

Upprättad av
Toni Reuterstrand
Sjö och luft
Bemannings- och behörighetsenheten
Sektionen för flygutbildning

Kontrollanthandbok



Versionshistorik

Version	Datum	Beskrivning	Ansvarig
5	2014-01-21	Revision enligt Part-FCL	Eddie Wallin
6	2016-01-01	Generell uppdatering och revision av innehåll	Toni Reuterstrand
7	2017-06-30	Ny temporary och inarbetning av NOTEX om MEPL-prov samt revision av innehåll	Toni Reuterstrand
8	2019-10-22	Ny procedur för anmälan av flygprov och kompetenskontroller samt generell uppdatering och revision av innehåll	Rickard Ekengren
9	2020-10-22	Ny t.f. chef Toni Reuterstrand, MPA, ATPL och SPA prov Kompetensbedömning instruktörer Prov vid egen skola Typ och klassbehörigheter SFE Övriga små redaktionella uppdateringar/ändringar	Rickard Ekengren
10	2021-02-22	Enkla redaktionella ändringar, likställande av Svensk och Engelsk version av kontrollanthandboken	Rickard Ekengren

Innehållsförteckning

SYFTE OCH FASTSTÄLLANDE	5
1 ALLMÄNT	6
1.1 Introduktion	6
1.2 Kontrollantens uppgift	6
1.3 Förkortningar och begreppsförklaringar	8
2 ORGANISATION OCH KONTAKTUPPGIFTER.....	14
2.1 Sjö- och luftfartsavdelningen	14
2.2 Kontakt.....	14
2.2.1 Adresser	14
2.2.2 E-postadresser och webben.....	15
2.2.3 Telefonnummer	16
2.2.4 Examinationsteamet	16
2.3 Grannmyndigheter	16
3 KONTROLLANTCERTIFIERING	18
3.1 Grundkrav	18
3.2 Uttagning.....	19
3.3 Utbildning	19
3.3.1 Grundutbildning	19
3.3.2 Vidareutbildning.....	19
3.3.3 Standardiseringsutbildning	20
3.4 Befogenheter	20
3.4.1 Radiotelefonprov.....	21
3.5 Tillsyn.....	22
3.5.1 Disciplinära åtgärder.....	23
3.5.2 Särintresse (jäv)	23
3.6 Förlängning, förnyelse och utökning.....	24
3.6.1 Förlängning.....	24
3.6.2 Förnyelse	25
3.6.3 Utökning	25
4 GENOMFÖRANDE AV PROV	26
4.1 Typer av prov	26
4.1.1 Flygprov (Skill test, ST)	26
4.1.2 Kompetenskontroll (Proficiency check, PC)	26
4.1.3 Kompetensbedömning (Assessment of Competence, AoC).....	26
4.2 Instruktioner för genomförande.....	26
4.2.1 Planering och förberedelse av prov.....	26
4.2.2 Antal prov per dag	27
4.2.3 Praktiskt genomförande	27
4.2.4 Bedömning (inkl. toleranser)	30

4.2.5	Riskfaktorer	30
4.2.6	Riktlinjer	34
4.3	Följande Administration	40
4.3.1	Bokning av prov	40
4.3.2	Blanketter	40
4.3.3	Förlängning och förnyelse av behörigheter	40
4.3.4	Temporary permission to exercise privileges	41
4.3.5	Prov på utländska certifikathavare	43
4.3.6	Arkivering	43
5	TILLÄMPNINGAR, TOLKNINGAR OCH FAQ	44
5.1	Tillämpningar och tolkningar	44
5.2	PPL	45
5.3	CPL	45
5.4	ATPL	45
5.5	IR	45
5.6	Typbehörigheter	45
5.6.1	Icke-komplexa och komplexa enpilotsflygplan med hög prestanda	45
5.6.2	Krav vid kursstart för flerpilotsflygplan	46
5.6.3	Co-pilotbegränsning tas bort	46
5.7	Klassbehörigheter	46
5.7.1	Förnyelse	46
5.7.2	Förlängning	46
5.8	Instruktörsbehörigheter	46
5.8.1	Spinn vid FI-prov	46
5.8.2	Befogenheter	46
5.9	Kontrollantbehörigheter	47
5.10	Frågor och svar (FAQ)	47

Syfte och fastställande

Denna handbok är avsedd att vara ett stödjande verktyg för de av Transportstyrelsen certifierade kontrollanter för provverksamhet. Detta inkluderar seniorkontrollanter, flygprovskontrollanter såväl som PC-kontrollanter.

Handboken förvaltas av examinationsgruppen vid sektionen för flygutbildning. Den fastställs av chefen vid sektionen för flygutbildning.

Beslut i detta ärende har fattats av sektionschefen Toni Reuterstrand. Föredragande har varit flyginspektören Rickard Ekengren.

Toni Reuterstrand
T.f. Chef vid sektionen för flygutbildning

1 Allmänt

1.1 Introduktion

Säkerheten inom luftfarten är till stor del beroende av att piloterna kan handha sitt flygplan på ett korrekt och effektivt sätt och i övrigt visar sig ha de kunskaper, färdigheter och det omdöme flygtjänsten fordrar samt kunna samarbeta med den övriga besättningen inom ramen för CRM/MCC.

I detta sammanhang har du som kontrollant en uppgift som ställer mycket höga krav på dig och som är av väsentlig betydelse för flygsäkerheten med avseende på förarnas kompetens och standard.

Syftet med den här kontrollanthandboken är att den ska bli ett referensdokument, samt att bidra till att standardisera/ensa utförandet av flygprov (Skill Test, ST), kompetenskontroller (Proficiency Check, PC) och kompetensbedömningar (Assessment of Competence, AoC) för att en likvärdig bedömning av sökandes förarkompetens ska uppnås.

När det gäller språket har vi även i de ”svenska” avdelningarna i en del fall valt att använda de engelska termerna utan översättning. I andra fall har vi satt dessa inom parentes för att förtydliga. Vi tar gärna emot synpunkter på språket och layouten på handboken, liksom på faktainnehållet i den.

För att vi ska kunna ha en möjlighet till att skicka information till dig som kontrollant och även få kontakt med dig i tillsynsärenden krävs att vi har en uppdaterad kontaktinformation. Skicka e-post och mobilnummer till någon av oss som arbetar med kontrollanter så lägger vi in det.

1.2 Kontrollantens uppgift

En kontrollant kan ha som uppgift att förrätta någon av följande provtyper:

- Flygprov – Uppvisande av färdigheter inför utfärdande av certifikat eller behörighet, inbegripet sådana muntliga prov som kan krävas.
- Kompetenskontroll – Uppvisande av färdigheter för att förlänga eller förnya behörigheter, inbegripet sådana muntliga prov som kan krävas.
- Kompetensbedömning – Uppvisade av färdigheter inför utfärdande, förlängning eller förnyelse av instruktörs- eller kontrollantbehörighet.

Kontrollanten kan ha befogenhet att förrätta en eller flera av ovanstående provtyper, beroende på kontrollantens behörighet, se vidare i kapitel 2.

Utifrån begreppen tillträdeskontroll (utfärdande) och tillsyn (förlängning och förnyelse) är kontrollantens primära uppgift att genom prov undersöka aspirantens standard vad avser

- Kunskaper
- Attityder ”Airmanship”
- Färdigheter

Samt att fastställa att dessa motsvarar de krav som ställs i regelverket.

Kontrollantens sekundära uppgift vid utfärdande är att bilda sig en uppfattning om

- Utbildningsorganisationens status
- Hur undervisningen planeras
- Hur undervisningen genomförs

Aspiranten ger indirekt information om flygskolan genom sitt kunnande och genom att besvara frågor om utbildningsgången samt hur denne upplevt undervisningen på marken och i luften. Uppfattningen om utbildningsorganisationen blir givetvis bättre om man kan följa trender under flera besök under en längre tid, ca ett år. Men, man kan ändå bilda sig en uppfattning vid ett enskilt tillfälle.

Kontrollanten bör, utan att detta ska uppfattas som att kontrollanten utsätter skolchefen och övriga lärare för diverse prov, diskutera flygsäkerhetsfrågor, hur bestämmelser upplevs och fungerar eller hur olika attityder kan inverka på pilotens inställning till flygsäkerhet och relationer till myndigheten.

Den anda som präglar undervisningen påverkar dessa relationer positivt eller negativt. De positiva eller negativa synpunkter som kontrollanten erhåller bör framföras till Transportstyrelsen. Det är viktigt att Transportstyrelsen erhåller denna återmatning, för att kunna följa och utöva tillsyn över utbildningsstandarden.

Det delade ansvaret mellan myndighet och marknad vad gäller utbildningsstandard förutsätter en dialog för att uppnå en hög flygsäkerhet.

Vid examination bör man inte enbart se på utbildningsresultatet i form av produktgranskning, utan även försöka få en uppfattning om undervisningsprocessen och hur denna planeras och genomförs.

1.3 Förkortningar och begreppsförklaringar

**** OBS att för officiella begreppsförklaringar och definitioner hänvisas till respektive regelverk. Detta är endast en sammanställning av de förkortningar och begrepp som används i dagligt tal och som erfarenhetsmässigt missförstås eller blandas ihop.****

AFM/AOM	Aircraft Flight/Operating Manual Tillverkarens manualsystem, t.ex. SOP.
AMC	Acceptable Means of Compliance Allmänna råd – Godtagbart sätt att uppfylla kraven
AoC	Assessment of Competence – Kompetensbedömning Det prov en kontrollant eller en instruktör genomgår för utfärdande, förlängning eller förnyelse av sin behörighet. Observera att det är olika kompetensbedömningar för kontrollanter och instruktörer.
ARA	Authority Requirements Aircrew
ATO	Approved Training Organisation Godkänd utbildningsorganisation som tillhandahåller utbildning för flygcertifikat och tillhörande behörigheter och certifikat.
ATP	Airline Transport Pilot
ATPL	Airline Transport Pilot Licence.
Auktorisation	Det auktorisationsbrev som ger en SFI, STI eller MCCI befogenheter att verka som simulatorinstruktör. Utfärdas normalt på tre år.
CO-pilot	Co-pilot (biträdande pilot, med biträdande pilot menas en aktiv pilot som ej är befälhavare)
Commander	Se PIC
CRE	Class Rating Examiner - Klasskontrollant. Person som utför flygprov/PC för utfärdande, förlängning och förnyelse av klassbehörigheter för enpilotsflygplan samt i vissa fall för instrumentbehörigheter.

