

Denne tekst tjener udelukkende som dokumentationsværktøj og har ingen retsvirkning. EU's institutioner påtager sig intet ansvar for dens indhold. De autentiske udgaver af de relevante retsakter, inklusive deres betragtninger, er offentliggjort i den Europæiske Unions Tidende og kan findes i EUR-Lex. Disse officielle tekster er tilgængelige direkte via linkene i dette dokument

► B**KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 1178/2011**

af 3. november 2011

om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008

(EØS-relevant tekst)

(EUT L 311 af 25.11.2011, s. 1)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
► <u>M1</u>	Kommissionens forordning (EU) nr. 290/2012 af 30. marts 2012	L 100	1	5.4.2012
► <u>M2</u>	Kommissionens forordning (EU) nr. 70/2014 af 27. januar 2014	L 23	25	28.1.2014
► <u>M3</u>	Kommissionens forordning (EU) nr. 245/2014 af 13. marts 2014	L 74	33	14.3.2014
► <u>M4</u>	Kommissionens forordning (EU) 2015/445 af 17. marts 2015	L 74	1	18.3.2015
► <u>M5</u>	Kommissionens forordning (EU) 2016/539 af 6. april 2016	L 91	1	7.4.2016
► <u>M6</u>	Kommissionens forordning (EU) 2018/1065 af 27. juli 2018	L 192	31	30.7.2018

▼B**KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 1178/2011**

af 3. november 2011

om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008

(EØS-relevant tekst)

*Artikel 1***Genstand**

Ved denne forordning fastsættes nærmere bestemmelser for:

- 1) forskellige rettigheder til brug i forbindelse med pilotcertifikater, betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af certifikater, certifikatindehavernes rettigheder og ansvar, betingelserne for konvertering af eksisterende nationale pilotcertifikater og nationale flymekanikercertifikater til pilotcertifikater samt betingelserne for accept af certifikater fra tredjelande
- 2) certificering af personer med ansvar for at udføre flyvetræning eller flyvesimulatortræning og for at bedømme piloters færdigheder
- 3) forskellige helbredsgodkendelser til piloter, betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af helbredsgodkendelser, helbredsgodkendelsesindehavernes rettigheder og ansvar samt betingelserne for konvertering af eksisterende nationale helbredsgodkendelser til alment anerkendte helbredsgodkendelser
- 4) certificeringen af flyvelæger og de betingelser, hvorunder alment praktiserende læger kan fungere som flyvelæger
- 5) den jævnlige flyvemedicinske vurdering af kabinebesætningsmedlemmer samt kvalifikationerne for de personer, der er ansvarlige for denne undersøgelse

▼M1

- 6) betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af kabinepersonalecertifikater samt kabinepersonalecertifikatindehavernes rettigheder og ansvar
- 7) betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af certifikater til organisationer, der træner piloter, og til flyvemedicinske centre, der medvirker til kvalificering og flyvemedicinsk vurdering af flybesætningsmedlemmer inden for civil luftfart
- 8) kravene om certificering af flyvesimulatortræningsanordninger og kravene til organisationer, der betjener og anvender disse anordninger
- 9) kravene til administrations- og forvaltningssystemet skal opfyldes af medlemsstaterne, agenturet og organisationerne i henhold til de i nr. 1) til 8) nævnte bestemmelser.

▼B*Artikel 2***Definitioner**

I denne forordning forstås ved:

- 1) »del-FCL-certifikat«: et flyvebesætningscertifikat, der opfylder kravene i bilag I
- 2) »JAR«: fælles luftfartskrav, som er vedtaget af de fælles luftfartsmyndigheder, i udgaven af 30. juni 2009
- 3) »pilotcertifikat til lette luftfartøjer (LAPL)«: certifikat til piloter, der udfører fritidsflyvning, som nævnt i artikel 7 i forordning (EF) nr. 216/2008
- 4) »certifikat, som er omfattet af JAR«: pilotcertifikat med tilhørende rettigheder, beviser, godkendelser og/eller kvalifikationer, der er udstedt eller anerkendt i overensstemmelse med den nationale lovgivning, som afspejler de fælles luftfartskrav, og procedurer af en medlemsstat, som har implementeret de relevante fælles luftfartskrav, og som er blevet anbefalet til gensidig anerkendelse inden for det fælles luftfartsmyndighedssystem i relation til sådanne fælles luftfartskrav
- 5) »certifikat, som ikke er omfattet af JAR«: pilotcertifikat udstedt eller anerkendt af en medlemsstat i overensstemmelse med national lovgivning, men som ikke er blevet anbefalet til gensidig anerkendelse i relation til de relevante fælles luftfartskrav
- 6) »godskrivning«: anerkendelse af tidligere erfaring eller kvalifikationer
- 7) »godskrivningsrapport«: en rapport, der danner grundlag for, at tidligere erfaring eller kvalifikationer kan anerkendes
- 8) »konverteringsrapport«: en rapport, der danner grundlag for, at et certifikat kan konverteres til et del-FCL-certifikat
- 9) »piloters helbredsgodkendelse og flyvelægecertifikat, som er omfattet af JAR«: et bevis, der er udstedt eller anerkendt i overensstemmelse med den nationale lovgivning, som afspejler de fælles luftfartskrav, og procedurer af en medlemsstat, som har implementeret de relevante fælles luftfartskrav, og som er blevet anbefalet til gensidig anerkendelse inden for det fælles luftfartsmyndighedssystem i relation til sådanne fælles luftfartskrav
- 10) »piloters helbredsgodkendelse og flyvelægecertifikat, som ikke er omfattet af JAR«: pilotcertifikat udstedt eller anerkendt af en medlemsstat i overensstemmelse med national lovgivning, men som ikke er blevet anbefalet til gensidig anerkendelse i relation til de relevante fælles luftfartskrav

▼M1

- 11) »kabinebesætningsmedlem«: et behørigt kvalificeret besætningsmedlem, som ikke er et cockpitbesætningsmedlem eller en tekniker, og som er udpeget af et luftfartsforetagende til at udføre opgaver i forbindelse med passagerers sikkerhed og flyvning under operationer
- 12) »flybesætning«: cockpitbesætning og kabinebesætning

▼ M1

- 13) »certifikat, godkendelse eller organisation, som er omfattet af JAR«: et bevis eller en godkendelse, der er udstedt eller anerkendt, eller en organisation, der er certificeret, godkendt, registreret eller anerkendt, i overensstemmelse med den nationale lovgivning, som afspejler de fælles luftfartskrav, og procedurer, af en medlemsstat, som har gennemført de relevante fælles luftfartskrav, og som er blevet anbefalet til gensidig anerkendelse inden for det fælles luftfartsmyndighedssystem i relation til sådanne fælles luftfartskrav.

▼ M3*Artikel 3***Pilot- og helbredslicenscertificering**

1. Med forbehold af artikel 8 skal piloter, der opererer de luftfartøjer, der er omhandlet i artikel 4, stk. 1, litra b) og c), og artikel 4, stk. 5, i forordning (EF) nr. 216/2008, opfylde de tekniske krav og administrative procedurer, der er fastsat i bilag I og IV til nærværende forordning.
2. Uanset de beføjelser, som er tildelt indehavere af certifikater som omhandlet i bilag I til denne forordning, må indehavere af pilotcertifikater, der er udstedt i henhold til subpart B eller C i bilag I til denne forordning, foretage flyvninger som omhandlet i artikel 6, stk. 4a, i forordning (EU) nr. 965/2012. Dette gælder dog med forbehold af eventuelle yderligere krav i forbindelse med befordring af passagerer eller udviklingen af kommercielle operationer som defineret i subpart B eller C til bilag I til denne forordning.

▼ B*Artikel 4***Eksisterende nationale pilotcertifikater**

1. Certifikater, som er omfattet af JAR, og som er udstedt eller anerkendt af en medlemsstat før ►**M1** denne forordning finder anvendelse ◀, skal anses for at være udstedt i overensstemmelse med denne forordning. Medlemsstaterne skal senest den ►**M1** 8. april 2018 ◀ ombytte disse certifikater med beviser i det format, der er fastsat i del-ARA.
2. Certifikater, som ikke er omfattet af JAR, herunder eventuelle tilhørende rettigheder, beviser, godkendelser og/eller kvalifikationer, der er udstedt eller anerkendt af en medlemsstat, før nærværende forordning finder anvendelse, skal konverteres til del-FCL-certifikater af den medlemsstat, der udstedte certifikatet.
3. Certifikater, som ikke er omfattet af JAR, skal konverteres til del-FCL-certifikater og tilhørende rettigheder eller beviser i overensstemmelse med:
 - a) bestemmelserne i bilag II, eller
 - b) de elementer, der er fastlagt i konverteringsrapporten.
4. Konverteringsrapporten skal:
 - a) udarbejdes af den medlemsstat, der udstedte pilotcertifikatet, i samråd med Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (i det følgende benævnt »agenturet«)
 - b) beskrive de nationale krav, som danner grundlag for udstedelsen af pilotcertifikaterne
 - c) beskrive omfanget af de beføjelser, piloterne fik tildelt

▼B

- d) angive, hvilke krav i bilag I der godskrives
- e) angive eventuelle begrænsninger, der vil skulle anføres på del-FCL-certifikater, og eventuelle krav, som piloten skal opfylde med henblik på at ophæve disse begrænsninger
5. Konverteringsrapporten skal indeholde kopier af alle dokumenter, der er nødvendige som dokumentation for de elementer, der er omhandlet i stk. 4, litra a) til e), herunder kopier af de relevante nationale krav og procedurer. Ved udarbejdelsen af konverteringsrapporten skal medlemsstaterne bestræbe sig på så vidt muligt at lade piloter bevare det aktuelle omfang af deres aktiviteter.
6. Uanset stk. 1 og 3 skal indehavere af beviser som klasserettighedsinstruktører eller -eksaminatorer, som har beføjelser til højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, have disse rettigheder konverteret til et bevis for typerettighedsinstruktører eller -eksaminatorer for flyvemaskiner med én pilot.
7. En medlemsstat kan give flyveelever tilladelse til at udøve begrænsede beføjelser uden tilsyn, før denne opfylder alle de krav, der er nødvendige for at få udstedt et LAPL, under følgende omstændigheder:
- a) Beføjelserne skal være begrænset til medlemsstatens nationale område eller en del heraf.
- b) Beføjelserne skal være begrænset til et afgrænset geografisk område og til enmotorede flyvemaskiner med stempelmotor med en maksimal startmasse på ikke over 2 000 kg, og de må ikke omfatte befordring af passagerer.
- c) Disse tilladelser skal udstedes på grundlag af en individuel sikkerhedsrisikovurdering, som foretages af en instruktør efter en konceptuel sikkerhedsrisikovurdering, der foretages af medlemsstaten.
- d) Medlemsstaten skal hvert tredje år forelægge Kommissionen og agenturet periodiske rapporter.

▼M3

8. Medlemsstaterne kan indtil den 8. april 2019 udstede tilladelser til piloter til med specifikke begrænsede beføjelser at føre luftfartøjer i henhold til instrumentflyvereglerne, før denne opfylder alle de krav, der er nødvendige for at få udstedt en instrumentrettighed i overensstemmelse med denne forordning på betingelse af, at:
- a) medlemsstaterne kun udsteder disse tilladelser, når det er berettiget som følge af specifikke lokale behov, som ikke kan dækkes af de rettigheder, der er fastsat i henhold til denne forordning
- b) at de beføjelser, der gives i tilladelsen, er baseret på en sikkerhedsrisikovurdering udført af medlemsstaten under hensyntagen til, hvor megen træning der er nødvendig for at piloten opnår det ønskede kvalifikationsniveau
- c) de beføjelser, der gives i tilladelsen, skal være begrænset til medlemsstatens nationale luftrum eller dele heraf
- d) tilladelsen udstedes til ansøgere, der har gennemgået relevant træning med kvalificerede instruktører, og som over for en kvalificeret eksaminator vist, at han eller hun er i besiddelse af de krævede kvalifikationer som fastsat af medlemsstaten

▼ M3

- e) medlemsstaten meddeler Kommissionen, EASA og de øvrige medlemsstater de nærmere oplysninger om denne tilladelse, herunder den begrundelse og sikkerhedsrisikovurdering, der ligger til grund herfor
- f) medlemsstaterne overvåger aktiviteterne i forbindelse med tilladelsen for at sikre et acceptabelt sikkerhedsniveau og træffe hensigtsmæssige foranstaltninger, hvis der konstateres en øget risiko eller eventuelle andre sikkerhedsmæssige betænkeligheder
- g) medlemsstaterne foretager en gennemgang af de sikkerhedsmæssige aspekter af gennemførelsen af tilladelsen og sender Kommissionen en rapport senest den 8. april 2017.

▼ M6

- 9. For certifikater, der er udstedt før den 19. august 2018, skal medlemsstaterne senest den 31. december 2022 opfylde de krav, der er fastsat i ARA.FCL.200, litra a), andet afsnit, som ændret ved Kommissionens forordning (EU) 2018/1065 ⁽¹⁾.

▼ M5*Artikel 4a***Instrumentrettigheder knyttet til performancebaseret navigation**

1. Piloter må kun flyve i henhold til performancebaserede navigationsprocedurer (PBN-procedurer), efter at de har fået påtegnet deres instrumentrettigheder (IR) med PBN-beføjelser.
2. En pilot gives PBN-beføjelser, hvis han eller hun opfylder alle følgende krav:
 - a) piloten har fuldført et teorikursus, som også omfatter PBN, i overensstemmelse med FCL.615 i bilag I (del-FCL)
 - b) piloten har fuldført flyvetræning, som også omfatter PBN, i overensstemmelse med FCL.615 i bilag I (del-FCL)
 - c) piloten har fuldført enten en praktisk prøve i overensstemmelse med tillæg 7 til bilag I (del-FCL) eller en praktisk prøve eller duelighedsprøve i overensstemmelse med tillæg 9 til bilag I (del-FCL).
3. Kravene i stk. 2, litra a) og b) anses for opfyldt, hvis den kompetente myndighed finder, at de opnåede kompetencer, enten gennem træning eller erfaring med PBN-operationer, svarer til de kompetencer, der opnås gennem de i stk. 2, litra a) og b) omhandlede kurser, og hvis piloten demonstrer sådanne kompetencer til eksaminatorens tilfredshed ved den i stk. 2, litra c) omhandlede duelighedsprøve eller praktiske prøve.

⁽¹⁾ Kommissionens forordning (EU) 2018/1065 af 27. juli 2018 om ændring af forordning (EU) nr. 1178/2011 for så vidt angår automatisk godkendelse af EU-flyvebesætningscertifikater og start- og landingstræning (EUT L 192 af 30.7.2018, s. 31).

▼ M5

4. Ved en vellykket påvisning af PBN-kompetencer ved den duelighedsprøve eller praktiske prøve, der er omhandlet i stk. 2, litra c), registreres dette i pilotens logbog eller tilsvarende dokument af den eksaminator, som foretog duelighedsprøven eller den praktiske prøve.

5. Piloter med IR uden PBN-beføjelser må kun flyve på ruter og indflyvninger, som ikke kræver PBN-beføjelser, og der er ingen PBN-krav i forbindelse med en fornyelse af deres IR frem til den 25. august 2020; efter denne dato kræves der PBN-beføjelser for alle IR.

▼ B*Artikel 5***Eksisterende nationale helbredsgodkendelser til piloter og flyvelægecertifikater**

1. Piloters helbredsgodkendelser og flyvelægecertifikater, som er omfattet af JAR, og som er udstedt eller anerkendt af en medlemsstat, før denne forordning finder anvendelse, skal anses for at være udstedt i overensstemmelse med denne forordning.

2. Medlemsstaterne skal senest den 8. april 2017 ombytte helbredsgodkendelser til piloter og flyvelægecertifikater med dokumenter i det format, der er fastsat i del-ARA.

3. Piloters helbredsgodkendelser og flyvelægecertifikater, som ikke er omfattet af JAR, og som er udstedt af en medlemsstat, før denne forordning finder anvendelse, skal fortsat være gældende indtil datoen for deres næste forlængelse, dog senest til den 8. april 2017.

4. Forlængelsen af de beviser, der er nævnt stk. 1 og 2, skal overholde bestemmelserne i bilag IV.

*Artikel 6***Konvertering af prøveflyvningskvalifikationer**

1. Piloter, der forud for denne forordnings anvendelse udførte kategori 1- og 2-prøveflyvninger som defineret i bilaget til Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 ⁽¹⁾ eller instruerede prøveflyvningspiloter, skal have deres prøveflyvningskvalifikationer konverteret til prøveflyvningsrettigheder i henhold til bilag I til denne forordning og, hvor det er relevant, beviser som instruktør i prøveflyvning af den medlemsstat, der udstedte de nationale prøveflyvningskvalifikationer.

2. Denne konvertering skal udføres i henhold til de elementer, der er fastlagt i en konverteringsrapport, som opfylder kravene i artikel 4, stk. 4 og 5.

⁽¹⁾ EUT L 243 af 27.9.2003, s. 6.

▼B*Artikel 7***Eksisterende nationale flymekanikercertifikater**

1. Med henblik på at konvertere flymekanikercertifikater, der er udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1, til del-FCL-certifikater skal indehaverne indgive en ansøgning til den medlemsstat, der udstedte certifikaterne.
2. Flymekanikercertifikater skal konverteres i henhold til en konverteringsrapport, som opfylder kravene i artikel 4, stk. 4 og 5.
3. Ved ansøgning om et pilotcertifikat til rutefly (ATPL) for flyvemaskiner skal bestemmelserne om godskrivning i FCL.510.A, litra c), nr. 2), i bilag I opfyldes.

*Artikel 8***Betingelser for accept af certifikater fra tredjelande****▼M4**

1. Med forbehold af artikel 12 i forordning (EF) nr. 216/2008 kan medlemsstater, i tilfælde af at der ikke er indgået aftaler mellem Unionen og et tredjeland om pilotcertificering, acceptere tredjelandscertifikater og -rettigheder og herunder tilhørende helbreds-godkendelser, der er udstedt af eller på vegne af tredjelande, i overensstemmelse med bestemmelserne i denne forordnings bilag III.

▼B

2. Ansøgere til del-FCL-certifikater, som allerede som minimum har et tilsvarende certifikat udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1 af et tredjeland, skal opfylde alle kravene i bilag I til denne forordning, dog således at kravene om kurssets varighed, antal timer og specifikke træningstimer kan reduceres.
3. Den medlemsstat, som piloten indgiver sin ansøgning til, bestemmer, hvor meget der godskrives, på grundlag af en henstilling fra en godkendt træningsorganisation.
4. Indehavere af et ATPL udstedt af eller på vegne af et tredjeland i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1, som opfylder kravene til erfaring i forbindelse med udstedelse af et ATPL i den relevante luftfartøjskategori fastsat i subpart F i bilag I til denne forordning, kan få dette godskrevet fuldt ud i forhold til kravene om gennemførelse af et træningskursus før teoriprøverne og den praktiske prøve, forudsat at tredjelandscertifikatet indeholder en gyldig typerettighed til det luftfartøj, der skal anvendes i den praktiske ATPL-prøve.
5. Typerettigheder til flyvemaskine eller helikopter kan udstedes til indehavere af del-FCL-certifikater, som opfylder kravene til udstedelse af sådanne rettigheder som fastlagt af tredjelandet. Sådanne rettigheder vil være begrænset til luftfartøjer, der er indregistreret i det pågældende tredjeland. Denne begrænsning kan ophæves, når piloten opfylder kravene i punkt C.1 i bilag III.

▼B*Artikel 9***Godskrivning for træning, der er påbegyndt før denne forordnings anvendelse**

1. Med henblik på udstedelsen af del-FCL-certifikater i henhold til bilag I skal træning, der er påbegyndt forud for denne forordnings anvendelse i henhold til de fælles luftfartsmyndigheders krav og procedurer og under tilsyn af en medlemsstat, som er blevet anbefalet til gensidig anerkendelse inden for det fælles luftfartsmyndighedssystem i relation til de relevante fælles luftfartskrav, godskrives fuldt ud, forudsat at træning og prøve er afsluttet senest den 8. april 2016.

2. Træning, der er påbegyndt forud for denne forordnings anvendelse i henhold til Chicago-konventionens bilag 1, skal godskrives med henblik på udstedelsen af del-FCL-certifikater på grundlag af en godskrivningsrapport udarbejdet af medlemsstaten i samråd med agenturet.

3. Godskrivningsrapporten skal beskrive træningens omfang, angive, hvilke krav i del-FCL-certifikatet der godskrives, og, hvor det er relevant, hvilke krav ansøgerne skal opfylde for at få udstedt del-FCL-certifikater. Den skal indeholde kopier af alle de dokumenter, der er nødvendige som dokumentation for omfanget af træningen, samt af de nationale regler og procedurer, som træningen blev påbegyndt på grundlag af.

▼M2*Artikel 9a***Typerettighedstræning og data om operationel egnethed**

1. Når der bilagene til denne forordning henvises til data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 748/2012, og der ikke foreligger data for den relevante type luftfartøj, skal ansøgeren om et typerettighedstræningskursus alene opfylde bestemmelserne i bilagene til forordning (EU) nr. 1178/2011.

2. Typereettighedstræningskurser, der er godkendt før godkendelsen af mindstepensum for piloters typerettighedstræning i data om operationel egnethed for den relevante luftfartøjstype i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 748/2012, skal omfatte de obligatoriske træningselementer senest den 18. december 2017 eller to år efter godkendelsen af data om operationel egnethed, alt efter hvad der falder senest.

▼B*Artikel 10***Godskrivning for pilotcertifikater, der er erhvervet under militærtjeneste**

1. Indehavere af militære flyvebesætningscertifikater skal indgive en ansøgning til den medlemsstat, de gjorde tjeneste i, for at få udstedt del-FCL-certifikater.

2. Den viden, erfaring og de kompetencer, der blev erhvervet under militærtjeneste, skal godskrives med hensyn til de relevante krav i bilag

▼ B

I i overensstemmelse med elementerne i en godskrivningsrapport udarbejdet af medlemsstaten i samråd med agenturet.

3. Godskrivningsrapporten skal:
 - a) beskrive de nationale krav, som de militære certifikater, rettigheder, beviser, godkendelser og/eller kvalifikationer blev udstedt på grundlag af
 - b) beskrive omfanget af de beføjelser, piloterne fik tildelt
 - c) angive, hvilke krav i bilag I der godskrives
 - d) angive eventuelle begrænsninger, der vil skulle anføres på del-FCL-certifikater, og eventuelle krav, som piloterne skal opfylde for at få ophævet disse begrænsninger
 - e) indeholde kopier af alle de dokumenter, der er nødvendige som dokumentation for ovenstående elementer, herunder kopier af de relevante nationale krav og procedurer.

▼ M1*Artikel 10a***Organisationer, der træner piloter**

1. Organisationer, der træner piloter, skal opfylde de tekniske krav og administrative procedurer, der er fastsat i bilag VI og VII, og skal certificeres.
2. Organisationer, der træner piloter, og som er i besiddelse af certifikater, som er omfattet af JAR, eller som er anerkendt af en medlemsstat, inden denne forordning finder anvendelse, skal anses for at være i besiddelse af et bevis, der er udstedt i overensstemmelse med denne forordning.

I sådanne tilfælde skal disse organisationers rettigheder være begrænset til de rettigheder, der er indeholdt i godkendelsen, som er udstedt af medlemsstaten.

Uanset artikel 2 skal organisationer, der træner piloter, tilpasse deres styringssystem, træningsprogrammer, procedurer og manualer, så disse senest den 8. april 2014 er i overensstemmelse med bilag VII.

▼ M4

3. Træningsorganisationer, der er omfattet af JAR, skal have lov til at levere træning i forbindelse med et del-FCL privatpilotcertifikat (PPL), de tilhørende rettigheder i registreringen og et pilotcertifikat til lette luftfartøjer (LAPL) indtil den 8. april 2018, uden at organisationerne opfylder bestemmelserne i bilag VI og VII, forudsat at de blev registreret før den 8. april 2015.

▼ M1

4. Medlemsstaterne skal senest den 8. april 2017 ombytte de certifikater, der er nævnt i stk. 2, første afsnit, med certifikater i det format, der er fastsat i bilag VI.

▼ M5

5. Organisationer, der træner piloter, skal sikre, at den IR-træning, de tilbyder, omfatter træning til opnåelse af PBN-beføjelser og er i overensstemmelse med kravene i bilag I (del-FCL) senest den 25. august 2020.

▼ M1*Artikel 10b***Flyvesimulatoretræningsanordninger**

1. Flyvesimulatoretræningsanordninger (FSTD'er), som anvendes til træning, prøvning og kontrol af piloter, skal, med undtagelse af træningsanordninger til prøveflyvning, overholde de tekniske krav og administrative procedurer, der er fastsat i bilag VI og VII, og skal være godkendte.
2. FSTD-kvalifikationsbeviser, som er omfattet af JAR, og som er udstedt eller anerkendt af en medlemsstat, før denne forordning finder anvendelse, skal anses for at være udstedt i overensstemmelse med denne forordning.
3. Medlemsstaterne ombytter senest den 8. april 2017 de certifikater, der er nævnt i stk. 2, med godkendelsescertifikater i det format, der er fastsat i bilag VI.

*Artikel 10c***Flyvemedicinske centre**

1. Flyvemedicinske centre skal overholde de tekniske krav og administrative procedurer, der er fastsat i bilag VI og VII, og skal certificeres.
 2. Godkendelser af flyvemedicinske centre, som er omfattet af JAR, og som er udstedt eller anerkendt af en medlemsstat, før denne forordning finder anvendelse, skal anses for at være udstedt i overensstemmelse med denne forordning.
- Flyvemedicinske centre skal tilpasse deres forvaltningssystem, træningsprogrammer, procedurer og manualer, så de senest den 8. april 2014 er i overensstemmelse med bilag VII.
3. Medlemsstaterne ombytter senest den 8. april 2017 de godkendelser af flyvemedicinske centre, der er nævnt i stk. 2, første afsnit, med beviser i det format, der er fastsat i bilag VI.

