

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
11	2025-06-19	Större revision inkl. harmonisering med EASA FEM, info Bilaga 1, mm.	Henrik Wallén

Innehållsförteckning

SYFTE OCH FASTSTÄLLANDE.....	4
1 ALLMÄNT	5
1.1 Introduktion	5
1.2 Förkortningar och begreppsförklaringar	6
2 ORGANISATION OCH KONTAKTUPPGIFTER.....	12
2.1 Sjö- och luftfartsavdelningen	12
2.2 Kontakta oss	12
2.2.1 Hemsidan och e-postadresser.....	12
2.2.2 Adresser	13
2.2.3 Telefonnummer	14
2.2.4 Examinationsteamet.....	14
2.3 Övriga EASA myndigheter	14
3 KONTROLLANTCERTIFIERING.....	15
3.1 Kontrollantutbildning (Ref. FCL.1015, AMC1 FCL.1015)	15
3.2 Förlängning, förnyelse och utökning (Ref. FCL.1025).....	16
3.2.1 Förlängning	16
3.2.2 Förnyelse.....	17
3.2.3 Utökning	17
3.3 Tillsyn.....	17
3.3.1 Disciplinära åtgärder.....	19
3.3.2 Särintresse (jäv) (Ref. FCL.1005).....	19
4 GENOMFÖRANDE AV PROV	20
4.1 Typer av prov	20
4.1.1 Flygprov (Skill test, ST)	20
4.1.2 Kompetenskontroll (Proficiency check, PC).....	20
4.1.3 Kompetensbedömning (Assessment of Competence, AOC).....	20
4.1.4 Radiotelefoniprov	20
4.2 Instruktioner för genomförande	22
4.2.1 Planering och förberedelse av prov (Ref. FEM Module 1 samt respektive provs specifika modul)	22
4.2.2 Praktiskt genomförande (Ref. FEM Module 1 samt respektive provs specifika modul)	22
4.2.3 Riktlinjer specifika typer av prov	24
4.3 Administration	29
4.3.1 Förlängning och förnyelse av behörigheter	29
4.3.2 Temporary permission to exercise privileges	29
4.3.3 Prov på utländska certifikathavare.....	30
4.3.4 Arkivering	30
5 ÖVRIG KONTROLLANT INFORMATION	31
5.1 Tillämpningar och tolkningar	31
5.2 Informationslänkar.....	31

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 sektionschef Toni Reuterstrand.
Föredragande har varit flyginspektör Henrik Wallén.

Toni Reuterstrand
Chef vid sektionen för flygutbildning

1 Allmänt

1.1 Introduktion

Säkerheten inom luftfarten är till stor del beroende av att piloterna kan handha sitt luftfartyg 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.

Transportstyrelsen vill tydliggöra att [EASA Flight examiner manual \(FEM\)](#) ligger till grund för standardisering kring utförandet av flygprov (Skill Test, ST), kompetenskontroller (Proficiency Check, PC) och kompetensbedömningar (Assessment of Competence, AOC). Syftet med den här kontrollanthandboken är att den ska vara ett kompletterande referensdokument till EASA FEM och gällande regelverk samt bidra till att en likvärdig bedömning av sökandes kompetens kan uppnås.

När det gäller språket har vi även 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. Se [2.2](#) för kontaktuppgifter.

1.2 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/FCOM	Airplane Flight/Operating Manual/Flight Crew Operating Manual
AMC	Acceptable Means of Compliance 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.
ATPL	Airline Transport Pilot Licence.
CO-pilot	Biträdande pilot - menas en pilot som ingår i aktiv besättning men som ej är befälhavare.
CRE	Class Rating Examiner Kontrollant som utför flygprov/PC för utfärdande, förlängning och förnyelse av klass/typ-behörigheter för enpilotsflygplan undantaget komplexa enpilotsflygplan med hög prestanda (SPA HPA), samt i vissa fall för instrumentbehörigheter (Ref. FCL.1005.CRE).
Difference training	”Diff training” – Skillnadsutbildning. Lärarledd utbildning mellan olika varianter av samma typ/klass eller på särskild utrustning.
D-rep	Webbaserat system för digital rapportering av prov
EASA	Europeiska flygsäkerhetsbyrån