Difference training	”Diff training” – Skillnadsutbildning. Lärarledd utbildning mellan olika varianter av samma typ eller på särskild utrustning.
EASA	Europeiska flygsäkerhetsbyrån
EDD	Examiner differences document Nationella administrativa procedurer och information som gäller för och används av kontrollant när prov genomförs på utländsk certifikatinnehavare. Publiceras av EASA.
En-route	Att flyga mellan minst två punkter, vid IFR kan det vara fix, waypoints, VOR eller NDB och för VFR mellan minst två lämpliga landmärken. Det skall inkluderas en planering med en beräknad ankomsttid, aktuell ankomsttid och bränsleberäkning med uppföljning.
Familiarization	Familjaritetsutbildning Egenutbildning på en variant av samma typ/variant eller på särskild utrustning.
FE	Flight Examiner - Flygkontrollant. Person som utför flygprov/PC för utfärdande av PPL (Privatflygarcertifikat) CPL (Trafikflygarcertifikat) samt förlängning och förnyelse av tillhörande luftfartygsklasser och typbehörigheter för enpilotsflygplan eller enmotoriga enpilotshelikoptrar.
FIE	Flight Instructor Examiner – Flyginstruktörskontrollant. Person som utför kompetensbedömningar för utfärdande, förlängning och förnyelse av flyginstruktörsbehörigheter.
Flygprov (Skill test)	Se Skill test
Frozen ATPL	Begrepp som förekommer i bl.a. UK där man avlägger prov i befälhavarfunktion samtidigt med typratingprovet men ”fryser” ATPL-certet till dess man uppfyller tidkraven och får då sitt ATPL med posten. Detta begrepp finns ej i regelverket och tillämpas ej i Norden. Piloter med UK-cert som fått sitt ATPL med ”Frozen”-systemet måste avlägga ATPL-skill test för att få flyga som befälhavare på flygplan registrerade i de nordiska länderna.

Fullständig kontrollant	(Skill Test) kontrollant Kontrollant som får utföra flygprov (Skill Test) för första utfärdande och i vissa fall förnyelse, av certifikat och behörigheter.
Förlängning	Revalidation Förlängning av en behörighet inom giltighetstiden.
Förnyelse	Renewal Förnyelse av en utgången behörighet.
F/O	First officer, se CO-pilot
IRE	Instrument rating Examiner - IFR-kontrollant. Person som utför flygprov/PC för utfärdande, förlängning och förnyelse av instrumentbehörighet.
JAR-FCL	Flight Crew Licensing. Certifikat- och utbildningsbestämmelser enligt JAR.
Kategori	Sammanfattande benämning på luftfartyg som sammanförs i en gemensam grupp, t.ex. Helikoptrar, Flygplan, Ballonger.
Klass	Sammanfattande benämning på luftfartyg av samma kategori som sammanförs i en grupp. T.ex. Enmotor land, Sjöflygplan, Flermotoriga kolvmotorflygplan.
Klassutbildning	Utbildning på ny klass av flygplan.
Kontrollant	(Examiner) Person auktoriserad av myndigheten för att utföra flygprov (Skill Test), kompetenskontroller (PC) eller kompetensbedömningar (AoC).
Kontrollantmöte	(Även ”kalibreringsmöte”) Årlig vidareutbildning som krävs för att förnya en kontrollantauktorisering. Kvalificerar <u>ej</u> för förnyelse av flygläro- eller instruktörsbehörigheter.
Line check (LC)	En bolagskontroll av en pilot under produktionsflygning.
LFS / TSFS	Transportstyrelsens författningssamling. Finns på TS hemsida
LPC	Licence Proficiency check

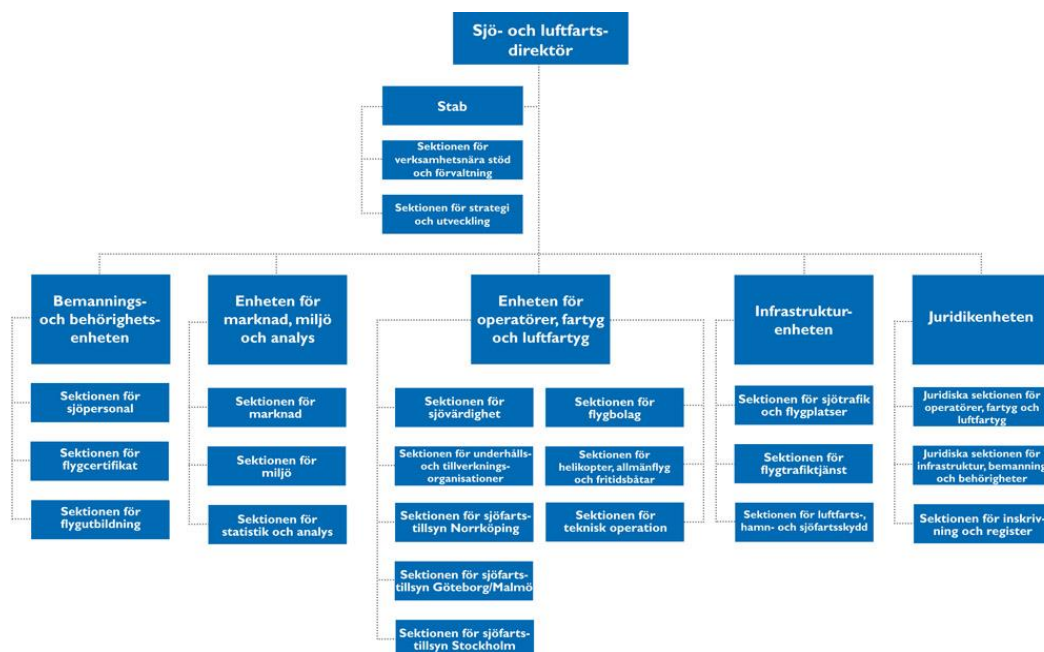
	Begrepp som förekommer i vissa medlemsländer vid benämning av PC.
Lärrar-AoC	Kompetensbedömning för en instruktörsbehörighet av något slag för utfärdande, förlängning eller förnyelse av denna instruktörsbehörighet. Ej att förväxla med kompetensbedömning för kontrollantbehörigheten. Benämns endast som AoC i regelverket, men kallas Lärrar-AoC i denna skrift för att skilja den från kontrollant-AoC.
Lärrarseminarium	Seminarium som krävs i vissa fall för att förnya en lärrar/instruktörsbehörighet. Kvalificerar <u>ej</u> för förnyelse av kontrollantauktorisering.
MEA	Multi Engine Aeroplane
MEH	Multi Engine Helicopter
MEMP	Multi Engine Multi Pilot
MESP	Multi Engine Single Pilot
MET	Multi Engine Turbine
Motion	System på en flygsimulator som simulerar ett flygplans rörelser.
MP	Multi Pilot
MPA	Multi Pilot Aeroplane
MPH	Multi Pilot Helicopter
OPC	Operators Proficiency Check, Operatörens kompetenskontroll Kompetenskontroll utformad enligt de flygoperativa bestämmelserna. Varje flygbesättningsmedlem genomgår operatörens kompetenskontroll för att visa sin förmåga att utföra normala och onormala procedurer samt nödförfaranden.
OSD	Operational Suitability Data (OSD) Material från luftfartygets tillverkare gällande obligatoriska moment för typen/klassens träning. En kontaktlista finns publicerad på EASAs hemsida (List of OSD TC/STS holders contact)

PART/DEL-FCL	Certifikat- och utbildningsbestämmelser som började tillämpas den 8 april 2013 i Sverige.
PC	Proficiency Check – Kompetenskontroll. Kontroll som alla piloter ska genomgå med varierande intervall, beroende på behörigheten, för att förlänga eller förnya den.
PC-kontrollant	Kontrollant som är begränsad till att utföra kompetenskontroll (PC) för förlängning och förnyelse av behörigheter.
PICUS	Pilot in Command under Supervision. Befälhavare under övervakning Program för att F/O ska kunna räkna PIC-tid för erhållande av ATPL.
PIC	Pilot in Command – Befälhavare (även Commander)
PF	Pilot Flying Den pilot som har rodren och agerar som förare
PNF	Pilot non-Flying Den pilot som för tillfället inte har rodren
Renewal	Se Förnyelse
Revalidation	Se Förlängning
SEN	Senior Examiner – Seniorkontrollant Person som, av Transportstyrelsen, är auktoriserad att genomföra kompetensbedömningar för kontrollanter.
SEPH	Single engine piston helicopter
SEPL	Single Engine Piston Land
SES	Single engine sea
SET	Single engine turbine
SETH	Single engine turbine helicopter
SETS	Single engine turbine sea
SFE	Synthetic Flight Examiner - Kontrollant för syntetisk flygträning.

	Person som utför PC samt flygprov i hjälpmedel för syntetisk flygträning (Flygsimulatorer).
Skill Test	Flygprov. Flygprov för första utfärdande (eller i vissa fall förnyelse) av Certifikat eller behörighet
SP	Single Pilot.
SPA/SP	Single Pilot Aeroplane, Single Pilot operations Certifierade enpilotsflygplan i enpilotsverksamhet
SPA/MP	Single Pilot Aeroplane, Multi Pilot operations Certifierade enpilotsflygplan i flerpilotsverksamhet
Temporary permission to exercise privileges	Tillfällig behörighet som kan utfärdas av en kontrollant i väntan på att det formella certifikatet utfärdas. Gäller i högst åtta veckor.
TRE	Type Rating Examiner – Typkontrollant. Person som utför flygprov eller PC för utfärdande, förlängning och förnyelse av typbehörigheter på flerpilotsflygplan eller helikoptrar samt för utfärdande av ATPL. Kan även under vissa förutsättningar göra kompetensbedömningar för TRI/SFI.
Typutbildning	Utbildning på ny typ. Genomförs på ATO.
Utbildning under övervakning	Den tre timmars utbildning som utförs av blivande STI och MCCI under övervakning av en utsedd kontrollant för att erhålla sin instruktörsbehörighet (ej att förväxla med Supervision ovan).
ZFTT	Zero Flight Time Training utbildning som sker helt i simulator. Kopplat till flygföretag och knutet till särskilda bestämmelser

2 Organisation och kontaktuppgifter

2.1 Sjö- och luftfartsavdelningen



2.2 Kontakt

Vi ser helst att ni kontaktar oss via e-post om det inte är någonting brådskande. Vi bevakar vår e-post dagligen under vardagar. För specifika ärenden finns det särskilda e-postadresser, annars kan man kontakta lämpig person direkt.

2.2.1 Adresser

Generell postadress till Transportstyrelsen är

Transportstyrelsen
601 73 Norrköping

Post som ska till examinationsteamet adresseras med fördel direkt till personen eller så kan ni skriva "Sektionen för flygutbildning" under Transportstyrelsen.

Besöksadress för Transportstyrelsen i Norrköping är
Olai Kyrkogata 35
Norrköping

I Stockholm är besöksadressen
Isafjordsgatan 1
Kista

2.2.2 E-postadresser och webben

E-postadresser och länkar

Diverse frågor skickas till flygutbildning@transportstyrelsen.se

Förfrågan att genomföra en initial kompetensbedömning som kontrollant, samt frågor kring flygprov, kompetenskontroller och kompetensbedömningar skickas till notification@transportstyrelsen.se.