▼ B*Artikel 11***Kabinebesætningens helbredsmæssige egnethed**

1. Kabinebesætningsmedlemmer, som er involveret i operation af de i artikel 4, stk. 1, litra b) og c), i forordning (EF) nr. 216/2008 omhandlede luftfartøjer, skal opfylde de tekniske krav og administrative procedurer, der er fastsat i bilag IV.
2. De lægeundersøgelser eller lægelige vurderinger af kabinebesætningsmedlemmer, som er udført i overensstemmelse med Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 ⁽¹⁾, og som stadig er gyldige den dag, hvorfra denne forordning finder anvendelse, skal anses for at være gyldige ifølge denne forordning indtil det første af følgende tidspunkter:
 - a) udløbet af gyldighedsperioden som fastsat af den kompetente myndighed i overensstemmelse med forordning (EØF) nr. 3922/91 eller

⁽¹⁾ EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4.

▼B

b) udløbet af gyldighedsperioden som fastsat i MED.C.005 i bilag IV.

Gyldighedsperioden skal regnes fra datoen for den seneste lægeundersøgelse eller lægelige vurdering.

Efter gyldighedsperiodens udløb foretages eventuelle efterfølgende flyvmedicinske vurderinger i henhold til bilag IV.

▼M1*Artikel 11a***Kabinepersonalets kvalifikationer og tilhørende beviser**

1. Kabinebesætningsmedlemmer, som er involveret i erhvervsmæssig operation af de i artikel 4, stk. 1, litra b) og c), i forordning (EF) nr. 216/2008 omhandlede luftfartøjer, skal være kvalificerede og skal være i besiddelse af de tilhørende beviser i overensstemmelse med de tekniske krav og administrative procedurer, der er fastsat i bilag V og VI.

2. Kabinebesætningsmedlemmer, der, før denne forordning finder anvendelse, er i besiddelse af et bevis for sikkerhedstræning, som er udstedt i overensstemmelse med forordning (EØF) nr. 3922/91 (»EU-OPS«):

- a) anses for at overholde denne forordning, hvis de opfylder EU-OPS-kravene om træning, kontrol og nylig erfaring, eller
- b) hvis de ikke opfylder EU-OPS-kravene om træning, kontrol og nylig erfaring, skal de gennemføre al påkrævet træning og kontrol, før de kan anses for at overholde denne forordning, eller
- c) hvis de ikke har medvirket ved erhvervsmæssige operationer med fly i mere end fem år, skal de gennemføre det grundlæggende træningskursus og bestå den tilhørende prøve som krævet i bilag V, før de kan anses for at overholde denne forordning.

3. Sikkerhedstræningsbeviserne, der er udstedt i henhold til EU-OPS, ombyttes senest den 8. april 2017 med kabinepersonalecertifikater i det format, der er fastsat i bilag VI.

4. Kabinebesætningsmedlemmer, der medvirker ved erhvervsmæssige operationer af helikoptere på datoen for denne forordnings anvendelse:

- a) anses for at overholde kravene i bilag V om grundlæggende træning, hvis de opfylder bestemmelserne om træning, kontrol og nylig erfaring i de fælles luftfartskrav (JAR) for erhvervsmæssig lufttransport med helikopter, eller
- b) hvis de ikke overholder bestemmelserne om træning, kontrol og nylig erfaring i de fælles luftfartskrav (JAR) for erhvervsmæssig lufttransport med helikopter, skal de gennemføre al relevant træning og kontrol, som er påkrævet for at arbejde ombord på helikoptere, undtagen det grundlæggende træningskursus, før de kan anses for at overholde denne forordning, eller

▼ **M1**

- c) hvis de ikke har medvirket ved erhvervmæssige operationer med helikoptere i mere end fem år, skal de gennemføre det grundlæggende træningskursus og bestå den tilhørende prøve som krævet i bilag V, før de kan anses for at overholde denne forordning.
5. Med forbehold af artikel 2 skal kabinepersonalecertifikater i det format, der er fastsat i bilag VI, udstedes til alle kabinebesætningsmedlemmer ved erhvervmæssige operationer med helikopter senest den 8. april 2013.

*Artikel 11b***Tilsynskapacitet**

1. Den enkelte medlemsstat skal udpege en eller flere enheder som kompetent myndighed inden for den pågældende medlemsstat med de nødvendige beføjelser og tildelte ansvarsområder til certificering af og tilsyn med personer og organisationer omfattet af forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser.
2. Hvis en medlemsstat udpeger mere end én enhed som kompetent myndighed,
 - a) skal kompetenceområderne for hver kompetent myndighed være klart defineret med hensyn til ansvar og geografisk begrænsning
 - b) skal der etableres koordinering mellem disse enheder for at sikre effektivt tilsyn med alle organisationer og personer omfattet af forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser inden for deres respektive kompetenceområder.
3. Medlemsstaterne sikrer, at de(n) kompetente myndighed(er) har den nødvendige kapacitet til at sikre tilsyn med alle personer og organisationer, der er dækket af deres tilsynsprogram, herunder tilstrækkelige ressourcer til at opfylde kravene i denne forordning.
4. Medlemsstaterne sikrer, at den kompetente myndigheds personale ikke udøver tilsynsaktiviteter, når der er beviser for, at dette direkte eller indirekte kan resultere i en interessekonflikt, især når det drejer sig om en familiemæssig eller økonomisk interesse.
5. Personale, der er bemyndiget af den kompetente myndighed til at udføre certificering og/eller tilsynsopgaver, bemyndiges som minimum til at udføre følgende opgaver:
 - a) undersøge optegnelser, data, procedurer og alt andet materiale, som har betydning for udførelsen af certificeringen og/eller tilsynsopgaven
 - b) tage kopier af sådanne optegnelser, data, procedurer og andet materiale i deres helhed eller dele deraf
 - c) anmode om en mundtlig forklaring på stedet
 - d) bese relevante lokaler, operationslokaliteter og transportmidler

▼ M1

- e) udføre revisioner, undersøgelser, vurderinger, inspektioner, herunder rampeinspektioner og uanmeldte inspektioner, samt
 - f) eventuelt træffe eller indlede håndhævelsesforanstaltninger.
6. Opgaverne i stk. 5 udføres i overensstemmelse med lovbestemmelserne i den relevante medlemsstat.

*Artikel 11c***Overgangsforanstaltninger**

Med hensyn til organisationer, for hvilke agenturet er den kompetente myndighed i henhold til artikel 21, stk. 1, litra b), i forordning (EF) nr. 216/2008:

- a) overfører medlemsstaterne senest den 8. april 2013 alle fortegnelser til agenturet i forbindelse med tilsynet med sådanne organisationer
- b) færdiggøres certificeringsprocesser, der er indledt inden den 8. april 2012 af en medlemsstat, af den pågældende medlemsstat under koordinering med agenturet. Agenturet påtager sig hele ansvaret som kompetent myndighed med hensyn til sådanne organisationer efter den pågældende medlemsstats udstedelse af beviset.

▼ B*Artikel 12***Ikrafttræden og anvendelse**

1. Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den 8. april 2012.

▼ M1

- 1b. Uanset stk. 1 kan medlemsstaterne beslutte ikke at anvende bestemmelserne i bilag I til IV før den 8. april 2013.

▼ M4

2. Uanset stk. 1 kan medlemsstaterne beslutte ikke at anvende følgende bestemmelser i bilag I før den 8. april 2015:

- a) bestemmelserne vedrørende pilotcertifikater til VTOL-luftfartøjer og luftskibe
- b) bestemmelserne i punkt FCL.820
- c) bestemmelserne i sektion 8 i subpart J for helikoptere
- d) bestemmelserne i sektion 11 til subpart J.

- 2a. Uanset stk. 1 kan medlemsstaterne beslutte ikke at anvende følgende bestemmelser i bilag I før den 8. april 2018:

▼ M4

- a) bestemmelserne vedrørende pilotcertifikater til balloner og svævefly
- b) bestemmelserne i subpart B
- c) bestemmelserne i punkt FCL.800, FCL.805 og FCL.815
- d) bestemmelserne i sektion 10 til subpart J.

▼ B

3. Uanset stk. 1 kan medlemsstaterne beslutte, at de indtil den 8. april 2014 ikke konverterer flyvemaskine- og helikoptercertifikater, som ikke er omfattet af JAR, og som de har udstedt.

▼ M5

4. Uanset stk. 1 kan medlemsstaterne beslutte først fra den 8. april 2017 at anvende denne forordnings bestemmelser på piloter, som er indehavere af et certifikat og tilhørende helbredsmyndighed udstedt af et tredjeland, og som er involveret i ikke-erhvervsmæssig operation af de luftfartøjer, der er omhandlet i artikel 4, stk. 1, litra b) eller c), i forordning (EF) nr. 216/2008. Medlemsstaterne offentliggør sådanne beslutninger.

▼ B

5. Uanset stk. 1 kan medlemsstaterne beslutte, at de indtil den 8. april 2015 ikke anvender bestemmelserne i sektion 3 i subpart B til bilag IV.

6. Uanset stk. 1 kan medlemsstaterne vælge ikke at anvende bestemmelserne i subpart C i bilag IV før den 8. april 2014.

7. Når en medlemsstat anvender bestemmelserne i ► **M1** stk. 1b til 6 ◀, skal den underrette Kommissionen og agenturet herom. Denne underretning skal beskrive årsagerne til denne undtagelse og et gennemførelsesprogram med en tids- og handlingsplan.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

▼ B*BILAG I***[DEL-FCL]**

SUBPART A

GENERELLE KRAV**FCL.001 Kompetent myndighed**

I denne del forstås ved kompetent myndighed en myndighed, der er udpeget af medlemsstaten, og til hvem en person indgiver sin ansøgning om udstedelse af pilotcertifikater eller tilhørende rettigheder eller beviser.

FCL.005 Anvendelsesområde

Denne del indeholder kravene for udstedelse af pilotcertifikater og tilhørende rettigheder og beviser samt betingelserne for deres gyldighed og anvendelse.

FCL.010 Definitioner

I denne del forstås ved:

»kunstflyvning«: en bevidst manøvre, der omfatter en brat ændring af et luftfartøjs flyvestilling, en unormal flyvestilling eller unormal ændring af hastigheden, som ikke er nødvendig ved en normal flyvning eller ved instruktion i forbindelse med certifikater eller rettigheder ud over rettigheden til kunstflyvning

»flyvemaskine«: et kraftdrevet luftfartøj med faste vinger, som er tungere end luft, og som under flyvning bæres oppe af luftens dynamiske reaktion mod dets vinger

»flyvemaskine, som skal føres med en andenpilot«: en type flyvemaskine, som skal føres med en andenpilot, som angivet i flyvehåndbogen eller i driftstilladelsen

»luftfartøj«: enhver maskine, der i atmosfæren kan oppebæres af andre af luftens reaktioner end luftens reaktioner mod jordoverfladen

»luftmandskab«: en konsekvent udvisning af god dømmekraft og veludbygget viden, færdigheder og holdninger til at opfylde flyvemålene

»luftskib«: et kraftdrevet luftfartøj, som er lettere end luft, med undtagelse af varmluftskibe, som i denne del er omfattet af definitionen af ballon

»ballon«: et luftfartøj, der er lettere end luft, som ikke er motordrevet, og som bæres oppe ved hjælp af enten gas eller en luftbåren brænder. I denne del betragtes et varmluftskib også som en ballon, selv om det er motordrevet

»BITD (grundlæggende instrumenttræningsanordning)«: jordbaseret træningsanordning, som repræsenterer en flyveelevs plads i et luftfartøj i en flyvemaskineklasse. BITD'en kan anvende skærmbaserede instrumentpaneler og fjederbelastede styreanordninger, der tilsammen udgør en træningsplatform for som minimum de proceduremæssige aspekter af instrumentflyvning

»luftfartøjskategori«: en kategorisering af luftfartøjer i henhold til fastsatte grundlæggende karakteristika, f.eks. flyvemaskine, VTOL-luftfartøj, helikopter, luftskib, svævefly, fri ballon

»flyvemaskineklasse«: en kategorisering af flyvemaskiner med én pilot, som ikke kræver en typerettighed

▼ M5

»vinkeloperation (angular operation)«: en instrumentindflyvningsoperation, hvor den maksimale acceptable fejl/afvigelse fra den planlagte kurs udtrykkes ved nålenes afvigelse på afvigelsesindikatoren (CDI) eller tilsvarende visning i cockpittet

▼ B

»ballonklasse«: en kategorisering af balloner, der tager højde for de opdriftsmetoder, der bruges til at bære dem oppe

»erhvervsmæssig lufttransport«: befordring af passagerer, gods eller post mod betaling af vederlag eller leje

»kompetence«: en kombination af færdigheder, viden og holdninger, der kræves for at udføre en opgave til den foreskrevne standard

»kompetenceelement«: en handling, som udgør en opgave, der har en udløsende begivenhed og en afsluttende begivenhed, der klart afgrænser den, samt et observerbart resultat

»kompetenceenhed«: en særskilt funktion, som består af en række kompetenceelementer

»andenpilot«: en pilot, som ikke fungerer som luftfartøjschef, på et luftfartøj, hvor der kræves mere end én pilot, med undtagelse af en pilot, der kun befinder sig på luftfartøjet for at modtage flyveinstruktion i forbindelse med et certifikat eller en rettighed

▼B

»rundflyvning«: en flyvning mellem et startsted og et ankomststed via en på forhånd planlagt rute under anvendelse af standardnavigationsprocedurer

»andenpilot til afløsning ved marchhøjde«: en pilot, som overtager andenpilots opgaver ved manøvreorganerne under flyvning ved marchhøjde i operationer med flere piloter over FL 200

»instruktionstid med dobbeltstyring«: flyvetid eller instrumenttid på jorden, hvor en person modtager flyveinstruktion fra en behørigt autoriseret instruktør

»fejl«: en handling eller undladelse fra flyvebesætningens side, som fører til afvigelser fra organisatoriske eller flyveintentioner eller –forventninger

»fejlstyring«: den proces, der omfatter sporing og håndtering af fejl med modforanstaltninger, som reducerer eller fjerner konsekvenserne af fejl og reducerer sandsynligheden for fejl eller uønskede luftfartøjstilstande

»FFS« (Full Flight Simulator): en kopi i naturlig størrelse af cockpittet i et luftfartøj af bestemt type eller fabrikat, model og serie, omfattende den nødvendige sammenkobling af udstyr og computerprogrammer for at repræsentere det pågældende luftfartøjs funktioner under operation på jorden og i luften og omfattende et visuelt system, der giver et billede af udsyn fra cockpittet, samt et system, der ved bevægelse af simulatoren illuderer de forskellige kræfters påvirkning af luftfartøjet

»flyvetid«: for flyvemaskiner, motorsvæveflyvemaskiner til rejsebrug og VTOL-luftfartøjer er flyvetid den samlede tid fra det øjeblik, et luftfartøj ved egen kraft sætter sig i bevægelse for at starte, til det øjeblik, det er i ro efter afsluttet flyvning

for helikoptere er flyvetid den samlede tid fra det øjeblik, en helikopters rotorblade begynder at dreje, indtil motoren er slukket, og rotorbladene er standset efter afsluttet flyvning

for luftskibe er flyvetid den samlede tid fra det øjeblik, et luftskib frigøres fra masten for at starte, til det øjeblik, det er i ro efter afsluttet flyvning og er fastgjort til masten

for svæveflyvemaskiner er flyvetid den samlede tid fra det øjeblik, svæveflyvemaskinen starter træk på jorden for at starte, til det øjeblik, det er i ro efter afsluttet flyvning

for balloner er flyvetid den samlede tid fra det øjeblik, kurven letter fra jorden for at starte, til det øjeblik, den er i ro efter afsluttet flyvning

»flyvetid i henhold til instrumentflyvereglerne« (IFR): al den flyvetid, hvor luftfartøjet føres i henhold til instrumentflyvereglerne

▼ B

»flyvetræningsanordning« (FTD): en kopi i naturlig størrelse af en specifik luftfartøjstypes instrumenter, udstyr, paneler og manøvreorganer i et åbent eller lukket cockpit, omfattende den nødvendige sammenkobling af udstyr og computerprogrammer for at repræsentere luftfartøjet under operation på jorden og i luften i den udstrækning, systemerne er installeret i flyvetræningsanordningen. Der kræves ikke et system, der ved bevægelse af simulatoren illuderer de forskellige kræfters påvirkning af luftfartøjet, eller et visuelt system, med undtagelse af FTD-niveau 2 og 3 for helikoptere, hvor der kræves visuelle systemer

»flyve- og navigationsproceduretræner« (FNPT): en træningsanordning, som repræsenterer cockpitmiljøet, omfattende den nødvendige sammenkobling af udstyr og computerprogrammer for at repræsentere en luftfartøjstype eller -klasse i flyveoperationer i et sådant omfang, at systemerne synes at fungere som i et luftfartøj

»ballongruppe«: en kategorisering af balloner, hvor der tages højde for hylsterets størrelse eller kapacitet

»helikopter«: et luftfartøj, som er tungere end luft, og som under flyvning primært bæres oppe ved luftens virkning på en eller flere motordrevne rotor, der drejer sig om i hovedsagen lodrette akser

»instrumentflyvetid«: den tid, hvor en pilot kontrollerer et luftfartøj under flyvning udelukkende med reference til instrumenter

»instrumenttid på jorden«: den tid, hvor en pilot modtager instruktion i simuleret instrumentflyvning i flyvesimulatortræningsanordninger (FSTD)

»instrumenttid«: instrumentflyvetid eller instrumenttid på jorden

▼ M5

»lineær operation (linear operation)«: en instrumentindflyvningsoperation, hvor den maksimale acceptable fejl/afvigelse fra den planlagte kurs angives i længdeenheder, f.eks. i sømil, for lateral afvigelse fra kursmidterlinjen

»LNAV«: lateral navigation

»LPV«: Localiser Performance with Vertical Guidance

▼ B

»operation med flere piloter«: for flyvemaskiner er operation med flere piloter en operation, der kræver mindst to piloter i et samarbejde mellem flere besætningsmedlemmer på flyvemaskiner med enten flere piloter eller én pilot

for helikoptere er operation med flere piloter en operation, der kræver mindst to piloter i et samarbejde mellem flere besætningsmedlemmer på helikoptere med flere piloter

»samarbejde mellem flere besætningsmedlemmer« (MCC): en situation, hvor flyvebesætningen fungerer som et team af medlemmer, der samarbejder under luftfartøjschefens ledelse

»luftfartøj med flere piloter«: for flyvemaskiner er luftfartøjer med flere piloter flyvemaskiner, der er certificeret til flyvning med mindst to piloter

for helikoptere, luftskibe og VTOL-luftfartøjer er luftfartøjer med flere piloter en type luftfartøj, som skal føres med en andenpilot i henhold til flyvehåndbogen eller driftstilladelsen eller andet tilsvarende dokument

»nat«: perioden mellem afslutningen på civilt aftensmørke og begyndelsen på civilt morgensmørke eller den periode mellem solnedgang og solopgang, som er foreskrevet af vedkommende myndighed som defineret af medlemsstaten

»andre træningsanordninger« (OTD): andre træningsanordninger end flyvesimulatorer, flyvetræningsanordninger eller flyve- og navigationsproceduretrænere, som giver mulighed for træning, hvor det ikke er nødvendigt med et komplet cockpitmiljø

▼ M5

»performancebaseret navigation (PBN)«: områdenavigation baseret på performancekrav til luftfartøjer, som opererer langs en ATS-rute, i henhold til en instrumentindflyvningsprocedure eller i et nærmere angivet luftrum

▼ B

»præstationskriterier«: en enkel, evaluerende erklæring om kravene til kompetenceelementet og en beskrivelse af de kriterier, der anvendes til at bedømme, om det krævede præstationsniveau er opnået

»luftfartøjschef« (PIC): den pilot, der er udpeget til at have ledelsen og ansvaret for sikkerheden under flyvningen

»luftfartøjschef under tilsyn«: en andenpilot, som under luftfartøjschefens tilsyn udfører luftfartøjschefens opgaver og funktioner

»VTOL-luftfartøj«: ethvert luftfartøj, som får vertikal opdrift og fremdrift/opdrift under flyvning fra rotorer med variabel geometri eller motorer/fremdriftssystemer, der er monteret på eller indeholdt i skroget eller vingerne

»motorsvæveflyvemaskine«: et luftfartøj, som er forsynet med en eller flere motorer, og som, hvis motorene er ude af drift, har en svæveflyvemaskines egenskaber

»privat pilot«: en pilot, som har et certifikat, der forbyder denne at føre et luftfartøj mod betaling, med undtagelse af instruktions- eller prøveaktiviteter, som fastlagt i denne del

»duelighedsprøve«: demonstration af færdigheder med henblik på fornyelse eller forlængelse af rettigheder, herunder en sådan mundtlig prøve, som måtte være påkrævet

»fornyelse« (f.eks. af rettighed eller et bevis): en administrativ handling, der foretages for at forny beføjelser tilknyttet en rettighed eller et bevis, som er udløbet, i en yderligere fastlagt periode, på betingelse af at visse fastlagte krav er opfyldt

»forlængelse« (f.eks. af rettighed eller et bevis): en administrativ handling, der foretages inden for gyldighedsperioden for en rettighed eller et bevis, og som giver indehaveren ret til fortsat at udøve de beføjelser, der er tilknyttet rettigheden eller beviset i en yderligere fastlagt periode, på betingelse af at visse fastlagte krav er opfyldt

▼ M5

»RNP APCH«: en PBN-specifikation, der anvendes til instrumentindflyvningsoperationer

»RNP APCH-operation ned til LNAV-minima«: en 2D-instrumentindflyvningsoperation, hvor den laterale styring er baseret på GNSS-positionsangivelse

»RNP APCH-operation ned til LNAV/VNAV-minima«: en 3D-instrumentindflyvningsoperation, hvor den laterale styring er baseret på GNSS-positionsangivelse, og den vertikale vejledning på enten Baro VNAV-funktionen eller på GNSS-positionsangivelse inklusive SBAS

»RNP APCH-operation ned til LPV-minima«: en 3D-instrumentindflyvningsoperation, hvor både den laterale og den vertikale vejledning er baseret på GNSS-positionsangivelser inklusive SBAS

»RNP AR APCH«: en navigationsspecifikation, der anvendes til instrumentindflyvningsoperationer, og som kræver en specifik godkendelse

▼ B

»rutesektor«: en flyvning, som omfatter start, afgang, flyvning ved marchhøjde i mindst 15 minutter, ankomst, anflyvning og landing

▼ B

»svæveflyvemaskine«: et luftfartøj, som er tungere end luft, og som under flyvning bæres oppe af luftens dynamiske reaktioner mod de faste løfteflader, hvis frie flyvning ikke afhænger af en motor

»luftfartøj med én pilot«: et luftfartøj, som er certificeret til operation med én pilot

»praktisk prøve«: demonstration af færdigheder med henblik på udstedelse af et certifikat eller en rettighed, herunder en sådan mundtlig prøve, som måtte være påkrævet

»soloflyvetid«: flyvetid, hvor en flyveelev er alene i et luftfartøj

»luftfartøjschefelev« (SPIC): en flyveelev, der fungerer som luftfartøjschef på en flyvning med instruktør, hvor instruktøren kun observerer flyveelevens og ikke påvirker eller kontrollerer luftfartøjets flyvning

»trussel«: hændelser eller fejl, som ligger uden for flyvebesætningens kontrol, øger den operationelle kompleksitet, og som skal håndteres for at opretholde sikkerhedsmargenen

»trusselsstyring«: den proces, der omfatter sporing og håndtering af trusler med modforanstaltninger, som reducerer eller fjerner konsekvenserne af trusler og reducerer sandsynligheden for fejl eller uønskede luftfartøjstilstande

▼ M5

»3D-instrumentindflyvningsoperation«: en instrumentindflyvningsoperation med brug af både lateral og vertikal navigationsvejledning

▼ B

»motorsvæveflyvemaskine til rejsebrug« (TMG): en specifik klasse af motorsvæveflyvemaskine, som er udstyret med en integreret, ikke-indtrækkelig motor og ikke-indtrækkelig propel. Den skal kunne starte og stige ved egen kraft i henhold til flyvehåndbogen

▼ M5

»2D-instrumentindflyvningsoperation«: en instrumentindflyvningsoperation udelukkende med brug af lateral navigationsstyring

▼ B

»luftfartøjstype«: en kategorisering af luftfartøjer, der kræver en typerettighed, som fastlagt i dataene om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med del-21, og som omfatter alle luftfartøjer med samme grundlæggende konstruktion, herunder alle ændringer dertil, med undtagelse af dem, der medfører en ændring af betjenings- eller flyveegenskaberne

▼ M5

»VNAV«: vertikal navigation.

▼ M3

FCL.015 Ansøgning om og udstedelse forlængelse og fornyelse af certifikater, rettigheder og beviser

▼ B

- a) En ansøgning om udstedelse, forlængelse og fornyelse af pilotcertifikater og de dertil knyttede rettigheder og beviser indsendes til den kompetente myndighed i den form og på den måde, som denne myndighed har foreskrevet. Ansøgningen skal ledsages af dokumentation for, at ansøgeren opfylder kravene til udstedelse, forlængelse og fornyelse af certifikatet eller beviset samt de dertil knyttede rettigheder eller påtegninger, som fastlagt i denne del og del-MED.
- b) Enhver begrænsning eller udvidelse af de rettigheder, et certifikat, en rettighed eller et bevis giver, skal påtegnes certifikatet eller beviset af den kompetente myndighed.
- c) En person må ikke på noget tidspunkt have mere end ét certifikat pr. luftfartøjskategori udstedt i overensstemmelse med denne del.

▼ B

- d) En ansøgning om udstedelse af et certifikat til en anden luftfartøjskategori eller udstedelse af yderligere rettigheder eller beviser samt en ændring, forlængelse eller fornyelse af sådanne certifikater, rettigheder eller beviser indsendes til den kompetente myndighed, som oprindeligt udstedte pilotcertifikatet, medmindre piloten har anmodet om ændring af den kompetente myndighed og overførsel af certifikatet og helbredsdocumentation til den myndighed.

▼ M3**FCL.020 Flyvelev**

- a) En flyvelev må ikke flyve alene, medmindre vedkommende er autoriseret hertil og overvåges af en flyveinstruktør.
- b) Før flyvelevens første soloflyvning skal flyveleven være fyldt mindst:
- 1) for flyvemaskiner, helikoptere og luftskibe: 16 år
 - 2) for svæveflyvemaskiner og balloner: 14 år.

FCL.025 Teoriprøver for udstedelse af certifikater og rettigheder**▼ B**

- a) *Ansøgerens ansvar*

▼ M3

- 1) Ansøgere skal tage alle teoriprøver til et bestemt certifikat eller en rettighed under én medlemsstats ansvarsområde.
- 2) Ansøgere skal først tage en teoriprøve, når de har gennemført de relevante teorielementer i træningskurset på et tilfredsstillende niveau, og hvis det anbefales af den godkendte træningsorganisation (ATO), som er ansvarlig for deres træning.

