byttes i et Part-FCL-sertifikat forutsatt at kandidaten oppfyller følgende krav:

- bestå en ferdighetskontroll som oppfyller kravene i henhold til Part-FCL til forlengelse av type- og instrumentrettighet som er relevante for privilegiene tilknyttet det sertifikatet som innehas,
- godtgjøre kunnskap om de relevante delene av Part-OPS og Part-FCL,
- godtgjøre språkferdigheter i samsvar med FCL.055,
- overholde kravene fastsatt i nedenstående tabell:

Nasjonalt sertifikat som innehas	Total flygetid	Eventuelle tilleggskrav	Part-FCL-sertifikat som søkes, med eventuelle vilkår	Krav for fjerning av vilkår	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) med gyldig IR(H)	>1000 som PIC på flerpilot-helikopter	ingen	ATPL(H) og IR	ikke relevant	(a)
ATPL(H) uten IR(H)-privilegier	>1000 som PIC på flerpilot-helikopter	ingen	ATPL(H)		(b)
ATPL(H) med gyldig IR(H)	>1000 på flerpilot-helikopter	ingen	ATPL(H), og typerettighet begrenset til styrmann	godtgjøre evne til å fungere som PIC iht. kravene i vedlegg 9 til Part-FCL	(c)
ATPL(H) uten IR(H)-privilegier	>1000 på flerpilot-helikopter	ingen	ATPL(H) med typerettighet begrenset til styrmann	godtgjøre evne til å fungere som PIC iht. kravene i vedlegg 9 til Part-FCL	(d)
ATPL(H) med gyldig IR(H)	>500 på flerpilot-helikopter	godtgjøre kunnskap om flygeplanlegging og flygeytelse iht. kravene i FCL.515 og FCL.615(b)	som (4)(c)	som (5)(c)	(e)
ATPL(H) uten IR(H)-privilegier	>500 på flerpilot-helikopter	som (3)(e)	som (4)(d)	som (5)(d)	(f)

Nasjonalt sertifikat som innehas	Total flygetid	Eventuelle tilleggskrav	Part-FCL-sertifikat som søkes, med eventuelle vilkår	Krav for fjerning av vilkår	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H) og bestått en ICAO ATPL(H)-teoriprøve i den sertifikat-utstedende medlemsstat		(i) godtgjøre kunnskap om flygeplanlegging og flygeytelse iht. kravene i FCL.310 og FCL.615(b), (ii) oppfylle øvrige krav i FCL.720.H(b)	CPL/IR(H) med godskriving ATPL(H)-teori, forutsatt at ICAO ATPL(H)-teoriprøven blir vurdert til å være på Part-FCL ATPL-nivå	ikke relevant	(g)
CPL/IR(H)	>500 timer på flerpilot-helikopter	(i) bestå en eksamen i Part-FCL ATPL(H)-teori i den sertifikat-utstedende medlemsstat*, (ii) oppfylle øvrige krav i FCL.720.H(b)	CPL/IR(H) med godskriving av Part-FCL ATPL(H)-teori	ikke relevant	(h)
CPL/IR(H)	>500 som PIC på enpilot-helikopter	ingen	CPL/IR(H) med typerettigheter begrenset til enpilot-helikopter	oppnå flerpilots typerettighet iht. Part-FCL	(i)
CPL/IR(H)	<500 som PIC på enpilot-helikopter	godtgjøre kunnskap om flygeplanlegging og flygeytelse iht. kravene i FCL.310 og FCL.615(b)	som (4)(i)		(j)