Provprotokoll för svenska certifikatinnehavare kan scannas som pdf och skickas till (obs. att varje individ ska skickas i ett separat meddelande) certifikat.w3d3@transportstyrelsen.se

Provprotokoll för prov på certifikatinnehavare annat än Svenska (dock inom EASA) scannas som pdf och skickas till utl.prot@transportstyrelsen.se

Alla frågor som rör ert egna certifikat kan ni skicka till luft.certifikat@transportstyrelsen.se om det gäller ert medicinska intyg kan ni skicka det till luft.medicin@transportstyrelsen.se

Webben

Anmälan till flygprov samt förstagångsutfärdande kompetensbedömningar för instruktörer återfinns på Transportstyrelsens hemsida under rubriken Kontrollant. <https://transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Certifikat-och-utbildning/kontrollanter/anmalan-av-flygprov/>

Vi rekommenderar Svenska kontrollanter att läsa Examiner Difference Document (EDD) även vid prov av Svenska certifikatinnehavare.

Transportstyrelsens hemsida: www.transportstyrelsen.se

Kontrollantwebben finns under Luftfart – Certifikat och utbildning – Kontrollant eller på www.transportstyrelsen.se/kontrollantinfo

2.2.3 Telefonnummer

Generellt telefonnummer till Transportstyrelsen är: 0771-503 503. Nummer till respektive medarbetare finner du nedan. Vill ni ha kontakt med certifikathandläggare så har de ett gruppnummer som ni kan använda, 0771-29 00 60.

2.2.4 Examinationsteamet

Multi-Pilot Aeroplane

Rickard Ekengren, 010-49 564 81, +46(0)722-45 21 48

rickard.ekengren@transportstyrelsen.se

Single-Pilot Aeroplane

Toni Reuterstrand, 010-49 536 88, +46(0)709-22 71 78

toni.reuterstrand@transportstyrelsen.se

Helikopter

Vakant

Teori

Therese Abrahamsson, 010-49 545 96, +46 (0)767-21 10 89

therese.abrahamsson@transportstyrelsen.se

Alexander Röstberg, 010-49 565 03, +46(0)706-98 88 56

alexander.rostberg@transportstyrelsen.se

Resetjänst

GSF Res (f.d. LFV Res), +46(0)102-120 700

2.3 Grannmyndigheter

Danmark: Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen
Telefon: +45(0)7221 8800
E-post (generell): dcaa@trafikstyrelsen.dk
E-post (kontrollanter): moke@tbst.dk
Hemsida: www.trafikstyrelsen.dk

Norge: Luftfartstilsynet
Telefon: +47(0)755 85000
E-post (generell): postmottak@caa.no
E-post (kontrollanter): hro@caa.no
Hemsida: www.luftfartstilsynet.no

Finland TraFi
Telefon: +358(0)206 186 050
E-post: kirjaamo@trafi.fi
Hemsida: www.trafi.fi

3 Kontrollantcertifiering

3.1 Grundkrav

För att kunna bli kontrollant krävs det att man uppfyller de krav som finns i grundförordningen (förordning (EG) nr 216/2008¹) samt Del-FCL (Bilaga 1 till förordning (EU) nr 1178/2011²). De kontrollantbehörigheter som man kan bli certifierad i är

FE – Flygkontrollant
CRE – Klasskontrollant
IRE – Instrumentbehörighetskontrollant
TRE – Typkontrollant,
SFE – Kontrollant för syntetisk flygträning
FIE – Flyginstruktörskontrollant

Regelkraven för ovanstående kontrollantbehörigheter baseras på att man innehar motsvarande instruktörsbehörighet samt någon form av erfarenhet. Värt att nämna är att kraven för TRE och SFE numera innefattar minst 50 timmar som instruktör på tillämplig typ eller FSTD (tid som instruktör under produktionsflygning är inte kvalificerande).

Transportstyrelsen indelar kontrollanter i två kategorier, PC- kontrollanter samt fullständiga kontrollanter. PC-kontrollanter har befogenheter att utföra kompetenskontroll för förlängning och förnyelse och fullständiga kontrollanter har befogenheter att utföra flygprov, kompetenskontroll eller kompetensbedömning för utfärdande, förlängning och förnyelse.

Utöver ovanstående behörigheter kan en kontrollant auktoriseras som senior kontrollant. Denna kontrollant har befogenhet att utföra kompetensbedömningar för utfärdande, förlängning och förnyelse av kontrollantbehörigheter. Detta skrivs ut som SEN i kontrollantcertifikatet.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet och om upphävande av rådets direktiv 91/670 EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG, senast ändrad genom kommissionens förordning (EU) nr 6/2013 av den 8 januari 2013.

² Kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008, ändrad genom kommissionens förordning (EU) nr 2016/539.

3.2 Uttagning

Transportstyrelsen certifierar endast lämpligt kvalificerade personer med hög integritet som kontrollant. I samband med ansökan om ett kontrollantcertifikat utreder Transportstyrelsen lämpligheten hos den sökande. Den sökande ska styrka att denne inte omfattas eller har omfattats av några sanktioner för bristande efterlevnad av grundförordningen och dess tillämpningsföreskrifter under de senaste 3 åren, till exempel tillfälligt upphävande, begränsning eller återkallande av något eller någon av sina certifikat, behörigheter eller behörighetsbevis som har utfärdats i enlighet med Del-FCL.

När en sökande ansöker till kontrollantutbildning utvärderar Transportstyrelsen den sökandes kunskap, bakgrund och erfarenhet samt personliga egenskaper. Transportstyrelsen ska vara tillfreds med den sökandes kvalifikationer och lämplighet i rollen som kontrollant innan denne antas till kontrollantutbildningen.

Fullständiga kontrollanter väljs ut av Transportstyrelsen ur PC-kontrollantkåren och utbildas i särskild ordning. Utbildningstillfällen påverkas av marknadens behov och vid antagning till kurs görs en ny utvärdering av den sökande.

Senior kontrollant väljs ut av Transportstyrelsen ur kåren av fullständiga kontrollanter. Uttagning till utbildning sker på grundval av Transportstyrelsens tillsynsprogram och kandidater förfrågas i särskild ordning.

3.3 Utbildning

3.3.1 Grundutbildning

Utbildningen till kontrollant sker i tre steg. Först genomförs en teoretisk utbildning, därefter genomförs en praktisk utbildning och utbildningen avslutas med en kompetensbedömning. Efter genomförd och godkänd kompetensbedömning får man befogenhet att genomföra PC.

3.3.2 Vidareutbildning

Flygprovskontrollant (fullständig)

Utbildning till fullständig kontrollant genomförs som en påbyggnadsutbildning med en avslutande kompetensbedömning. Kompetensbedömningen ska genomföras på den nya kontrollantrollen t.ex. vid ett flygprov eller kompetensbedömning av instruktör.

Seniorer

Genomförs som en utbildning i rollen som Senior, där fokus ligger på AoC för kontrollanter men även andra ämnen som uppdraget som Senior kan innebära.

FIE

Fokus vid denna utbildning ligger på AoC för blivande flyglärare samt ”mjuka värden” som attityder, inställningar och lärande. Betonat är flygsäkerhetsbyggande på individnivå.

3.3.3 Standardiseringsutbildning

Standardiseringsutbildning sker i formen av seminarier där deltagarna har en gemensam del och sedan delas in i tre grupper, Multi-Pilot Aeroplane, Single-Pilot Aeroplane och Helikopter. Genom dessa utbildningar arbetar vi tillsammans fram ett enhetligt bedömningsunderlag och sprider idéer och kunskap om hur vi ska utveckla kontrollantrollen och nå en hög flygsäkerhet. Tidpunkterna för seminarierna publiceras på Transportstyrelsens hemsida.

3.4 Befogenheter

Kontrollantens befogenheter beror på vilken/vilka roll(er) som kontrollanten är certifierad i. Nedan följer en kort beskrivning av respektive kontrollantrolls befogenheter. För fullständig beskrivning av befogenheterna se kapitel K i Del-FCL.

FE - Får utföra flygprov för utfärdande av LAPL, PPL, CPL och bergsbehörighet samt flygprov och kompetenskontroller (Proficiency check, PC) för utfärdande av, förlängning och förnyelse av tillhörande klass/typbehörighet av enpilotsflygplan eller enmotoriga enpilotshelikoptrar.

CRE - får utföra flygprov för utfärdande, förlängning och förnyelse av klassbehörigheter för enpilotsflygplan.

IRE - får utföra flygprov för utfärdande, förlängning och förnyelse av instrumentbehörighet, IR

TRE - får utföra flygprov och kompetenskontroll för utfärdande, förlängning och förnyelse av typbehörigheter för flerpilotsflygplan, och komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda, samt typbehörigheter på helikoptrar samt för utfärdande av ATPL. Efter att ha innehaft behörigheten i tre år kan även kompetensbedömning av SFI eller TRI utföras. Detta kräver dock en fullständig TRE behörighet.

SFE - får utföra flygprov och kompetenskontroll för utfärdande, förlängning eller förnyelse av typbehörigheter flerpilotsflygplan, och komplexa enpilotsflygplan med höga prestanda, samt helikopter i flygsimulator.

FIE - får utföra kompetensbedömning för utfärdande, förlängning och förnyelse av flyginstruktörsbehörigheter.

SEN - får utföra kompetensbedömning för utfärdande , förlängning och förnyelse av kontrollantbehörigheter.

3.4.1 Radiotelefonprov

Fullständiga kontrollanter har befogenhet att utföra prov för radiotelefonbehörighet. Dessa prov ska genomföras för alla certifikatinnehavare som ska använda flygradio och Transportstyrelsen har ansvar för. Två olika procedurer finns, en för PPL-elever och en för övriga. Generellt gäller att R/T-provet består av en teoretisk del och en praktisk del. Teoriproven för R/T finns att hämta på Transportstyrelsens hemsida. Kontakta någon i examinationsteamet för inloggningsuppgifter.

R/T-provet ska genomföras på det språk man avser få behörigheten i, dvs. om man vill ha en svensk R/T-behörighet gör man teoriprov och praktiskt prov på svenska. Vill man ha engelsk behörighet gör man båda på engelska. Om man vill ha både svensk och engelsk behörighet måste man alltså göra två teoriprov och två delar vid det praktiska provet.

För PPL-elever genomförs det teoretiska provet av skolchefen inför EK och kontrollanten genomför det praktiska provet.

Genomförande

Eleven fyller i sina uppgifter i blanketten (L1600). Baksidan av blanketten används för att fylla i resultatet av de olika delarna av provet. På framsidan fyller man i slutresultatet.

Vid provet:

Kontrollera uppgifterna på blanketten och id-kort

Informera om provets upplägg, inkl. tid till förfogande och krav för godkänt

Klargör att två prov måste genomföras om man önskar både svenska och engelska

Redogör för den praktiska delen av provet

Klargör att provet ej inkluderar språktest för språkbehörighet

Efter provet ska du ge feedback på både skriftligt och praktiskt prov.

