

Tarkastettavan tiedot	Sukunimi							
	Etunimet							
	Lupakirjan tyyppi*							
	Lupakirjan numero*							
	Lupakirjan myöntänyt valtio							
1 Lennon tiedot	Ilma-aluksen luokka tai tyyppi						Rekisteritiedot	
	PVM	Lentopaikka	Liikkeellelähtöaika	Nousuaika	Laskuaika	Pysähtymisaika	Lentoaika	
						Kokonaislentoaika		
2 Lentokokeen tulos	Lentokokeen yksityiskohdat							
	☐ Hyväksytty		☐ Hylätty			☐ Osittain hyväksytty		
	Hylkäyksen syyt							
3 Huomiot								

Yhteenveto	☐ Hakijan kokemus ja koulutus täyttävät Part-FCL liitteen 1 osan vaatimukset
	☐ Kaikki vaaditut liikkeet ja harjoitukset ovat suoritettu
	☐ Hakijan teorialiedot on tarkastettu suullisella kokeella
	☐ PBN (Suorituskykyyn perustuva navigointi) vaatimukset tarkastettu
	Väliaikainen kelpuutus: tyyppi/IR _____ myönnetty _____ (pp/kk/vvv) (8 viikkoa)
Allekirjoitus	Paikka ja aika _____
	Tarkastajan valtuutuksen numero* _____
	Lupakirjan tyyppi ja numero _____
	Tarkastajan allekirjoitus _____
	Nimenselvennös _____
Liitteet	☐ Ulkomainen tarkastaja: kopiot lupakirjasta, lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta ja tarkastuslentäjän valtuutuksesta
	☐ Ulkomainen FSTD: hyväksyntätodistuksen kopio

* tarvittaessa

Lentokoe mittarilentokelpuutusta varten

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

LENTOKOKEEN SUORITTAMINEN

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

LENTOKOKEEN HYVÄKSYMISRAJAT

10. Hakijan on osoitettava, että hän
 - pystyy käyttämään ilma-alusta sen rajoitusten mukaisesti;
 - pystyy suorittamaan kaikki lentoliikkeet pehmeästi ja tarkasti;
 - toimii harkitusti ja noudattaa hyvää ilmailutapaa;
 - osaa soveltaa ilmailutietämystään käytäntöön, ja
 - kykenee koko ajan säilyttämään ilma-aluksen hallinnan siten, että menetelmän tai liikkeen onnistumista ei ole missään vaiheessa syytä vakavasti epäillä.

11. Seuraavat raja-arvot on tarkoitettu yleisohjeiksi. Tarkastuslentäjän on otettava huomioon turbulenssiolosuhteet sekä käytettävän lentokoneen käsittelyominaisuudet ja suorituskyky:

Korkeus

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

Lentoradan noudattaminen

- radiosuunnistusslaitteiden ohjauksen seuraaminen $\pm 5^\circ$
- Astepoikkeamat
Puolet suuntasäteen ja liukupolun maksimipoikkeamasta (esim. LPV, ILS, MLS, GLS)
- 2D (LNAV) ja 3D (LNAV/VNAV) lineaariset sivuttaispoikkeamat
Lentoradan sivusuuntainen virhe/poikkeama saa yleensä olla enintään $\pm 1/2$ menetelmän RNP-luvusta.
Vähäiset poikkeamat vaatimuksesta sallitaan (enintään $1 \times$ RNP-luku).
- 3D lineaariset pystysuuntaiset poikkeamat (esim. RNP APCH (LNAV/VNAV) käytettäessä BaroVNAV-toimintoa)
Enintään – 75 jalkaa liukupolun alapuolella missä tahansa vaiheessa ja enintään + 75 jalkaa liukupolun yläpuolella enintään 1 000 jalan korkeudella lentopaikan korkeustasosta.