Nasjonalt sertifikat som innehas	Total flygetid	Eventuelle tilleggskrav	Part-FCL-sertifikat som søkes, med eventuelle vilkår	Krav for fjerning av vilkår	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL(H)	>500 som PIC på enpilot-helikopter	rettighet for nattflyging	CPL(H) med typerettigheter begrenset til enpilot-helikopter		(k)
CPL(H)	<500 som PIC på enpilot-helikopter	rettighet for nattflyging godtgjøre kunnskap om flygeplanlegging og ytelse iht. kravene i FCL.310	som (4) (k)		(l)
CPL(H) uten rettighet for nattflyging	>500 som PIC på enpilot-helikopter		som (4)(k) og begrenset til VFR-operasjoner om dagen	oppnå flerpilots typerettighet iht. Part-FCL og rettighet for nattflyging	(m)
CPL(H) uten rettighet for nattflyging	<500 som PIC på enpilot-helikopter	godtgjøre kunnskap om flygeplanlegging og flygeytelse iht. kravene i FCL.310	som (4)(k) og begrenset til VFR-operasjoner om dagen		(n)
PPL/IR(H)	≥75 etter IFR	rettighet for nattflyging dersom nattflygingsprivilegier ikke er inkludert i instrumentrettigheten	PPL/IR(H) (IR begrenset til PPL)	godtgjøre kunnskap om flygeplanlegging og ytelse iht. kravene i FCL.615(b)	(o)
PPL(H)	≥75 på helikopter	vise bruk av radio-	PPL(H)		(p)

NO

NO

Nasjonalt sertifikat som innehas	Total flygetid	Eventuelle tilleggskrav	Part-FCL-sertifikat som søkes, med eventuelle vilkår	Krav for fjerning av vilkår	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
		navigasjons-hjelpemidler			

* CPL-innehavere som allerede innehar en typerettighet for flerpilotfly, er ikke pålagt å ha bestått eksamen i ATPL(H)-teori så lenge de fortsetter å føre samme helikoptertype, men vil da ikke få godskrevet ATPL(H)-teori for et Part-FCL-sertifikat. Dersom de trenger en annen typerettighet for et annet flerpilothelikopter, må de oppfylle kravene i kolonne (3), rad (h)(i) i tabellen over.

2. Instruktørbevis

Et instruktørbevis utstedt av en medlemsstat i samsvar med nasjonale krav, skal byttes i et Part-FCL-bevis forutsatt at kandidaten oppfyller følgende krav:

Nasjonalt bevis eller nasjonale privilegier som innehas	Erfaring	Eventuelle tilleggskrav	Bevis som søkes
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	samme som iht. Part-FCL for det aktuelle bevis		FI(H)/IRI(H)/TRI(H)*

Beviset kan forlenges dersom de relevante kravene i Part-FCL er oppfylt.

3. SFI-bevis

Et SFI-bevis utstedt av en medlemsstat i samsvar med nasjonale krav, skal byttes i et Part-FCL-bevis forutsatt at innehaveren oppfyller følgende krav:

Nasjonalt bevis som innehas	Erfaring	Eventuelle tilleggskrav	Bevis som søkes
(1)	(2)	(3)	(4)

Nasjonalt bevis som innehas	Erfaring	Eventuelle tilleggskrav	Bevis som søkes
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	>1 000 timer som flyger på MPH	(i) inneha eller ha innehatt et CPL, MPL eller ATPL utstedt av en medlemsstat, (ii) ha fullført simulatordelen av relevant typerettighetskurs, inkludert MCC	SFI(H)
SFI(H)	3 års nyere erfaring som SFI	ha fullført simulatordelen av relevant typerettighetskurs, inkludert MCC	SFI(H)

Beviset kan forlenges dersom de relevante kravene i Part-FCL er oppfylt.