▼ B

- 3) ATO's anbefaling er gyldig i 12 måneder. Hvis ansøgeren ikke har taget mindst én teoriprøve inden for denne periode, vurderes behovet for yderligere træning af ATO på grundlag af ansøgerens behov.

- b) *Beståkrav*

▼ M3

- 1) En teoriprøve vil være bestået, hvis ansøgeren opnår mindst 75 % af de point, der er tildelt den pågældende besvarelse. Der gives ikke strafpoint.

▼ B

- 2) Medmindre andet er fastlagt i denne del, har en ansøger bestået den krævede teoriprøve for det relevante pilotcertifikat eller den relevante rettighed efter at have bestået alle de krævede eksamensopgaver inden for 18 måneder fra udgangen af den kalendermåned, hvor ansøgeren for første gang brugte et prøvforsøg.

▼ M3

- 3) Hvis en ansøger ikke har bestået en af eksamensopgaverne under teoriprøven efter fire forsøg eller ikke har bestået alle opgaver efter enten seks forsøg eller inden for den periode, der er nævnt i nr. 2, skal denne besvare alle eksamensopgaverne igen.

Før ansøgeren tager teoriprøven en gang til, skal vedkommende have ekstra træning hos en ATO. Omfanget af den påkrævede træning skal fastlægges af ATO på grundlag af ansøgerens behov.

▼ B

- c) *Gyldighedsperiode*

- 1) Når ansøgeren har bestået teoriprøverne, vil dette være gyldigt:
 - i) i en periode på 24 måneder for udstedelse af et pilotcertifikat til lette luftfartøjer, et privat pilotcertifikat, et pilotcertifikat til svæveflyvemaskiner eller et pilotcertifikat til balloner

▼ M3

- ii) i en periode på 36 måneder for udstedelsen af et erhvervsmæssigt pilotcertifikat, en instrumentrettighed (IR) eller en en-route-instrumentrettighed (EIR)

▼ B

- iii) perioderne i nr. i) og ii) løber fra den dag, hvor piloten består teori-prøven i overensstemmelse med litra b), nr. 2).
- 2) Efter at en ATPL-teori-prøve er bestået, kan der udstedes et ATPL i en periode på syv år fra den seneste gyldighedsdato for:
- i) en IR indført i certifikatet eller
 - ii) en helikopters typerettighed indført i certifikatet for helikoptere.

FCL.030 Praktisk prøve

- a) Før en praktisk prøve for udstedelse af et certifikat, en rettighed eller et bevis tages, skal ansøgeren have bestået den krævede teori-prøve, undtagen i tilfælde af ansøgere, som gennemgår integreret flyvetræning.

Under alle omstændigheder skal teoriundervisningen altid være gennemført, før de praktiske prøver tages.

- b) Med undtagelse af udstedelse af et ATPL skal ansøgeren for at tage en praktisk prøve anbefales til prøven af den organisation/person, der er ansvarlig for træningen, når træningen er afsluttet. Træningsfortegnelserne skal fremlægges for eksaminatoren.

FCL.035 Godskrivning af flyvetid og teoretisk viden

- a) *Godskrivning af flyvetid*

▼ M3

- 1) Medmindre andet er angivet i denne del, skal flyvetid for at blive godskrevet til et certifikat, en rettighed eller et bevis være fløjet i samme luftfartøjskategori som certifikatet, rettigheden eller beviset ønskes udstedt for.
- 2) Luftfartøjschef (PIC) eller luftfartøjschef under instruktion

▼ B

- i) En ansøger til et certifikat, en rettighed eller et bevis får godskrevet al soloflyvetid, instruktionstid med dobbeltstyring og flyvetid som luftfartøjschef i den samlede flyvetid, der kræves for certifikatet, rettigheden eller beviset.
- ii) Når en person har bestået et integreret ATP-træningskursus, er denne berettiget til at få godskrevet op til 50 timers instrumenttid som luftfartøjschefelev i den flyvetid som luftfartøjschef, der kræves for ATPL-pilotcertifikater, erhvervsmæssige pilotcertifikater og type- eller klasserettigheder til flermotorede luftfartøjer.
- iii) Når en person har bestået et integreret CPL/IR-træningskursus, er denne berettiget til at få godskrevet op til 50 timers instrumenttid som luftfartøjschefelev i den flyvetid som luftfartøjschef, der kræves til erhvervsmæssige pilotcertifikater og type- eller klasserettigheder til flermotorede luftfartøjer.

▼ M3

- 3) Flyvetid som andenpilot eller som luftfartøjschef under tilsyn (PICUS). Medmindre andet er fastlagt i denne del, er indehaveren af et pilotcertifikat, når denne fungerer som andenpilot eller som PICUS, berettiget til at få godskrevet al flyvetiden som andenpilot i forbindelse med den samlede flyvetid, der kræves for et pilotcertifikat i en højere kategori.

▼ B

b) *Godskrivning af teoretisk viden*

▼ M3

1) En ansøger, som har bestået ATPL-teoriprøven, kan få dette godskrevet med henblik på opfyldelsen af de teoretiske krav til pilotcertifikatet til lette luftfartøjer, det private pilotcertifikat, det erhvervsmæssige pilotcertifikat og, bortset fra helikoptere, en IR og en EIR i samme luftfartøjskategori.

▼ B

2) En ansøger, som har bestået teoriprøven for et erhvervsmæssigt pilotcertifikat, godskrives for de teoretiske krav for pilotcertifikatet til lette luftfartøjer eller et privat pilotcertifikat i samme luftfartøjskategori.

3) Indehaveren af en IR eller en ansøger, som har bestået instrumentteoriprøven for en luftfartøjskategori, godskrives fuldt ud i kravene for teoriundervisning og -prøve for en IR i en anden luftfartøjskategori.

4) Indehaveren af et pilotcertifikat får godskrivning i forhold til kravene om teoriundervisning og -prøve for et certifikat i en anden luftfartøjskategori i overensstemmelse med tillæg 1 til denne del.

▼ M3

5) Uanset litra b), nr. 3, skal indehaveren af en IR(A), der har fuldført et kompetencebaseret modulopbygget IR(A)-kursus, eller indehaveren af en EIR kun godskrives fuldt med henblik på opfyldelse af kravene til teoriundervisning og -prøve for en IR i en anden luftfartøjskategori, hvis denne også har bestået teoriundervisningen og -prøven for IFR-delen af det kursus, der kræves i overensstemmelse med FCL720.A, litra b), nr. 2), i).

▼ B

Godskrivningen gælder også for ansøgere til et pilotcertifikat, som allerede har bestået teoriprøverne for udstedelse af det pågældende certifikat i en anden luftfartøjskategori, så længe det er inden for den gyldighedsperiode, der er fastlagt i FCL.025, litra c).

FCL.040 Udøvelse af beføjelser tilknyttet et certifikat

Udøvelse af de beføjelser, et certifikat giver, afhænger af gyldigheden af eventuelle rettigheder tilknyttet certifikatet, og helbreds godkendelsen.

FCL.045 Forpligtelse til at bære og fremlægge dokumenter

a) Piloten skal altid medbringe et gyldigt certifikat og en gyldig helbreds godkendelse, når piloten udøver de beføjelser, der er tilknyttet certifikatet.

b) Piloten skal ligeledes medbringe et personligt identifikationsdokument med foto.

c) En pilot eller en flyveelev skal straks fremlægge sin logbog på anmodning fra en autoriseret repræsentant for en kompetent myndighed.

d) En flyveelev skal på alle solorundflyvninger medbringe dokumentation for den autorisation, der kræves i FCL.020, litra a).

▼ M6

e) En pilot, der har til hensigt at flyve uden for Unionens område i et luftfartøj, der er registreret i en anden medlemsstat end den, der har udstedt flyvebetingscertifikatet, skal medbringe, enten i trykt eller elektronisk form, den seneste udgave af ICAO-tillægget, som indeholder en henvisning til ICAO-registreringsnummeret på aftalen om automatisk godkendelse af certifikater og listen over stater, der har indgået nævnte aftale.

▼B**FCL.050 Registrering af flyvetid**

Piloten skal føre pålidelige fortegnelser over oplysninger om alle foretagne flyvninger i en form og på en måde, som den kompetente myndighed foreskriver.

FCL.055 Sprogfærdigheder

- a) Generelt. Flyvemaskine-, helikopter-, VTOL-luftfartøjs- og luftskibspiloter, der skal bruge radiotelefonen, må ikke udøve beføjelser tilknyttet deres certifikater og rettigheder, medmindre de har en sprogpåtegning på deres certifikat om sprogfærdighed i enten engelsk eller det sprog, der bruges til radiokommunikation på flyvningen. Påtegningen skal indeholde sprog, færdighedsniveau og gyldighedsdato.
- b) En ansøger til en sprogpåtegning skal i overensstemmelse med tillæg 2 til denne del mindst demonstrere sprogfærdigheder på operativt niveau både i anvendelsen af fraseologi og almindeligt sprog. For at gøre dette skal ansøgeren kunne:
 - 1) kommunikere effektivt udelukkende verbalt og ansigt til ansigt
 - 2) udtrykke sig præcist og klart om almindelige og faglige spørgsmål
 - 3) anvende relevante kommunikationsstrategier til at udveksle meddelelser og afklare misforståelser i en almindelig eller arbejdsrelateret situation
 - 4) klare sproglige udfordringer som følge af en komplikation eller uventet begivenhed i forbindelse med en rutinearbejdssituation eller en kommunikationsopgave, som de ellers er fortrolige med, og
 - 5) anvende en dialekt eller accent, der er forståelig i luftfartsmiljøet.
- c) Med undtagelse af piloter, som har demonstreret sprogfærdigheder på ekspertniveau, i overensstemmelse med tillæg 2 til denne del, skal sprogpåtegningen revurderes:
 - 1) hvert fjerde år ved operationelt niveau eller
 - 2) hvert sjette år ved udvidet niveau.

▼M3

- d) Specifikke krav til indehavere af en instrumentrettighed (IR) eller en en-route-instrumentrettighed (EIR). Uanset ovenstående bestemmelser skal indehavere af en IR eller en EIR have demonstreret evnen til at anvende det engelske sprog på et niveau, som gør, at de kan:

▼B

- 1) forstå al information af relevans for gennemførelsen af alle faser i en flyvning, herunder forberedelserne
- 2) anvende radiotelefoni i alle faser i en flyvning, herunder nødsituationer
- 3) kommunikere med andre besætningsmedlemmer i alle faser i en flyvning, herunder forberedelserne.

▼M3

- e) Sprogfærdigheder og brugen af engelsk demonstreres for IR- og EIR-indehavere ved hjælp af en metode, som fastlægges af den kompetente myndighed.

▼B**FCL.060 Nylig erfaring**

- a) Balloner. En pilot må ikke føre en ballon i erhvervsmæssig lufttransport eller til befordring af passagerer, medmindre denne i løbet af de foregående 180 dage har fuldført:
- 1) mindst tre flyvninger som pilot på en ballon, hvoraf mindst én skal være en ballon i den relevante klasse og gruppe, eller
 - 2) én flyvning i den relevante ballonklasse og -gruppe under tilsyn af en instruktør, som er kvalificeret i henhold til subpart J.
- b) Flyvemaskiner, helikoptere, VTOL-luftfartøjer, luftskibe og svævefly. En pilot må ikke føre et luftfartøj i erhvervsmæssig lufttransport eller til befordring af passagerer:
- 1) som luftfartøjschef eller andenpilot, medmindre denne i løbet af de foregående 90 dage har fuldført mindst tre starter, anflyvninger og landinger på et luftfartøj af samme type eller i samme klasse eller en FFS, som repræsenterer den pågældende type eller klasse. De tre starter og landinger skal fuldføres i operationer med enten flere piloter eller én pilot, afhængigt af de beføjelser piloten har, og
 - 2) som luftfartøjschef om natten, medmindre denne:
 - i) i løbet af de foregående 90 dage har fuldført mindst én start, anflyvning og landing om natten som pilot på et luftfartøj af samme type eller i samme klasse eller en FFS, som repræsenterer den pågældende type eller klasse, eller
 - ii) har en IR

▼M3

- 3) som andenpilot til afløsning ved marchhøjde (cruise relief), medmindre denne:
- i) opfylder kravene i litra b), nr. 1), eller
 - ii) i løbet af de foregående 90 dage har fløjet mindst tre rutesektorer som andenpilot til afløsning ved marchhøjde (cruise relief i samme luftfartøjstype eller -klasse) eller
 - iii) for nylig har fuldført praktisk opfriskningstræning i en FFS med højst 90 dages mellemrum. Denne opfriskningstræning kan kombineres med operatørens opfriskningstræning, som er foreskrevet i de relevante krav i del-ORO.

▼B

- 4) Når en pilot har rettighed til at operere mere end én type flyvemaskine med lignende betjenings- og flyveegenskaber, kan de tre starter, anflyvninger og landinger, der kræves i nr. 1), fuldføres som fastlagt i dataene om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med del-21.
- 5) Når en pilot har rettighed til at operere mere end én type ikke-kompleks helikopter med lignende betjenings- og flyveegenskaber, som fastlagt i dataene om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med del-21, kan de tre starter, anflyvninger og landinger, der kræves i nr. 1), fuldføres i én af typerne, hvis piloten har gennemført mindst to timers flyvning i hver af helikoptertyperne i løbet af de foregående seks måneder.
- c) Specifikke krav for erhvervsmæssig lufttransport
- 1) I forbindelse med erhvervsmæssig lufttransport kan den periode på 90 dage, der er foreskrevet i litra b), nr. 1) og 2), ovenfor, forlænges op til højst 120 dage, så længe piloten foretager rute-flyvning under tilsyn af en typerettighedsinstruktør eller -eksaminator.
 - 2) Når piloten ikke opfylder kravene i stk. 1, skal denne gennemføre en træningsflyvning i luftfartøjet eller en FFS af den luftfartøjstype, der skal anvendes, som mindst skal omfatte de krav, der er beskrevet i litra b), nr. 1) og 2), før denne kan udøve sine beføjelser.

▼M4**FCL.065 Indskrænkninger i rettigheder for certifikatindehavere på over 60 år i erhvervmæssig lufttransport**

- a) 60-64 år. Flyvemaskiner og helikoptere. Indehaveren af et pilotcertifikat, som er fyldt 60 år, må ikke flyve som pilot på et luftfartøj i erhvervmæssig lufttransport bortset fra som medlem af en besætning med flere piloter.
- b) 65 år. Indehaveren af et pilotcertifikat, som er fyldt 65 år, må ikke flyve som pilot på et luftfartøj i erhvervmæssig lufttransport, medmindre der er tale om en indehaver af et pilotcertifikat til balloner eller svævefly.
- c) 70 år. Indehaveren af et pilotcertifikat til balloner eller svævefly, som er fyldt 70 år, må ikke flyve som pilot på balloner eller svævefly i erhvervmæssig lufttransport.

▼B**FCL.070 Tilbagekaldelse, inddragelse og begrænsning af certifikater, rettigheder og beviser**

- a) Certifikater, rettigheder og beviser, der er udstedt i henhold til denne del, kan begrænses, inddrages eller tilbagekaldes af den kompetente myndighed, når piloten ikke opfylder kravene i denne del, del-MED eller de gældende operationelle krav, i overensstemmelse med betingelserne og procedurerne i del-ARA.
- b) Hvis piloten får sit certifikat inddraget eller tilbagekaldt, skal denne straks returnere certifikatet eller beviset til den kompetente myndighed.

SUBPART B

PILOTCERTIFIKAT TIL LETTE LUFTFARTØJER — LAPL***SEKTION 1******Fælles krav*****FCL.100 LAPL — Aldersgrænse**

Ansøgere til et LAPL skal være:

- a) mindst 17 år for flyvemaskiner og helikoptere
- b) mindst 16 år for svæveflyvemaskiner og balloner.

FCL.105 LAPL — Beføjelser og betingelser

- a) Generelt. Indehavere af et LAPL har beføjelser til uden betaling at fungere som luftfartøjschef i ikke-erhvervmæssige operationer i den relevante luftfartøjskategori.
- b) Betingelser. Ansøgere til LAPL skal have opfyldt kravene for den relevante luftfartøjskategori og, hvor det er relevant, for den luftfartøjsklasse eller -type, der bruges i den praktiske prøve.

FCL.110 LAPL — Godskrivning for samme luftfartøjskategori

- a) Ansøgere til et LAPL, som har haft et andet certifikat i samme luftfartøjskategori, godskrives fuldt ud i forhold til kravene for LAPL i den luftfartøjskategori.
- b) Uanset ovenstående bestemmelse skal ansøgeren, hvis certifikatet er udløbet, bestå en praktisk prøve i henhold til FCL.125 for at få udstedt et LAPL i den relevante luftfartøjskategori.

FCL.115 LAPL — Træningskursus

Ansøgere til et LAPL skal gennemføre et træningskursus hos en ATO. Kurset skal omfatte teoriundervisning og flyveinstruktion af relevans for de beføjelser, der gives.

▼B**FCL.120 LAPL — Teoriprøve**

Ansøgere til et LAPL skal demonstrere teoretisk viden på et niveau, der svarer til de beføjelser, der gives, i prøver om følgende:

- a) generelle emner:
 - luftfartsret
 - menneskelig ydeevne
 - meteorologi og
 - kommunikation
- b) specifikke emner om de forskellige luftfartøjskategorier:
 - flyveprincipper
 - operationelle procedurer
 - flyvepræstation og -planlægning
 - generel viden om luftfartøjer og
 - navigation.

FCL.125 LAPL — Praktisk prøve

- a) Ansøgere til et LAPL skal ved en praktisk prøve demonstrere evnen til som luftfartøjschef i den relevante luftfartøjskategori at udføre de relevante procedurer og manøvrer ud fra et kompetenceniveau, der svarer til de beføjelser, der gives.
- b) Ansøgere til en praktisk prøve skal have modtaget flyveinstruktion i samme luftfartøjsklasse eller -type, som skal anvendes i den praktiske prøve. Rettighederne er begrænset til den klasse eller type, der anvendes i den praktiske prøve, indtil yderligere udvidelser påtegnes på certifikatet i overensstemmelse med denne subpart.
- c) *Beståkrav*
 - 1) Den praktiske prøve opdeles i forskellige afsnit, som repræsenterer alle de forskellige faser i en flyvning af relevans for den luftfartøjskategori, der flyves.
 - 2) Hvis ansøgeren underkendes i et hvilket som helst emne i et afsnit, vil hele afsnittet blive underkendt. Hvis ansøgeren underkendes i ét afsnit, skal dette afsnit tages om igen. Hvis ansøgeren underkendes i mere end ét afsnit, vil denne blive underkendt i hele prøven.
 - 3) Hvis prøven skal tages om i henhold til stk. 2, vil hele prøven blive underkendt, hvis ansøgeren underkendes i et hvilket som helst afsnit, herunder de afsnit, som er bestået ved tidligere forsøg.
 - 4) Hvis samtlige afsnit af en prøve ikke består i to forsøg, vil yderligere praktisk træning blive krævet.

*SEKTION 2**Specifikke krav for LAPL til flyvemaskiner — LAPL(A)***FCL.105.A LAPL(A) — Beføjelser og betingelser**

- a) En indehaver af et LAPL til flyvemaskiner har beføjelser til at fungere som luftfartøjschef på enmotorede landflyvemaskiner med stempelmotorer eller TMG med en maksimal certificeret startmasse på 2 000 kg eller derunder med højst tre passagerer, således at der aldrig er mere end fire personer om bord på luftfartøjet.

▼ M3

- b) Indehavere af et LAPL(A) må først befordre passagerer, når de efter udstedelsen af certifikatet har fuldført 10 timers flyvetid som luftfartøjschef (PIC) på flyvemaskiner eller TMG.

▼ B**FCL.110.A LAPL(A) — Krav om erfaring og godskrivning**

- a) Ansøgere til et LAPL(A) skal have fuldført mindst 30 timers flyveinstruktion på flyvemaskiner eller TMG, herunder mindst:
- 1) 15 timers flyveinstruktion med dobbeltstyring i den klasse, som den praktiske prøve tages i
 - 2) seks timers soloflyvetid under tilsyn, herunder mindst tre timers soloflyvetid på rundflyvninger med mindst én rundflyvning på mindst 150 km (80 NM), hvor der foretages ét fuldt stop på en anden flyveplads end afgangsflyvepladsen.
- b) Specifikke krav til ansøgere med et LAPL(S) med TMG-udvidelse. Ansøgere til et LAPL(A), som har et LAPL(S) med TMG-udvidelse, skal have fuldført mindst 21 timers flyvetid på TMG efter påtegningen af TMG-udvidelsen og opfylde kravene i FCL.135.A, litra a), om flyvemaskiner.
- c) Godskrivning. Ansøgere med tidligere erfaring som luftfartøjschef kan få godskrivning i forhold til kravene i litra a).

På grundlag af en flyveprøve inden optagelsen bestemmer den ATO, hvor piloten gennemgår træningskurset, hvor meget der godskrives, men denne må under ingen omstændigheder:

- 1) overstige den samlede flyvetid som luftfartøjschef
- 2) overstige 50 % af de timer, der kræves i litra a)
- 3) omfatte kravene i litra a), nr. 2).

FCL.135.A LAPL(A) — Udvidelse af beføjelser til en anden flyvemaskineklasse eller -variant

- a) Beføjelserne tilknyttet et LAPL(A) er begrænset til den flyvemaskine- eller TMG-klasse og -variant, den praktiske prøve blev taget i. Denne begrænsning kan ophæves, når piloten i en anden klasse har fuldført nedenstående krav:
- 1) Tre timers flyveinstruktion, herunder:
 - i) 10 starter og landinger med dobbeltstyring og
 - ii) 10 solostarter og -landinger under tilsyn.
 - 2) En praktisk prøve for at demonstrere et tilstrækkeligt niveau af praktiske færdigheder i den nye klasse. Under den praktiske prøve skal ansøgeren også over for eksaminatoren demonstrere en tilstrækkelig teoretisk viden om den anden klasse i følgende emner:
 - i) operationelle procedurer
 - ii) flyvepræstation og -planlægning
 - iii) generel viden om luftfartøjer.
- b) Før indehaveren af et LAPL kan udøve de beføjelser, der er tilknyttet certifikatet på en anden flyvemaskinevariant end den, der blev brugt til den praktiske prøve, skal piloten gennemgå difference- eller rutineopbygningstræning. Differencetræningen skal indføres i pilotens logbog eller et tilsvarende dokument og underskrives af instruktøren.

▼B**FCL.140.A LAPL(A) — Krav om nylig erfaring**

- a) Indehavere af et LAPL(A) må først udøve beføjelser tilknyttet deres certifikat, når de i løbet af de foregående 24 måneder som piloter på flyvemaskiner eller TMG har fuldført:
- 1) mindst 12 timers flyvetid som luftfartøjschef, herunder 12 starter og landinger, og
 - 2) opfriskningstræning på mindst én times samlet flyvetid med en instruktør.
- b) Indehavere af et LAPL(A), som ikke opfylder kravene i litra a), skal:
- 1) gennemgå en duelighedsprøve med en eksaminator, før de igen udøver beføjelser tilknyttet deres certifikat, eller
 - 2) fuldføre yderligere flyvetid eller starter og landinger, hvor de flyver med dobbeltstyring eller solo under tilsyn af en instruktør, for at opfylde kravene i litra a).

*SEKTION 3**Specifikke krav for LAPL til helikoptere — LAPL(H)***FCL.105.H LAPL(H) — Beføjelser**

En indehaver af et LAPL til helikoptere har beføjelser til at fungere som luftfartøjschef på enmotorede helikoptere med en maksimal certificeret startmasse på 2 000 kg eller derunder med højst tre passagerer, således at der aldrig er mere end fire personer om bord på luftfartøjet.

FCL.110.H LAPL(H) — Krav om erfaring og godskrivning

- a) Ansøgere til et LAPL(H) skal have gennemført 40 timers flyveinstruktion på helikoptere. Mindst 35 timer af disse skal være på den type helikopter, der skal anvendes i den praktiske prøve. Flyveinstruktionen skal omfatte mindst:
- 1) 20 timers flyveinstruktion med dobbeltstyring og
 - 2) 10 timers soloflyvetid under tilsyn, herunder mindst fem timers soloflyvetid på rundflyvninger med mindst én rundflyvning på mindst 150 km (80 NM), hvor der foretages ét fuldt stop på en anden flyveplads end afgangsflyvepladsen.
- b) Godskrivning. Ansøgere med tidligere erfaring som luftfartøjschef kan få godskrivning i forhold til kravene i litra a).

På grundlag af en flyveprøve inden optagelsen bestemmer den ATO, hvor piloten gennemgår træningskurset, hvor meget der godskrives, men denne må under ingen omstændigheder:

- 1) overstige den samlede flyvetid som luftfartøjschef
- 2) overstige 50 % af de timer, der kræves i litra a)
- 3) omfatte kravene i litra a), nr. 2).

FCL.135.H LAPL(H) — Udvidelse af beføjelser til en anden helikoptertype eller -variant

- a) Beføjelserne tilknyttet et LAPL(H) er begrænset til den helikoptertype og -variant, den praktiske prøve blev taget i. Denne begrænsning kan ophæves, når piloten har fuldført:
- 1) fem timers flyveinstruktion, herunder:
 - i) 15 starter, anflyvninger og landinger med dobbeltstyring

▼B

- ii) 15 solostarter, -anflyvninger og -landinger under tilsyn
- 2) en praktisk prøve for at demonstrere et tilstrækkeligt niveau af praktiske færdigheder i den nye type. Under den praktiske prøve skal ansøgeren også over for eksaminatoren demonstrere en tilstrækkelig teoretisk viden om den anden type i følgende emner:
 - operationelle procedurer
 - flyvepræstation og -planlægning
 - generel viden om luftfartøjer.
- b) Før indehaveren af et LAPL(H) kan udøve de beføjelser, der er tilknyttet certifikatet på en anden helikoptervariant end den, der blev brugt til den praktiske prøve, skal piloten gennemgå difference- eller rutineopbygningstræning som fastlagt i dataene om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med del-21. Differencetræningen skal indføres i pilotens logbog eller et tilsvarende dokument og underskrives af instruktøren.