Den praktiska delen genomförs som ett spel där kontrollanten agerar motpart i radiokommunikationen. Lämpligtvis används ett verkligt scenario, annars finns det ett exempelscenario på Transportstyrelsens hemsida. Det praktiska spelet bör ta 15-30 minuter beroende på antalet elever. Max elever vid praktiska spelet bör ej vara fler än 6 stycken. Om eleverna önskar ha båda språken ska halva provet genomföras på svenska och halva på engelska. För PPL-elever genomförs denna del skarpt vid flygprovet.

Efter genomfört prov fyll i blanketten och låt varje elev skriva på sitt exemplar. Detta för att resultatet ska accepteras av eleven.

Betalning

Betalning för provet ska du ta ut direkt av eleven. Det finns ingen riktlinje för hur stor kostnaden för provet ska vara.

3.5 Tillsyn

Transportstyrelsen har ansvar för att utföra tillsyn på alla kontrollanter man har certifierat samt de utländska kontrollanter som utövar sina befogenheter i Sverige. Denna tillsyn sker genom kompetensbedömningar, standardiseringsutbildning, anmälda och oanmälda tillsynsaktiviteter såsom övervakning av flygprov, kompetenskontroller och kompetensbedömningar samt arkivinspektioner.

Genom tillsynen säkerställer Transportstyrelsen att kontrollanterna fortsatt uppfyller kraven för att vara kontrollant samt att man följer de procedurer för prov som Transportstyrelsen har fastställt.

Kontrollanter ska:

- Genomföra prov objektivt och i förenlighet med gällande procedurer och standarder för prov som är fastställt av EASA och Transportstyrelsen.
- Fortsatt visa att man utövar sina befogenheter i enlighet med fastställda krav i tillämpliga regelverk som t.ex. Del-FCL eller gällande trafikregler och i enlighet med *god luftfartssed*.
- Bibehålla de certifikat och behörigheter som krävs för att utöva sina befogenheter som pilot, instruktör och kontrollant.
- Endast signera protokoll, göra anteckningar i certifikat eller motsvarande handling om kontrollanten har säkerställt att den

sökande möter samtliga krav på erfarenhet och prov som är tillämpliga.

- Föra register med information om alla flygprov, kompetenskontroller och kompetensbedömningar som genomförts, med tillhörande resultat, samt göra dessa tillgängliga för inspektion när Transportstyrelsen så kräver.
- Fortsätta att bibehålla god integritet och upprätthålla Transportstyrelsens, sökandens, utbildningsorganisationers och luftfartsbranschens förtroende.
- Ha ett gott samarbete med Transportstyrelsen. I detta ingår att svara på den kontakt som tas i tillsynsärenden eller i andra sammanhang.

3.5.1 Disciplinära åtgärder

Om en kontrollant inte uppfyller de krav och standarder som förväntas av en kontrollant kan Transportstyrelsen vidta åtgärder. Dessa åtgärder kan omfatta följande

- Intervju
- Skriftlig varning
- Krav på att genomgå ny kurs eller ny kompetensbedömning
- Begränsning av kontrollantbefogenheter
- Tillfälligt upphävande av kontrollantcertifikat
- Återkallelse av kontrollantcertifikat

Prov med ogiltig behörighet

Om en kontrollant genomför ett prov när dennes certifikat eller en behörighet har blivit tillfälligt upphävd eller återkallad kan det provet anses vara ogiltigt. Det innebär att kontrollanten kan bli ersättningsskyldig mot den sökande eller beställare samt bli föremål för disciplinär åtgärd.

3.5.2 Särintresse (jäv)

En kontrollant får inte förrätta prov med en sökande när kontrollanten känner att dennes objektivitet kan ifrågasättas. Med andra ord, tänk efter före!

När det gäller flygprov och kompetensbedömningar får en kontrollant inte förrätta ett prov om:

- Man har varit delaktig i mer än 25 % av utbildningen för den sökande.
- Om man varit ansvarig för rekommendationen till provet. Detta innefattar HT och AM. CFI, CTKI, SM kan få möjlighet att göra prov, men då ska det godkännas av Transportstyrelsen.

När det gäller kompetenskontroller, PC kan kontrollanten genomföra den kompletterande utbildningen (teori, simulator eller flygplan) som krävs för förnyelse och ändå genomföra PC.

3.6 Förlängning, förnyelse och utökning

Alla ansökningar om förlängning, förnyelse och utökning ska ske på fastställd blankett. Glöm inte att bifoga intyg på kontrollantmöte när detta krävs.

3.6.1 Förlängning

Ett kontrollantcertifikat kan förlängas om kontrollanten uppfyller följande krav:

- Inom giltighetsperioden genomfört sex prov. Proven kan vara i form av flygprov, kompetenskontroll eller kompetensbedömning. Observera att enbart en OPC inte kan räknas mot detta krav.
- Inom de sista 12 månaderna av giltighetstiden
 - Deltagit vid standardiseringsutbildning (kontrollantmöte) (FIE och SEN, se nedan)
 - Genomfört ett prov under övervakning av Inspektör eller Senior (supervision)

Om en kontrollant innehar flera kontrollantbehörigheter kan dessa förlängas genom endast en kompetensbedömning. Men om man innehar behörighet i både flerpilotssystem och enpilotssystem ska varannan förlängning göras i respektive system. Detta gäller även om kontrollanten innehar befogenheter på flera kategorier av luftfartyg, till exempel flygplan och helikopter, eftersom det är rollen som kontrollant som testas.

För att förlänga FIE och/eller senior krävs det att man, förutom ordinarie kontrollantmöte enligt ovan, går på de riktade möten som är för FIE och

SEN. För FIE krävs att man går på minst ett möte under auktorisationsperioden. För SEN krävs det minst två möten under auktorisationsperioden.

3.6.2 Förnyelse

Om kontrollantcertifikatet har gått ut ska kontrollanten inom de senaste 12 månaderna ha gjort följande, för att förnya certifikatet

- Deltagit vid standardiseringsutbildning (kontrollantmöte)
- Genomfört ett prov under övervakning av Inspektör eller Senior (supervision)

Har kontrollantbehörigheten varit ogiltig i mer än 12 månader gör myndigheten en bedömning om eventuell kompletterande utbildning och mer än tre år krävs en kompletterande utbildning och en kompetensbedömning.

3.6.3 Utökning

Om du vill utöka din kontrollantbehörighet med en ny typ eller klass krävs det endast en ansökan när du innehar motsvarande instruktörsbehörighet. Ska du utöka med en ny kontrollantbehörighet kan det krävas ytterligare träning och/eller kompetensbedömning. Ta kontakt med examinationsteamet vid frågor.

Kontrollant som avser utöka sina befogenheter från enpilotsystem till tvåpilotsystem eller vice versa måste genomföra en kompetensbedömning i det nya systemet.

4 Genomförande av prov

I detta kapitel beskrivs de olika typer av prov som en kontrollant kan göra, hur provet ska genomföras, administrativa procedurer och annan information som berör det faktiska provet.

4.1 Typer av prov

I Del-FCL beskrivs tre typer av prov. Kravbilden för dessa prov återfinns i respektive tillägg, eller AMC för PPL, i Del-FCL.

4.1.1 Flygprov (Skill test, ST)

Flygprov genomförs för första utfärdande av ett certifikat eller en behörighet. Till ett flygprov utser Transportstyrelsen en fullständig kontrollant. En utbildningsorganisation kan av Transportstyrelsen få bli tilldelad särskilda kontrollanter som genomför flygprov i dennes verksamhet.

4.1.2 Kompetenskontroll (Proficiency check, PC)

Kompetenskontroll genomförs för förlängning eller förnyelse av en behörighet. Kraven för samtliga kompetenskontroller återfinns i tillägg 9 i Del-FCL, förutom för EIR som ligger i ett AMC.

4.1.3 Kompetensbedömning (Assessment of Competence, AoC)

Kompetensbedömning genomförs för första utfärdande, förlängning och förnyelse av instruktörsbehörigheter och kontrollantcertifikat. Kompetensbedömningar av instruktörsbehörigheter kan en FIE, eller TRE (fullständig) med tre års erfarenhet, genomföra, beroende på vilken behörighet provet gäller. För kontrollantcertifikat kan en senior kontrollant som Transportstyrelsen har utsett eller en inspektör genomföra kompetensbedömningen.

4.2 Instruktioner för genomförande

4.2.1 Planering och förberedelse av prov

När du som kontrollant ska genomföra ett prov är det väsentligt att på ett professionellt sätt vara förberedd. Detta innebär en noggrann och relevant planering som möjliggör ett rättvist prov. Som exempel kan nämnas att innan du möter kandidaten måste du som kontrollant förbereda så mycket som möjligt inför provet. Det innebär bl.a. väderkontroll, planering av upplägget av provet, val av flygplatser och kontroll av lämplighet av luftfartyg eller simulator. Ge kandidaten uppgifter i god tid innan provet så

att denne kan förbereda driftfärdplan, vikt och balansberäkning och prestandaberäkning.

4.2.2 Antal prov per dag

Du bör inte planera för mer än:

- Tre prov för PPL, CPL, IR eller klassbehörighet per dag
- Två prov för flerpilotstypbehörigheter eller ATPL per dag
- Två kompetensbedömningar för instruktörsbehörigheter per dag
- Fyra prov för enpilotstypbehörigheter per dag

Du bör planera så att du har tillräcklig tid för briefing, flygning, de-briefing samt administration. Blocktid bör planeras till minimum:

- | | |
|------------------------|-------------|
| • LAPL, PPL och CPL | 90 minuter |
| • IR, FI och SP typ | 60 minuter |
| • MPL, ATPL och MP typ | 120 minuter |

Om regelverket medger ett kombinerat prov av olika behörigheter enligt ovan, t.ex. vid vissa PC, innebär det inte med automatik att man måste addera de individuella minimitiderna. Totala tiden vid ett kombinerat prov kan då bli kortare än för de båda proven var för sig. T.ex. om man gör en kombinerad PC med IR och SP-typ kan tiden bli kortare än 120 minuter,

4.2.3 Praktiskt genomförande

Nedan följer generella instruktioner för genomförande av prov. Under Riktlinjer finns mer kategorispecifika saker att tänka på.

Generellt

Kompetensnivån hos piloter beror till stor del på kontrollantens kompetens och föredöme. Därför är det viktigt att du som kontrollant är medveten om vikten av, och besitter vissa personliga egenskaper, som t.ex. att vara rättvis, konsekvent, objektiv, vänlig, beslutsam mm.