4. STI-bevis

Et STI-bevis utstedt av en medlemsstat i samsvar med nasjonale krav, kan byttes i et Part-FCL-bevis forutsatt at innehaveren oppfyller følgende krav:

Nasjonalt bevis som innehas	Erfaring	Eventuelle tilleggskrav	Bevis som søkes
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	>500 timer som flyger på SPH	(i) inneha eller ha innehatt et flygersertifikat utstedt av en medlemsstat, (ii) ha bestått en ferdighetskontroll iht. vedlegg 9 til Part-FCL på en FSTD som er relevant for instruksjonen som skal gis	STI(H)

Nasjonalt bevis som innehas	Erfaring	Eventuelle tilleggskrav	Bevis som søkes
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	3 års nyere erfaring som STI	ha bestått en ferdighetskontroll iht. vedlegg 9 til Part-FCL på en FSTD som er relevant for instruksjonen som skal gis	STI(H)

Beviset kan forlenges dersom de relevante kravene i Part-FCL er oppfylt.

VEDLEGG III
TIL GJENNOMFØRINGSFORORDNINGEN
KRAV VED GODKJENNING AV SERTIFIKATER UTSTEDT AV ELLER PÅ
VEGNE AV TREDJESTATER

A. VALIDERING AV SERTIFIKATER

Generelt

1. Et flygersertifikat utstedt i samsvar med kravene i ICAO vedlegg 1 av en tredjestat, kan valideres av vedkommende myndighet i en medlemsstat.

Flygerne skal sende søknaden inn til vedkommende myndighet i sin bosteds- eller etableringsstat, eller om de ikke har sitt bosted på medlemsstatenes territorium, der operatøren som de flyr for eller har til hensikt å fly for, har sitt hovedforetak.

2. Valideringen av et sertifikat skal ikke være gyldig i mer enn 1 år, forutsatt at grunnsertifikatet fortsatt er gyldig.

Denne perioden kan forlenges bare en gang av vedkommende myndighet som utstedte valideringen, forutsatt at flygeren i løpet av valideringsperioden har søkt om eller gjennomgår trening med sikte på utstedelse av et sertifikat i henhold til Part-FCL. Denne forlengelsen skal dekke den tiden som trengs for at sertifikatet kan utstedes i samsvar med Part-FCL.

Innehavere av et sertifikat godkjent av en medlemsstat, skal utøve sine privilegier i samsvar med kravene fastsatt i Part-FCL.

Flygersertifikater for kommersiell lufttransport og annen kommersiell virksomhet

3. Når det gjelder flygersertifikater for kommersiell lufttransport og annen kommersiell virksomhet, skal innehaveren oppfylle følgende krav:

- (a) bestå en ferdighetskontroll som oppfyller kravene i henhold til Part-FCL for forlengelse av type- eller klasserettighet som er relevante for privilegiene tilknyttet det sertifikatet som innehas,
- (b) godtgjøre at han/hun har kunnskap om de relevante delene av Part-OPS og Part-FCL,
- (c) godtgjøre at han/hun har tilegnet seg kunnskap i engelsk i samsvar med FCL.055,
- (d) inneha en gyldig legeattest klasse 1 utstedt i samsvar med Part-Medical,
- (e) når det gjelder fly, oppfylle erfaringskravene fastsatt i følgende tabell:

Sertifikat som innehas	Total flygetid	Privilegier
(1)	(2)	(3)

ATPL(A)	>1500 timer som PIC på flerpilotfly	som PIC på flerpilotfly i kommersiell lufttransport	(a)
ATPL(A) eller CPL(A)/IR*	>1500 timer som PIC eller styrmann på flerpilotfly i samsvar med operative krav	som styrmann på flerpilotfly i kommersiell lufttransport	(b)
CPL(A)/IR	>1000 timer som PIC i kommersiell lufttransport siden en IR ble oppnådd	som PIC på enpilotfly i kommersiell lufttransport	(c)
CPL(A)/IR	>1000 timer som PIC eller styrmann på enpilotfly i samsvar med operative krav	som styrmann på enpilotfly i kommersiell lufttransport iht. Part-OPS	(d)
ATPL(A), CPLA(A)/IR, CPL(A)	>700 timer på andre fly enn TMG, inkludert 200 timer i den rollen som søknaden om godkjenning gjelder, hvorav 50 timer i løpet av siste 12 måneder	utøvelse av privilegier på fly i annen virksomhet enn kommersiell lufttransport	(e)

* Før godkjenning gis, skal innehavere av CPL(A)/IR for flerpilotfly ha godtgjort et kunnskapsnivå tilsvarende ICAO ATPL(A).