FCL.140.H LAPL(H) — Krav om nylig erfaring

- a) Indehavere af et LAPL(H) må først udøve beføjelser tilknyttet deres certifikat på en bestemt type, når de på helikoptere af den pågældende type i løbet af de foregående 12 måneder har fuldført:
 - 1) mindst seks timers flyvetid som luftfartøjschef, herunder seks starter, anflyvninger og landinger, og
 - 2) opfriskningstræning på mindst én times samlet flyvetid med en instruktør.
- b) Indehavere af et LAPL(H), som ikke opfylder kravene i litra a), skal:
 - 1) bestå en duelighedsprøve med en eksaminator på den relevante type, før de igen udøver beføjelser tilknyttet deres certifikat, eller
 - 2) fuldføre yderligere flyvetid eller starter og landinger, hvor de flyver med dobbeltstyring eller solo under tilsyn af en instruktør, for at opfylde kravene i litra a).

*SEKTION 4**Specifikke krav for LAPL til svævefly — LAPL(S)***FCL.105.S LAPL(S) — Beføjelser og betingelser**

- a) Indehavere af et LAPL for svæveflyvemaskiner har beføjelser til at fungere som luftfartøjschef på svæveflyvemaskiner og motorsvæveflyvemaskiner. For at udøve beføjelserne på en TMG skal indehaveren opfylde kravene i FCL.135.S.

▼M3

- b) Indehavere af et LAPL(A) må først befordre passagerer, når de efter udstedelsen af certifikatet har fuldført 10 timers flyvetid eller 30 starter som luftfartøjschef (PIC) på svæveflyvemaskiner eller motorsvæveflyvemaskiner.

▼B**FCL.110.S LAPL(S) — Krav om erfaring og godskrivning**

- a) Ansøgere til et LAPL(S) skal have gennemført mindst 15 timers flyveinstruktion på svæveflyvemaskiner eller motorsvæveflyvemaskiner, herunder mindst:
 - 1) 10 timers flyveinstruktion med dobbeltstyring
 - 2) to timers soloflyvetid under tilsyn

▼B

- 3) 45 starter og landinger
 - 4) én solorundflyvning på mindst 50 km (27 NM) eller én rundflyvning med dobbeltstyring på mindst 100 km (55 NM).
- b) Ud af de 15 timer, der kræves i litra a), må højst syv timer være fuldført i en TMG.
 - c) Godskrivning. Ansøgere med tidligere erfaring som luftfartøjschef kan få godskrivning i forhold til kravene i litra a).

På grundlag af en flyveprøve inden optagelsen bestemmer den ATO, hvor piloten gennemgår træningskurset, hvor meget der godskrives, men denne må under ingen omstændigheder:

- 1) overstige den samlede flyvetid som luftfartøjschef
- 2) overstige 50 % af de timer, der kræves i litra a)
- 3) omfatte kravene i litra a), nr. 2)-4).

FCL.130.S LAPL(S) — Startmetoder

- a) Beføjelserne tilknyttet et LAPL(S) er begrænset til den startmetode, den praktiske prøve omfatter. Denne begrænsning kan ophæves, når piloten har fuldført:
 - 1) mindst 10 starter med flyveinstruktion med dobbeltstyring og fem solo-starter under tilsyn i forbindelse med spilstart og bilstart
 - 2) mindst 5 starter med flyveinstruktion med dobbeltstyring og fem solo-starter under tilsyn i forbindelse med flyslæb eller selvstart. i forbindelse med selvstart kan flyveinstruktionen med dobbeltstyring ske i en TMG
 - 3) mindst tre starter med flyveinstruktion med dobbeltstyring eller solo under tilsyn i forbindelse med elastikstart.
- b) De yderligere træningsstarter skal indføres i logbogen og underskrives af instruktøren.
- c) For at bevare deres beføjelser i hver enkelt startmetode skal piloter have fuldført mindst fem starter i løbet af de foregående 24 måneder, bortset fra elastikstart, hvor piloter kun skal have fuldført to starter.
- d) Hvis piloten ikke opfylder kravet i litra c), skal denne udføre de manglende starter med dobbeltstyring eller solo under tilsyn af en instruktør for at forny beføjelserne.

FCL.135.S LAPL(S) — Udvidelse af beføjelserne til TMG

Beføjelserne tilknyttet et LAPL(S) udvides til TMG, hvis piloten hos en ATO har fuldført mindst:

- a) seks timers flyveinstruktion på en TMG, herunder:
 - 1) fire timers flyveinstruktion med dobbeltstyring
 - 2) én solorundflyvning på mindst 150 km (80 NM), hvor der foretages ét fuldt stop på en anden flyveplads end afgangsflyvepladsen
- b) en praktisk prøve for at demonstrere et tilstrækkeligt niveau af praktiske færdigheder i en TMG. Under den praktiske prøve skal ansøgeren også over for eksaminatoren demonstrere en tilstrækkelig teoretisk viden om TMG i følgende emner:

— flyveprincipper

▼B

- operationelle procedurer
- flyvepræstation og -planlægning
- generel viden om luftfartøjer
- Navigation.

FCL.140.S LAPL(S) — Krav om nylig erfaring

- a) Svæveflyvemaskiner og motorsvæveflyvemaskiner. Indehavere af et LAPL(S) må først udøve beføjelser tilknyttet deres pilotcertifikat på svæveflyvemaskiner eller motorsvæveflyvemaskiner, når de på svæveflyvemaskiner eller motorsvæveflyvemaskiner, bortset fra TMG, i løbet af de foregående 24 måneder har fuldført mindst:
- 1) fem timers flyvetid som luftfartøjschef, herunder 15 starter
 - 2) to træningsflyvninger med instruktør
- b) TMG. Indehavere af et LAPL(S) må først udøve beføjelser tilknyttet deres certifikat på en TMG, når de:
- 1) på TMG i løbet af de foregående 24 måneder har fuldført:
 - i) mindst 12 timers flyvetid som luftfartøjschef, herunder 12 starter og landinger, og
 - ii) opfriskningstræning på mindst én times samlet flyvetid med en instruktør.
 - 2) Når indehaveren af LAPL(S) også har beføjelser til at flyve flyvemaskiner, kan kravene i nr. 1) opfyldes på flyvemaskiner.
- c) Før de igen udøver deres beføjelser skal indehavere af LAPL(S), som ikke opfylder kravene i litra a) eller b):
- 1) bestå en duelighedsprøve med en eksaminator på enten en svæveflyvemaskine eller en TMG eller
 - 2) fuldføre yderligere flyvetid eller starter og landinger, hvor de flyver med dobbeltstyring eller solo under tilsyn af en instruktør, for at opfylde kravene i litra a) eller b).

*SEKTION 5**Specifikke krav for LAPL til balloner — LAPL(B)***▼M4****FCL.105.B LAPL(B) — Beføjelser**

Indehavere af et LAPL til balloner har beføjelser til at fungere som luftfartøjschef på varmluftballoner eller varmluftskibe med højst 3 400 m³ hylsterkapacitet eller gasballoner med højst 1 260 m³ hylsterkapacitet med højst tre passagerer, således at der aldrig er flere end fire personer om bord på ballonen.

▼M3**FCL.110.B LAPL(B) - Krav om erfaring og godskrivning****▼B**

- a) Ansøgere til et LAPL(B) skal på balloner i samme klasse have fuldført mindst 16 timers flyveinstruktion, herunder mindst:
- 1) 12 timers flyveinstruktion med dobbeltstyring
 - 2) 10 opblæsninger og 20 starter og landinger og
 - 3) én soloflyvning under tilsyn med mindst 30 minutters flyvetid.

▼B

- b) Godskrivning. Ansøgere med tidligere erfaring som luftfartøjschef på balloner kan få godskrivning i forhold til kravene i litra a).

På grundlag af en flyveprøve inden optagelsen bestemmer den ATO, hvor piloten gennemgår træningskurset, hvor meget der godskrives, men denne må under ingen omstændigheder:

- 1) overstige den samlede flyvetid som luftfartøjschef på balloner
- 2) overstige 50 % af de timer, der kræves i litra a)
- 3) omfatte kravene i litra a), nr. 2) og 3).

FCL.130.B LAPL(B) — Udvidelse af beføjelser til opstigning i forankret ballon

- a) Beføjelserne tilknyttet et LAPL(B) er begrænset til ikke-forankrede opstigninger. Denne begrænsning kan ophæves, når piloten har gennemført mindst tre forankrede instruktionsopstigninger.
- b) Den yderligere træning skal indføres i logbogen og underskrives af instruktøren.
- c) For at bevare denne rettighed skal piloter have gennemført mindst to forankrede opstigninger i løbet af de foregående 24 måneder.
- d) Hvis piloten ikke opfylder kravet i litra c), skal denne udføre de manglende forankrede opstigninger med dobbeltstyring eller solo under tilsyn af en instruktør for at forny beføjelserne.

FCL.135.B LAPL(B) — Udvidelse af beføjelser til en anden ballonklasse

Beføjelserne tilknyttet et LAPL(B) er begrænset til den ballonklasse, den praktiske prøve blev taget i. Denne begrænsning kan ophæves, når piloten hos en ATO i den anden klasse har gennemført mindst:

- a) fem instruktionsflyvninger med dobbeltstyring eller
- b) fem timers flyveinstruktionstid med dobbeltstyring for et LAPL(B) til varmluftballoner, hvor beføjelserne skal udvides til varmluftskibe, og
- c) en praktisk prøve, hvor ansøgeren over for eksaminatoren skal demonstrere en tilstrækkelig teoretisk viden om den anden klasse i følgende emner:

- flyveprincipper
- operationelle procedurer
- flyvepræstation og -planlægning og
- generel viden om luftfartøjer.

FCL.140.B LAPL(B) — Krav om nylig erfaring

- a) Indehavere af et LAPL(B) må først udøve beføjelser tilknyttet deres pilotcertifikat, når de i én ballonklasse i løbet af de foregående 24 måneder har fuldført mindst:
 - 1) seks timers flyvetid som luftfartøjschef, herunder 10 starter og landinger, og
 - 2) én træningsflyvning med instruktør
 - 3) hvis piloten er kvalificeret til at flyve mere end én ballonklasse, skal denne desuden for at udøve beføjelserne i den anden klasse have fuldført mindst tre timers flyvetid i den klasse i løbet af de foregående 24 måneder, herunder tre starter og landinger.

▼B

b) Før de igen udøver deres beføjelser skal indehavere af et LAPL(B), som ikke opfylder kravene i litra a):

- 1) bestå en duelighedsprøve med en eksaminator i den relevante klasse eller
- 2) udføre yderligere flyvetid eller starter og landinger, hvor de flyver med dobbeltstyring eller solo under tilsyn af en instruktør, for at opfylde kravene i litra a).

SUBPART C

PRIVAT PILOTCERTIFIKAT (PPL), PILOTCERTIFIKAT TIL SVÆVEFLY (SPL) OG PILOTCERTIFIKAT TIL BALLONER (BPL)

SEKTION 1

*Fælles krav***FCL.200 Aldersgrænse**

- a) En ansøger til et PPL skal være mindst 17 år
- b) En ansøger til et BPL eller et SPL skal være mindst 16 år.

FCL.205 Betingelser

Ansøgere til et PPL skal opfylde kravene for klasse- eller typerettigheden til det luftfartøj, der anvendes i den praktiske prøve, som fastlagt i subpart H.

FCL.210 Træningskursus

Ansøgere til et BPL, SPL eller PPL skal gennemføre et træningskursus hos en ATO. Kurset skal omfatte teoriundervisning og flyveinstruktion af relevans for de beføjelser, der gives.

FCL.215 Teoriprøve

Ansøgere til et BPL, SPL eller PPL skal demonstrere teoretisk viden på et niveau, der svarer til de beføjelser, der gives, i prøver om følgende emner:

- a) generelle emner:
 - luftfartsret
 - menneskelig ydeevne
 - meteorologi og
 - kommunikation
- b) specifikke emner om de forskellige luftfartøjskategorier:
 - flyveprincipper
 - operationelle procedurer
 - flyvepræstation og -planlægning
 - generel viden om luftfartøjer og
 - Navigation.

FCL.235 Praktisk prøve

- a) Ansøgere til et BPL, SPL eller PPL skal ved en praktisk prøve demonstrere evnen til som luftfartøjschef i den relevante luftfartøjskategori at udføre de relevante procedurer og manøvrer ud fra et kompetenceniveau, der svarer til de beføjelser, der gives.

▼ B

- b) Ansøgere til en praktisk prøve skal have modtaget flyveinstruktion i samme luftfartøjsklasse eller -type eller ballongruppe, som skal anvendes i den praktiske prøve.
- c) Beståkrav
 - 1) Den praktiske prøve opdeles i forskellige afsnit, som repræsenterer alle de forskellige faser i en flyvning af relevans for den luftfartøjskategori, der flyves.

▼ M3

- 2) Hvis ansøgeren underkendes i et hvilket som helst emne i et afsnit, vil hele afsnittet blive underkendt. Hvis ansøgeren kun underkendes i ét afsnit, skal alene dette afsnit tages om igen. Hvis ansøgeren underkendes i mere end 1 afsnit, vil denne blive underkendt i hele prøven.

▼ B

- 3) Hvis prøven skal tages om i henhold til stk. 2, vil hele prøven blive underkendt, hvis ansøgeren underkendes i et hvilket som helst afsnit, herunder de afsnit, som er bestået ved tidligere forsøg.
- 4) Hvis samtlige afsnit af en prøve ikke består i to forsøg, vil yderligere træning blive krævet.

*SEKTION 2**Specifikke krav for PPL til flyvemaskiner — PPL(A)***FCL.205.A PPL(A) — Beføjelser**

- a) Indehavere af et PPL(A) har beføjelser til uden betaling at fungere som luftfartøjschef eller andenpilot på flyvemaskiner eller TMG i ikke-erhvervs-mæssige operationer.
- b) Uanset ovenstående bestemmelse kan indehaveren af et PPL(A) med beføjelser til at fungere som instruktør eller eksaminator få betaling for:
 - 1) udførelse af flyveinstruktion for LAPL(A) og PPL(A)
 - 2) udførelse af praktiske prøver og duelighedsprøver for disse certifikater

▼ M3

- 3) træning, testning og prøver med henblik på de rettigheder eller beviser, der er knyttet til dette certifikat.

▼ B**FCL.210.A PPL(A) — Krav om erfaring og godskrivning****▼ M4**

- a) Ansøgere til et PPL(A) skal have fuldført mindst 45 timers flyveinstruktion på flyvemaskiner eller TMG, hvoraf fem kan være fuldført i en FSTD, herunder mindst:
 - 1) 25 timers flyveinstruktion med dobbeltstyring og
 - 2) 10 timers soloflyvetid under tilsyn, herunder mindst fem timers soloflyvetid på rundflyvninger med mindst én rundflyvning på mindst 270 km (150 NM), hvor der foretages fuldt stop på to andre flyvepladser end afgangsflyvepladsen.

▼ B

- b) Specifikke krav til ansøgere med et LAPL(A). Ansøgere til et PPL(A), som har et LAPL(A), skal have fuldført mindst 15 timers flyvetid på flyvemaskiner efter udstedelse af LAPL(A), hvoraf mindst 10 timer skal være flyveinstruktion fuldført på et træningskursus hos en ATO. Dette træningskursus skal omfatte mindst fire timers soloflyvetid under tilsyn, herunder mindst to timers soloflyvetid på rundflyvninger med mindst én rundflyvning på mindst 270 km (150 NM), hvor der foretages fuldt stop på to andre flyvepladser end afgangsflyvepladsen.

▼ B

- c) Specifikke krav til ansøgere med et LAPL(S) med TMG-udvidelse. Ansøgere til et PPL(A), som har et LAPL(S) med en TMG-udvidelse, skal have fuldført:
- 1) mindst 24 timers flyvetid på en TMG efter påtegning af TMG-udvidelsen og
 - 2) 15 timers flyveinstruktion på flyvemaskiner på et træningskursus hos en ATO, herunder mindst kravene i litra a), nr. 2).
- d) Godskrivning. Ansøgere, som har et pilotcertifikat til en anden luftfartøjskategori, bortset fra balloner, godskrives 10 % af deres samlede flyvetid som luftfartøjschef på sådanne luftfartøjer op til højst ti timer. Det, der kan godskrives, omfatter under ingen omstændigheder kravene i litra a), nr. 2).

*SEKTION 3**Specifikke krav for PPL til helikoptere — PPL(H)***FCL.205.H PPL(H) — Beføjelser**

- a) Indehavere af et PPL(H) har beføjelser til uden betaling at fungere som luftfartøjschef eller andenpilot på helikoptere i ikke-erhvervsmæssige operationer.
- b) Uanset ovenstående bestemmelse kan indehaveren af et PPL(H) med beføjelser til at fungere som instruktør eller eksaminator få betaling for:
- 1) udførelse af flyveinstruktion for LAPL(H) og PPL(H)
 - 2) udførelse af praktiske prøver og duelighedsprøver for disse certifikater

▼ M3

- 3) træning, testning og prøver med henblik på de rettigheder eller beviser, der er knyttet til dette certifikat.

▼ B**FCL.210.H PPL(H) — Krav om erfaring og godskrivning**

- a) Ansøgere til et PPL(H) skal have fuldført mindst 45 timers flyveinstruktion på helikoptere, hvoraf fem kan være fuldført i en FNPT eller FFS, herunder mindst:
- 1) 25 timers flyveinstruktion med dobbeltstyring og
 - 2) 10 timers soloflyvetid under tilsyn, herunder mindst fem timers soloflyvetid på rundflyvninger med mindst én rundflyvning på mindst 185 km (100 NM), hvor der foretages fuldt stop på to andre flyvepladser end afgangsflyvepladsen.
 - 3) 35 af de 45 timers flyveinstruktion skal være fuldført på samme helikoptertype, som den, der blev brugt til den praktiske prøve.
- b) Specifikke krav til ansøgere med et LAPL(H). Ansøgere til et PPL(H), som har et LAPL(H), skal gennemføre et træningskursus hos en ATO. Dette træningskursus skal omfatte mindst fem timers flyveinstruktionstid med dobbeltstyring, herunder mindst én solorundflyvning under tilsyn på mindst 185 km (100 NM), hvor der foretages fuldt stop på to andre flyvepladser end afgangsflyvepladsen
- c) Ansøgere, som har et pilotcertifikat til en anden luftfartøjskategori, bortset fra balloner, godskrives 10 % af deres samlede flyvetid som luftfartøjschef på sådanne luftfartøjer op til højst seks timer. Det, der kan godskrives, omfatter under ingen omstændigheder kravene i litra a), nr. 2).

▼B*SEKTION 4**Specifikke krav for PPL til luftskibe — PPL(As)***FCL.205.As PPL(As) — Beføjelser**

- a) Indehavere af et PPL(As) har beføjelser til uden betaling at fungere som luftfartøjschef eller andenpilot på luftskibe i ikke-erhvervsmæssige operationer.
 - b) Uanset ovenstående bestemmelse kan indehaveren af et PPL(As) med beføjelser til at fungere som instruktør eller eksaminator modtage betaling for:
 - 1) udførelse af flyveinstruktion for PPL(As)
 - 2) udførelse af praktiske prøver og duelighedsprøver for dette certifikat
- ▼M3**
- 3) træning, testning og prøver med henblik på de rettigheder eller beviser, der er knyttet til dette certifikat.

▼B**FCL.210.As PPL(As) — Krav om erfaring og godskrivning**

- a) Ansøgere til et PPL(As) skal have fuldført mindst 35 timers flyveinstruktion på luftskibe, hvoraf fem kan være fuldført i en FSTD, herunder mindst:
 - 1) 25 timers flyveinstruktion med dobbeltstyring, herunder:
 - i) tre timers flyvetræning på rundflyvninger, herunder én rundflyvning på mindst 65 km (35 NM)
 - ii) tre timers instrumentinstruktion
 - 2) otte starter og landinger på en flyveplads, herunder fastgørelse til og løsgørelse fra mast
 - 3) otte timers soloflyvetid under tilsyn.
- b) Ansøgere, som har et BPL, og som er kvalificeret til at flyve varmluftskibe, godskrives 10 % af deres samlede flyvetid som luftfartøjschef på sådanne luftskibe op til højst fem timer.

*SEKTION 5**Specifikke krav for pilotcertifikatet til svæveflyvemaskiner (SPL)***FCL.205.S SPL — Beføjelser og betingelser**

- a) Indehavere af et SPL til svævefly har beføjelser til at fungere som luftfartøjschef på svæveflyvemaskiner og motorsvæveflyvemaskiner. For at udøve beføjelserne på en TMG skal indehaveren opfylde kravene i FCL.135.S.
- b) Indehavere af et SPL:
 - 1) må først befordre passagerer, når de efter udstedelse af certifikatet har fuldført mindst 10 timers flyvetid eller 30 starter som luftfartøjschef på svæveflyvemaskiner eller motorsvæveflyvemaskiner.
 - 2) må først foretage ikke-erhvervsmæssige operationer uden betaling, når de:
 - i) er fyldt 18 år
 - ii) efter udstedelse af certifikatet har fuldført 75 timers flyvetid eller 200 starter som luftfartøjschef på svæveflyvemaskiner eller motorsvæveflyvemaskiner
 - iii) har bestået en duelighedsprøve med en eksaminator.

▼M3

- c) Uanset litra b), nr. 2), kan indehavere af et SPL med beføjelser til at fungere som instruktør eller eksaminator modtage betaling for:
 - 1) udførelse af flyveinstruktion for LAPL(S) eller SPL

▼ M3

- 2) udførelse af praktiske prøver og duelighedsprøver for disse certifikater
- 3) træning, testning og prøver med henblik på de rettigheder eller beviser, der er knyttet til dette certifikat.

▼ B**FCL.210.S SPL — Krav om erfaring og godskrivning**

- a) Ansøgere til et SPL skal have fuldført mindst 15 timers flyveinstruktion på svæveflyvemaskiner eller motorsvæveflyvemaskiner, herunder mindst opfylde de krav, der er fastlagt i FCL.110.S.
- b) Ansøgere til et SPL, som har et LAPL(S), får dette godskrevet fuldt ud i forhold til kravene for udstedelse af et SPL.

Ansøgere til et SPL, som har haft et LAPL(S) inden for en periode på to år før ansøgningen, får dette godskrevet fuldt ud i forhold til kravene om teoriundervisning og flyveinstruktion.

Godskrivning. Ansøgere, som har et pilotcertifikat til en anden luftfartøjskategori, bortset fra balloner, godskrives 10 % af deres samlede flyvetid som luftfartøjschef på sådanne luftfartøjer op til højst syv timer. Det, der kan godskrives, omfatter under ingen omstændigheder kravene i FCL.110.S., litra a), nr. 2)-4).

FCL.220.S SPL — Startmetoder

Beføjelserne tilknyttet et SPL er begrænset til den startmetode, den praktiske prøve omfatter. Denne begrænsning kan ophæves, og de nye beføjelser kan udøves, når piloten opfylder kravene i FCL.130.S.

FCL.230.S SPL — Krav om nylig erfaring

Indehavere af et SPL må først udøve beføjelser tilknyttet deres pilotcertifikat, når de opfylder kravene om nylig erfaring i FCL.140.S.

*SEKTION 6**Specifikke krav for pilotcertifikatet til balloner (BPL)***FCL.205.B BPL — Beføjelser og betingelser****▼ M3**

- a) Indehavere af et BPL har beføjelser til at fungere som luftfartøjschef på balloner

▼ B

- b) Indehavere af et BPL må først foretage ikke-erhvervsmæssige operationer uden betaling, når de:
 - 1) er fyldt 18 år
 - 2) har fuldført 50 timers flyvetid og 50 starter og landinger som luftfartøjschef på balloner
 - 3) har bestået en duelighedsprøve med en eksaminator på en ballon i den relevante klasse.
- c) Uanset litra b) kan indehavere af et BPL med beføjelser til at fungere som instruktør eller eksaminator modtage betaling for:
 - 1) udførelse af flyveinstruktion for LAPL(B) eller BPL
 - 2) udførelse af praktiske prøver og duelighedsprøver for disse certifikater

▼ M3

- 3) træning, testning og prøver med henblik på de rettigheder eller beviser, der er knyttet til dette certifikat.

▼ B**FCL.210.B BPL — Krav om erfaring og godskrivning**

- a) Ansøgere til et BPL skal på balloner i samme klasse og gruppe have fuldført mindst 16 timers flyveinstruktion, herunder mindst:
 - 1) 12 timers flyveinstruktion med dobbeltstyring

▼B

- 2) 10 opblæsninger og 20 starter og landinger og
 - 3) én soloflyvning under tilsyn med mindst 30 minutters flyvetid.
- b) Ansøgere til et BPL, som har et LAPL(B), får dette godskrevet fuldt ud i forhold til kravene for udstedelse af et BPL.

Ansøgere til et BPL, som har haft et LAPL(B) inden for en periode på to år før ansøgningen, får dette godskrevet fuldt ud i forhold til kravene om teoriundervisning og flyveinstruktion.

FCL.220.B BPL — Udvidelse af beføjelser til opstigning i forankret ballon

Beføjelserne tilknyttet et BPL er begrænset til ikke-forankrede opstigninger. Denne begrænsning kan ophæves, når piloten opfylder kravene i FCL.130.B.

FCL.225.B BPL — Udvidelse af beføjelser til en anden ballonklasse eller -gruppe

Beføjelserne tilknyttet et BPL er begrænset til den ballonklasse og -gruppe, den praktiske prøve blev taget i. Denne begrænsning kan ophæves, når piloten:

- a) for udvidelse til en anden klasse i samme gruppe har opfyldt kravene i FCL.135.B
- b) for udvidelse til en anden gruppe i samme ballonklasse har fuldført mindst:
 - 1) to instruktionsflyvninger på en ballon i den relevante gruppe og
 - 2) følgende flyvetid som luftfartøjschef på balloner:
 - i) mindst 100 timer for balloner med en hylsterkapacitet på mellem 3 401 m³ og 6 000 m³
 - ii) mindst 200 timer for balloner med en hylsterkapacitet på mellem 6 001 m³ og 10 500 m³
 - iii) mindst 300 timer for balloner med en hylsterkapacitet på mere end 10 500 m³
 - iv) mindst 50 timer for gasballoner med en hylsterkapacitet på mere end 1 260 m³.