EBT	Evidence based training. En utbildningsmetod som bygger på data och tidigare erfarenhet.
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 och länkas från TS kontrollantsida Examiners - Transportstyrelsen
EFB	Electronic Flight Bag Elektroniskt informationssystem för flygbesättning bestående av både hård- och mjukvara.
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/klass/variant eller på särskild utrustning.
FE	Flight Examiner - Flygkontrollant. Kontrollant som utför flygprov/PC för utfärdande av LAPL, PPL eller CPL samt förlängning och förnyelse av tillhörande luftfartygsklasser och typbehörigheter för enpilotsflygplan eller enmotoriga enpilotshelikoptrar.
FEM	Flight Examiner Manual, utgiven av EASA.
FIE	Flight Instructor Examiner – Flyginstruktörskontrollant Kontrollant som utför kompetensbedömningar för utfärdande, förlängning och förnyelse av flyginstruktörsbehörigheter.
Fullständig kontrollant	(Skill Test) kontrollant / Flygprovskontrollant 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 även co-pilot.
IRE	Instrument rating Examiner - IFR-kontrollant. Kontrollant som utför flygprov/PC för utfärdande, förlängning och förnyelse av instrumentbehörighet.
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. Enmotoriga sjöflygplan, flermotoriga kolvmotorflygplan.
Kontrollant	(Examiner) Person auktoriserad av myndigheten för att utföra flygprov (Skill Test), kompetenskontroller (PC) och/eller kompetensbedömningar (AOC).
Kontrollantmöte	Årlig vidareutbildning som krävs för att förlänga/förnya en kontrollantauktorisering. Kvalificerar <u>ej</u> för förnyelse av instruktörsbehörigheter.
TSFS	Transportstyrelsens författningssamling. Finns publicerade på TS hemsida
LPC	Licence Proficiency check Begrepp som förekommer i EDD för benämning av PC.
MP	Multi Pilot
MPA	Multi Pilot Aeroplane Flygplan certifierat för verksamhet med en besättning som består av minst två piloter.
MPH	Multi Pilot Helicopter Helikopter certifierat för verksamhet med en besättning som består av minst två piloter eller som måste flygas med minst två piloter i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

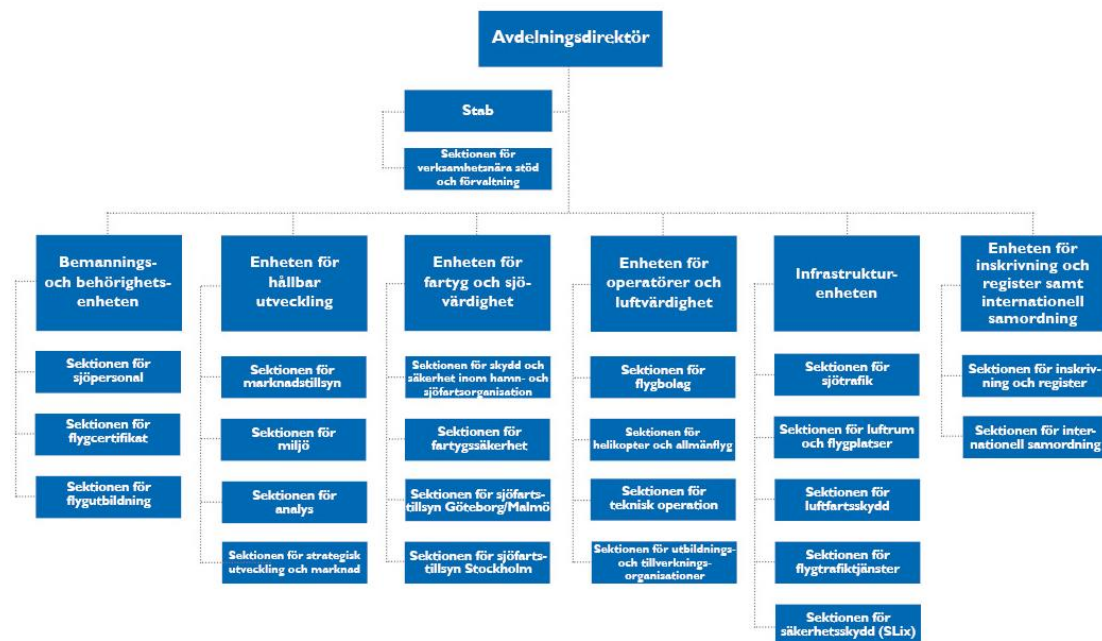
OPC	Operators Proficiency Check, Operatörens kompetenskontroll Kompetenskontroll utformad enligt de flygoperativa bestämmelserna. Varje flygbesättningsmedlem genomgår operatörens kompetenskontroll för att visa sin förmåga att utföra normala och onormala procedurer samt nödförfaranden.
OSD	Operational Suitability Data (OSD) Uppgifter av särskild vikt som tillverkaren måste redovisa för att öka säkerheten vid operation av en typ av luftfartyg. Innehåller bla. obligatoriska utbildningsmoment för den typen.
OML	Operational Mult-pilot Limitation Begränsning att framföra luftfartyg i flerpilotsystem endast när den andre piloten har full behörighet att framföra luftfartyg av tillämplig typ och klass, inte är underställd OML och inte har fyllt 60 år. Se även 5.1 för ytterligare information.
OSL	Operational Safety pilot Limitation Begränsning att endast framföra ett luftfartyg om ytterligare en pilot medföljer på flygningen som är fullt behörig att tjänstgöra som befälhavare på luftfartyg av tillämplig typ och klass, luftfartyget har dubbelkommando och den andre piloten sitter vid manöverorganen.
ORL	Operational pilot Restriction Limitation Begränsning att framföra luftfartyg endast om ett av två följande villkor har uppfyllts: A) Om ytterligare en pilot medföljer på flygningen som är fullt behörig att tjänstgöra som befälhavare på luftfartyg av tillämplig typ och klass, luftfartyget har dubbelkommando och den andre piloten sitter vid manöverorganen. B) Det finns inga passagerare ombord på luftfartyget.
OPL	Operational Passenger Limitation Begränsning att endast framföra luftfartyg utan passagerare ombord.