(f) når det gjelder helikoptre, oppfylle kravene til erfaring fastsatt i følgende tabell:

Sertifikat som innehas	Total flygetid	Privilegier	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) med gyldig IR	>1000 som PIC på flerpilothelikopter	som PIC på flerpilothelikopter i kommersiell lufttransport under VFR og IFR	(a)
ATPL(H) uten IR-privilegier	>1000 som PIC på flerpilothelikopter	som PIC på flerpilothelikopter i kommersiell lufttransport under VFR	(b)
ATPL(H) med gyldig IR	>1000 timer som flyger på flerpilothelikopter	som styrmann på flerpilothelikopter i kommersiell lufttransport under VFR og IFR	(c)

ATPL(H) uten IR-privilegier	>1000 timer som flyger på flerpilothelikopter	som styrmann på flerpilothelikopter i kommersiell lufttransport under VFR	(d)
CPL(H)/IR*	>1000 timer som flyger på flerpilothelikopter	som styrmann på flerpilothelikopter i kommersiell lufttransport	(e)
CPL(H)/IR	>1000 timer som PIC i kommersiell lufttransport siden en IR ble oppnådd	som PIC på enpilothelikopter i kommersiell lufttransport	(f)
ATPL(H) med eller uten IR-privilegier, CPL(H)/IR, CPL(H)	>700 timer på andre helikoptre enn helikoptre sertifisert til CS-27/29 eller tilsvarende, inkludert 200 timer i den rollen som søknaden om godkjenning gjelder, hvorav 50 timer i løpet av siste 12 måneder	utøvelse av privilegier på helikoptre i annen virksomhet enn kommersiell lufttransport	(g)

* Før godkjenning gis, skal innehavere av CPL(H)/IR på flerpilothelikopter ha godtgjort et kunnskapsnivå tilsvarende ICAO ATPL.

Flygersertifikater for ikke-kommersiell virksomhet med instrumentrettighet

4. Når det gjelder privatflygersertifikater med en instrumentrettighet, eller CPL- og ATPL-sertifikater med en instrumentrettighet der flygeren har til hensikt bare å utøve privatflygerprivilegier, skal innehaveren oppfylle følgende krav:
 - (a) bestå ferdighetsprøven for instrumentrettighet og type- eller klasserettighetene som er relevante for privilegiene tilknyttet det sertifikatet som innehas, i samsvar med vedlegg 7 og 9 til Part-FCL,
 - (b) godtgjøre at han/hun har kunnskap om Luftfartslovgivning, Meteorologiske koder for flyværtjenesten, Flygeplanlegging og ytelse (IR) og Menneskelige ytelser,
 - (c) godtgjøre at han/hun har tilegnet seg kunnskap i engelsk i samsvar med FCL.055,
 - (d) inneha i det minste en gyldig legeattest klasse 2 utstedt i samsvar med ICAO vedlegg 1,
 - (f) ha en erfaring på minst 100 timer instrumentflyging som fartøysjef på den relevante kategorien luftfartøyer.

Flygersertifikater for ikke-kommersiell virksomhet uten instrumentrettighet

5. Når det gjelder privatflygersertifikater eller CPL- og ATPL-sertifikater uten instrumentrettighet, der flygeren har til hensikt bare å utøve privatflygerprivilegier, skal innehaveren oppfylle følgende krav:
- (a) godtgjøre at han/hun har kunnskap om Luftfartslovgivning og Menneskelige ytelser,
 - (b) bestå ferdighetsprøven til PPL som fastsatt i Part-FCL,
 - (c) oppfylle de kravene i Part-FCL for utstedelse av en type- eller klasserettighet som er relevante for privilegiene tilknyttet det sertifikatet som innehas,
 - (d) inneha i det minste en legeattest klasse 2 utstedt i samsvar med ICAO vedlegg 1,
 - (e) godtgjøre at han/hun har tilegnet seg språkferdigheter i samsvar med FCL.055,
 - (f) ha minst 100 timer erfaring som flyger på den relevante kategorien luftfartøyer.