Det är du som kontrollant som sätter förutsättningarna för provet. Alla kandidater är olika och det är din uppgift att skapa en provmiljö som möjliggör ett rättvist prov. I det är det viktigt att du förstår din roll som kontrollant och vilken påverkan det du gör och säger har på kandidatens prestation och provsituationen som helhet. Börja alltid med att komma i tid. Försök att skapa en vänlig och stressfri atmosfär och använd inte negativ kritik eller feedback under provets genomförande. Tänk på att en kandidat ofta är nervös inför provsituationen och det kan ha en direkt påverkan på

prestationen och därmed resultatet av provet. Synpunkter på kandidatens prestation ska ges under de-briefing.

Airmanship

Med Airmanship menas inte en enstaka färdighet utan en samling av kunskap, kompetens och färdigheter. Som kontrollant ska du både föregå med och främja Airmanship samtidigt som du bedömer en sökandes Airmanship. Faktorer som ingår inom begreppet Airmanship är bl.a. beslutsfattande, kommunikation, besättningssamarbete, hantering av arbetsbelastning och situational awareness. Beslut om underkännande som är baserat endast på bristande Airmanship måste noggrant övervägas eftersom bedömningen kan anses vara helt subjektiv. Du som kontrollant ska också vara tillfreds med att en framgångsrik flygning var ett resultat av gott Airmanship och inte god tur.

Befälhavarskap och manövrerande pilot

Vid prov i luftfartyg ska kontrollanten vara befälhavare om inte annat har överenskommits innan provet. Var noga med att klargöra vem som flyger luftfartyget i normalförfarande och i nödsituation.

Briefing

En briefing innehåller flera olika moment. Rekommenderat är att börja med vilka förutsättningar för provet som finns angivna i regelverket, t.ex. tillägg 9 i Del-FCL. Kontrollera att kandidaten uppfyller de formella kraven för att genomföra provet. Använd checklistan som finns i protokollet. Förklara sedan provets upplägg, innehåll och bedömningsgrunder. Ge utrymme för eventuella frågor som kandidaten kan ha rörande provets innehåll, upplägg mm. När provets förutsättningar är fastlagda kan du gå vidare med att ställa teoretiska frågor. Slutligen kan du säkerställa att allting är klart inför flygningen/simulatorpasset, t.ex. väder, luftvärdighet mm.

Flygning

Genomför provet enligt den plan som du instruerat kandidaten om. Avvik inte från planerat upplägg, förutom i undantagsfall. Om det sker ska du informera kandidaten om denna förändring. Provet ska simulera en faktisk flygning så försök att få med alla moment som krävs på ett bra sätt. Ge tydliga instruktioner under provet så undviker du mycket problem.

Säkerställ att luftfartyget eller simulatören har all utrustning som provet kräver och att den fungerar, t.ex. intercom, instrument etc.

Ge kandidaten möjlighet och tid att visa upp sin förmåga och undvik att ge feedback under flygningen, framförallt negativ kritik, vänta med detta till de-briefingen. Om du som kontrollant beslutar att underkänna provet kan du däremot fråga kandidaten om han/hon vill genomföra de återstående momenten eller om ni ska avbryta provet med en gång.

Om kandidaten misslyckas på ett moment får detta moment göras om under förutsättning att kontrollanten anser det lämpligt. Dock kan det ibland vara fördelaktigt om man gör något annat moment mellan, här får du känna av kandidaten. Ett eventuellt andra försök skall absolut inte föregås av någon form av briefing eller upplysning att ett andra försök skall påbörjas. Övningen eller momentet skall helt enkelt upprepas.

Använd omdöme vid simulering av nödlägen och gör detta på ett säkert sätt. Var alltid tydlig vid simulerat motorbortfall i luftfartyget att det är ett simulerat läge. I flermotorluftfartyg var även tydlig med vilken motor som kan användas och hur samt vem som har kontroll över motorreglagen.

De-briefing

Efter avslutad flygning eller simulatorpass uppmanar vi att man meddelar kandidaten slutresultatet. Gör detta sakligt och motivera alltid beslutet. Tänk på att varje provsituation och individ är unik och att det har en direkt påverkan på det sätt som du bör förmedla beslutet. Vid ett negativt beslut kan det vara fördelaktigt att du ger dig själv tid att tänka igenom hur du ska förmedla resultatet.

När du sedan går igenom provet med kandidaten, gör detta på ett strukturerat sätt. T.ex. kan man rent kronologiskt gå igenom flygningen och hur prestationen varit. Om en konfliktsituation skulle uppstå, där kandidaten inte accepterar beslutet, undvik att gå in i en diskussion med kandidaten. Det är ditt beslut som gäller. I simulator kan det vara värdefullt att använda utskrifter på flygningen om en konflikt skulle uppstå.

Om resultatet är ett underkännande kan du som kontrollant ange eventuell utbildning som kandidaten måste genomgå innan omprov. Skulle ett omprov bli underkänt krävs ytterligare utbildning.

I grunden är målet att en kandidat efter genomfört prov, oavsett resultat, ska kunna känna att han/hon har lärt sig någonting inom ramen för flygsäkerhetsarbetet. Ha det i åtanke när du genomför din de-briefing med kandidaten.

Tänk på följande när det gäller administrationen vid de-briefing

- Originalprotokollet ska ges till kandidaten
- Du behåller en egen kopia på protokollet
- Du skickar en kopia till certifikatutfärdande stat (Transportstyrelsen för svenska certifikatinnehavare, på avsedd e-postadress, se punkt 2.2.2)

- Vid prov med utländska certifikatinnehavare ska en kopia skickas till Transportstyrelsen på avsedd e-postadress, se punkt 2.2.2.
- Fyll i certifikatet eller utfärda en temporary i förekommande fall, se punkten 4.3.4.
- Om kandidaten så önskar, fyll i dennes loggbok. (I vissa fall kan detta krävas, t.ex. vid PC på annex-II luftfartyg)

4.2.4 Bedömning (inkl. toleranser)

Bedömningen av ett prov ska bestå av en bedömning av varje enskilt moment (item) samt en helhetsbedömning. När du fattar ett beslut, använd dig av ett systematiskt tankesätt för att få en rättvis bedömning. I Flight Examiners Manual punkt 2.10.5 finns en metod för hur ett beslut kan tas. Den bygger på att man ställer ett antal frågor för att få ett resultat.

1. Var den sökandes prestation tillfredsställande?
2. Förekom några brister/avvikelser?
3. Var dessa av betydande karaktär?
4. Var bristerna/avvikelserna vanligt förekommande?

Utifrån dessa frågor kan man systematiskt komma fram till motiveringen av ett beslut. Detta gör att beslutet blir väl underbyggt och underlättar vid ett underkänt beslut.

Toleranser

Toleranser finns beskrivna på ett flertal ställen. De återfinns i respektive tillägg i Del-FCL, i AMC till Del-FCL samt i Flight Examiners Manual. Tänk på att göra en helhetsbedömning av prestationen och yttre faktorer samt att en enskild toleransavvikelse inte nödvändigtvis leder till ett underkänt resultat. Bedöm även om avvikelsen upptäcks och korrigeras av den sökande så att man inte accepterar en genomgående toleransavvikelse.

CRM/HF(Loss of control, automation)

Eftersom CRM/HF är en vedertagen aspekt i samband med de haverier och incidenter som sker har organisationer som ICAO och EASA lagt fokus på att förbättra och minimera de risker som har med dessa faktorer att göra. Vi uppmanar att kontrollanten vid genomförande av prov gör en bedömning av dessa ”mjuka” värden samt belyser situationer och moment när man är utanför luftfartygets ”normal envelope”.

4.2.5 Riskfaktorer

Under denna rubrik vill vi belysa några risker som man bör beakta när man gör prov. Med det menar vi faktorer som har ren säkerhetspåverkan liksom

faktorer som påverkar provets genomförande och kan leda till att provet blir orättvist genomfört för kandidaten. Lev enligt devisen ”tänk efter före”.

Prov i luftfartyg

Prov i ett luftfartyg kräver alltid respekt. Respekt inför uppgiften, kandidatens begränsningar och framförallt respekt för luftfartygets egenskaper och begränsningar. Du bör alltid som kontrollant vara väl förtrogen med de förutsättningar som finns inför ett prov. Kanske kan det vara så att ett prov inte går att genomföra på grund av väder, begränsningar i flygplanets handbok eller dylikt.

Det finns även moment som är olämpliga att genomföra om inte vissa kriterier är uppfyllda. Dessa moment medför risker som kan innebära att man hamnar i en oönskad situation. Nedan följer ett axplock av exempel som kräver eftertanke och bedömning, men givetvis är det ingen uttömmande lista. Det finns många fler situationer som kräver eftertanke.

- Full stall i IMC (flygplan)
- Dra en säkring till landställ eller stallvarningssystem
- Flygning i kontinuerlig isbildning
- Flygning i, för respektive prov, marginellt väder
- Motorbortfall på flermotoriga flygplan med höga prestanda
- Beredskap för felmanöver vid hovring/förflytningshovring (helikopter)
- Omställarfel (helikopter)
- Autorotation: fullt ut eller möte med motor (helikopter)
- Utelandningar (helikopter)
- Dra säkringar för gyroinstrument vid IR-prov

Prov i MEP(Land)*Flygning med en motor ur funktion*

Både prov för CPL och klassbehörighet för MEPL innehåller momentet motorbortfall under start. Detta ska ske på en säker höjd. Det finns ingen definition av säker höjd, utan det är en bedömningsfråga. Målet med övningen ska uppnås, utan att man tar allt för stora risker. Vi anser att 300 fot kan anses vara en lämplig lägsta höjd för att simulera motorbortfall. Dels för att man kommit upp på en höjd som ger lite marginaler om någonting oväntat skulle inträffa, men också för att man då fortfarande i normalfallet inte har hunnit reducera effekt, så att man kan anses vara i startfasen.

Observera dock att detta är en minimihöjd, vilket ska avgöras från fall till fall. Om ni bedömer att lägsta höjd för att säkert utföra detta ska vara högre ska ni givetvis gå på er bedömning.

Det finns fler moment där man simulerar motorbortfall och grundprincipen är att det ska ske på ett säkert sätt. Tänk igenom förutsättningarna för flygningen och välj lämpliga tillfällen för motorbortfall där det finns tillräckliga marginaler om eleven skulle göra fel. Eleven bör också vara briefad på vad som ingår i provet så att denne är mentalt förberedd. Inflygning med en motor simulerad ur funktion kan vara en krävande övning både för kontrollanten och den prövade och de procedurer som normalt följs kanske frångås. Ett exempel på avvikande procedur kan vara att landningsstället tas ut senare än normalt av prestandaskäl. Tänk noga igenom hur du säkerställer att landningsstället är ute innan landning vid genomförande av denna övning.