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. Flygbolagsprogram 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/PM	Pilot non-Flying / Pilot monitoring 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 träning och kompetensbedömningar för kontrollanter.
SEP	Single Engine single Pilot (flygplan) Single Engine Piston (helikopter)
SET	Single engine turbine
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 av certifikat eller behörighet.
SP	Single Pilot

SPA	Single Pilot Aeroplane Flygplan certifierat för verksamhet med en besättning som består av minst en pilot.
SPIC	Student Pilot in Command Pilot under utbildning som agerar som befälhavare på en flygning med en flyginstruktör där instruktören endast iakttar eleven utan att påverka eller kontrollera flygningen.
”Temporary”	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 och kan inte utfärdas på certifikat. Se även 4.3.2 för ytterliggare information.
TRE	Type Rating Examiner Kontrollant 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.
ZFTT	Zero Flight Time Training Typutbildning som sker helt i simulator. Kopplat till flygföretag och knutet till särskilda bestämmelser.

2 Organisation och kontaktuppgifter

2.1 Sjö- och luftfartsavdelningen



2.2 Kontakta oss

Vi ser helst att ni kontaktar oss via e-post om det inte är någonting brådskande, flygutbildning@transportstyrelsen.se är vår e-post som bevakas dagligen under vardagar.

För övriga specifika ärenden nedan finns det särskilda e-postadresser, annars kan man kontakta lämplig person direkt.

2.2.1 Hemsidan och e-postadresser

Kontrollantsidan på Transportstyrelsens hemsida:

[Kontrollanter - Transportstyrelsen](#)

Hemsidan

Anmälan till flygprov samt förstagångsutfärdande kompetensbedömningar för instruktörer återfinns på Transportstyrelsens hemsida under rubriken Kontrollant.

[Anmälan till flygprov och Kompetensbedömning - Transportstyrelsen](#)

Vi rekommenderar Svenska kontrollanter att läsa Examiner Difference Document (EDD) även vid prov av svenska certifikatinnehavare. I EDD står publicerat hur många dagar innan ett prov måste anmälas in.

E-postadresser

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 och om det gäller ert medicinska intyg kan ni skicka det till luft.medicin@transportstyrelsen.se

2.2.2 Adresser

Generell postadress till Transportstyrelsen är

Transportstyrelsen
601 73 Norrköping

Besöksadresser för Transportstyrelsen:

I Norrköping:
Olai Kyrkogata 35
Norrköping

I Stockholm:
Isafjordsgatan 1
Kista

I Göteborg:
Mölndalsvägen 95
Göteborg

2.2.3 Telefonnummer

Generellt telefonnummer till Transportstyrelsens växel är: 0771-503 503.
Nummer till respektive medarbetare finner du nedan. Skicka ett SMS om ni inte kommer fram och ärendet är akut.

Vill ni ha kontakt med certifikathandläggare så har de ett gruppnummer som ni kan använda, 0771-29 00 60 (telefonid gäller).

2.2.4 Examinationsteamet

Multi-Pilot Aeroplane & helicopter

Rickard Ekengren, 010-49 564 81, +46(0)722-45 21 48
rickard.ekengren@transportstyrelsen.se

Single-Pilot Aeroplane

Henrik Wallén, 010-49 547 63, +46(0)720-60 75 02
henrik.wallén@transportstyrelsen.se

Teori

Alexander Röstberg, 010-49 565 03, +46(0)706-98 88 56
alexander.rostberg@transportstyrelsen.se

Therese Abrahamsson, 010-49 545 96, +46 (0)767-21 10 89
therese.abrahamsson@transportstyrelsen.se

2.3 Övriga EASA myndigheter

För kontaktuppgifter till andra luftfartsmyndigheter rekommenderas senaste versionen av EDD.