▼M4**FCL.230.B BPL — Krav om nylig erfaring**

- a) Indehavere af et BPL må først udøve beføjelser tilknyttet deres certifikat, når de i én ballonklasse i løbet af de foregående 24 måneder har fuldført mindst:
 - 1) seks timers flyvetid som luftfartøjschef, herunder 10 starter og landinger, og
 - 2) én træningsflyvning med instruktør på en ballon i den relevante klasse
 - 3) hvis piloten er kvalificeret til at flyve mere end én ballonklasse, skal denne desuden for at udøve beføjelserne i den anden klasse have fuldført mindst tre timers flyvetid i den klasse i løbet af de foregående 24 måneder, herunder tre starter og landinger.
- b) Indehavere af et BPL må alene føre en ballon i den samme ballongruppe, for hvilken træningsflyvningen er fuldført, eller en ballon i en gruppe med en mindre hylsterstørrelse.
- c) Før de igen udøver deres beføjelser, skal indehavere af BPL, som ikke opfylder kravene i litra a):
 - 1) bestå en duelighedsprøve med en eksaminator på en ballon i den relevante klasse eller

▼M4

- 2) udføre yderligere flyvetid eller starter og landinger, hvor de flyver med dobbeltstyring eller solo under tilsyn af en instruktør, for at opfylde kravene i litra a).
- d) I det tilfælde, der er omhandlet i litra c), nr. 1), må indehavere af et BPL alene føre en ballon i den samme ballongruppe, for hvilken duelighedsprøven er fuldført, eller en ballon i en gruppe med en mindre hylsterstørrelse.

▼B

SUBPART D

ERHVERVSMÆSSIGT PILOTCERTIFIKAT — CPL

SEKTION 1

Fælles krav**FCL.300 CPL — Minimumsalder**

En ansøger til et CPL skal være mindst 18 år.

FCL.305 CPL — Beføjelser og betingelser

- a) Beføjelser. Indehavere af et CPL har inden for den relevante luftfartøjskategori beføjelser til at:
- 1) udøve alle beføjelser, som indehavere af et LAPL og et PPL har
 - 2) fungere som luftfartøjschef eller andenpilot på alle luftfartøjer i andre operationer end erhvervsmæssig lufttransport
 - 3) fungere som luftfartøjschef i erhvervsmæssig lufttransport på ethvert luftfartøj med én pilot med forbehold af begrænsningerne i FCL.060 og i denne subpart
 - 4) fungere som andenpilot i erhvervsmæssig lufttransport med forbehold af begrænsningerne i FCL.060.
- b) Betingelser. En ansøger til udstedelse af et CPL skal have opfyldt alle kravene for klasse- eller typerettigheden til det luftfartøj, der anvendes i den praktiske prøve.

FCL.310 CPL — Teoriprøver

En ansøger til et CPL skal demonstrere viden på et niveau, der svarer til de beføjelser, der gives, om følgende emner:

- luftfartsret
- generel viden om luftfartøjer — skrog/systemer/strømforsyning
- generel viden om luftfartøjer — instrumentering
- masse og balance
- præstation
- planlægning og overvågning af flyvning
- menneskelig ydeevne
- meteorologi
- generel navigation
- radionavigation
- operationelle procedurer
- flyveprincipper
- VFR-kommunikation (visuelflyveregler).

FCL.315 CPL — Træningskursus

En ansøger til et CPL skal have fuldført teoriundervisning og flyveinstruktion hos en ATO i overensstemmelse med tillæg 3 til denne del.

▼B**FCL.320 CPL — Praktisk prøve**

En ansøger til et CPL skal bestå en praktisk prøve i overensstemmelse med tillæg 4 til denne del for at demonstrere evnen til som luftfartøjschef i den relevante luftfartøjskategori at udføre de relevante procedurer og manøvrer ud fra et kompetenceniveau, der svarer til de beføjelser, der gives.

*SEKTION 2**Specifikke krav for flyvemaskinekategori — CPL(A)***▼M4****FCL.315.A CPL — Træningskursus**

Teoriundervisning og flyveinstruktion med henblik på udstedelse af et CPL(A) skal omfatte træning i forhindring af og udretning fra usædvanlige flyvestillinger.

▼B**FCL.325.A CPL(A) — Specifikke betingelser for MPL-indehavere**

Før beføjelserne for et CPL(A) kan udøves, skal indehavere af et MPL på flyvemaskiner have fuldført:

- a) 70 timers flyvetid:
 - 1) som PIC eller
 - 2) bestående af mindst 10 timer som luftfartøjschef og yderligere flyvetid som luftfartøjschef under tilsyn.

Ud af disse 70 timer skal 20 timer være VFR-flyvetid på rundflyvninger som luftfartøjschef eller rundflyvninger bestående af mindst 10 timer som luftfartøjschef og 10 timer som luftfartøjschef under tilsyn. Dette skal omfatte en VFR-rundflyvning på mindst 540 km (300 NM) som luftfartøjschef, hvor der skal foretages fuldt stop på to forskellige flyvepladser.
- b) de forskellige dele af det modulopbyggede CPL(A)-kursus, som angivet i punkt 10, litra a), og punkt 11 i tillæg 3, E, til denne del og
- c) den praktiske CPL(A)-prøve i overensstemmelse med FCL.320.

*SUBPART E****PILOTCERTIFIKAT TIL LUFTFARTØJER MED FLERE BESÆTNINGS-MEDLEMMER (MULTI-CREW) — MPL*****FCL.400.A MPL — Minimumsalder**

En ansøger til et MPL skal være mindst 18 år.

FCL.405.A MPL — Beføjelser

- a) Indehavere af et MPL har beføjelser til at fungere som andenpilot på en flyvemaskine, som skal føres med en andenpilot.
- b) Indehavere af et MPL kan få ekstra beføjelser som:
 - 1) indehavere af et PPL(A), hvis kravene for PPL(A) i subpart C er opfyldt
 - 2) indehaver af et CPL(A), hvis kravene i FCL.325.A er opfyldt.
- c) MPL-indehaveres IR(A)-beføjelser er begrænset til flyvemaskiner, der skal føres med en andenpilot. IR(A)-beføjelserne kan udvides til operationer med én pilot på flyvemaskiner, hvis indehaveren har fuldført den træning, der er nødvendig for at fungere som luftfartøjschef i operationer med én pilot udelukkende med reference til instrumenter, og som har bestået den praktiske prøve for IR(A) for flyvemaskiner med én pilot.

FCL.410.A MPL — Træningskursus og teoriprøver**▼M4**

- a) Kursus. En ansøger til et MPL skal have fuldført et træningskursus med teoriundervisning og flyveinstruktion hos en ATO i overensstemmelse med tillæg 5 til denne del. Teoriundervisning og flyveinstruktion med henblik på udstedelse af et MPL skal omfatte træning i forhindring af og udretning fra usædvanlige flyvestillinger.

▼B

- b) Prøve. En ansøger til et MPL skal demonstrere viden på et niveau, der svarer til indehavere af et ATPL(A), i overensstemmelse med FCL.515, og af en typerettighed til flyvemaskiner med flere piloter.

FCL.415.A MPL — Praktiske færdigheder

- a) En ansøger til et MPL skal ved løbende bedømmelse demonstrere de evner, der kræves for at opfylde alle de kompetenceenheder, der er angivet i tillæg 5 til denne del, som flyvende pilot og ikke-flyvende pilot, på en flermotoret flyvemaskine med turbinemotorer og flere piloter, i henhold til VFR og IFR.
- b) Når træningskurset er afsluttet, skal ansøgeren bestå en praktisk prøve i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del for at demonstrere evnen til at udføre de relevante procedurer og manøvrer ud fra et kompetenceniveau, der svarer til de beføjelser, der gives. Den praktiske prøve skal tages på den type flyvemaskine, der anvendes i den avancerede del af det integrerede MPL-træningskursus, eller i en FFS, som repræsenterer samme type.

SUBPART F

PILOTCERTIFIKAT TIL RUTEFLY — ATPL

SEKTION 1

Fælles krav**FCL.500 ATPL — Minimumsalder**

En ansøger til et ATPL skal være mindst 21 år.

FCL.505 ATPL — Beføjelser

- a) Indehavere af et ATPL har inden for den relevante luftfartøjskategori beføjelser til:
- 1) at udøve alle beføjelser, som indehavere af et LAPL, et PPL og et CPL har
 - 2) at fungere som luftfartøjschef på luftfartøjer i erhvervmæssig lufttransport.
- b) En ansøger til udstedelse af et ATPL skal opfylde alle kravene for typerettigheden til det luftfartøj, der anvendes i den praktiske prøve.

FCL.515 ATPL — Træningskursus og teoriprøver

- a) Kursus. Ansøgere til et ATPL skal have gennemført et træningskursus hos en ATO. Kurset skal enten være et integreret træningskursus eller et modulopbygget kursus i overensstemmelse med tillæg 3 til denne del.
- b) Prøve. En ansøger til et ATPL skal demonstrere viden på et niveau, der svarer til de beføjelser, der gives, om følgende emner:
- luftfartsret
 - generel viden om luftfartøjer — skrog/systemer/strømforsyning
 - generel viden om luftfartøjer — instrumentering
 - masse og balance
 - præstation
 - planlægning og overvågning af flyvning
 - menneskelig ydeevne
 - meteorologi
 - generel navigation

▼B

- radionavigation
- operationelle procedurer
- flyveprincipper
- VRF-kommunikation
- IFR-kommunikation.

*SEKTION 2**Specifikke krav for flyvemaskinekategori — ATPL(A)***FCL.505.A ATPL(A) — Begrænsning af beføjelser til piloter, der tidligere har haft et MPL**

Når indehaveren af et ATPL(A) tidligere kun har haft et MPL, er de beføjelser, der er tilknyttet pilotcertifikatet, begrænset til operationer med flere piloter, medmindre indehaveren har opfyldt FCL.405.A, litra b), nr. 2), og litra c), for operationer med én pilot.

FCL.510.A ATPL(A) — Krav, erfaring og godskrivning

a) Krav. Ansøgere til et ATPL(A) skal have:

- 1) et MPL eller
 - 2) et CPL(A) og en IR til flermotorede flyvemaskiner. I dette tilfælde skal ansøgeren også have modtaget instruktion i MCC.
- b) Erfaring. Ansøgere til et ATPL(A) skal mindst have fuldført 1 500 timers flyvetid på flyvemaskiner, herunder mindst:
- 1) 500 timer i operationer med flere piloter på flyvemaskiner
 - 2)
 - i) 500 timer som luftfartøjschef under tilsyn eller
 - ii) 250 timer som luftfartøjschef or
 - iii) 250 timer, herunder mindst 70 timer som luftfartøjschef og de resterende som luftfartøjschef under tilsyn
 - 3) 200 timers rundflyvningstid, hvoraf mindst 100 timer skal være som luftfartøjschef eller luftfartøjschef under tilsyn
 - 4) 75 timers instrumenttid, hvoraf højst 30 timer må være instrumenttid på jorden, og
 - 5) 100 timers natflyvning som luftfartøjschef eller andenpilot.

Ud af de 1 500 timers flyvetid kan 100 timers flyvetid være fuldført i en FFS og FNPT. Ud af disse 100 timer må højst 25 timer være fuldført i en FNPT.

c) Godskrivning

- 1) Indehavere af et pilotcertifikat til andre luftfartøjskategorier godskrives flyvetid op til højst:
 - i) 30 timer som luftfartøjschef for TMG eller svæveflyvere
 - ii) 50 % af alle flyvetidskravene i litra b) for helikoptere

▼ M3

- 2) Indehavere af et flyvemaskinistcertifikat udstedt i overensstemmelse med de gældende nationale regler godskrives 50 % af flyvemaskinisttiden op til højst 250 timer. Disse 250 timer kan godskrives i de 1 500 timer, der kræves i henhold til litra b), og de 500 timer, der kræves i henhold til litra b), nr. 1), hvis det samlede antal godskrevne timer i henhold til en af disse bestemmelser ikke overstiger 250 timer.

▼ B

- d) Den erfaring, der kræves i litra b), skal være erhvervet, før den praktiske prøve for ATPL(A) tages.

FCL.520.A ATPL(A) — Praktisk prøve

En ansøger til et ATPL(A) skal bestå en praktisk prøve i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del for at demonstrere evnen til som luftfartøjschef på en flyvemaskine med flere piloter i henhold til IFR at udføre de relevante procedurer og manøvrer ud fra et kompetenceniveau, der svarer til de beføjelser, der gives.

Den praktiske prøve skal tages på en flyvemaskine eller en behørigt kvalificeret FFS, som repræsenterer samme type.

*SEKTION 3**Specifikke krav for helikopter kategorien — ATPL(H)***FCL.510.H ATPL(H) — Krav, erfaring og godskrivning**

Ansøgere til et ATPL(H) skal:

- a) have et CPL(H) og en typerettighed til helikoptere med flere piloter og have modtaget instruktion i MCC
- b) som pilot på helikoptere have fuldført mindst 1 000 timers flyvetid, herunder mindst:
- 1) 350 timer på helikoptere med flere piloter
 - 2) i) 250 timer som luftfartøjschef eller
 - ii) 100 timer som luftfartøjschef og 150 timer som luftfartøjschef under tilsyn eller
 - iii) 250 timer som luftfartøjschef under tilsyn på helikoptere med flere piloter. I dette tilfælde skal ATPL(H)-beføjelserne være begrænset til operationer med flere piloter, indtil 100 timer som luftfartøjschef er fuldført.
 - 3) 200 timers rundflyvningstid, hvoraf mindst 100 timer skal være som luftfartøjschef eller luftfartøjschef under tilsyn
 - 4) 30 timers instrumenttid, hvoraf højst 10 timer må være instrumenttid på jorden, og
 - 5) 100 timers natflyvning som luftfartøjschef eller andenpilot.

Ud af de 1 000 timer må højst 100 timer være fuldført i en FSTD, hvoraf højst 25 timer må være fuldført i en FNPT.

- c) Flyvetid på flyvemaskiner godskrives op til 50 % i forhold til flyvetidskravene i litra b).
- d) Den erfaring, der kræves i litra b), skal være erhvervet, før den praktiske prøve for ATPL(H) tages.

FCL.520.H ATPL(H) — Praktisk prøve

En ansøger til et ATPL(H) skal bestå en praktisk prøve i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del for at demonstrere evnen til som luftfartøjschef på en helikopter med flere piloter at udføre de relevante procedurer og manøvrer ud fra et kompetenceniveau, der svarer til de beføjelser, der gives.

▼ B

Den praktiske prøve skal tages på en helikopter eller en behørigt kvalificeret FFS, som repræsenterer samme type.

SUBPART G

INSTRUMENTRETTIGHED — IR

SEKTION 1

*Fælles krav***▼ M3****FCL.600 IR — Generelt****▼ M5**

Med forbehold af FCL.825 må IFR-operationer på flyvemaskiner, helikoptere, luftskibe eller VTOL-luftfartøjer kun foretages af indehavere af:

- a) et PPL, CPL, MPL og ATPL, og
- b) i forbindelse med praktiske prøver, duelighedsprøver eller ved dobbeltstyringsinstruktion, en IR med beføjelser, der passer til de gældende luftrumskrav og til luftfartøjskategorien.

▼ B**FCL.605 IR — Beføjelser****▼ M5**

- a) Indehavere af en IR har beføjelser til at flyve luftfartøjer i henhold til IFR, herunder PBN-operationer, med en minimumsbeslutningshøjde på 200 ft (60 m).

▼ B

- b) I forbindelse med en IR til flermotorede luftfartøjer kan disse beføjelser udvides til lavere beslutningshøjder end 200 fod (60 m), når ansøgeren har fået specifik træning hos en ATO, og har bestået afsnit 6 i den praktiske prøve, der foreskrives i tillæg 9 til denne del, på luftfartøjer med flere piloter.
- c) Indehavere af en IR skal udøve beføjelserne i overensstemmelse med de betingelser, der er fastlagt i tillæg 8 til denne del.
- d) Kun for helikoptere. For at udøve beføjelser som luftfartøjschef i henhold til IFR på helikoptere med flere piloter skal indehavere af en IR(H) have mindst 70 timers instrumenttid, hvoraf op til 30 timer kan være instrumenttid på jorden.

FCL.610 IR — Forudsætninger og godskrivning

Ansøgere til en IR skal:

- a) have:
 - 1) mindst et PPL i den relevante luftfartøjskategori og

▼ M3

- i) rettighed til at natflyvning i overensstemmelse med FCL.810, hvis IR-beføjelserne skal anvendes om natten, eller

▼ B

- ii) et ATPL i en anden luftfartøjskategori eller
- 2) et CPL i den relevante luftfartøjskategori.

▼ M3

- b) have fuldført mindst 50 timers flyvetid på rundflyvninger som luftfartøjschef på flyvemaskiner, TMG, helikoptere eller luftskibe, hvoraf mindst 10 eller, for luftskibe, 20 timer skal være i den relevante luftfartøjskategori.

▼ B

- c) Kun for helikoptere. Ansøgere, som har gennemgået et integreret ATP(H)/IR-, ATP(H)-, CPL(H)/IR- eller CPL(H)-træningskursus, er undtaget fra kravet i litra b).

▼B**FCL.615 IR — Teoriundervisning og flyveinstruktion**

- a) Kursus. Ansøgere til en IR skal have gennemgået et kursus med teoriundervisning og flyveinstruktion hos en ATO. Kurset skal være:
- 1) et integreret træningskursus, som omfatter træning for IR, i overensstemmelse med tillæg 3 til denne del eller
 - 2) et modulopbygget kursus i overensstemmelse med tillæg 6 til denne del.

▼M3

- b) Prøve. Ansøgere skal demonstrere teoretisk viden på et niveau, der svarer til de beføjelser, der gives, om følgende emner:
- luftfartslovgivning
 - generel viden om luftfartøjer - instrumentering
 - planlægning og overvågning af flyvning
 - menneskelig ydeevne
 - meteorologi
 - radionavigation
 - IFR-kommunikation.

▼B**FCL.620 IR — Praktisk prøve**

- a) En ansøger til en IR skal bestå en praktisk prøve i overensstemmelse med tillæg 7 til denne del for at demonstrere evnen til at udføre de relevante procedurer og manøvrer ud fra et kompetenceniveau, der svarer til de beføjelser, der gives.
- b) For en IR til flermotorede luftfartøjer skal den praktiske prøve tages på et flermotoret luftfartøj. For en IR til enmotorede luftfartøjer skal prøven tages på et enmotoret luftfartøj. En flermotoret flyvemaskine med push/pull-konfiguration betragtes i denne bestemmelse som en enmotoret flyvemaskine.

FCL.625 IR — Gyldighed, forlængelse og fornyelse

- a) Gyldighed. En IR er gyldig i ét år.
- b) Forlængelse.
- 1) En IR skal forlænges inden for tre måneder umiddelbart forud for rettighedens udløbsdato.
 - 2) Ansøgere, som ikke består det relevante afsnit af en IR-duelighedsprøve før udløbsdatoen, må ikke udøve IR-beføjelser, før de har bestået duelighedsprøven.
- c) Fornyelse. Hvis en IR er udløbet, skal ansøgere for at forny deres beføjelser:
- 1) gennemgå opfriskningstræning hos en ATO for at nå op på det færdighedsniveau, der kræves for at bestå instrumentdelen af den praktiske prøve i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del, og
 - 2) gennemføre en duelighedsprøve i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del i den relevante luftfartøjskategori.
- d) Hvis IR'en ikke er blevet forlænget eller fornyet i de foregående syv år, skal indehaveren igen bestå teoriprøven og den praktiske prøve for IR.

▼ B

SEKTION 2

*Specifikke krav for flyvemaskinekategorien***FCL.625.A IR(A) — Forlængelse**

- a) Forlængelse. Ansøgere, som ønsker en IR(A) forlænget:
- 1) skal bestå en duelighedsprøve i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del, når det kombineres med forlængelse af en klasse- eller typerettighed
 - 2) skal, når det ikke kombineres med forlængelse af en klasse- eller typerettighed:
 - i) udføre afsnit 3b og de emner i afsnit 1, der er relevante for den planlagte flyvning, i den duelighedsprøve, der er foreskrevet i tillæg 9 til denne del, for flyvemaskiner med én pilot og
 - ii) udføre afsnit 6 i duelighedsprøven for flyvemaskiner med én pilot i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del udelukkende med reference til instrumenter for flermotorede flyvemaskiner.
 - 3) En FNPT II eller en FFS, der repræsenterer den relevante flyvemaskineklasse eller -type, kan anvendes i forbindelse med nr. 2), men mindst hver anden duelighedsprøve med henblik på en forlængelse af en IR(A) under disse omstændigheder skal udføres på en flyvemaskine.
- b) Der godskrives i overensstemmelse med tillæg 8 til denne del.

SEKTION 3

*Specifikke krav for helikopterkategorien***FCL.625.H IR(H) — Forlængelse**

- a) Ansøgere, som ønsker en IR(H) forlænget:
- 1) skal bestå en duelighedsprøve i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del for den relevante helikoptertype, når det kombineres med forlængelse af en typerettighed

▼ M3

- 2) skal kun udføre afsnit 5 og de relevante emner i afsnit 1 i den duelighedsprøve, der er fastlagt i tillæg 9 til denne del, for den relevante helikoptertype, når det ikke kombineres med forlængelse af en typerettighed. I dette tilfælde kan en FTD 2/3 eller en FFS, som repræsenterer den relevante helikoptertype, anvendes, men mindst hver anden duelighedsprøve for forlængelse af en IR(H) under disse omstændigheder skal udføres på en helikopter.

▼ B

- b) Der godskrives i overensstemmelse med tillæg 8 til denne del.

FCL.630.H IR(H) — Udvidelse af beføjelser fra enmotorede til flermotorede helikoptere

Indehavere af en IR(H), som er gyldig til enmotorede helikoptere, og som ønsker at udvide den til flermotorede helikoptere for første gang, skal udføre:

- a) et træningskursus hos en ATO, der omfatter mindst fem timers instruktionstid med dobbeltstyring, hvoraf tre timer kan være i en FFS eller FTD 2/3 eller FNPT II/III, og
- b) afsnit 5 i den praktiske prøve i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del om flermotorede helikoptere.

▼ B

SEKTION 4

*Specifikke krav for luftskibskategorien***FCL.625.As IR(As) — Forlængelse**

Ansøgere, som ønsker en IR(As) forlænget:

- a) skal bestå en duelighedsprøve i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del for den relevante luftskibstype, når det kombineres med forlængelse af en typerettighed
- b) skal fuldføre afsnit 5 og de emner i afsnit 1, der er relevante for den planlagte flyvning, i duelighedsprøven for luftskibe i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del, når det ikke kombineres med forlængelse af en typerettighed. I dette tilfælde kan en FTD 2/3 eller en FFS, som repræsenterer den relevante type, anvendes, men mindst hver anden duelighedsprøve for forlængelse af en IR(As) under disse omstændigheder skal fuldføres på et luftskib.

SUBPART H

KLASSE- OG TYPERETTIGHEDER

SEKTION 1

*Fælles krav***FCL.700 Omstændigheder, hvor klasse- og typerettigheder kræves****▼ M5**

- a) Indehavere af et pilotcertifikat må ikke på nogen måde fungere som piloter på et luftfartøj, medmindre de har en gyldig og korrekt klasse- eller typerettighed, undtagen i følgende tilfælde:
 - i) for LAPL, SPL og BPL
 - ii) i forbindelse med praktiske prøver eller duelighedsprøver for fornyelse af klasse- eller typerettigheder
 - iii) når de modtager flyveinstruktion
 - iv) hvis de har en prøveflyvningsrettighed, som er udstedt i overensstemmelse med FCL.820.

▼ B

- b) Uanset litra a) kan piloter for flyvninger i forbindelse med indførelse eller ændring af luftfartøjstyper have et særligt pilotcertifikat udstedt af den kompetente myndighed, som giver dem tilladelse til at foretage flyvningerne. Denne tilladelse må kun være gyldig til de pågældende flyvninger.

▼ M5**▼ B****FCL.705 Beføjelser for indehavere af en klasse- eller typerettighed**

Indehavere af en klasse- eller typerettighed har beføjelser til at fungere som pilot på den luftfartøjsklasse eller -type, der er angivet i rettigheden.

FCL.710 Klasse- og typerettigheder — varianter

- a) For at udvide pilotens beføjelser til en anden luftfartøjsvariant inden for en klasse- eller typerettighed skal denne gennemføre difference- eller rutineopbygningstræning. I forbindelse med varianter inden for en typerettighed skal difference- eller rutineopbygningstræningen omfatte de relevante elementer, der er defineret i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med del-21.

▼ M3

- b) Hvis varianten ikke er blevet fløjet inden for en periode på to år efter differencetræningen, kræves der yderligere differencetræning eller en duelighedsprøve på den variant for at bevare beføjelserne, bortset fra typer eller varianter inden for klasserettigheder til enmotorede luftfartøjer med stempel-motorer og TMG.

▼ B

- c) Differencetræningen skal indføres i pilotens logbog eller et tilsvarende dokument og underskrives af instruktøren, hvor det er relevant.

FCL.725 Krav for udstedelse af klasse- og typerettigheder

- a) Træningskursus. Ansøgere til en klasse- eller typerettighed skal gennemføre et træningskursus hos en ATO. Typerettighedskurset skal omfatte de obligatoriske træningselementer for den relevante type, som defineret i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med del-21.

- b) Teoriprøve. Ansøgere til en klasse- eller typerettighed skal bestå en teori-prøve organiseret af ATO for at demonstrere det teoretiske niveau, der kræves for at føre den relevante luftfartøjsklasse eller -type sikkert.

1) For luftfartøjer med flere piloter skal teoriprøven være skriftlig og indeholde mindst 100 multiple choice-spørgsmål fordelt på pensummets hovedemner.

2) For flermotorede luftfartøjer med én pilot skal teoriprøven være skriftlig, og antallet af multiple choice-spørgsmål afhænger af luftfartøjets kompleksitet.

3) For enmotorede luftfartøjer skal teoriprøven være mundtlig og gennemføres af eksaminatoren under den praktiske prøve for at vurdere, hvorvidt ansøgerens viden er tilfredsstillende.

▼ M3

- 4) For flyvemaskiner med én pilot, som er klassificeret som højtydende flyvemaskiner, skal prøven være skriftlig og indeholde mindst 100 multiple choice-spørgsmål fordelt på pensummets emner.

▼ B

- c) Praktisk prøve. Ansøgere til en klasse- eller typerettighed skal bestå en praktisk prøve i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del for at demonstrere de færdigheder, der kræves for at føre den relevante luftfartøjsklasse eller -type sikkert.