Validering av flygersertifikater for særskilte oppdrag av begrenset varighet

6. Uten hensyn til ovenstående bestemmelser kan medlemsstatene, når det gjelder fabrikkflyginger, godta et sertifikat utstedt i samsvar med ICAO vedlegg 1 av en tredjestat, i inntil 12 måneder for særskilte oppdrag av begrenset varighet, som instruksjonsflyginger med sikte på første ibruktaking, demonstrasjon, ferge- eller testflyging, forutsatt at kandidaten oppfyller følgende krav:
- (a) innehar et relevant sertifikat og legeattest samt tilknyttede rettigheter eller kvalifikasjoner utstedt i samsvar med ICAO vedlegg 1,
 - (b) er ansatt, direkte eller indirekte, av en flyprodusent.

I så tilfelle skal innehaverens privilegier være begrenset til å utføre flygeinstruksjon og prøving for førstegangs utstedelse av typerettigheter, tilsyn med førstegangs linjeflyging for luftfartsforetakets flygere, leveranse- eller fergeflyginger, førstegangs linjeflyging, demonstrasjonsflyginger eller tekniske prøveflyginger.

B. KONVERTERING AV SERTIFIKATER

1. Et PPL/BPL/SPL, CPL eller ATPL-sertifikat utstedt i samsvar med kravene i ICAO vedlegg 1 av en tredjestat, kan byttes i et Part-FCL PPL/BPL/SPL med en enpilots klasse- eller typerettighet av vedkommende myndighet i en medlemsstat.
- Flygeren skal sende søknaden inn til vedkommende myndighet i sin bosteds- eller etableringsstat.
2. Innehaveren av sertifikatet skal oppfylle følgende minstekrav for den relevante kategorien luftfartøyer:
- (a) bestå en skriftlig eksamen i Luftfartslovgivning og Menneskelige ytelser,

- (b) bestå ferdighetsprøven til PPL, BPL eller SPL, alt etter som, i samsvar med Part-FCL,
- (c) oppfylle kravene for utstedelse av den relevante klasse- eller typerettigheten i samsvar med kapittel H,
- (d) inneha i det minste en gyldig legeattest klasse 2 utstedt i samsvar med Part-Medical,
- (e) godtgjøre at han/hun har tilegnet seg språkferdigheter i samsvar med FCL.055,
- (f) ha fullført minst 100 timer flygetid som flyger.

C. GODKJENNING AV KLASSE- OG TYPERETTIGHETER

1. En gyldig klasse- eller typerettighet tilknyttet et sertifikat utstedt av en tredjestat, kan overføres til et Part-FCL-sertifikat forutsatt at kandidaten:
 - (a) oppfyller erfaringskravene og forutsetningene for utstedelse av den aktuelle type- eller klasserettigheten i samsvar med Part-FCL,
 - (b) består den relevante ferdighetsprøven for utstedelse av den aktuelle type- eller klasserettigheten i samsvar med Part-FCL,
 - (b) er i aktiv tjeneste som flyger,
 - (c) har:
 - (i) for klasserettigheter for fly, minst 100 timer flygeerfaring som flyger på denne klassen,
 - (ii) for typerettigheter for fly, minst 500 timer flygeerfaring som flyger på denne typen,
 - (iii) for enmotorshelikoptre med høyeste tillatte startvekt inntil 3 175 kg, minst 100 timer flygeerfaring som flyger på denne typen,
 - (iv) for alle andre helikoptre, minst 350 timer flygeerfaring som flyger på denne klassen.