3 Kontrollantcertifiering

3.1 Kontrollantutbildning (Ref. FCL.1015, AMC1 FCL.1015)

För att bli kontrollant för olika prov inom flygutbildning krävs att du genomgår utbildning hos Transportstyrelsen. Det finns ett antal olika utbildningar för kontrollanter:

- Kontrollant (grundutbildning), FE, CRE, IRE, TRE, SFE
- Flyginstruktörskontrollant, FIE
- Seniorkontrollant, SEN

Utbildningen till kontrollant innehåller både en teoretisk del och praktisk del, Transportstyrelsen ansvarar för hela utbildningen, där den teoretiska delen genomförs hos Transportstyrelsen och den praktiska normalt sett genomförs av en svenskcertifierad senior kontrollant. Den praktiska utbildningen kan dock, vid behov, göras med en inspektör.

Övningsproven regleras i FCL.1015 samt tillhörande AMC1 FCL.1015 och skall genomföras i den kontrollantroll för den behörighet man avser ta. Proven kan genomföras som skarpa prov med riktig sökande (rekommenderas) eller ett simulerat, s.k. ”dummy-prov”.

Minsta antal övningsprov är två för en VFR-behörighet och fyra för en kontrollant som avser utföra prov under IFR-förhållanden (samtliga fyra skall då genomföras under IFR-förhållanden). Minst hälften av proven ska bestå av flygprov, men rekommenderat även PC. Om behörighet att utföra prov i flermotoriga flygplan avses måste minst hälften genomföras i ett flermotorigt flygplan.

25% regeln som beskrivs i 3.1.2 ovan gäller även här för seniorkontrollanten.

Utbildningen avslutas med en kompetensbedömning (AOC) med en inspektör eller svenskcertifierad seniorkontrollant. Ansöker kontrollanten om en behörighet att utföra prov under IFR förhållanden och i flermotoriga flygplan måste AOC genomföras i ett flermotorigt flygplan under IFR förhållanden.

För de som har en PC-only begränsning på sin kontrollantbehörighet och vill utöka med befogenhet att utföra flygprov krävs vidareutbildning till flygprovskontrollant. Anmälan till samtliga kurser sker på Transportstyrelsens hemsida.

[Bli kontrollant - Transportstyrelsen](#)

3.2 Förlängning, förnyelse och utökning (Ref. FCL.1025)

Alla ansökningar om förlängning, förnyelse och utökning ska ske på fastställd blankett TSL7373. Glöm inte att bifoga intyg på kontrollantmöte när detta krävs.

3.2.1 Förlängning

Ett kontrollantcertifikat kan förlängas om kontrollanten uppfyller följande krav:

- Inom giltighetsperioden genomfört sex prov. Proven kan vara i form av flygprov, kompetenskontroll, kompetensbedömning eller EBT-utvärderingsfaser under en EBT-modul. 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 en kompetensbedömning (AOC) i rollen som kontrollant inför en Inspektör eller Senior.

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.

Exempelvis en TRE(A) (flerpilot) har även FE(A) (enpilot) gör då varannan AOC i simulatören (för TRE) och varannan i luftfartyget (för FE(A)). På det viset kan båda behörigheterna förlängas.

Om kontrollanten innehar befogenheter på flera kategorier av luftfartyg, till exempel flygplan och helikopter, krävs en AOC för varje kategori vid förlängning.

För befogenheterna FIE och/eller SEN hålls riktade möten för förlängning. För FIE krävs det att man, förutom ordinarie kontrollantmöte enligt ovan, går på de riktade möten som är för FIE. För FIE krävs att man går på minst ett möte under auktorisationsperioden.

För SEN krävs det minst två möten under auktorisationsperioden.

3.2.2 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 en kompetensbedömning (AOC) i rollen som kontrollant inför en Inspektör eller Senior.

Har kontrollantbehörigheten varit ogiltig i mer än 12 månader behöver myndigheten göra en bedömning om eventuell kompletterande utbildning.

3.2.3 Utökning

Om du vill utöka din kontrollantbehörighet med en ny typ eller klass inom samma kategori 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.

Kontrollant som avser utöka sina befogenheter till en annan kategori måste genomföra kompletterande utbildning samt AOC till avsedd befogenhet enligt Transportstyrelsens bedömning då det innebär utfärdande av nytt kontrollantcertifikat.

Om en VFR-kontrollant vill utöka med IFR-befogenheter krävs det fyra nya övningsprov enligt IFR samt AOC, se [3.2](#) ovan.