Ansøgerne skal bestå den praktiske prøve inden for seks måneder efter klasse- eller typerettighedskursets start og inden for seks måneder før indgivelse af ansøgningen om udstedelse af klasse- eller typerettigheden.

- d) Ansøgere, som allerede har en typerettighed til en luftfartøjstype med beføjelser til at udføre operationer med enten én eller flere piloter, anses for allerede at have opfyldt de teoretiske krav, når de ansøger om at tilføje rettigheden for den anden operationstype på samme luftfartøjstype.

- e) Uanset ovenstående bestemmelser er piloter, som har en prøveflyvningsret-tighed udstedt i overensstemmelse med FCL.820, som deltog i prøveflyvninger i forbindelse med udvikling, certificering eller produktion af en luft-fartøjstype, og som har fuldført enten 50 timers samlet flyvetid eller 10 timers flyvetid som luftfartøjschef på prøveflyvninger på den pågældende type, berettiget til at ansøge om at få udstedt den relevante typerettighed, hvis de opfylder kravene om erfaring samt forudsætningerne for at få udstedt den pågældende typerettighed, som fastlagt i denne subpart for den relevante luftfartøjskategori.

▼B**FCL.740 Gyldighed og fornyelse af klasse- og typerettigheder**

- a) Gyldighedsperioden for klasse- og typerettigheder er ét år, bortset fra klasserettigheder til enmotorede luftfartøjer med én pilot, som har en gyldighedsperiode på to år, medmindre andet er fastlagt i de data om operationel egnethed, som er fastsat i overensstemmelse med del-21.
- b) Fornyelse. Hvis en klasse- eller typerettighed er udløbet, skal ansøgeren:
- 1) gennemgå opfriskningstræning hos en ATO, hvor det er nødvendigt for at nå det færdighedsniveau, der kræves for at føre den relevante luftfartøjsklasse eller -type sikkert, og
 - 2) bestå en duelighedsprøve i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del.

*SEKTION 2**Specifikke krav for flyvemaskinekategorien***FCL.720.A Krav om erfaring og forudsætninger for udstedelse af klasse- eller typerettigheder — flyvemaskiner**

Medmindre andet er fastlagt i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med del-21, skal ansøgere til en klasse- eller typerettighed opfylde følgende krav om erfaring og forudsætninger for udstedelse af den relevante rettighed:

- a) Flermotorede flyvemaskiner med én pilot. Ansøgere til den første klasse- eller typerettighed til en flermotoret flyvemaskine med én pilot skal have fuldført mindst 70 timer som luftfartøjschef på flyvemaskiner.
- b) Højtydende ikke-komplekse flyvemaskiner med én pilot. Før ansøgere til den første klasse- eller typerettighed til en flyvemaskine med én pilot, som klassificeres som en højtydende flyvemaskine, starter flyvetræning, skal de:
 - 1) have mindst 200 timers samlet flyveerfaring, heraf 70 timer som luftfartøjschef på flyvemaskiner, og
 - 2)
 - i) have et kursusbevis fra et supplerende teorikursus hos en ATO eller
 - ii) have bestået teoriprøverne for ATPL(A) i overensstemmelse med denne del eller
 - iii) ud over et certifikat udstedt i overensstemmelse med denne del have et ATPL(A) eller CPL(A)/IR med godskrivning af teoretisk viden for ATPL(A), udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1
 - 3) endvidere skal piloter, som søger om ret til at føre flyvemaskinen i operationer med flere piloter, opfylde kravene i litra d), nr. 4).
- c) Højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot. Ansøgere til en første typerettighed til en kompleks flyvemaskine med én pilot, der er klassificeret som en højtydende flyvemaskine, skal ud over at opfylde kravene i litra b) have opfyldt kravene for en flermotoret IR(A), jf. subpart G.
- d) Flyvemaskiner med flere piloter. Ansøgere til det første typerettighedskursus for en flyvemaskine med flere piloter skal være flyveelever, der er under uddannelse på et MPL-træningskursus, eller skal:
 - 1) have mindst 70 timers flyveerfaring som luftfartøjschef på flyvemaskiner
 - 2) have en flermotoret IR(A)
 - 3) have bestået teoriprøverne for ATPL(A) i overensstemmelse med denne del og
 - 4) bortset fra når typerettighedskurset kombineres med et MCC-kursus:

▼B

- i) have et kursusbevis fra et MCC-kursus på flyvemaskiner eller
- ii) have et kursusbevis fra MCC på helikoptere og have mere end 100 timers flyveerfaring som pilot på helikoptere med flere piloter eller
- iii) have mindst 500 timer som pilot på helikoptere med flere piloter eller
- iv) have mindst 500 timer som pilot i operationer med flere piloter på flermotorede flyvemaskiner med én pilot i erhvervmæssig lufttransport i overensstemmelse med de gældende krav til flyveoperationer.

▼M3

- e) Uanset litra d) må en medlemsstat udstede en typerettighed med begrænsede beføjelser for flyvemaskiner med flere piloter, som giver indehaveren af en sådan rettighed ret til at fungere som andenpilot til afløsning ved marchhøjde (cruise relief) over FL200, forudsat at to andre besætningsmedlemmer har en typerettighed i overensstemmelse med litra d).

▼B

- f) Supplerende typerettigheder til højtydende komplekse flyvemaskiner med én eller flere piloter. Ansøgere til udstedelse af supplerende typerettigheder til flyvemaskiner med flere piloter og typerettigheder til højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot skal have en flermotoret IR(A).
- g) Hvor det er fastlagt i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med del-21, kan udøvelsen af beføjelser i tilknytning til en typerettighed som udgangspunkt begrænses til flyvning under tilsyn af en instruktør. Flyvetimerne under tilsyn skal indføres i pilotens logbog eller et tilsvarende dokument og underskrives af instruktøren. Begrænsningen ophæves, når piloten demonstrerer, at flyvetimerne under tilsyn, som kræves i dataene om operationel egnethed, er blevet fuldført.

FCL.725.A Teoriundervisning og flyveinstruktion med henblik på udstedelse af klasse- og typerettigheder — flyvemaskiner

Medmindre andet er fastlagt i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med del-21, gælder følgende:

- a) Flermotorede flyvemaskiner med én pilot.
 - 1) Teorikurset for en klasserettighed til flermotorede flyvemaskiner med én pilot skal omfatte mindst syv timers instruktion i operationer med flermotorede flyvemaskiner.
 - 2) Flyvetræningskurset for en klasse- eller typerettighed til flermotorede flyvemaskiner med én pilot skal omfatte mindst to timer og 30 minutters dobbeltstyringsinstruktion under normale betingelser for operationer med flermotorede flyvemaskiner og mindst tre timer og 30 minutters dobbeltstyringsinstruktion i procedurer i forbindelse med motorbortfald og asymmetriske flyveteknikker.
- b) Søflyvemaskiner med én pilot. Træningskurset for søflyvemaskiner med én pilot skal omfatte teoriundervisning og flyveinstruktion. Flyvetræningen for en klasse- eller typerettighed til søflyvemaskiner med én pilot skal omfatte mindst otte timers dobbeltstyringsinstruktion, hvis ansøgeren har landversionen af den relevante klasse- eller typerettighed, eller 10 timer, hvis ansøgeren ikke har en sådan rettighed.

▼M4

- c) Flyvemaskiner med flere piloter. Træningskurset med henblik på udstedelse af typerettighed til en flyvemaskine med flere piloter skal omfatte teoriundervisning og flyveinstruktion i træning i forhindring af og udretning fra usædvanlige flyvestillinger.

▼B**FCL.730.A Specifikke krav for piloter, som gennemgår et ZFTT-rettigheds-kursus (nulflyvetidstræning)**

- a) En pilot, der får instruktion på et ZFTT-kursus, skal på en turbojetflyvemaskine med flere piloter, som er certificeret til CS-25-standard eller tilsvarende luftdygtighedsbestemmelser, eller på en turbopropflyvemaskine med flere piloter med en maksimal certificeret startmasse på mindst 10 tons eller en certificeret kabinekonfiguration på mere end 19 passagerer, have mindst:
- 1) 1 500 timers flyvetid eller 250 rutesektorer, hvis en FFS, som er kvalificeret til CG-, C- eller foreløbigt C-niveau, anvendes på kurset
 - 2) 500 timers flyvetid eller 100 rutesektorer, hvis en FFS, som er kvalificeret til DG- eller D-niveau, anvendes på kurset.
- b) Når en pilot skifter fra en turboprop- til en turbojetflyvemaskine eller fra en turbojet- til en turbopropflyvemaskine, kræves der supplerende simulatortræning.

FCL.735.A MCC-træningskursus (samarbejde mellem flere besætningsmedlemmer) — flyvemaskiner

- a) MCC-træningskurset skal omfatte mindst:
- 1) 25 timers teoriundervisning og øvelser og
 - 2) 20 timers praktisk MCC-træning eller 15 timer for flyveelever på et integreret ATP-kursus.
- Der skal anvendes en FNPT II MCC eller en FFS. Når MCC-træningen kombineres med det første typerettigheds kursus, kan den praktiske MCC-træning reduceres til mindst 10 timer, hvis den samme FFS anvendes til både MCC- og typerettighedstræning.
- b) MCC-træningskurset skal afsluttes inden for seks måneder hos en ATO.
- c) Medmindre MCC-kurset er blevet kombineret med et typerettigheds kursus, skal ansøgeren efter afslutning af MCC-træningskurset modtage et kursusbevis.
- d) Ansøgere, som har gennemført MCC-træning for enhver anden luftfartøjskategori, er fritaget for kravet i litra a), nr. 1).

FCL.740.A Forlængelse af klasse- og typerettigheder — flyvemaskiner

- a) Forlængelse af flermotorede klasserettigheder og typerettigheder. For at få forlænget flermotorede klasserettigheder og typerettigheder skal ansøgeren:
- 1) bestå en duelighedsprøve i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del i den relevante flyvemaskineklasse eller -type eller en FSTD, der repræsenterer den klasse eller type, inden for tre måneder umiddelbart forud for rettighedens udløbsdato og
 - 2) i løbet af rettighedens gyldighedsperiode mindst fuldføre:
 - i) 10 rutesektorer som pilot i den relevante flyvemaskineklasse eller -type eller

▼ B

ii) én rutesektor som pilot i den relevante flyvemaskineklasse eller -type eller FFS fløjet med en eksaminator. Denne rutesektor kan flyves under duelighedsprøven.

3) Piloter, som arbejder for et luftfartsforetagende, der er godkendt i overensstemmelse med de gældende krav til flyveoperationer, og som har bestået foretagendets duelighedsprøve kombineret med duelighedsprøven for forlængelse af klasse- eller typerettigheden, er fritaget for kravet i nr. 2).

▼ M3

4) Forlængelse af en en-route-instrumentrettighed (EIR) eller en IR(A), hvis en sådan haves, kan kombineres med en duelighedsprøve for forlængelse af en klasse- eller typerettighed.

▼ M4

b) Forlængelse af klasserettigheder til enmotorede flyvemaskiner med én pilot.

1) Klasserettigheder til enmotorede flyvemaskiner med stempelmotorer og TMG-rettigheder. For at få fornyet klasserettigheder til enmotorede flyvemaskiner med stempelmotorer og én pilot eller TMG-klasserettigheder skal ansøgeren:

i) bestå en duelighedsprøve i den relevante klasse i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del med en eksaminator inden for tre måneder forud for rettighedens udløbsdato eller

ii) fuldføre 12 timers flyvetid i den relevante klasse inden for 12 måneder forud for rettighedens udløbsdato, herunder:

— 6 timer som luftfartøjschef

— 12 starter og 12 landinger og

— opfriskningstræning på mindst en times flyvetid i alt med en flyveinstruktør (FI) eller en klasserettighedsinstruktør (CRI). Ansøgere er fritaget for denne opfriskningstræning, hvis de har bestået en duelighedsprøve, en praktisk prøve eller en kompetencebedømmelse for en klasse- eller typerettighed i enhver anden flyvemaskineklasse eller -type.

2) Hvis ansøgere har både en klasserettighed til enmotorede landflyvemaskiner med stempelmotor og en TMG-rettighed, kan de opfylde kravene i nr. 1) i en af disse klasser eller en kombination heraf og opnå forlængelse af begge rettigheder.

3) Enmotorede turbopropflyvemaskiner med én pilot. For at få forlænget klasserettigheder til enmotorede turbopropflyvemaskiner skal ansøgere bestå en duelighedsprøve i den relevante klasse i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del med en eksaminator inden for tre måneder forud for rettighedens udløbsdato.

4) Hvis ansøgere har både en klasserettighed til enmotorede landflyvemaskiner med stempelmotor og en klasserettighed til enmotorede vandflyvemaskiner med stempelmotor, kan de opfylde kravene i nr. 1), ii), i en af disse klasser eller en kombination heraf og opfylde kravene for begge rettigheder. Mindst 1 time som luftfartøjschef og 6 af de krævede 12 starter og landinger skal fuldføres i hver klasse.

▼ B

c) Ansøgere, som ikke består alle afsnit i en duelighedsprøve før en klasse- eller typerettigheds udløbsdato, må ikke udøve de beføjelser, der er tilknyttet rettigheden, før de har bestået duelighedsprøven.

▼B

SEKTION 3

*Specifikke krav for helikopterkategorien***FCL.720.H Krav om erfaring og forudsætninger for udstedelse af typerettigheder — helikoptere**

Medmindre andet er fastlagt i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med del-21, skal ansøgere til en første helikoptertyperettighed opfylde følgende krav om erfaring og forudsætninger for udstedelse af den relevante rettighed:

- a) Helikoptere med flere piloter. Ansøgere til det første typerettighedskursus for en helikoptertype med flere piloter skal:
 - 1) have mindst 70 timer som luftfartøjschef på helikoptere
 - 2) bortset fra når typerettighedskurset kombineres med et MCC-kursus:
 - i) have et kursusbevis fra et MCC-kursus på helikoptere eller
 - ii) have mindst 500 timer som pilot på flyvemaskiner med flere piloter eller
 - iii) have mindst 500 timer som pilot i operationer med flere piloter på flermotorede helikoptere
 - 3) have bestået ATPL(H)-teoriprøverne.
- b) Ansøgere til det første typerettighedskursus for en helikoptertype med flere piloter, som har taget et integreret ATP(H)/IR-, ATP(H)-, CPL(H)/IR- eller CPL(H)-kursus, og som ikke opfylder kravet i litra a), nr. 1), får typerettigheden udstedt med beføjelser, der er begrænset til udøvelse af funktioner som andenpilot. Denne begrænsning ophæves, når piloten:
 - 1) har fuldført 70 timer som luftfartøjschef eller luftfartøjschef under tilsyn på helikoptere
 - 2) har bestået den praktiske prøve for flere piloter på den relevante helikoptertype som luftfartøjschef.
- c) Flermotorede helikoptere med én pilot. Ansøgere til en første typerettighed til en flermotoret helikopter med én pilot skal:
 - 1) før flyvetræningens start:
 - i) have bestået ATPL(H)-teoriprøverne eller
 - ii) have et kursusbevis fra et optagelseskursus afholdt af en ATO. Kurset skal omfatte følgende emner fra ATPL(H)-teorikurset:
 - generel viden om luftfartøjer: skrog/systemer/strømforsyning og instrument/elektronik
 - flyvepræstation og -planlægning: masse- og balance, præstation
 - 2) have mindst 70 timer som luftfartøjschef på helikoptere for ansøgere, som ikke har taget et integreret ATP(H)/IR-, ATP(H)- eller CPL(H)/IR-træningskursus.

▼B**FCL.735.H MCC-træningskursus (samarbejde mellem flere besætningsmedlemmer) — helikoptere**

a) MCC-træningskurset skal omfatte mindst:

1) for MCC/IR:

i) 25 timers teoriundervisning og øvelser og

ii) 20 timers praktisk MCC-træning eller 15 timer for flyveelever på et integreret ATP(H)/IR-kursus. Når MCC-træningen kombineres med det første typerettighedskursus for en helikopter med flere piloter, kan den praktiske MCC-træning reduceres til mindst 10 timer, hvis den samme FSTD anvendes til både MCC- og typerettighedstræning.

2) for MCC/VFR:

i) 25 timers teoriundervisning og øvelser og

ii) 15 timers praktisk MCC-træning eller 10 timer for flyveelever på et integreret ATP(H)/IR-kursus. Når MCC-træningen kombineres med det første typerettighedskursus for en helikopter med flere piloter, kan den praktiske MCC-træning reduceres til mindst syv timer, hvis den samme FSTD anvendes til både MCC- og typerettighedstræning.

b) MCC-træningskurset skal afsluttes inden for seks måneder hos en ATO.

Der skal anvendes en FNPT II eller III kvalificeret til MCC, en FTD 2/3 eller en FFS.

c) Medmindre MCC-kurset er blevet kombineret med et typerettighedskursus for flere piloter, skal ansøgeren efter afslutning af MCC-træningskurset modtage et kursusbevis.

d) Ansøgere, som har gennemført MCC-træning for enhver anden luftfartøjskategori, er fritaget for kravet i enten litra a), nr. 1), i), eller litra a), nr. 2), i).

e) Ansøgere til MCC/IR-træning, som har fuldført MCC/VFR-træning, fritages for kravet i litra a), nr. 1), i), ovenfor og skal fuldføre fem timers praktisk MCC/IR-træning.

FCL.740.H Forlængelse af typerettigheder — helikoptere

a) Forlængelse. For at få forlænget typerettigheder til helikoptere skal ansøgeren:

1) bestå en duelighedsprøve i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del på den relevante helikoptertype eller en FSTD, der repræsenterer den type, inden for tre måneder umiddelbart forud for rettighedens udløbsdato og

2) fuldføre mindst to timer som pilot på den relevante helikoptertype inden for rettighedens gyldighedsperiode. Den tid, der medgår til duelighedsprøven, tæller med i de to timer.

▼B

- 3) Når ansøgere har mere end én typerettighed til enmotorede helikoptere med stempelmotor, kan de få forlænget alle de relevante typerettigheder ved kun at udføre duelighedsprøven på én af de relevante typer, hvis de har fuldført mindst to timers flyvetid som luftfartøjschef på de andre typer i gyldighedsperioden.

Duelighedsprøven skal udføres på en forskellig type hver gang.

- 4) Når ansøgere har mere end én typerettighed til enmotorede helikoptere med turbinemotor med en maksimal certificeret startmasse på op til 3 175 kg, kan de få forlænget alle de relevante typerettigheder ved kun at udføre duelighedsprøven på én af de relevante typer, hvis de har fuldført:

- i) 300 timer som luftfartøjschef på helikoptere
- ii) 15 timer på hver af de typer, ansøgerne har, og
- iii) mindst to timers flyvetid som luftfartøjschef på hver af de andre typer i gyldighedsperioden.

Duelighedsprøven skal udføres på en forskellig type hver gang.

- 5) Piloter, som består en praktisk prøve for udstedelse af en supplerende typerettighed, kan få de relevante typerettigheder i de fælles grupper forlænget i overensstemmelse med nr. 3) og 4).
- 6) Forlængelse af en IR(H), hvis en sådan findes, kan kombineres med en duelighedsprøve for en typerettighed.
- b) Ansøgere, som ikke består alle afsnit i en duelighedsprøve for en typerettigheds udløbsdato, må ikke udøve de beføjelser, der er knyttet til rettigheden, før de har bestået duelighedsprøven. I forbindelse med litra a), nr. 3) og 4), må ansøgerne ikke udøve deres beføjelser på nogen af typerne.

SEKTION 4

Specifikke krav for VTOL-luftfartøjskategorien

FCL.720.PL Krav om erfaring og forudsætninger for udstedelse af typerettigheder — VTOL-luftfartøjer

Medmindre andet er fastlagt i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med del-21, skal ansøgere til den første udstedelse af en VTOL-rettighed, opfylde følgende krav om erfaring og forudsætninger:

- a) for piloter på flyvemaskiner:
- 1) have en CPL/IR(A) med ATPL-teori eller ATPL(A)
 - 2) have et kursusbevis fra et MCC-kursus
 - 3) have fuldført mere end 100 timer som pilot på flyvemaskiner med flere piloter
 - 4) have fuldført 40 timers flyveinstruktion på helikoptere
- b) for piloter på helikoptere:
- 1) have en CPL/IR(H) med ATPL-teori eller ATPL/IR(H)
 - 2) have et kursusbevis fra et MCC-kursus

▼B

- 3) have fuldført mere end 100 timer som pilot på helikoptere med flere piloter
 - 4) have fuldført 40 timers flyveinstruktion på flyvemaskiner
- c) for piloter, der er kvalificeret til at flyve både flyvemaskiner og helikoptere:
- 1) have mindst et CPL(H)
 - 2) have en IR og ATPL-teori eller ATPL på enten flyvemaskiner eller helikoptere
 - 3) have et kursusbevis fra et MCC-kursus på enten helikoptere eller flyvemaskiner
 - 4) have fuldført mere end 100 timer som pilot på helikoptere eller flyvemaskiner med flere piloter
 - 5) have fuldført 40 timers flyveinstruktion på enten flyvemaskiner eller helikoptere, hvis piloten ikke har erfaring som ATPL eller på luftfartøjer med flere piloter.

FCL.725.PL Flyveinstruktion med henblik på udstedelse af typerettigheder — VTOL-luftfartøjer

Flyveinstruktionsdelen af træningskurset for en VTOL-typerettighed skal fuldføres på både luftfartøjet og en FSTD, der repræsenterer luftfartøjet, og som er behørigt kvalificeret til dette formål.

FCL.740.PL Forlængelse af typerettigheder — VTOL-luftfartøjer

- a) Forlængelse. For at få forlænget VTOL-rettigheder skal ansøgeren:
- 1) bestå en duelighedsprøve i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del på den relevante VTOL-type inden for tre måneder umiddelbart forud for rettighedens udløbsdato
 - 2) i løbet af rettighedens gyldighedsperiode mindst fuldføre:
 - i) 10 rutesektorer som pilot på den relevante VTOL-type eller
 - ii) én rutesektor som pilot på den relevante VTOL-type eller FFS fløjet med en eksaminator. Denne rutesektor kan flyves under duelighedsprøven.
 - 3) Piloter, som arbejder for et luftfartsforetagende, der er godkendt i overensstemmelse med de gældende krav til flyveoperationer, og som har bestået foretagendets duelighedsprøve kombineret med duelighedsprøven for forlængelse af typerettigheden, er fritaget for kravet i nr. 2).
- b) Ansøgere, som ikke består alle afsnit i en duelighedsprøve før en typerettigheds udløbsdato, må ikke udøve de beføjelser, der er knyttet til rettigheden, før de har bestået duelighedsprøven.

▼B

SEKTION 5

*Specifikke krav for luftskibskategorien***FCL.720.As Forudsætninger for udstedelse af typerettigheder — luftskibe**

Medmindre andet er fastlagt i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med del-21, skal ansøgere til den første udstedelse af en typerettighed til luftskibe opfylde følgende krav om erfaring og forudsætninger:

- a) for luftskibe med flere piloter:
- 1) have fuldført 70 timers flyvetid som luftfartøjschef på luftskibe
 - 2) have et kursusbevis fra MCC på luftskibe.
 - 3) Ansøgere, som ikke opfylder kravene i nr. 2), får typerettigheden udstedt med beføjelser, som er begrænset til udøvelse af funktioner som andenpilot. Begrænsningen ophæves, når piloten har fuldført 100 timers flyvetid som luftfartøjschef eller luftfartøjschef under tilsyn på luftskibe.

FCL.735.As MCC-træningskursus (samarbejde mellem flere besætningsmedlemmer) — luftskibe**▼M3**

- a) MCC-træningskurset skal omfatte mindst:

- 1) 12 timers teoriundervisning og øvelser og
- 2) 5 timers praktisk MCC-træning

Der skal anvendes en FNPT II eller III kvalificeret til MCC, en FTD 2/3 eller en FFS.

▼B

- b) MCC-træningskurset skal afsluttes inden for seks måneder hos en ATO.
- c) Medmindre MCC-kurset er blevet kombineret med et typerettighedskursus for flere piloter, skal ansøgeren efter afslutning af MCC-træningskurset modtage et kursusbevis.
- d) Ansøgere, som har gennemført MCC-træning for enhver anden luftfartøjskategori, er fritaget for kravene i litra a).

FCL.740.As Forlængelse af typerettigheder — luftskibe

- a) Forlængelse. For at få forlænget typerettigheder til luftskibe skal ansøgeren:

- 1) bestå en duelighedsprøve i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del på den relevante luftskibstype inden for tre måneder umiddelbart forud for rettighedens udløbsdato og
- 2) fuldføre mindst to timer som pilot på den relevante luftskibstype inden for rettighedens gyldighedsperiode. Den tid, der medgår til duelighedsprøven, tæller med i de to timer.
- 3) Forlængelse af en IR(As), hvis en sådan haves, kan kombineres med en duelighedsprøve for forlængelse af en klasse- eller typerettighed.

▼B

- b) Ansøgere, som ikke består alle afsnit i en duelighedsprøve før en typerettigheds udløbsdato, må ikke udøve de beføjelser, der er knyttet til rettigheden, før de har bestået duelighedsprøven.

SUBPART I

SUPPLERENDE RETTIGHEDER**FCL.800 Rettighed til kunstflyvning**

- a) Indehavere af pilotcertifikater til luftskibe, TMG eller svæveflyvemaskiner må kun foretage kunstflyvninger, hvis de har den relevante rettighed.
- b) Ansøgere til en rettighed til kunstflyvning skal have fuldført:
- 1) mindst 40 timers flyvetid eller, for svæveflyvemaskiner, 120 starter som luftfartøjschef i den relevante luftfartøjskategori, fuldført efter udstedelse af certifikatet
 - 2) et træningskursus hos en ATO, herunder:
 - i) teoriundervisning af relevans for rettigheden
 - ii) mindst fem timer eller 20 flyvninger med kunstflyvningsinstruktion i den relevante luftfartøjskategori.
- c) De beføjelser, der er knyttet til rettigheden til kunstflyvning, er begrænset til den luftfartøjskategori, som flyveinstruktionen blev gennemført i. Beføjelserne vil blive udvidet til en anden luftfartøjskategori, hvis piloten har et certifikat til den luftfartøjskategori og har gennemført mindst tre træningsflyvninger med dobbeltstyring omfattende hele kunstflyvningspensummet i den pågældende luftfartøjskategori.