Stallövningar

Säkerställ att ni alltid kan göra manövrer enligt flyghandboken. Om handboken t.ex. anger att man inte får gå över 60 graders bank, undvik att göra en stallmanöver där ni inte kan garantera att denna gräns inte överskrids. Tänk även igenom hur ni gör övningen, det kanske finns ett sätt som har mindre risk som ändå prövar samma sak. Det finns inget självändamål att pressa flygplanet till gränserna under ett prov. Tänk på att det inte finns något prov som uttryckligen kräver att man genomför en stall i stigning i ett flermotorsflygplan. En full stall krävs endast vid CPL-prov och klassprov. Vid CPL-prov står det inte några ytterligare krav vilket gör att man här kan välja hur man genomför övningen. I klassprovet ska den göras i clean configuration och utan att man stiger eller sjunker.

Prov i simulator

Prov i simulator har en annan karaktär med hänsyn till riskfaktorer. Här finns inte samma flygsäkerhetsrelaterade risker som i luftfartyget. Några faktorer man dock behöver betänka är följande.

- Var ej fler personer i simulatören än vad den är kvalificerad för.
- Med motion på, var fastspänd
- Var medveten och säkerställ att alla deltagare är medvetna om placering och funktion på nödstopp, brandsläckare och utrymningsvägar

CRM

En del inom CRM som vi vill betona är kommunikation. Bristande kommunikation kan leda till missförstånd, utebliven förståelse och en försämrad "situational awareness". Dessutom leder brist på kommunikation till en ökad provstress hos den prövade. En enkel sak som lätt förbigås är att man är tydlig med vem som flyger, framförallt i en verklig nödsituation. Gå innan provet igenom begreppen "mina roder, dina roder" (my controls, your controls) samt vem som i händelse av nödsituation ska flyga luftfartyget.

Överdrivna manövrar

Det finns ingen anledning att tänja på dels luftfartygets egna begränsningar eller de toleranser som anses vara vägledande vid prov. Överdrivna manövrar kan leda till begreppet "loss of control", där piloten flyger ett fullt fungerande flygplan till ett haveri. Det har inget egenvärde att genomföra dessa manövrar för att kandidaten ska "ha sett det" eller för att kontrollanten ska visa sin egen förmåga. Föregå med gott exempel.

Arbetsbelastning

Det är allmänt känt att en alltför stor arbetsbelastning har en direkt negativ påverkan på en individs arbetskapacitet. Som kontrollant måste du vara lyhörd och du bör tänka på att inte överbelasta den sökande i situationer/moment som i sig genererar en ökad arbetsbelastning. Det har inget egenvärde i sig att fortsätta belasta en sökande tills man uppnår den gräns där fel uppstår. Det är viktigt att kontrollanten är rättvis men bestämd i provsituationen. Det kan tänkas att en sökande har en begränsad kapacitet från början vilket kan bero på bristande kunskap och färdigheter eller personliga förutsättningar, och det resulterar i att denne inte klarar av det som provet avser.

Trötthet

Orsakerna till trötthet är många. Det är viktigt att kontrollanten är medveten om sin egen status. Kom ihåg att har du flugit kommersiellt innan du går till provet så har du med dig den trötthetsbelastningen till provet även om flygprov inte faller under reglerna för tjänstgöringstider. Givetvis finns även andra faktorer som du som kontrollant kan ha med dig i form av trötthet (fatigue) till provet, var ärlig mot dig själv!

Var aktsam på den sökandes trötthet också. Om du inte är medveten om att den sökande är trött och begär att denne ska göra ett moment där säkerhetsmarginalen är minskad, då minskar marginalerna ytterligare. Dels för att det är mer sannolikt att något misstag sker, men också för att du är omedveten om det. Planera därför gärna provet på ett sådant sätt att du undviker att göra kritiska manövrar i ett sent skede när både du och den sökande kan vara trötta.

Situational awareness (situationsmedvetenhet)

Som i all flygning är det oerhört viktig att bibehålla en god situational awareness. I en provsituation har du fler parametrar att förhålla dig till än i en vanlig flygning vilket kan försvåra detta. Du ska styra provet, hantera den sökande samtidigt som du formellt är befälhavare och ska ha kontroll över flygningen. Utöver vanliga minima och säkerhetskriterier så bör du sätta upp dina egna ”staket” så att du alltid möjliggör kontroll över situationen.

Flygtrim

I begreppet flygtrim kan man inkludera två saker. Dels den rena flygkänslan och dels kunskaperna om det luftfartyg man flyger. Som kontrollant är det viktigt att du är ödmjuk inför din egen flygtrim när du gör prov. Ställ dig själv frågan, hur länge sedan var det som jag flög just den här maskinen och är det någon specifik egenskap som jag behöver känna till. En dålig flygtrim gör att säkerhetsmarginalerna blir mindre. Den sökande kommer troligtvis att lita på dina kunskaper och färdigheter om ett nödtillfälle skulle inträffa. Därför är det än mer viktigt att du är ärlig mot dig själv när du bedömer din flygtrim.

Personkemi

Det är viktigt att du som kontrollant försöker skapa en bra atmosfär för provet. Dock förekommer det tillfällen när personkemin mellan kontrollant och sökande helt enkelt inte stämmer hur väl man än försöker. Ha detta i åtanke när du gör provet så att detta inte påverkar sättet du genomför provet på. Oaktat den atmosfär eller miljö som råder ska provet vara så rättvist som möjligt och fortfarande hållas inom de ”staket” som du har satt upp för dig själv.

4.2.6 Riktlinjer

För att skapa enhetlighet vid prov beskriver vi nedan ett antal krav/direktiv/rekommendationer inom respektive kategori.

Multi-Pilot Aeroplane, MPA

Följande faktorer har identifierats som kan påverka provets resultat: väder, simulatorfel, fill-up kapten, tidpunkt på dygnet, fel vid handhavande av simulatören från operatörsposition.

Kontrollanten ska vara väl förberedd samt kunna visa upp att han är behörig att genomföra provet.

Provet skall, så långt det går, genomföras i simulerad kommersiell flygtransportsmiljö och bränsleberäkning, vikt och balansberäkning och prestandaberäkning ska genomföras. Electronic Flight Bag, EFB, eller traditionella beräkningar kan godtas. Frågor gällande bränsle, vikt och balans och prestanda bör ställas där referat kan göras till

flygplanstillverkarens manualverk. En operatörs underlag kan användas om kontrollanten och den sökande har kommit överens om det. Syftet är att den sökande ska förstå varför dessa beräkningar görs och hur man kommer fram till resultatet. Kontrollanten skall, på lämpligt sätt, säkerställa att den sökande har en lämplig teoretisk kunskapsnivå. Notera att den ovan nämnda lämpliga kunskapsnivån skall härledas till provet för behörigheten eller certifikatet och inte kan ersättas av, men gärna kompletteras med, bolagsrelaterade frågor.

Standard Operating Procedures (SOP) ska användas och kan vara en operatörs, som utbildaren har godkänt att använda alternativt flygplans tillverkarens SOP. Kontrollanten och den sökande ska komma överens om vilken SOP, vilka beslutshöjder, MSA/MORA/MOCA, MAPt och procedurer vid pådrag och motorbortfall efter start som gäller innan den praktiska delen av provet.

Kontrollanten skall tillse att provet genomförs i simulerad kommersiell flygtransportsmiljö och den planering som gjordes inför provet skall omsättas i praktiken under provet. Det är upp till kontrollanten i vilken omfattning han/hon vill genomföra den simulerade kommersiella flygtransportsmiljön (det som tidigare benämndes som LOFT). För de resterande delen av provet får kontrollanten situationsanpassa övningarna och i vilken utsträckning de simuleras i en kommersiell flygtransportsmiljö.

Gällande de olika typernas utrustning så accepteras den utrustning som används för att operera flygplanet. För de flygplanstyper som hanteras genom en FMS/FMC, så ska kunskaper om detta prövas vid prov. Oftast är dessa flygplanstyper certifierade med sådan utrustning och är därmed att betrakta som en del av flygplanet. Om operatören använder en EFB anses även denna vara en del av flygplanet. Flygplan som innehar en "Flight Path Vector, FPV" eller liknande, så får sökande själv avgöra om han/hon vill använda den i samband med en "raw-data" inflygning.

Vid flygprov för ATPL certifikat kan sökanden kan välja antingen vänster- eller högersätet vid provet om alla punkterna i provet/kontrollen kan utföras från det säte som valts. Följande punkter, som omfattar en befälhavares uppgifter, ska särskilt kontrolleras vid kontrollantens prövning/kontroll av personer som ansöker om ett ATPL, oberoende av om sökanden agerar som PF eller PM:

- a) Förmåga att leda samarbetet i besättningen.
- b) Förmåga att upprätthålla en allmän överblick över luftfartygets funktion genom lämplig övervakning.

c) Förmåga att göra prioriteringar och fatta beslut i överensstämmelse med säkerhetsaspekter och gällande regler och bestämmelser som är tillämpliga för den aktuella situationen, inbegripet nödlägen.

Vid flygprov och PC krävs inte att det är en besättning bestående av kapten och styrman. Om man ska använda en bisittare kan denna vara en instruktör, pilot som är behörig på typen eller pilot vars typbehörighet inte varit ogiltig mer än ett år. Men, vid en kombinerad OPC/PC så krävs det en operativ besättning bestående av kapten och styrman eller två kaptener.

Det är föredömligt om kontrollanten kan referera till regelverket som bl.a. ger stöd för utformningen och syftet med provet. Ta gärna upp att provet kan avbrytas av den sökande och att man har möjlighet till att försöka sig på ett moment två gånger. Däremot kan det generera negativ stress om man redan här tar upp pass/fail kriterier.

På grund av den ökande haveriorsaken ”Loss of control, LOC”, så uppmanas kontrollanten att pröva moment, t ex stall, windshear, vid prov, även om dessa inte är en ”Mandatory Item”. Alternativt kan kontrollanten skapa en diskussion kring riskerna och de situationer där flygplanet befinner sig utanför det normala flygområdet.

Förtydligande 3.9 Instrument flight procedures (Blankett TSL7077)

3.9.3.1 Senast vid final approach fix ska flight director och autopiloten kopplas ur

3.9.3.4 Senast vid final approach fix ska autopiloten kopplas ur och flygningen ska ske manuellt

Single-Pilot Aeroplane, SPA

Följande faktorer har identifierats som kan påverka provets resultat: väder, flygplansskick, val av plats för provet, tidpunkt på dygnet.

Kontrollanten ska vara väl förberedd samt kunna visa upp att han är behörig att genomföra provet.

Driftfärdplan, vikt och balansberäkning och prestandaberäkning ska vara utförda och tjäna som underlag för diskussion gällande flygningen. Syftet är att den sökande ska förstå varför dessa beräkningar görs och hur man kommer fram till resultatet. Electronic Flight Bag, EFB, eller traditionella beräkningar kan godtas.

Den sökandes kunskaper om luftfartyget ska kontrolleras, ställ frågor ur flyghandboken, både tekniskt och operativt. Den sökande ska få visa att han hittar i boken. Vidare ska den sökandes kunskaper och förståelse för bränsleberäkningar särskilt kontrolleras, så att magring, bästa ekonomi och

bästa effekt redovisas. Kontrollanten ska notera vilka teoretiska kunskaper som blivit kontrollerade, antingen i protokollets anteckningsdel eller på annat sätt.