3.3 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, i förenlighet med gällande procedurer och standarder för prov fastställda av EASA och Transportstyrelsen.
- Fortsatt visa att man utövar sina befogenheter i enlighet med fastställda krav i tillämpliga regelverk och med gott airmanship.
- Bibehålla de certifikat och behörigheter som krävs för att utöva sina befogenheter som pilot, instruktör och kontrollant.
- Endast signera protokoll, anteckna 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.
- Uppdatera sig om nyheter via Transportstyrelsens hemsida samt att prenumerera på och läsa de NOTEX som publiceras.

3.3.1 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.

3.3.2 Särintresse (jäv) (Ref. FCL.1005)

En kontrollant får inte förrätta prov med en sökande när kontrollanten känner att dennes objektivitet kan ifrågasättas från något håll.

Ett bra arbetssätt som kontrollant är att ställa sig själv frågan;

”kan jag underkänna den här personen?”

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

- Man har varit delaktig i mer än 25 % av flygutbildningen för den sökande.

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

Mer vägledande information återfinns i [FEM Module 1, punkt 4.1](#).

4 Genomförande av prov

I detta kapitel beskrivs de olika typer av prov som en kontrollant kan göra, samt en del administrativa procedurer kring detta.

Mer vägledande information kring utförandet av prov återfinns i [FEM Module 1, punkt 4.1.](#)

4.1 Typer av prov

Del-FCL beskriver tre typer av praktiska prov. Kravbilden för dessa prov återfinns i respektive Tillägg, eller AMC för PPL/LAPL, i Del-FCL. Den kravbilden beskrivs i respektive provs modul av FEM och därför rekommenderar Transportstyrelsen starkt kontrollanter att använda innehållet i FEM.

Utöver dessa tre prov finns det även radiotelefoniprov som fullständiga kontrollanter (ej har PC-only begränsning) har befogenhet att utföra. Se 4.1.4 nedan.

4.1.1 Flygprov (Skill test, ST)

Flygprov genomförs för första utfärdande av ett certifikat eller en behörighet. För att som kontrollant för utföra ett flygprov måste man vara fullständig kontrollant (ej ha PC-only begränsning)

4.1.2 Kompetenskontroll (Proficiency check, PC)

Kompetenskontroll genomförs för förlängning eller förnyelse av en behörighet.

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.

4.1.4 Radiotelefoniprov

Dessa prov ska genomföras för alla certifikatinnehavare som ska använda flygradio och Transportstyrelsen har ansvar för. Två olika procedurer finns, en för LAPL/PPL/CPL-elever som innan flygprovet redan genomfört den teoretiska radioprovet på flygskolan och en för övriga, exempelvis

flygtekniker som gör både det teoretiska och det praktiska provet med en flygprovskontrollant enligt nedan instruktion.

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 LAPL/PPL/CPL-elever genomförs det teoretiska provet av skolchefen inför EK och kontrollanten genomför det praktiska provet vid skilltest.

Genomförande av teoretiskt och praktiskt radioprov (ej LAPL/PPL elever)

Eleven fyller i sina uppgifter i blanketten (TSL7341). Baksidan av blanketten används för att fylla i resultatet av de olika delarna av provet. På framsidan fyller man i slutresultatet.

Kontrollera uppgifterna på blanketten och id-kort samt utbildningsintyg från DTO/ATO/Part 145(gäller tekniker).

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.

4.2 Instruktioner för genomförande

4.2.1 Planering och förberedelse av prov *(Ref. FEM Module 1 samt respektive provs specifika modul)*

Det är upp till kontrollanten att planera proven både i längd och innehåll utifrån gällande regelverk och de rekommendationer som finns.

Det finns regelkrav på att flygprov CPL är minst 90 minuter blocktid samt att BIR/IR flygprov är 60 minuter.

I övrigt hänvisar Transportstyrelsen till GM1 FCL.1015 för rekommenderade tider för de olika proven samt antal prov per dag.

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, exempelvis om man gör en kombinerad PC med IR och SP-typ kan tiden bli kortare än 120 minuter,

4.2.2 Praktiskt genomförande *(Ref. FEM Module 1 samt respektive provs specifika modul)*

Transportstyrelsen förväntar att kontrollanterna är väl inlästa och följer innehållet i FEM Module 1 samt respektive provs specifika modul.

Detta gäller för:

- Briefing före provet,
- Flygning, och
- De-briefing efter provet.