FCL.805 Rettigheder til at slæbe svæveflyvemaskiner og bannere

- a) Indehavere af et pilotcertifikat med beføjelser til at flyve flyvemaskiner eller TMG må kun slæbe svæveflyvemaskiner eller bannere, hvis de har den relevante rettighed til at slæbe svæveflyvemaskiner eller bannere.
- b) Ansøgere til en rettighed til at slæbe svæveflyvemaskiner skal have fuldført:
- 1) mindst 30 timers flyvetid som luftfartøjschef og 60 starter og landinger på flyvemaskiner, hvis aktiviteten skal udføres på flyvemaskiner, eller på TMG, hvis aktiviteten skal udføres på TMG, fuldført efter udstedelse af certifikatet:
 - 2) et træningskursus hos en ATO, herunder:
 - i) teoriundervisning om slæbeoperationer og -procedurer
 - ii) mindst 10 instruktionsflyvninger med slæb af en svæveflyvemaskine, herunder mindst fem dobbeltstyringsflyvninger, og
 - iii) bortset fra indehavere af LAPL(S) eller SPL, fem rutineopbygningsflyvninger på en svæveflyvemaskine, som startes af et luftfartøj.
- c) Ansøgere til en rettighed til at slæbe bannere skal have fuldført:
- 1) mindst 100 timers flyvetid og 200 starter og landinger som luftfartøjschef på flyvemaskiner eller TMG efter udstedelse af certifikatet. Mindst 30 af disse timer skal være på flyvemaskiner, hvis aktiviteten skal udføres på flyvemaskiner, eller på TMG, hvis aktiviteten skal udføres på TMG

▼ B

- 2) et træningskursus hos en ATO, herunder:
- i) teoriundervisning om slæbeoperationer og -procedurer
 - ii) mindst 10 instruktionsflyvninger med slæb af et banner, herunder mindst fem dobbeltstyringsflyvninger.
- d) Beføjelser i tilknytning til rettigheder til at slæbe svæveflyvemaskiner og bannere er begrænset til flyvemaskiner eller TMG, afhængigt af hvilket luftfartøj instruktionen blev gennemført på. Beføjelserne vil blive udvidet, hvis piloten har et certifikat til flyvemaskiner eller TMG og har gennemført mindst tre træningsflyvninger med dobbeltstyring omfattende hele slæbtræningspensummet på det relevante luftfartøj.
- e) For at udøve de beføjelser, der er knyttet til rettigheder til at slæbe svæveflyvemaskiner eller bannere, skal indehaveren have gennemført mindst fem slæb i løbet af de seneste 24 måneder.
- f) Hvis piloten ikke opfylder kravet i litra e), før denne begynder at udøve sine beføjelser igen, skal piloten fuldføre de manglende slæb med eller under tilsyn af en instruktør.

FCL.810 Rettighed til natflyvning

- a) Flyvemaskiner, TMG, luftskibe.

▼ M3

- 1) Hvis beføjelser tilknyttet et LAPL, SPL eller PPL for flyvemaskiner, TMG eller luftskibe skal udøves under VFR-betingelser om natten, skal ansøgere have gennemført et træningskursus hos en ATO. Kurset skal omfatte:

▼ B

- i) teoriundervisning

▼ M3

- ii) mindst fem timers flyvetid i den relevante luftfartøjskategori om natten, herunder mindst tre timers dobbeltstyringsinstruktion, herunder mindst én times rundflyvningsnavigation med mindst én dobbeltstyringsrundflyvning på mindst 50 km (27 NM) og fem solostarter og fem solo-landinger med fuldt stop.

▼ B

- 2) Før nattræningen afsluttes, skal LAPL-indehavere have gennemført den grundlæggende instrumentflyvetræning, der kræves for at få udstedt PPL.
- 3) Hvis ansøgere har både en klasserettilighed til enmotorede landflyvemaskiner med stempelmotor og en TMG-klasserettilighed, kan de fuldføre kravene i nr. 1) i en af disse klasser eller begge klasser.
- b) Helikoptere. Hvis beføjelser tilknyttet et PPL for helikoptere skal udøves under VFR-betingelser om natten skal ansøgeren have:
- 1) fuldført mindst 100 timers flyvetid som pilot på helikoptere efter udstedelse af certifikatet, herunder mindst 60 timer som luftfartøjschef på helikoptere og 20 timers rundflyvning
 - 2) fuldført et træningskursus hos en ATO. Kurset skal afsluttes inden for en periode på seks måneder og omfatte:
 - i) fem timers teoriundervisning
 - ii) 10 timers instrumenttid med dobbeltstyring på helikoptere og

▼B

- iii) fem timers flyvetid om natten, herunder mindst tre timers dobbeltstyringsinstruktion, herunder mindst én times rundflyvningsnavigation og fem sololandringsrunder om natten. Hver runde skal omfatte en start og en landing.
- 3) Ansøgere, som har eller har haft en IR til flyvemaskine eller TMG, godskrives fem timer i forhold til kravet i nr. 2), ii), ovenfor.
- c) Balloner. Hvis beføjelser tilknyttet et LAPL for balloner eller et BPL skal udøves under VFR-betingelser om natten, skal ansøgere udføre mindst to instruktionsflyvninger om natten på mindst én time hver.

FCL.815 Rettighed til bjergflyvning

- a) Beføjelser. Indehavere af en rettighed til bjergflyvning har beføjelser til at udføre flyvninger med flyvemaskiner eller TMG til og fra flader, som de relevante myndigheder, medlemsstaterne har udpeget, har betegnet som krævende en sådan rettighed.

Den første rettighed til bjergflyvning kan enten opnås på:

- 1) hjul, som giver ret til at flyve til og fra sådanne flader, når de ikke er dækket af sne, eller
- 2) ski, som giver ret til at flyve til og fra sådanne flader, når de er dækket af sne.
- 3) De beføjelser, der er knyttet til grundrettigheden, kan udvides til enten hjul eller ski, når piloten har gennemført et relevant supplerende rutineopbygningskursus, herunder teoriundervisning og flyvetræning, med en bjergflyvningsinstruktør.
- b) Træningskursus. Ansøgere til en rettighed til bjergflyvning skal inden for en periode på 24 måneder have gennemført et kursus med teoriundervisning og flyvetræning hos en ATO. Kursets indhold skal være i overensstemmelse med de beføjelser, der ansøges om.
- c) Praktisk prøve. Efter træningen skal ansøgeren bestå en praktisk prøve med en FE, der er kvalificeret til formålet. Den praktiske prøve skal omfatte:
 - 1) en mundtlig teoriprøve
 - 2) seks landinger på mindst to forskellige flader, som kræver en rettighed til bjergflyvning, ud over afgangslader.
- d) Gyldighed. En rettighed til bjergflyvning er gyldig i en periode på 24 måneder.
- e) Forlængelse. For at få forlænget en rettighed til bjergflyvning skal ansøgeren:
 - 1) have udført mindst seks bjerglandinger i de foregående 24 måneder eller
 - 2) bestå en duelighedsprøve. Duelighedsprøven skal opfylde kravene i litra c).
- f) Fornyelse. Hvis rettigheden er udløbet, skal ansøgeren opfylde kravene i litra e), nr. 2).

FCL.820 Rettighed til prøveflyvning

- a) Indehavere af et pilotcertifikat til flyvemaskiner eller helikoptere må kun fungere som luftfartøjschef i kategori 1- eller 2-prøveflyvninger, som defineret i del-21, hvis de har en rettighed til prøveflyvning.
- b) Den forpligtelse til at have en rettighed til prøveflyvning, der er fastsat i litra a), gælder kun for prøveflyvninger, der udføres på:
 - 1) helikoptere, der er certificeret eller skal certificeres i overensstemmelse med standarderne i CS-27 eller CD-29 eller tilsvarende luftdygtighedsbestemmelser, eller

▼ B

- 2) flyvemaskiner, der er certificeret eller skal certificeres i overensstemmelse med:
 - i) standarderne i CS-25 eller tilsvarende luftdygtighedsbestemmelser eller
 - ii) standarderne i CS-23 eller tilsvarende luftdygtighedsbestemmelser, bortset fra flyvemaskiner med en maksimal startmasse på 2 000 kg eller derunder.
- c) Indehavere af en rettighed til prøveflyvning har inden for den relevante luftfartøjskategori beføjelser til:
 - 1) når det gælder rettigheden til prøveflyvning i kategori 1 at udføre alle kategorier af prøveflyvninger, som defineret i del-21, enten som luftfartøjschef eller andenpilot
 - 2) når det gælder rettigheden til prøveflyvning i kategori 2:
 - i) at udføre prøveflyvninger i kategori 1, som defineret i del-21:
 - som andenpilot eller
 - som luftfartøjschef for de flyvemaskiner, der er omhandlet i litra b), nr. 2), ii), bortset fra dem i regional kategorien, eller som har en beregnet dykhastighed på mere end 0,6 mach eller en maksimumsgrænse på mere end 25 000 fod
 - ii) at udføre alle andre kategorier af prøveflyvninger, som defineret i del-21, enten som luftfartøjschef eller andenpilot

▼ M5

- 3) at udføre flyvninger uden en type- eller klasserettighed, som beskrevet i subpart H, dog må rettigheden til prøveflyvning ikke bruges til at udføre erhvervmæssige lufttransportoperationer.

▼ B

- d) Ansøgere til en førstegangsudstedelse af en rettighed til prøveflyvning skal:
 - 1) have mindst et CPL og en IR i den relevante luftfartøjskategori
 - 2) have fuldført mindst 1 000 timers flyvetid i den relevante luftfartøjskategori, heraf mindst 400 timer som luftfartøjschef
 - 3) have gennemført et træningskursus hos en ATO, der er relevant for det pågældende luftfartøj og den pågældende kategori af flyvninger. Træningen skal omfatte mindst følgende emner:
 - præstation
 - stabilitet og kontrol/manøvreringsegenskaber
 - systemer
 - teststyring
 - risiko-/sikkerhedsstyring
- e) Indehavere af en rettighed til prøveflyvning kan få deres beføjelser udvidet til den anden prøveflyvningskategori og en anden luftfartøjskategori, når de har gennemført et supplerende træningskursus hos en ATO.

▼ M3**FCL.825 En-route-instrumentrettighed (EIR)**

- a) Beføjelser og betingelser
 - 1) Indehavere af en en-route-instrumentrettighed (EIR) har beføjelser til at udføre flyvninger om dagen i henhold til IFR i flyvningens en-route-fase med en flyvemaskine, for hvilken der haves en klasse- eller typerettighed. Beføjelsen kan udvides til at omfatte udførelse af flyvninger om natten i henhold til IFR i flyvningens en-route-fase, hvis piloten har en rettighed til natflyvning i overensstemmelse med FCL.810.

▼ M3

- 2) Indehaveren af en EIR skal kun påbegynde eller fortsætte en flyvning, for hvilken denne har til hensigt at udøve de beføjelser, der er tilknyttet rettigheden, hvis de seneste tilgængelige meteorologiske oplysninger viser, at:
 - i) vejrforholdene ved start er således, at den del af flyvningen fra start til en planlagt overgang fra VFR til IFR kan gennemføres i overensstemmelse med VFR, og
 - ii) vejrforholdene på det forventede ankomsttidspunkt på den planlagte ankomstflyveplads vil være således, at den del af flyvningen fra en overgang fra IFR til VFR til landing kan gennemføres i overensstemmelse med VFR.
- b) Forudsætninger. Ansøgere til en EIR skal mindst have et PPL(A) og have fuldført mindst 20 timers flyvetid på rundflyvninger som luftfartøjschef på flyvemaskiner.
- c) Træningskursus. Ansøgere til en EIR skal inden for en periode på 36 måneder have fuldført følgende hos en ATO:
 - 1) mindst 80 timers teoriundervisning i overensstemmelse med FCL.615 og
 - 2) Instrumentflyveinstruktion, hvoraf:
 - i) flyvetræningen med henblik på en enmotoret-EIR skal omfatte mindst 15 timers instrumentflyvetid under instruktion og
 - ii) flyvetræningen med henblik på en flermotoret-EIR skal omfatte mindst 16 timers instrumentflyvetid under instruktion, hvoraf mindst 4 timer skal være i flermotorede flyvemaskiner.
- d) Teoretisk viden. Inden ansøgere må aflægge den praktiske prøve, skal de demonstrere teoretisk viden på et niveau, som svarer til de beføjelser, der gives inden for de områder, der er omhandlet i FCL.615, litra b).
- e) Praktisk prøve. Efter træningen skal ansøgeren bestå en praktisk prøve i en flyvemaskine med IRE. Er der tale om en flermotoret-EIR, skal den praktiske prøve udføres i en flermotoret flyvemaskine. Er der tale om en enmotoret-EIR, skal den praktiske prøve udføres i en enmotoret flyvemaskine.
- f) Uanset litra c) og d) skal indehaveren af en enmotoret-EIR, der også har en klasse- eller typerettighed til flermotorede flyvemaskiner, og som ønsker at opnå en flermotoret-EIR for første gang, fuldføre et kursus hos en ATO, som omfatter mindst 2 timers instrumentflyvetid under instruktion i flyvningens en-route-fase i flermotorede flyvemaskiner og bestå den praktiske prøve, der er omhandlet i litra e).
- g) Gyldighed, forlængelse og fornyelse.
 - 1) En EIR er gyldig i ét år.
 - 2) Personer, der ansøger om en forlængelse af en EIR skal:
 - i) bestå en duelighedsprøve i en flyvemaskine inden for 3 måneder umiddelbart forud for rettighedens udløbsdato, eller
 - ii) inden for 12 måneder forud for rettighedens udløbsdato fuldføre 6 timer som luftfartøjschef i henhold til IFR og én træningsflyvning af mindst 1 times varighed med en instruktør, som har beføjelser til at give træning med henblik på en IR(A) eller en EIR.

▼ M3

- 3) For hver anden efterfølgende forlængelse skal indehaveren af en EIR bestå en duelighedsprøve i overensstemmelse med litra g), nr. 2, i).
- 4) Hvis en EIR er udløbet, skal ansøgeren for at forny deres beføjelser:
 - i) fuldføre opfriskningstræning hos en instruktør, som har beføjelser til at give træning med henblik på en IR(A) eller en EIR, for at nå op på det færdighedsniveau, der kræves, og
 - ii) gennemføre en duelighedsprøve.
- 5) Hvis en EIR ikke er blevet forlænget eller fornyet i de foregående syv år, skal indehaveren igen bestå teoripróven med henblik på en EIR i overensstemmelse med FCL.615, litra b).

▼ M4

- 6) Er der tale om en flermotoret-EIR, skal duelighedspróven med henblik på forlængelse eller fornyelse og den træningsflyvning, der kræves i henhold til litra g), nr. 2), ii), gennemføres i en flermotoret flyvemaskine. Hvis piloten også har en enmotoret-EIR, skal denne duelighedspróve også resultere i en forlængelse eller fornyelse af denne EIR. Træningsflyvning, der fuldføres i en flermotoret flyvemaskine, skal også opfylde kravet om træningsflyvning for en enmotoret-EIR.

▼ M3

- h) Hvis en person, der ansøger om en EIR, har fuldført instrumentflyvetid under instruktion med en IRI(A) eller en FI(A), der har beføjelse til at undervise med henblik på en IR eller en EIR, kan disse timer godskrives i de timer, der kræves i henhold til litra c), nr. 2), i) og ii), med op til et maksimum på hhv. 5 eller 6 timer. De 4 timers instrumentflyvetid under instruktion i flermotorede flyvemaskiner, der kræves i henhold til litra c), nr., 2), ii), er ikke omfattet af denne godskrivning.
 - 1) For at bestemme antallet af timer, der skal godskrives, og fastlægge træningsbehovet skal ansøgeren have gennemgået en vurdering forud for tilmelding hos en ATO.
 - 2) Gennemførelsen af instrumentflyveinstruktionen ved en IRI(A) eller FI(A) i henhold til litra a, i), eller litra b, i), skal registreres i en specifik uddannelsesbog og underskrives af instruktøren.
- i) Ansøgere til en EIR som har et del-FCL PPL eller CPL og en gyldig IR(A), der er udstedt af et tredjeland i overensstemmelse med kravene i bilag I til Chicago-konventionen, kan godskrives fuldt ud med henblik på opfyldelse af de træningskursuskrav, der er nævnt i litra c). For at få udstedt en EIR skal ansøgeren:
 - 1) bestå den praktiske prøve, der kræves til en EIR
 - 2) uanset litra d) under den praktiske prøve demonstrere over for eksaminatoren, at han/hun har erhvervet et tilstrækkeligt niveau af teoretisk viden om luftfartslovgivning, meteorologi samt flyveplanlægning og -præstation (IR)
 - 3) have en minimumserfaring på mindst 25 timers flyvetid i henhold til IFR som luftfartøjschef på flyvemaskiner.

FCL.830 Rettighed til at flyve svæveflyvemaskiner, der anvendes til skyflyvning

- a) Indehavere af et pilotcertifikat med beføjelser til at flyve svæveflyvemaskiner må kun flyve en svæveflyvemaskine eller en motorsvæveflyvemaskine, bortset fra TMG, i skyhøjde, hvis de har en rettighed til at anvende disse til skyflyvning.

▼ M3

- b) Ansøgere til en rettighed for svæveflyvemaskiner, der anvendes til skyflyvning, skal mindst have fuldført:
- 1) 30 timer som luftfartøjschef på svæveflyvemaskiner eller motorsvæveflyvemaskiner efter udstedelsen af certifikatet
 - 2) et træningskursus hos en ATO, herunder:
 - i) teoriundervisning og
 - ii) mindst 2 timers flyveinstruktion med dobbeltstyring i svæveflyvemaskiner eller motorsvæveflyvemaskiner, hvor svæveflyvemaskinen udelukkende styres med reference til instrumenter, hvoraf maksimalt én time må være udført på TMG, og
 - 3) en praktisk prøve med en FE, der har de rette kvalifikationer.
- c) Indehavere af en EIR eller en IR(A) godskrives med henblik på opfyldelse af kravene i litra b), nr. 2, i). Uanset litra b), nr. 2, ii), skal der fuldføres mindst 1 times dobbeltstyringsinstruktion i en svæveflyvemaskine eller en motorsvæveflyvemaskine, bortset fra TMG, hvor svæveflyvemaskinen styres udelukkende med reference til instrumenter.
- d) Indehavere af en rettighed til skyflyvning må kun udøve deres beføjelser, hvis de har fuldført mindst 1 times flyvetid inden for de seneste 24 måneder, eller 5 flyvninger som luftfartøjschef under udøvelse af de beføjelser, der er tilknyttet rettigheden til skyflyvning, i svæveflyvemaskine eller motorsvæveflyvemaskiner, bortset fra TMG.
- e) Før de igen udøver deres beføjelser skal indehavere af en rettighed for svæveflyvemaskine, der anvendes til skyflyvning, som ikke opfylder kravene i litra d):
- 1) bestå en duelighedsprøve med en FE, der har de rette kvalifikationer, eller
 - 2) fuldføre yderligere flyvetid eller flyvninger i henhold til litra d) med en instruktør, der har de rette kvalifikationer.
- f) Indehavere af en gyldig EIR eller en IR(A) godskrives fuldt ud med henblik på opfyldelse af kravene i litra d).

▼ B

SUBPART J

INSTRUKTØRER

SEKTION 1

Fælles krav**FCL.900 Instruktørbeviser**

- a) Generelt. En person må kun give:
- 1) flyveinstruktion på luftfartøjer, når denne har:
 - i) et pilotcertifikat, der er udstedt eller anerkendt i overensstemmelse med denne forordning
 - ii) et instruktørbevis af relevans for instruktionen udstedt i overensstemmelse med denne subpart
 - 2) syntetisk flyveinstruktion eller MCC-instruktion, når personen har et instruktørbevis af relevans for instruktionen udstedt i overensstemmelse med denne subpart.

▼B

- b) Særlige betingelser
- 1) I forbindelse med indførelse af nye luftfartøjer i medlemsstaterne eller i et luftfartsforetagendes flåde kan den kompetente myndighed, hvis det ikke er muligt at opfylde kravene i denne subpart, udstede et specifikt bevis, som giver beføjelser med henblik på flyveinstruktion. Et sådant bevis er begrænset til de instruktionsflyvninger, der er nødvendige for indførelsen af den nye type luftfartøj, og det må under alle omstændigheder højst være gyldigt i ét år.
 - 2) Indehavere af et bevis, der er udstedt i overensstemmelse med litra b), nr. 1), som ønsker at ansøge om udstedelse af et instruktørbevis, skal opfylde forudsætningerne og kravene til forlængelse for den pågældende instruktørkategori. Uanset FCL.905.TRI, litra b), vil et TRI-bevis, som er udstedt i overensstemmelse med dette afsnit, omfatte beføjelse til at give instruktion i forbindelse med udstedelsen af et TRI- eller SFI-bevis til den relevante type.
- c) Instruktion uden for medlemsstaternes område
- 1) Uanset litra a) kan den kompetente myndighed i forbindelse med flyveinstruktion udbudt af en ATO uden for medlemsstaternes område udstede et instruktørbevis til en ansøger, som har et pilotcertifikat, der er udstedt af et tredjeland i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1, hvis ansøgeren:
 - i) mindst har et certifikat, en rettighed eller et bevis, der svarer til det, som de er autoriseret til at give instruktion i, og i alle tilfælde mindst et CPL.
 - ii) opfylder kravene i denne subpart for udstedelse af det relevante instruktørbevis
 - iii) over for den kompetente myndighed demonstrerer en tilstrækkelig viden om de europæiske luftfartssikkerhedsregler til at kunne udøve instruktørbeføjelser i overensstemmelse med denne del.
 - 2) Beviset er begrænset til flyveinstruktion:
 - i) hos ATO'er uden for medlemsstaternes område
 - ii) til flyveelever, som har tilstrækkelige færdigheder i det sprog, flyveinstruktionen gives på.

FCL.915 Generelle forudsætninger og krav for instruktører

- a) Generelt. En ansøger til et instruktørbevis skal være mindst 18 år.
- b) Supplerende krav til instruktører, der udfører flyveinstruktion på luftfartøjer. Ansøgere til eller indehavere af et instruktørbevis med beføjelser til at give flyveinstruktion på et luftfartøj skal:
 - 1) mindst have det certifikat og, hvor det er relevant, den rettighed, som flyveinstruktionen vedrører
 - 2) bortset fra prøveflyvningsinstruktører have:
 - i) fuldført mindst 15 timers flyvetid som pilot på den luftfartøjsklasse eller -type, som instruktionen gives på, hvoraf højst syv timer må være i en FSTD, der repræsenterer luftfartøjsklassen eller -typen, hvis det er relevant, eller
 - ii) bestået en bedømmelse af kompetence for den relevante instruktørkategori på luftfartøjsklassen eller -typen
 - 3) være berettiget til at fungere som luftfartøjschef på luftfartøjet under sådan flyveinstruktion.

▼M3

- i) fuldført mindst 15 timers flyvetid som pilot på den luftfartøjsklasse eller -type, som instruktionen gives på, hvoraf højst syv timer må være i en FSTD, der repræsenterer luftfartøjsklassen eller -typen, hvis det er relevant, eller

▼B

- ii) bestået en bedømmelse af kompetence for den relevante instruktørkategori på luftfartøjsklassen eller -typen
 - 3) være berettiget til at fungere som luftfartøjschef på luftfartøjet under sådan flyveinstruktion.
- c) Godskrivning i forhold til supplerende rettigheder og med henblik på forlængelse
- 1) Ansøgere til supplerende instruktørbeviser kan godskrives de undervisnings- og læringskompetencer, de allerede har demonstreret i forbindelse med deres instruktørbevis.

▼B

- 2) De timer, der flyves som eksaminator under praktiske prøver eller duelighedsprøver, godskrives fuldt ud i forhold til kravene til forlængelse for alle allerede erhvervede instruktørbeviser.

▼M4

- d) Ved godskrivning i forhold til udvidelse til andre typer skal der tages hensyn til de relevante elementer, som er defineret i dataene om operationel egnethed, i overensstemmelse med del-21.

▼B**FCL.920 Instruktørkompetencer og bedømmelse**

Alle instruktører skal trænes med henblik på erhvervelse af følgende kompetencer:

- forberedelse af ressourcer
- skabelse af en indlæringsfremmende atmosfære
- formidling af viden
- integration af trussels- og fejlstyring (TEM) og besætningsressourcestyring
- administration af tid for at opfylde træningsmål
- fremme af læring
- bedømmelse af elevens præstation
- overvågning og vurdering af fremskridt
- evaluering af træningssessioner
- rapportering af resultater.

FCL.925 Supplerende krav til MPL-instruktører

- a) Instruktører, som udfører MPL-træning, skal:
 - 1) have gennemført et MPL-instruktørtræningskursus hos en ATO og
 - 2) endvidere for det integrerede MPL-træningskursus på grundniveau, mellemniveau og videregående niveau:
 - i) have erfaring med operationer med flere piloter og
 - ii) have udført grundtræning i styring af besætningsressourcer hos et luftfartsforetagende, der er godkendt i overensstemmelse med de gældende krav til flyveoperationer.
- b) Træningskursus for MPL-instruktører
 - 1) Træningskurset for MPL-instruktører skal omfatte mindst 14 timers træning.

Når træningskurset er gennemført, skal ansøgeren gennemgå en bedømmelse af instruktørkompetencer og af kendskabet til den kompetencebase-rede tilgang til træning.
 - 2) Bedømmelsen skal bestå af en praktisk demonstration af flyveinstruktion i den relevante fase af MPL-træningskurset. Denne bedømmelse skal udføres af en eksaminator, der er kvalificeret i henhold til subpart K.
 - 3) Når MPL-træningskurset er bestået, skal ATO udstede et MPL-instruktørbevis til ansøgeren.
- c) For at opretholde beføjelserne skal instruktøren inden for de foregående 12 måneder inden for rammerne af et MPL-træningskursus have fuldført:
 - 1) én simulatorsession på mindst tre timer eller
 - 2) én luftøvelse på mindst én time bestående af mindst to starter og landinger.
- d) Hvis instruktøren ikke har opfyldt kravene i litra c), før denne udøver sine beføjelser til at give MPL-flyveinstruktion, skal instruktøren:

▼B

- 1) tage opfriskningstræning hos en ATO for at opnå det kompetenceniveau, der er nødvendigt for at bestå bedømmelsen af instruktørkompetencer, og
- 2) bestå bedømmelsen af instruktørkompetencer i overensstemmelse med litra b), nr. 2).