Ohjaussuunta

- kaikkien moottorien toimiessa $\pm 5^\circ$
- moottorihäiriötä jäljiteltäessä $\pm 10^\circ$

Nopeus

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

IR(H) -kelpu- tusta varten vaadittavan lentokokeen sisältö	OSA 1 – LÄHTÖMENETELMÄT Tarkistuslistan käyttöä, hyvää ilmailutapaa, jäänesto- ja jäänpoistomenetelmiä ym. tarkkaillaan kaikissa lentokokeen osissa		Hyväksytty	Hylätty
	a	Lentokäsikirjan (tai vastaavan) käyttö, erityisesti suoritusarvolaskelmat; massan ja massakeskiön määrittäminen	☐	☐
	b	Ilmailukäyttöä varten asiakkaiden ja säätietojen käyttö	☐	☐
	c	Operatiivisen ja ATC-lentosuunnitelman laatiminen IFR-lentoa varten	☐	☐
	d	Lähtö-, saapumis- ja lähestymismenetelmien edellyttämien suunnistuslaitteiden tunnistus	☐	☐
	e	Lentoa edeltävä tarkastus	☐	☐
	f	Sääminimit	☐	☐
	g	Rullaus/ilmarullaus lennonjohdon tai tarkastuslentäjän ohjeiden mukaan	☐	☐
	h	PBN-lähtömenetelmä (tarvittaessa): — Tarkistus sen varmistamiseksi, että oikea menetelmä on ladattu navigointijärjestelmään; ja — Navigointijärjestelmän näytön tietojen vertaaminen lähtömenetelmäkarttaan.	☐	☐
	i	Lentoonlähden valmistelu, menetelmät ja tarkistukset	☐	☐
	j	Siirtyminen mittarilentoon	☐	☐
	k	Mittarilähtömenetelmät, mukaan lukien PBN-menetelmät	☐	☐
	OSA 2 – ILMA-ALUKSEN YLEINEN KÄSITTELY		Hyväksytty	Hylätty
	a	Helikopterin ohjaaminen yksinomaan mittarien avulla, mukaan lukien:	☐	☐
	b	Nousu- ja liukukaarrot mittarikaartona	☐	☐
	c	Oikaisu epätavallisista asennoista, mukaan lukien kaarrot säilyttäen 30 asteen kallistuksen ja jyrkät liukukaarrot	☐	☐
	OSA 3 – MATKALENNON IFR-MENETELMÄT		Hyväksytty	Hylätty
	a	Radiosuunnistulaitteiden ohjauksen seuraaminen ja hakeutuminen määrättylle linjalle, esimerkiksi NDB, VOR, RNAV	☐	☐
	b	Radiosuunnistulaitteiden käyttö	☐	☐
	c	Vaakalento, ohjaussuunnan, korkeuden ja ilmanopeuden hallinta, tehonsäätö	☐	☐
	d	Korkeusmittarin asetukset	☐	☐
	e	Aika-arviot ja niiden korjaaminen	☐	☐
	f	Lennon edistymisen seuranta, operatiivinen lentosuunnitelma, polttoaineenkulutuksen seuranta, järjestelmien valvonta	☐	☐
	g	Jäänestomenetelmät, tarvittaessa simuloituina	☐	☐
	h	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne	☐	☐
	OSA 3a – SAAPUMISMENETELMÄT		Hyväksytty	Hylätty
	a	Suunnistuslaitteiden asetukset ja tarkistukset (tarvittaessa)	☐	☐
	b	Saapumismenetelmät, korkeusmittarin tarkistus	☐	☐
	c	Korkeus- ja nopeusrajoitteet (tarvittaessa)	☐	☐
	d	PBN-saapumismenetelmä (tarvittaessa): — Tarkistus sen varmistamiseksi, että oikea menetelmä on ladattu navigointijärjestelmään; ja — Navigointijärjestelmän näytön tietojen vertaaminen saapumismenetelmäkarttaan.	☐	☐