Nedan följer ett antal kunskaper och begrepp som en kontrollant bör vara extra väl förtrogen med:

Certifikatsutfärdande land

Vid flygprov för förstagångsutfärdande av ett flygcertifikat är det viktigt att på förhand kontrollera vilket land som utfärdat den sökandes medicinska intyg. Avser man ansöka om svenskt certifikat behöver det medicinska intyget också vara utfärdat i Sverige. Man rekommenderas att påbörja processen med överflyttning av medicinskt intyg i god tid innan man avser ansöka om certifikat då den processen kan dra ut på tiden.

Lämpliga luftfartyg/simulatorer

Det är kontrollantens ansvar att det luftfartyg eller simulator som används för provet är passande och lämpligt utrustat för ändamålet, t.ex. intercom, instrumentering etc. (Ref. AMC2 FCL.1015(p)).

Vem flyger?

Gå innan flygningen igenom begreppen ”mina roder, dina roder” (my controls, your controls) samt vem som i händelse av nödsituation ska flyga luftfartyget. Begreppet kan med fördel användas även vid prov i simulator då en kontrollant ”fryser” flygningen.

Notera i flygdagbok (Ref. AMC1 FCL.050)

Kontrollera samt fyll alltid i sökandes flygdagbok vid flygprov, PC eller AOC. Se exempel nedan.

9				10						11			12
OPERATIONAL CONDITION TIME				PILOT FUNCTION TIME						FSTD SESSION			REMARKS AND ENDORSEMENTS
NIGHT	IFR			PIC		CO-PILOT		DUAL	INSTRUCTOR	DATE (dd/mm/yy)	TYPE	TOTAL TIME OF SESSION	
	2	15		2	15								4 IFR PBN approaches
1	20			1	20				1	20			Night rating training
										10/04/12	BE90/99/ 100/200	4	10
8	10	9	40	9	40								PC SP+MP, Examiner: sign
	1	30		1	30								PIC(US): signature of NAME(S) PIC
													PC SEP+IR, Examiner PIC: sign

Högriskmanövrar (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. Se även [4.2.3](#) för specifika manövrar i respektive kategori.

Testtoleranser

Olika prov har något olika s.k. ”Flight test tolerances” angivna i Del-FCL. De återfinns oftast i respektive Tillägg (4, 7 resp. 9) eller i kapitel B eller C för LAPL eller PPL.

Testtoleranserna hittas i respektive provs specifika FEM modul, kapitel 7.

Loggning av flygtid i rollen som kontrollant (Ref. AMC1 FCL.050(b)(1)(iv) och FCL.915(c)(2))

Det är viktigt att särskilja på begreppen vem som agerar befälhavare under ett prov och hur flygtiden efter flygning loggas i respektive pilots flygdagbok.

När en kontrollant sitter i ett pilotsäte så förväntas denne logga flygtid som PIC och instruktör som då kan nyttjas till förlängning av instruktörsbehörighet. Om inget annat skriftligen innan flygning överenskommits är kontrollanten befälhavare för flygningen.

Vid godkänt flygprov, PC eller AOC kan den sökande också logga flygtiden som PIC om det signeras av kontrollanten i flygdagboken.

Vid underkänt prov loggar sökande flygtiden som dubbelkommando (dual), detta oavsett vem som innan flygningen utsågs till befälhavare.

4.2.3 Riktlinjer specifika typer av prov

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

Multi-Pilot Aeroplane, MPA

Provet skall, så långt det går, genomföras i simulerad kommersiell flygtransportsmiljö och bränsleberäkning, vikt och balansberäkning och prestandaberäkning ska genomföras med hjälp av EFB eller traditionella beräkningar, båda godtas.

Frågor gällande system, 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. Notera att frågorna ovan 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-tillverkares 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.

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 provas 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 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 (typbehörighet utfärdad i tredje land

accepteras inte) 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.

Single-Pilot Aeroplane, SPA

Det finns 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.

- Stall i IMC (full stall rekommenderas inte)
- Dra en säkring till landställ eller stallvarningssystem
- Flygning i kontinuerlig utbildning
- Flygning i, för respektive prov, marginellt väder
- Vmca på flermotoriga flygplan
- Motorbortfall på flermotoriga flygplan
- Dra säkringar för flyginstrument vid IR-prov

Vikt och balansberäkning samt relevanta prestandaberäkning ska genomföras med hjälp av EFB eller traditionella beräkningar, båda godtas.

Vid flygprov för certifikat (LAPL, PPL & CPL) ska kandidaten visa förmåga att navigera enbart med karta (alltså utan luftfartygets GPS), papperskarta eller elektronisk i EFB godtas. Sedan kontrollanten förvärvat sig om sökandes förmåga, kan sökande själv välja den metod denne önskar använda för resten av flygprovet. Vid Kompetenskontroll (PC) får den sökande välja vilken navigationsutrustning han/hon vill använda.