Det är föredömligt om kontrollanten kan referera till regelverket som bl.a. ger stöd för utformningen och syftet med provet. Ta gärna upp att provet kan avbrytas av den sökande och att man har möjlighet till att försöka sig på ett moment två gånger.

Frågor gällande de olika nödprocedurerna ska genomföras på marken för att sedan säkerställas under flygning. Notera att nödövningar ska vara avslutade i god tid innan lägsta flyghöjd nås.

Flygplan som används vid prov ska ha lämplig utrustning för det som provet kräver. Utrustningen som finns installerad ska vara fungerande.

Kontrollanten har alltid rätt att ifrågasätta ett luftfartygs lämplighet för själva provet. Kontrollera att Intercom (medhörning, sändning etc.) fungerar för alla ombord. Sedan kontrollanten förvärvat sig om kandidatens förmåga, kan GPS användas för resten av flygprovet. Vid Kompetenskontroll (PC) får den sökande välja vilken navigationsutrustning han/hon vill använda.

Ett klassprov bör inte utföras i utbildningssituationer. Detta även om flygplanet är utrustat för känd utbildning. Anledningen är att kontrollantens fokusering på sökandens utförande blir sämre då stor del av fokuseringen åtgår för att kontrollera utbildning.

Att utöva motorbortfall i utbildningsförhållanden är väldigt olämpligt av säkerhetsskäl, detsamma gäller för stall i IMC.

På grund av haverier som har inträffat rekommenderar vi att ni initierar en diskussion kring konceptet stabiliserad inflygning. Denna diskussion kan innefatta till exempel fart, planébana, konfiguration, pådragspunkt samt lateral position. Försök att få till ett tankesätt som gör att man själv sätter vissa gränser för när man ska fortsätta inflygningen eller när man ska gå runt. Det viktiga är att försöka mana till eftertanke. En allmänt vedertagen rekommendation är att man vid senast 300 fot AGL kontrollerar följande:

- Fart +10/-5 knop
- På förlängda centrumlinjen
- På planébana
- I rätt konfiguration avseende klaff och landningsställ

Generellt kan det sägas att om man betvivlar en säker landning är det säkrare att göra ett omdrag.

När det gäller LOC för lätt luftfart är det bra om man får till en diskussion kring begreppet och vilka situationer som är vanligast. Ta upp problematiken kring stallsituationer, sidvindshantering mm. Försök att betona att även om man har ett fullt fungerade flygplan så kan man fortfarande sätta sig i en situation som man inte behärskar.

Single-Pilot helicopter SPH

Följande faktorer har identifierats som kan påverka provets resultat negativt: väder, stress, osäker på sin förmåga, kontrollantens beteende.

Kontrollanten ska vara väl förberedd samt kunna visa upp att han är behörig att genomföra provet.

Driftfärdplan, vikt och balansberäkning och prestandaberäkning ska vara utförda och tjäna som underlag för diskussion gällande flygningen. Syftet är att den sökande ska förstå varför dessa beräkningar görs och hur man kommer fram till resultatet.

Den sökandes kunskaper om luftfartyget ska kontrolleras, ställ frågor ur flyghandboken, både tekniskt och operativt. Den sökande ska få visa att han hittar i boken. Kontrollanten ska notera vilka teoretiska kunskaper som blivit kontrollerade, antingen i protokollets anteckningsdel eller på annat sätt.

Det är föredömligt om kontrollanten kan referera till regelverket som bl.a. ger stöd för utformningen och syftet med provet. Ta gärna upp att provet kan avbrytas av den sökande och att man har möjlighet till att försöka sig på ett moment två gånger. Däremot kan det generera negativ stress om man redan här tar upp pass/fail kriterier.

Helikopter som används vid prov ska ha lämplig utrustning för det som provet kräver. Utrustningen som finns installerad ska vara fungerande. Kontrollanten har alltid rätt att ifrågasätta ett luftfartygs lämplighet för själva provet. Kontrollera att Intercom (medhörning, sändning etc.) fungerar för alla ombord. Vid flygprov för certifikat (LAPL, PPL & CPL) ska kandidaten visa förmåga att navigera enbart med karta (alltså utan GPS). Sedan kontrollanten förvissat sig om kandidatens förmåga, kan GPS användas för resten av flygprovet. Vid Kompetenskontroll (PC) får den sökande välja vilken navigationsutrustning han/hon vill använda.

Gå igenom hur flygprovet går till, åtgärder mm vid reellt nödläge. Kontrollanten ska vara tydlig med hur nödprocedurerna genomförs och avslutas.

Viken procedur som avses användas vid omställarfel (glidlandning eller stillastående med gasavdrag) ska klargöras före start.

Autorotation fullt ut ska normalt göras vid CPL(H)-flygprov men vid typprov kan kontrollanten bedöma om autorotation ska göras fullt ut eller möte med motor. Aktuella vindförhållanden ska beaktas.

Multi-Pilot Helicopter, MPH

Följande faktorer har identifierats som kan påverka provets resultat negativt: väder, stress, osäker på sin förmåga, kontrollantens beteende. Kontrollanten ska vara väl förberedd samt kunna visa upp att han är behörig att genomföra provet.

SOP ska användas. Denna kan vara en operatörs, som utbildaren har godkänts att använda alternativt helikoptertillverkarens SOP.

Kontrollera vilken utrustning den sökande ska behärska (GPS/FMS, radar etc.).

Kontrollera vilken behörighet den sökande ska provas för (befälhavare/copilot, MP/SP, VFR enbart eller VFR och IFR etc.).

Vid prov i helikopter ska TRI (med behörighet som TRI på den aktuella typen) delta på förarplats och fullgöra uppgifter enligt SOP. Kontrollanten sitter då i baksits.

Driftfärdplan, vikt och balansberäkning och prestandaberäkning ska vara utförda och tjäna som underlag för diskussion gällande flygningen. Syftet är att den sökande ska förstå varför dessa beräkningar görs och hur man kommer fram till resultatet.

Den sökandes kunskaper om luftfartyget ska kontrolleras, ställ frågor ur flyghandboken, både tekniskt och operativt. Den sökande ska få visa att han hittar i boken. Kontrollanten ska notera vilka teoretiska kunskaper som blivit kontrollerade, antingen i protokollets anteckningsdel eller på annat sätt.

Det är föredömligt om kontrollanten kan referera till regelverket som bl.a. ger stöd för utformningen och syftet med provet. Ta gärna upp att provet kan avbrytas av den sökande och att man har möjlighet till att försöka sig på ett moment två gånger. Däremot kan det generera negativ stress om man redan här tar upp pass/fail kriterier.

Gå igenom hur flygprovet går till, åtgärder mm vid reellt nödläge. Kontrollanten ska vara tydlig med hur nödprocedurerna genomförs och avslutas. Autorotation fullt ut görs normalt inte i Multi Engine-helikopter (ska göras i simulator).

Helikopter som används vid prov ska ha lämplig utrustning för det som provet kräver. Utrustningen som finns installerad ska vara fungerande. Kontrollanten har alltid rätt att ifrågasätta ett luftfartygs lämplighet för

själva provet. Kontrollera att Intercom (medhörning, sändning etc.) fungerar för alla ombord.

Om flygprovet avser både IFR och VFR är det ofta en fördel att göra IFR-delen först.

4.3 Följande Administration

4.3.1 Bokning av prov

Bokning av flygprov samt kompetensbedömningar enligt nedan sker, i tillämpliga fall, via e-post, se punkt 2.2.2.

PC

När det gäller PC bokas dessa prov direkt med kontrollanten. Ni sköter allting själva med kandidaten vad gäller tid, plats, luftfartyg och betalning.

Kompetensbedömning instruktörer

Kompetensbedömning för första utfärdande bokas direkt med kontrollanten som ansvarar för att anmäla detta till Transportstyrelsen. För förlängning eller förnyelse kan dessa prov bokas direkt med kontrollanten som får koordinera tid, plats och luftfartyg. Det viktigt att du som kontrollant säkerställer att du har befogenhet att genomföra provet, t.ex. att du haft en TRE i tre år.

Kompetensbedömning kontrollanter

Kompetensbedömning för första utfärdande av kontrollantbehörighet bokas med hjälp av Transportstyrelsen och sker inom ramen för kontrollantutbildningen. Vid förlängning och förnyelse kan man boka detta direkt med en behörig senior kontrollant.

4.3.2 Blanketter

Blanketter för PC, flygprov och kompetensbedömningar finns publicerade på transportstyrelsens hemsida under blanketter. Man kan göra en fritextsökning om man är osäker på blankettnumret.

4.3.3 Förlängning och förnyelse av behörigheter

Efter godkänd PC ska du förlänga behörigheten i kandidatens certifikat. Du fyller i behörigheten, datum för prov, och sista giltighetsdag på baksidan av certifikatet. Fyll i kolumnerna för IR om detta också prövats. Sista giltighetsdag ska alltid vara den sista i månaden. Om PC:n är gjord inom de sista tre månaderna räknar du ett eller två år framåt (beroende på behörighet) från sista giltighetsdag. Om PC:n görs innan tremånaders-perioden räknar du från den månad PC:n görs. Om det är en PC för förnyelse så räknar du från den månaden PC:n görs. Om det är en förnyelse och behörigheten inte finns i certifikatet får du inte fylla i den, då ska du utfärda en temporary (se nedan).

Den behörighet som skrivs in i certifikatet, respektive protokollet, samt anges på temporary ska vara enligt EASAs typ- och klasslista.

4.3.4 Temporary permission to exercise privileges

Som kontrollant får du inte skriva in en ny behörighet i certifikatet och har heller ingen möjlighet att skriva ut ett nytt certifikat. Därför vid prov för första utfärdande av en behörighet, samt vid PC för förnyelse där behörigheten inte finns i certifikatet, kan du utfärda en temporärt behörighet. Detta får du högst ställa ut på åtta veckor, räknat från datum till datum. Temporary permission to exercise privileges kan du skriva ut från kontrollantwebben.

Temporary permission to exercise privileges

Temporary permission to exercise privileges är Transportstyrelsens sätt att möjliggöra en temporär procedur som medger att piloten kan utnyttja sina nya befogenheter i väntan på ett nytt certifikat, direkt efter godkänt prov. Denna ska utfärdas vid första utfärdande eller förnyelse då behörigheten inte står i certifikatet.

En temporary permission to exercise privileges får endast utfärdas för behörigheter. Det går inte att utfärda det för ett certifikat.

Tänk på att typ- eller klassbehörigheten ska skrivas som i EASAs typ- och klasslista. Rutor som inte används ska blockeras/strykas på lämpligt sätt.