IR(H) -kelpuutusta varten vaadittavan lentokokeen sisältö	OSA 4–3D-LÄHESTYMISET (+)		Hyväksytty	Hylätty
	a	Suunnistuslaitteiden asetukset ja tarkistukset Liukukulman tarkistus RHP APCH -lähestymisissä: a) Tarkistus sen varmistamiseksi, että oikea menetelmä on ladattu navigointijärjestelmään; ja b) Navigointijärjestelmän näytön tietojen vertaaminen lähestymiskarttaan.	☐	☐
	b	Lähestymisen ja laskun valmistelu, mukaan lukien korkeuden vähennykseen, lähestymiseen ja laskuun liittyvät tarkistukset	☐	☐
	c (*)	Odotusmenetelmä	☐	☐
	d	Julkaistun lähestymismenetelmän noudattaminen	☐	☐
	e	Kellon käyttö lähestymisessä	☐	☐
	f	Korkeuden, nopeuden ja ohjaussuunnan hallinta (vakaa lähestyminen)	☐	☐
	g (*)	Ylösveto	☐	☐
	h (*)	Keskeytetyn lähestymisen menetelmä/lasku	☐	☐
	i	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne	☐	☐
	OSA 5–2D-LÄHESTYMISET (+)		Hyväksytty	Hylätty
	a	Suunnistuslaitteiden asetukset ja tarkistukset RNP APCH -lähestymisissä: – Tarkistus sen varmistamiseksi, että oikea menetelmä on ladattu navigointijärjestelmään; ja – Navigointijärjestelmän näytön tietojen vertaaminen lähestymiskarttaan.	☐	☐
	b	Lähestymisen ja laskun valmistelu, mukaan lukien korkeuden vähennykseen, lähestymiseen ja laskuun liittyvät tarkistukset ja suunnistuslaitteiden tunnistaminen	☐	☐
	c (*)	Odotusmenetelmä	☐	☐
	d	Julkaistun lähestymismenetelmän noudattaminen	☐	☐
	e	Kellon käyttö lähestymisessä	☐	☐
	f	Korkeuden, nopeuden ja ohjaussuunnan hallinta (vakaa lähestyminen)	☐	☐
	g (*)	Ylösveto	☐	☐
	h (*)	Keskeytetyn lähestymisen menetelmä (*)/ lasku	☐	☐
	i	Yhteydenpito lennonjohtoon – selvitysten noudattaminen, radiopuhelinliikenne	☐	☐
	OSA 6 – TOIMINTA POIKKEUS- JA PAKKOTILANTEISSA			
	Tämä osa voidaan yhdistää osiin 1–5. Lentokokeessa on otettava huomioon helikopterin hallinta, vikaantuneen moottorin tunnistaminen, välittömät toimet (toimenpiteitä jäljitellen; touch drills), seurantatoimet ja tarkistukset sekä lentotarkkuus seuraavissa tilanteissa:			
			Hyväksytty	Hylätty
	a	Simuloitu moottorihäiriö lentoalähdön jälkeen ja lähestymisen aikana (**) (turvallisessa korkeudessa, ellei suoriteta lentosimulaattorilla tai FNPT II/III-, FTD 2- tai FTD 3-laitteella)	☐	☐
	b	Vakautusjärjestelmien/hydraulijärjestelmän häiriö (jos soveltuu)	☐	☐
	c	Lentäminen vajaalla mittaristolla	☐	☐
	d	Autorotaatio ja keskeytys määrättyyn korkeuteen	☐	☐
	e	3D-lähestyminen käsin ohjaten, ilman lennonohjausnäyttöä (***) 3D-lähestyminen käsin ohjaten, lennonohjausnäytön avulla (***)	☐	☐

(+) PBN-oikeuksien saamiseksi tai säilyttämiseksi yhden lähestymisen osassa 4 tai osassa 5 on oltava RNP APCH.

Jos RNP APCH ei ole käytännössä mahdollinen, se on tehtävä asianmukaisesti varustetulla simulaatiokoulutuslaitteella (FSTD).

(*) Suoritetaan osassa 4 tai osassa 5.

(**) Vain monimoottorisilla helikoptereilla.

(***) Vain toinen menetelmistä tarkastetaan.