Ett klassprov bör inte utföras med ihållande 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.

Transportstyrelsen rekommenderar skolorna att utbilda enligt proceduren ”short final check” eller motsvarande vid skolning på flygplan med infällbara landningsställ. Detta bör följas upp av kontrollanter vid prov.

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.

Prov i MEP(land)

Både prov för CPL och klassbehörighet för MEP 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. Transportstyrelsen 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.

Övningsmoment som utförs i lägre farter närmare stall kräver stor medvetenhet och planering. Vissa flermotoriga varianter har hamnat i svåra flyglägen efter övningen Vmca demo och/eller single engine stall varpå det finns en stark rekommendation att inte utföra dessa med passagerare i baksätet samt att lastning planeras så man undviker tyngdpunktsläget långt bak.

Notera att övningen "Forced landing" även ingår i ett CPL-prov om det utförs i en MEP(land).

Kombinerade typ/klass- och certifikatsprov

Vid ett kombinerat typ/klass- och certifikatsprov, t.ex MEP(land) och CPL(A) används TSL 7259 men dock behöver samtliga relevanta övningar i protokollet för klassbehörigheten (TSL7100) också genomföras, exempelvis övningen "Rejected take-off at reasonable speed". Notera genomförda tilläggsövningar under sektion I "Additional information".

Single-Pilot helicopter SPH

Det finns 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.

- Beredskap för felmanöver vid hovring/förflyttningshovring (helikopter)
- Omställarfel (helikopter)
- Autorotation: fullt ut eller möte med motor (helikopter)
- Utelandningar (helikopter)

Vikt och balansberäkning samt relevanta prestandaberäkning ska genomföras med hjälp av EFB eller traditionella beräkningar, båda godtas.

Vid flygprov för certifikat (LAPL, PPL & CPL) ska kandidaten visa förmåga att navigera enbart med karta (alltså utan luftfartygets GPS), papperskarta eller elektronisk i EFB godtas. Sedan kontrollanten förvärvat

sig om sökandes förmåga, kan sökande själv välja den metod denne önskar använda 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

För en sökande som önskar få både behörighet för en SPH-typ i MPO men även MPH-typbehörighet, där helikoptern kan klassas som bägge, krävs inte två separata provtillfällen utan provet kan kombineras och dokumenteras på samma blankett. Tänk dock på att kraven för utfärdande skiljer sig mellan SPH och MPH och måste verifieras innan provet.

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

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.

Gå igenom hur flygprovet går till, åtgärder mm vid reellt nödläge. Kontrollanten ska vara tydlig med hur nödprocedurerna genomförs och avslutas. Exempelvis autorotation i multi engine-helikopter genomförs enligt Tillägg 9 med ”power recovery”, dvs. inte fullt ut.

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 simulatorn 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.

4.3 Administration

4.3.1 Förlängning och förnyelse av behörigheter

Efter godkänd PC/AOC ska du förlänga behörigheten i kandidatens certifikat (notera att detta gäller inte för LAPL certifikat). Du fyller i behörigheten exakt som den står på certifikatets framsida, datum för prov, och sista giltighetsdag på baksidan av certifikatet. Se exempel nedan. Fyll i kolumnerna för IR om detta också provats. Sista giltighetsdag ska alltid vara den sista i månaden. Om PC är gjord inom de sista tre månaderna räknar du ett eller två år framåt (beroende på behörighet) från sista giltighetsdag. Om PC görs innan tremånaders-perioden räknar du från den månad PC görs. Om det är en PC för förnyelse så räknar du från den månaden PC 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 4.3.2).

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

Rating, certificate endorsement / Behörighet, Styrkande av certifikat	Date of rating test / Datum för behörighetsprov	Date of IR test / Datum för IR-prov	Rating valid until / Rating gäller t.o.m.	IR Valid until / IR Gäller t.o.m.	Examiners certificate no. / Kontrollantens auktorisation nr.	Examiners signature / Kontrollants namnteckning
SEP(land)	15/03/2025	—	30/06/2027	—	SE-123456	<i>Felke Flygare</i>
A320	10/05/2025	10/05/2025	31/05/2026	31/05/2026	SE-123456	<i>Felke Flygare</i>
FI(H)	20/07/2025	—	31/07/2028	—	SE-123456	<i>Felke Flygare</i>

4.3.2 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. 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.

En temporary permission to exercise privileges är giltig i 8 veckor efter utfärdandet och får ställas ut endast en gång per behörighet. Temporary permission to exercise privileges finns att skriva ut från kontrollantsidan, se länk.