Temporary permission to exercise privileges

According to Article 2 paragraph 3(b) of the Basic Regulation (EC No. 216/2008) and ARA.FCL.215(d)

This temporary permission can only be issued in accordance with the national procedures referred to in the EASA Examiner Differences Document

Pilot details

Last name	First name
Swedish licence number	
SE.FCL.	

Privileges issued

The Examiner must confirm that the candidate has fulfilled all applicable requirements for the issue of a temporary permission as follows	
Category Aeroplane ☐ Helicopter ☐ Balloon ☐ Sailplane ☐	
Rating* ☐ Class or type rating: ☐ VFR only ☐ IFR Please note that a type rating is only valid if the relevant aircraft training has been performed ☐ Type rating acquired through a ZFTT course: ☐ restricted to the following Commercial Air Transport Operator ☐ Instrument Rating: SE ☐ ME ☐	
Certificate TRI(FFS only) ☐ TRI(base) ☐ TRI(LIFUS) ☐ TRI ☐ On type: ☐ SFI ☐ On type: ☐ FI(restricted) ☐ FI Instructor ☐ IRI/SE ☐ IRI/ME ☐ CRI ☐ On class: ☐	

* For the renewal of a rating the candidate must present evidence of having held the rating

Examiner details

Last name	First name
Examiner certificate number	Licence number

This temporary permission is valid 8 weeks from the date of test.

Location	Date of test
Pilot signature	Examiner signature
Examiner phone no.	Examiner stamp

4.3.5 Proov på utländska certifikathavare

Vid prov på utländska certifikatinnehavare ska man alltid följa det som står i EDD. T.ex. finns det många länder som inte tillåter att man förlänger en behörighet i certifikatet. Är någonting tveksamt, ta kontakt med den aktuella myndigheten innan provet genomförs och red ut oklarheterna för att undvika disciplinära åtgärder.

Den svenska Temporary kan inte utfärdas för utländska certifikatinnehavare. Andra länder kan ha en egen temporary, detta ska framgå genom informationen i EDD, och då ska denna användas. Det gäller även för norska och danska piloter.

4.3.6 Arkivering

En kontrollant ska spara provprotokollen från de prov som han/hon genomför i fem år.

Den europeiska dataskyddsförordningen, benämnt GDPR, med ikraftträdande den 25 maj 2018 ställer krav på skydd av personuppgifter. Detta har betydelse för den arkivhållning som krävs som kontrollant. Datainspektionen har publicerat mycket information om detta, inklusive en guide för småföretagare, på <https://www.datainspektionen.se/dataskyddsreformen/dataskyddsforordningen/>

Det som man måste ge akt på är hur man lagrar personuppgifter, som namn, personnummer eller unik information som kan knytas till endast en person (t.ex. om man skriver USAs president kan det kopplas direkt till en person). Dessa uppgifter ska bl.a. identifieras för att kunna säkerställa hantering och skydd för uppgifterna.

Examinationsteamet föreslår att om ni har frågor gällande lagring av personuppgifter, rekommenderar vi er att ta kontakt med Datainspektionen.

5 Tillämpningar, tolkningar och FAQ

5.1 Tillämpningar och tolkningar

Certifikatutbyte

Det förekommer att marknaden påstår att myndigheten kräver utbyte av cert om man arbetar som pilot i annat land. Nej, det är inte myndigheten som kräver det utan ofta operatören för de tycker det är enklare med att ha med en myndighet att göra. Det är samma med flera bolag i Europa. Ingen kan kräva det utan det är alltid certifikatinnehavaren som bestämmer då certifikatet är personligt.

Man har rätt att behålla sitt svenska certifikat om man vill. Man kan även flytta det till annat EASA-land om man vill, det är upp till vederbörande. Vi accepterar en läkarundersökning och PC/OPC gjorda i alla EASA-länder så det är inga praktiska problem. Man ska bara se till att handlingarna skickas till Transportstyrelsen så vi kan uppdatera certifikatinformationen i databasen.

Utgången Cert

I och med Del-FCL så är certifikaten på livstid, dock kan både ATPL-teori och IR-teori gå ut. För flygplan är ATPL-teorin giltig i sju år från sista giltighetsdag för IR. För helikopter räknar man från sista giltighetsdag för en typbehörighet. En IR-teori är giltig i sju år från sista giltighetsdag på IR. Om IR-teorin går ut krävs det nytt flygprov och teoriexamination.

Giltigt certifikat medicinskt intyg vid kompetenskontroll (PC)

Vid flygprov/flygprov/kompetenskontroll(PC) i luftfartyget ska alltid certifikat och medicinskt intyg vara giltigt, både för den sökande piloten och kontrollanten. Vid flygprov/kompetenskontroll(PC) i simulator behöver piloten inte ha certifikat och medicinskt intyg gällande.

Instruktörerna/kontrollanterna ska ha giltiga certifikat/medicinska intyg förutom de som enligt regelverket inte behöver ha det. (SFI, SFE, MCCI, STI)

En TRI/TRE som förlorar sitt medicinska intyg får fortsatt utöva befogenheterna, men endast i en simulator. Förutsättningen är att typ, instruktörs och kontrollantbehörigheten (om relevant) är giltiga. Vid förnyelse måste den instruktören/kontrollanten ha ett giltigt medicinskt intyg. Om så ej är fallet kan instruktören, och kanske tillika kontrollanten, söka en SFI/SFE.

Prov vid egen skola

En skolchef eller person i ledningsfunktion får genomföra flygprov eller kompetensbedömning på elever vid den egna skolan under förutsättning att

de inte genomfört mer än 25% av utbildningen. Även PC på elever som genomgått kompletterande utbildning är tillåtet.

Roll vid prov

En kontrollant ska verka som examinerator och inte som instruktör. Var gränsen går mellan att visa ett moment och att instruera kan ibland vara hårfin. Målet måste alltid vara arbeta för en hög flygsäkerhet och med det måttet får den enskilde kontrollanten göra en bedömning från fall till fall.

ATPL med klass 2 medical

Om man måste gå ned till ett klass 2 medical under en viss tid är det inte ett krav att ersätta sitt ATPL med ett PPL. Man kan rent administrativt behålla sitt ATPL, men har då endast möjlighet att utöva befogenheter enligt PPL.

5.2 PPL

Flygprov för PPL ska ske på avsedd blankett och i enlighet med AMC till Del-FCL.

5.3 CPL

För en CPL SE krävs inte att sökande har genomfört träning på ett flermotorigt luftfartyg.

5.4 ATPL

För ATPL-flygprov utser Transportstyrelsen en lämplig TRE efter godkänd ansökan från den sökande.

5.5 IR

En sökande till en IR för enmotorigt luftfartyg som har en IR på flermotor inom samma kategori behöver ej genomgå nytt IR-flygprov.

5.6 Typbehörigheter**5.6.1 Icke-komplexa och komplexa enpilotsflygplan med hög prestanda.**

För enpilotsluftfartyg som flygs i både en- och flerpilotssystem ska flygprov göras för respektive behörighet. Vid prov kan man kombinera detta genom att i grunden genomföra ett MP-prov och sedan lägga till vissa SP-moment enligt Tillägg 9 i Del-FCL. Vid start av typkurs för komplexa enpilotsflygplan med hög prestanda krävs det att man innehar eller innehaft haft en IR/ME. Den kan sedan förnyas vid flygprovet. Dock bör man uppmärksamma ATO:n om detta så att de kan göra en bedömning om återtagande av IR och dokumentera detta. Innan första typkurs skall även den sökande ha genomfört en advanced UPRT kurs.

5.6.2 Krav vid kursstart för flerpilotsflygplan

Vid start av typkurs (inklusive första) för typbehörighet för MP-flygplan krävs det att man innehar eller innehaft haft en IR/ME. Den kan sedan förnyas vid flygprovet. Dock bör man uppmärksamma ATO:n om detta så att de kan göra en bedömning om återtagande av IR och dokumentera detta. Innan första typkurs skall även den sökande ha genomfört en advanced UPRT kurs.

5.6.3 Co-pilotbegränsning tas bort

Den begränsning i ett certifikat som heter Co-pilot kommer att tas bort. Om ni träffar på någon med ett ATPL certifikat och denna begränsning kan ni bortse från den. Ni kan informera piloten i fråga att kontakta certifikatsektionen för att få ett nytt certifikat utan restriktionen.

5.7 Klassbehörigheter

5.7.1 Förnyelse

I och med införandet av Del-FCL krävs det inte längre flygprov för att förnya klassbehörigheter. Det räcker med bedömning av ATO, eventuell kompletterande utbildning och PC. Även en instruktör kan genomföra träningen inför förnyelsen under förutsättning att behörigheten upphörde att gälla högst tre år tidigare och behörigheten rörde en klassbehörighet för enmotoriga kolvmotorflygplan utan höga prestanda eller en klassbehörighet för TMG.

5.7.2 Förlängning

Alla kontrollanter kan förlänga en klassbehörighet för enmotoriga kolvmotorflygplan om någon visar upp en flygdagbok med en timmes flygtid med lärare, 12 timmar senaste månaderna (sex som PIC) och 12 starter och landningar.

5.8 Instruktörsbehörigheter

5.8.1 Spinn vid FI-prov

En sökande till en FI(A) behöver inte genomföra spinn vid kompetensbedömningen för FI. Däremot ska det vara genomfört i FI-utbildningen för att man ska kunna göra provet.

5.8.2 Befogenheter

En CRI har befogenhet att genomföra en s.k. lärartimme för förlängning av klassbehörighet för enmotoriga kolvmotorflygplan.

En SFI-behörighet som blivit utfärdad innan 8 april 2013 ger enligt ”grand fathers rights” befogenhet att utbilda för förlängning eller förnyelse av en instrumentbehörighet.

För att göra prov på en TRI eller SFI krävs det att man varit kontrollant i minst tre år samt att man är fullständig kontrollant. Men, man kan räkna tiden som PC-kontrollant mot de tre år som krävs.

5.9 Kontrollantbehörigheter

En SFE-behörighet som blivit utfärdad innan 8 april 2013 ger enligt ”grand fathers rights” befogenhet att förlänga eller förnya en instrumentbehörighet i samband med en PC.

En SFE får genomföra kompetenskontroller för förlängning eller förnyelse av IR om detta kombineras med förlängning eller förnyelse av en typbehörighet, **förutsatt att SFE:n har godkänts i en kompetenskontroll för typen av luftfartyg, inbegripet instrumentbehörigheten, under det senaste året.** För att styrka att en kontrollants SFE certifikat är giltigt baserat på ovanstående uppmanar vi kontrollanten att ha sitt senaste PC protokoll till hands tills en permanent lösning är på plats.

5.10 Frågor och svar (FAQ)

De vanligast förekommande frågorna med tillhörande svar hittar du på kontrollantsidorna på Transportstyrelsens hemsida. (se punkt 2.2.2). Om du inte hittar svar på den fråga som du har kan du kontakta Transportstyrelsen, se punkt 2.2. Gäller frågan ett rent certifikatärende så ska du kontakta certifikatsektionen.