[Kontrollantinformation - Transportstyrelsen](#)

4.3.3 Proov på utlândska certifikathavare

Vid prov på utlândska certifikatinnehavare ska man alltid fôlja det som står i EDD. T.ex. finns det många lândler som inte tillåter att man fôrlånger en behôrighet i certifikatet. År någonting tveksamt, ta kontakt med den aktuella myndigheten innan provet genomfôrs och red ut oklarheterna fôr att undvika disciplinåra åtgårder.

Den svenska Temporary kan inte utfårdas fôr utlândska certifikatinnehavare. Andra lândler kan ha en egen temporary, detta ska framgå genom informationen i EDD, och då ska denna anvåndas. Det gåller åven fôr norska och danska piloter.

4.3.4 Arkivering

En kontrollant ska spara protokollen från de prov och administrativa åtgårder som han/hon genomfôr i fem år.

Den europeiska dataskyddsfôrordningen, benåmnt GDPR, med ikrafttrådande den 25 maj 2018 ståller krav på skydd av personuppgifter. Detta har betydelse fôr den arkivhållning som kråvs som kontrollant. Europeiska dataskyddsstyrelsen, EDPB, tar tagit fram en GDPR-guide fôr små och medelstora fôretag.

[GDPR-guide fôr små och medelstora fôretag](#)

Det som man måste ôvervåga år 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 fôr att kunna sårkerstålla hantering och skydd fôr uppgifterna.

Examinationsteamet fôreslår att om ni har frågor gållande lagring av personuppgifter, rekommenderar vi er att ta kontakt med Integritetsskyddsmyndigheten, IMY.

5 Övrig kontrollant information

5.1 Tillämpningar och tolkningar

Transportstyrelsen publicerar frågor och svar samt tillämpningar på hemsidan, se länk.

[Frågor och svar inom området certifikat och utbildning - Transportstyrelsen](#)

Kontrollanter kan med fördel sprida informationen om denna sida. Är det någon fråga som bör finnas med maila oss om det på flygutbildning@transportstyrelsen.se

5.2 Informationslänkar

Begränsat medicinskt intyg

[Befogenheter vid operativ begränsning i medicinska intyg \(medical\) - Transportstyrelsen](#)

BASA

[Konvertering av FAA certifikat enligt BASA - Transportstyrelsen](#)

BIR

Basic Instrument Rating, BIR, är en behörighet som ger innehavaren befogenheter att genomföra flygningar enligt IFR på enpilotsflygplan, med undantag för flygplan med höga prestanda och varianter då att en fullständig instrumentbehörighet (IR) krävs.

Utbildningen till BIR är kompetensbaserad men flygprovet genomförs som "ett vanligt" IR enligt Tillägg 6. Kontrollanter rekommenderas därför att läsa in sig på skolans utbildningshandbok gällande omfattningen på utbildning etc. Kraven för förlängning av BIR skiljer sig en del från IR och kontrollanter hänvisas till Del-FCL samt Transportstyrelsens hemsida på länken nedan gällande BIR och vilka protokoll som skall användas.

[Behörigheter för piloter - Transportstyrelsen](#)

Bilaga I luftfartyg

[Bilaga I-luftfartyg - Transportstyrelsen](#)

Tillgodoräknande av IR-delen enligt Tillägg 8

I samband med PC på klass- eller typbehörighet kan IR-delen tillgodoräknas till andra klasser/typer. Det är kontrollantens ansvar att **säkerställa att den sökande uppfyller kraven för tillgodoräknandet enligt Tillägg 8 i Del-FCL**. Se bild (och länk) nedan för exempel hur tillgodoräknandet noteras på PC-protokollet.

[Kontrollantinformation - Transportstyrelsen](#)

E. To be completed by the examiner	Result of the test			
	If all sections are passed		-	Final result : Passed
	If 1-5 items are failed		-	Final result : Partial pass
	If 6 or more items are failed		-	Final result : Failed
	Final result:	☒ Passed	☐ Partial pass	☐ Failed
	☐ Temporary rating issued			
I have entered the following details in the applicant's licence				
Rating	Date of test/check	Rating valid until	IR valid until	
A320	21/08/2023	30/09/2024	30/09/2024	
SEP (land)	21/08/2023		31/10/2024	
Examiner's certificate number: SE-123456		Stamp/Printed name		
Signature of examiner: <u>Mr Examiner</u>		Mr Examiner		
J.	ADDITIONAL INFORMATION			
	IR for SEP (land) revalidated in accordance with appendix 8 during A320 PC			

Förändringar kring antalet instruktörs AOC

[Ny tillämpning avseende antal kompetensbedömningar \(AOC\) vid förlängning av instruktörsbehörigheter - Transportstyrelsen](#)