FCL.930 Træningskursus

Ansøgere til et instruktørbevis skal have gennemført et kursus med teoriundervisning og flyveinstruktion hos en ATO. Ud over det specifikke indhold, der er foreskrevet i denne del for de enkelte instruktørkategorier, skal kurset have det indhold, der er foreskrevet i FCL.920.

FCL.935 Kompetencebedømmelse

- a) Bortset fra instruktører i samarbejde mellem flere besætningsmedlemmer (MCCI), instruktører i syntetisk flyvetræning (STI), bjergflyvningsinstruktører (MI) og prøveflyvningsinstruktører (FTI) skal ansøgere til et instruktørbevis bestå en kompetencebedømmelse i den relevante luftfartøjskategori for at demonstrere over for en eksaminator, som er kvalificeret i henhold til subpart K, at de har evnen til at instruere en flyveelev med henblik på det niveau, der kræves for udstedelse af det relevante certifikat, den relevante rettighed eller det relevante bevis.
- b) Denne bedømmelse skal omfatte:
 - 1) demonstration af de kompetencer, der er beskrevet i FCL.920, før flyvning, efter flyvning og under teoriundervisning
 - 2) mundtlige prøver på jorden, briefings før og efter flyvning og flyvedemonstrationer i den relevante luftfartøjskategori eller -type eller FSTD
 - 3) øvelser, der er tilstrækkelige til at evaluere instruktørens kompetencer.
- c) Bedømmelsen skal udføres i samme luftfartøjsklasse eller -type eller FSTD, som anvendes under flyveinstruktionen.
- d) Når der kræves en kompetencebedømmelse til forlængelse af et instruktørbevis, må ansøgere, der ikke består bedømmelsen før instruktørbevisets udløbsdato, ikke udøve de beføjelser, der er tilknyttet beviset, før bedømmelsen er bestået.

FCL.940 Instruktørbevisets gyldighed

Bortset fra MI og uanset FCL.900, litra b), nr. 1), er instruktørbeviser gyldige i en periode på tre år.

▼M4**FCL.945 Instruktørers forpligtelser**

Når træningsflyvningen med henblik på at forlænge en SEP- eller TMG-klaserettighed i overensstemmelse med FCL.740.A, litra b), nr. 1), er fuldført, og alene hvis alle øvrige kriterier for forlængelse er opfyldt, jf. FCL.740.A, litra b), nr. 1), skal instruktøren påtegne ansøgerens certifikat med rettighedens eller certifikatets nye udløbsdato, hvis vedkommende har specifik bemyndigelse dertil fra den kompetente myndighed med ansvar for ansøgerens certifikat.

▼B*SEKTION 2**Specifikke krav for flyveinstruktører — FI***FCL.905.FI FI — Beføjelser og betingelser**

FI har beføjelser til at give flyveinstruktion med henblik på udstedelse, forlængelse eller fornyelse af:

- a) et PPL, SPL, BPL og LAPL i den relevante luftfartøjskategori
- b) klasse- og typerettigheder til enmotorede luftfartøjer med én pilot, bortset fra højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, klasse- og gruppeudvidelser for balloner og klasseudvidelser for svæveflyvemaskiner
- c) typerettigheder til luftskibe med én eller flere piloter

▼ B

- d) et CPL i den relevante luftfartøjskategori, hvis FI har fuldført mindst 500 timers flyvetid som pilot i den pågældende luftfartøjskategori, herunder mindst 200 timers flyveinstruktion
- e) rettighed til at flyve om natten, hvis FI:
 - 1) er kvalificeret til at flyve om natten i den relevante luftfartøjskategori
 - 2) har demonstreret evnen til at instruere om natten over for en FI, som er kvalificeret i overensstemmelse med nr. i) nedenfor, og
 - 3) opfylder kravet til naterfaring i FCL.060, litra b), nr. 2)

▼ M3

- f) en slæberettighed, rettighed til kunstflyvning, eller hvis vedkommende er i besiddelse af et FI(S), en rettighed for svæveflyvemaskine, der anvendes til skyflyvning, forudsat at sådanne beføjelser haves, og at FI over for en FI, som er kvalificeret i overensstemmelse med litra i), har demonstreret evnen til at give instruktion i forbindelse med den pågældende rettighed
- g) en EIR eller en IR i den relevante luftfartøjskategori, hvis FI har:

▼ B

- 1) mindst 200 timers flyvetid i henhold til IFR, hvoraf op til 50 timer kan være instrumenttid på jorden i en FFS, FTD 2/3 eller FNPT II
- 2) gennemført IRI-træningskurset som flyveelev og bestået en kompetencebedømmelse for IRI-beviset og
- 3) desuden:

▼ M3

- i) for flermotorede flyvemaskiner opfyldt kravene for udstedelse af et CRI-bevis til flermotorede flyvemaskiner

▼ B

- ii) for flermotorede helikoptere opfyldt kravene for udstedelse af et TRI-bevis.
- h) flermotorede klasse- eller typerettigheder med én pilot, bortset fra højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, hvis FI opfylder:
 - 1) forudsætningerne for CRI-træningskurset i FCL.915.CRI, litra a), og kravene i FCL.930.CRI og FCL.935 for flyvemaskiner

▼ M3

- 2) kravene i FCL.910.TRI, litra c), nr. 1), og de forudsætninger for TRI(H)-træningskurset, der er fastsat i FCL.915.TRI, litra d), nr. 2), for helikoptere

▼ B

- i) et FI-, IRI-, CRI-, STI- eller MI-bevis, hvis FI har:
 - 1) fuldført mindst:
 - i) 50 timers flyveinstruktion eller 150 starter under flyveinstruktion på svæveflyvemaskiner for et FI(S)
 - ii) 50 timers flyveinstruktion eller 50 starter under flyveinstruktion på balloner for et FI(B)
 - iii) 500 timers flyveinstruktion i den relevante luftfartøjskategori i alle andre tilfælde

▼B

2) bestået en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med FCL.935 i den relevante luftfartøjskategori for over for en flyveinstruktørekaminator (FIE) at demonstrere evnen til at give instruktion med henblik på FI-beviset

j) et MPL, hvis FI:

1) har fuldført mindst 500 timers flyvetid som pilot på flyvemaskiner, herunder mindst 200 timers flyveinstruktion, for den elementære flyvetræning

2) for grundtræningen:

i) har en IR til flermotorede flyvemaskiner og beføjelse til at give instruktion med henblik på IR og

ii) har mindst 1 500 timers flyvetid i operationer med flere besætningsmedlemmer

3) for en FI, som allerede er kvalificeret til at give instruktion på integrerede ATP(A)- eller CPL(A)/IR-kurser, kan kravet i nr. 2), ii), erstattes af gennemførelse af et struktureret kursus med træning omfattende:

i) MCC-kvalifikation

ii) observation af fem sessioner med flyveinstruktion i fase 3 af et MPL-kursus

iii) observation af fem sessioner med flyveinstruktion i fase 4 af et MPL-kursus

iv) observation af fem vedligeholdende flyvetræningssessioner for besætningsmedlemmer

v) indholdet af MCCI-instruktørkurset.

I dette tilfælde skal FI gennemføre sine første fem instruktørsessioner under tilsyn af en TRI(A), MCCI(A) eller SFI(A), som er kvalificeret med hensyn til MPL-flyveinstruktion.

FCL.910.FI FI — Begrænsede beføjelser

a) En FI's beføjelser er begrænset til at give flyveinstruktion under tilsyn af en FI for samme luftfartøjskategori, som er udpeget af ATO til dette formål, i følgende tilfælde:

1) med henblik på udstedelse af PPL, SPL, BPL og LAPL

2) på alle integrerede kurser på PPL-niveau for flyvemaskiner og helikoptere

▼M3

3) med henblik på klasse- og typerettigheder til enmotorede flyvemaskiner med én pilot, bortset fra højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, klasse- og gruppeudvidelser for balloner og klasseudvidelser for svæveflyvemaskiner

▼B

4) med henblik på rettigheder til natflyvning, slæberettigheder og rettigheder til kunstflyvning.

b) I forbindelse med udførelse af træning under tilsyn i henhold til litra a) har FI ikke ret til at give flyvelever tilladelse til at udføre første soloflyvninger og første solorundflyvninger.

c) Begrænsningerne i litra a) og b) fjernes fra FI-beviset, når FI har fuldført mindst:

1) for FI(A): 100 timers flyveinstruktion på flyvemaskiner eller TMG og derudover tilsyn med mindst 25 soloflyvninger foretaget af flyvelever

▼B

- 2) for FI(H): 100 timers flyveinstruktion på helikoptere og derudover tilsyn med mindst 25 soloflyvningsøvelser foretaget af flyveelever
- 3) for FI(As), FI(S) og FI(B): 15 timers flyveinstruktion eller 50 starter under flyveinstruktion, som omfatter hele træningspensummet for udstedelse af PPL(As), SPL eller BPL i den relevante luftfartøjskategori.

FCL.915.FI FI — Forudsætninger

Ansøgere til et FI-bevis skal:

- a) for FI(A) og FI(H):
 - 1) have modtaget mindst 10 timers instrumentflyveinstruktion i den relevante luftfartøjskategori, hvoraf højst fem timer må være instrumenttid på jorden i en FSTD
 - 2) have fuldført mindst 20 timers VFR-rundflyvning i den relevante luftfartøjskategori som luftfartøjschef og
- b) desuden for FI(A):
 - 1) have mindst et CPL(A) eller
 - 2) have mindst et PPL(A) og have:
 - i) opfyldt de teoretiske CPL-krav bortset fra en FI(A), som udelukkende giver instruktion med henblik på LAPL(A) og
 - ii) fuldført mindst 200 timers flyvetid på flyvemaskiner eller TMG, herunder 150 timer som luftfartøjschef
 - 3) have fuldført mindst 30 timer på enmotorede flyvemaskiner med stempel-motor, hvoraf mindst fem timer skal have været udført i de sidste seks måneder før flyveprøven inden optagelse, som er omhandlet i FCL.930.FI, litra a)
 - 4) have fuldført en VFR-rundflyvning som luftfartøjschef på mindst 540 km (300 NM), hvor der skal foretages fuldt stop på to forskellige flyvepladser
- c) desuden for FI(H) have fuldført 250 timers samlet flyvetid som pilot på helikoptere, hvoraf:
 - 1) mindst 100 timer skal være som luftfartøjschef, hvis ansøgeren har mindst et CPL(H), eller
 - 2) mindst 200 timer som luftfartøjschef, hvis ansøgeren har mindst et PPL(H) og har opfyldt de teoretiske CPL-krav
- d) for FI(As) have fuldført 500 timers flyvetid på luftskibe som luftfartøjschef, hvoraf 400 timer skal være som luftfartøjschef med et CPL(As)

▼M3

- e) for FI(S) have fuldført 100 timers flyvetid og 200 starter som luftfartøjschef på svæveflyvemaskiner. Når ansøgeren ønsker at give flyveinstruktion på TMG, skal denne desuden have fuldført mindst 30 timers flyvetid som luftfartøjschef på TMG og en yderligere kompetencebedømmelse på TMG i overensstemmelse med FCL.935 med en FI, som er kvalificeret i overensstemmelse med FLC.905.FI, litra i)

▼B

- f) for FI(B) have fuldført 75 timers ballonflyvetid som luftfartøjschef, hvoraf mindst 15 timer skal være i den klasse, som flyveinstruktionen vedrører.

▼B**FCL.930.FI FI — Træningskursus**

- a) Ansøgere til et FI-bevis skal have bestået en specifik flyveprøve inden optagelsen med en FI, som er kvalificeret i overensstemmelse med FCL.905.FI, litra i), i løbet af de forudgående seks måneder forud for kursets start, for at vurdere deres evne til at gennemføre kurset. Denne flyveprøve inden optagelsen baseres på duelighedsprøven for klasse- og typeretigheder, som beskrevet i tillæg 9 til denne del.
- b) FI-træningskurset skal omfatte:
- 1) 25 timers undervisnings- og læringsinstruktion
 - 2) i) mindst 100 timers teoriundervisning, herunder midtvejsprøver, for FI(A), (H) og (As)
 - ii) mindst 30 timers teoriundervisning, herunder midtvejsprøver, for FI(B) eller FI(S)
 - 3) i) mindst 30 timers flyveinstruktion, hvoraf 25 timer skal være dobbeltstyringsinstruktion, hvoraf fem timer kan fuldføres i en FFS, FNPT I eller II eller en FTD 2/3, for FI(A) og (H)
 - ii) mindst 20 timers flyveinstruktion, hvoraf 15 timer skal være dobbeltstyringsinstruktion, for FI(As)
 - iii) mindst seks timers flyveinstruktion eller 20 starter under flyveinstruktion for FI(S)
 - iv) mindst seks timers dobbeltstyringsinstruktion på TMG for FI(S), som giver instruktion på TMG

▼M3

- v) mindst tre timers flyveinstruktion, herunder mindst tre starter, for FI(B)
- 4) Ved ansøgning om et FI-bevis i en anden luftfartøjskategori, vil piloter, der har eller har haft et FI(A), (H) eller (As), få godskrevet 55 timer med henblik på opfyldelsen af de krav, der er fastsat i litra b), nr. 2, i), eller 18 timer, når det gælder det krav, der er fastsat i litra b), nr. 2, ii).

▼B**FCL.940.FI FI — Forlængelse og fornyelse**

- a) For at få forlænget et FI-bevis skal indehaveren opfylde to af følgende tre krav:
- 1) fuldføre:
 - i) mindst 50 timers flyveinstruktion i den relevante luftfartøjskategori i løbet af bevisets gyldighedsperiode som FI, TRI, CRI, IRI, MI eller som eksaminator for et FI(A) og (H). Hvis beføjelserne til at give instruktion til IR skal forlænges, skal 10 af disse timer være flyveinstruktion for en IR, og de skal være fuldført inden for de forudgående 12 måneder før FI-bevisets udløbsdato
 - ii) mindst 20 timers flyveinstruktion på luftskibe som FI, IRI eller som eksaminator i løbet af bevisets gyldighedsperiode for et FI(As). Hvis beføjelserne til at give instruktion til IR skal forlænges, skal 10 af disse timer være flyveinstruktion for en IR, og de skal være fuldført inden for de forudgående 12 måneder før FI-bevisets udløbsdato

▼B

- iii) mindst 30 timer flyveinstruktion eller 60 starter under flyveinstruktion på svæveflyvemaskiner, motorsvæveflyvemaskiner eller TMG som FI eller som eksaminator i løbet af bevisets gyldighedsperiode for et FI(S)
- iv) mindst seks timers flyveinstruktion på balloner som FI eller som eksaminator i løbet af bevisets gyldighedsperiode for et FI(B)
- 2) deltage i et opfriskningsseminar for instruktører i løbet af FI-bevisets gyldighedsperiode
- 3) bestå en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med FCL.935 inden for de forudgående 12 måneder før FI-bevisets udløbsdato.
- b) For mindst hver anden efterfølgende forlængelse af FI(A) eller FI(H) eller hver tredje forlængelse af FI(As), (S) og (B) skal indehaveren bestå en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med FCL.935.
- c) Fornyelse. Hvis FI-beviset er udløbet, skal ansøgeren inden for en periode på 12 måneder før fornyelsen:
 - 1) deltage i et instruktøropfriskningsseminar
 - 2) bestå en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med FCL.935.

*SEKTION 4**Specifikke krav for typerettighedsinstruktører — TRI***FCL.905.TRI TRI — Beføjelser og betingelser**

TRI har beføjelser til at give instruktion i forbindelse med:

▼M3

- a) forlængelse og fornyelse af en EIR eller en IR, hvis TRI har en gyldig IR

▼B

- b) udstedelse af et TRI- eller SFI-bevis, hvis indehaveren har tre års erfaring som TRI, og
- c) når det gælder TRI i flyvemaskiner med én pilot:
 - 1) udstedelse, forlængelse og fornyelse af typerettigheder til højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, når ansøgeren ønsker beføjelser til operationer med én pilot.

Beføjelserne knyttet til TRI(SPA) kan udvides til flyveinstruktion for typerettigheder til højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot i operationer med flere piloter, hvis TRI:

- i) har et MCCI-bevis eller
- ii) har eller har haft et TRI-bevis til flyvemaskiner med flere piloter.
- 2) MPL-grundkurset, hvis denne får beføjelserne udvidet til operationer med flere piloter og har eller har haft et FI(A)- eller et IRI(A)-bevis.
- d) når det gælder TRI til flyvemaskiner med flere piloter:
 - 1) udstedelse, forlængelse og fornyelse af typerettigheder for:
 - i) flyvemaskiner med flere piloter
 - ii) højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, når ansøgeren ønsker rettigheder til operationer med flere piloter

▼B

- 2) MCC-træning
 - 3) MPL-kurset på grund-, mellem- og videregående niveau, hvis ansøgeren for grundtræningen har eller har haft et FI(A)- eller IRI(A)-bevis
- e) når det gælder TRI til helikoptere:
- 1) udstedelse, forlængelse og fornyelse af helikoptertyperettigheder
 - 2) MCC-træning, hvis denne har en typerettighed til helikoptere med flere piloter
 - 3) udvidelse af enmotorede IR(H) til flermotorede IR(H)
- f) når det gælder TRI til VTOL-luftfartøjer:
- 1) udstedelse, forlængelse og fornyelse af VTOL-rettigheider
 - 2) MCC-træning.

FCL.910.TRI TRI — Begrænsede beføjelser

- a) Generelt. Hvis TRI-træningen kun udføres på en FFS, er beføjelserne i tilknytning til TRI begrænset til træning i FFS.

I dette tilfælde kan TRI foretage ruteflyvning under tilsyn, hvis TRI-træningskurset har omfattet supplerende træning deri.

▼M4

- b) TRI til flyvemaskiner og til VTOL-luftfartøjer — TRI(A) og TRI(PL). Beføjelserne i tilknytning til TRI er begrænset til den type flyvemaskine eller VTOL-luftfartøj, som træningen og kompetencebedømmelsen blev foretaget i. Medmindre andet er fastlagt i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med del-21, udvides beføjelserne i tilknytning til TRI til andre typer, når TRI:
- 1) inden for de forudgående 12 måneder før ansøgningen har fuldført mindst 15 rutesektorer, herunder starter og landinger i den relevante luftfartøjs-type, hvoraf syv sektorer kan fuldføres i en FFS
 - 2) har fuldført den tekniske træning og flyveinstruktionen på det relevante TRI-kursus
 - 3) har bestået de relevante afsnit af kompetencebedømmelsen i overensstemmelse med FCL.935 med sigte på over for en FIE eller en TRE, som er kvalificeret i overensstemmelse med subpart K, at demonstrere evnen til at instruere en pilot med henblik på det niveau, der kræves for udstedelse af en typerettighed, herunder briefing før flyvning, efter flyvning og teoriundervisning.
- c) TRI til helikoptere — TRI(H).
- 1) Beføjelserne i tilknytning til en TRI(H) er begrænset til den type helikopter, som den praktiske prøve for udstedelse af TRI-beviset blev aflagt i. Medmindre andet er fastlagt i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med del-21, udvides beføjelserne i tilknytning til TRI til andre typer, når TRI:
 - i) har gennemført den relevante typetekniske del af TRI-kurset på den relevante helikoptertype eller en FSTD, der repræsenterer den pågældende type
 - ii) har fuldført mindst to timers flyveinstruktion på den relevante type under tilsyn af en behørigt kvalificeret TRI(H) og

▼M4

- iii) har bestået de relevante afsnit af kompetencebedømmelsen i overensstemmelse med FCL.935 for over for en FIE eller en TRE, som er kvalificeret i overensstemmelse med subpart K, at demonstrere evnen til at instruere en pilot med henblik på det niveau, der kræves for udstedelse af en typerettighed, herunder briefing før flyvning, efter flyvning og teoriundervisning.

▼B

- 2) Før beføjelserne til TRI(H) udvides fra én pilot til flere piloter på samme helikoptertype, skal indehaveren have fuldført mindst 100 timer i operationer med flere piloter på den pågældende type.
- d) Uanset ovenstående bestemmelser er indehavere af et TRI-bevis, som har fået en typerettighed i overensstemmelse med FCL.725, litra e), berettiget til at få deres TRI-beføjelser udvidet til den nye luftfartøjstype.

FCL.915.TRI TRI — Forudsætninger

Ansøgere til et TRI-bevis skal:

- a) have et CPL-, MPL- eller ATPL-pilotcertifikat for den relevante luftfartøjskategori
- b) for et TRI(MPA)-bevis:
 - 1) have fuldført 1 500 timers flyvetid som pilot på flyvemaskiner med flere piloter og
 - 2) inden for de forudgående 12 måneder før ansøgningen have fuldført mindst 30 rutesektorer, herunder starter og landinger, som luftfartøjschef eller andenpilot på den relevante flyvemaskinetype, hvoraf 15 sektorer kan fuldføres i en FFS, der repræsenterer den pågældende type
- c) for et TRI(SPA)-bevis:
 - 1) inden for de forudgående 12 måneder før ansøgningen have fuldført mindst 30 rutesektorer, herunder starter og landinger, som luftfartøjschef på den relevante flyvemaskinetype, hvoraf 15 sektorer kan fuldføres i en FFS, der repræsenterer den pågældende type, og
 - 2) i) have fuldført mindst 500 timers flyvetid som pilot på flyvemaskiner, herunder 30 timer som luftfartøjschef på den relevante flyvemaskinetype, eller
 - ii) have eller have haft et FI-bevis til flermotorede flyvemaskiner med IR(A)-rettigheder
- d) for TRI(H):
 - 1) have fuldført 250 timer som pilot på helikoptere for et TRI(H)-bevis til enmotorede helikoptere med én pilot
 - 2) have fuldført 500 timer som pilot på helikoptere, herunder 100 timer som luftfartøjschef på flermotorede helikoptere med én pilot, for et TRI(H)-bevis til flermotorede helikoptere med én pilot
 - 3) have fuldført 1 000 timers flyvetid som pilot på helikoptere for et TRI(H)-bevis til helikoptere med flere piloter, herunder:
 - i) 350 timer som pilot på helikoptere med flere piloter eller
 - ii) 100 timer som pilot på den pågældende type i operationer med flere piloter for ansøgere, der allerede har et TRI(H)-bevis til flermotorede helikoptere med én pilot.
 - 4) Indehavere af et FI(H)-bevis godskrives fuldt ud i forhold til kravene i nr. 1) og 2) på den relevante helikopter med én pilot

▼B

e) for TRI(PL):

- 1) have fuldført 1 500 timers flyvetid som pilot på flyvemaskiner med flere piloter, VTOL-luftfartøjer eller helikoptere med flere piloter og
- 2) inden for de forudgående 12 måneder før ansøgningen have fuldført mindst 30 rutesektorer, herunder starter og landinger som luftfartøjschef eller andenpilot på den relevante VTOL-type, hvoraf 15 sektorer kan udføres i en FFS, der repræsenterer den pågældende type.

FCL.930.TRI TRI — Træningskursus

a) TRI-træningskurset skal omfatte mindst:

- 1) 25 timers undervisnings- og læringsinstruktion
- 2) 10 timers teknisk træning, herunder revision af teknisk viden, udarbejdelse af timeplaner og udvikling af kompetencer til instruktion i undervisningslokale/simulator
- 3) fem timers flyveinstruktion på det relevante luftfartøj eller en simulator, som repræsenterer det pågældende luftfartøj, for luftfartøjer med én pilot og 10 timer for luftfartøjer med flere piloter eller en simulator, som repræsenterer det pågældende luftfartøj.

b) Ansøgere, som har eller har haft et instruktørbevis, får dette godskrevet fuldt ud i forhold til kravet i litra a), nr. 1).

c) Ansøgere til et TRI-bevis, som har et SFI-bevis til den relevante type, får dette godskrevet fuldt ud i forhold til kravene i denne bestemmelse med henblik på udstedelse af et TRI-bevis, der er begrænset til flyveinstruktion i simulatorer.

FCL.935.TRI TRI — Kompetencebedømmelse

Hvis kompetencebedømmelsen for TRI udføres i en FFS, er TRI-beviset begrænset til flyveinstruktion i en FFS.

Begrænsningen ophæves, når TRI har bestået kompetencebedømmelsen på et luftfartøj.

FCL.940.TRI TRI — Forlængelse og fornyelse

a) *Forlængelse.*

- 1) Flyvemaskiner For at få forlænget et TRI(A)-bevis skal ansøgeren inden for de forudgående 12 måneder før bevisets udløbsdato opfylde et af følgende tre krav:
 - i) udføre en af følgende dele af et typerettighedstræningskursus: simulatorsession på mindst tre timer eller en luftøvelse på mindst én time bestående af mindst to starter og landinger
 - ii) modtage opfriskningstræning som TRI hos en ATO
 - iii) bestå en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med FCL.935.
- 2) Helikoptere og VTOL-luftfartøjer. For at få forlænget et TRI(H)- eller TRI(PL)-bevis skal ansøgeren inden for TRI-bevisets gyldighedsperiode opfylde to af følgende tre krav:
 - i) fuldføre 50 timers flyveinstruktion på hver af de luftfartøjstyper, der er instruktørbeføjelser til, eller i en FSTD, der repræsenterer de pågældende typer, hvoraf mindst 15 timer skal være inden for de forudgående 12 måneder før TRI-bevisets udløbsdato.

▼B

For TRI(PL) skal disse flyveinstruktionstimer flyves som TRI eller typerettighedseksaminator (TRE), eller SFI eller syntetisk flyveeksaminator (SFE). For TRI(H) skal den tid, der flyves som FI, instrumentrettighedsinstruktør (IRI), syntetisk træningsinstruktør (STI) eller en hvilken som helst eksaminator, også være relevant til dette formål

- ii) modtage opfriskningstræning som TRI hos en ATO
 - iii) bestå en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med FCL.935.
- 3) For mindst hver anden forlængelse af et TRI-bevis skal indehaveren bestå en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med FCL.935.
- 4) Hvis en person har et TRI-bevis til flere end én luftfartøjstype inden for samme kategori, skal kompetencebedømmelsen, som er gennemført på en af disse typer, forlænge TRI-beviset for de andre typer inden for samme luftfartøjskategori.
- 5) Specifikke krav for forlængelse af et TRI(H). En TRI(H) med et FI(H)-bevis til den relevante type får dette godskrevet fuldt ud i forhold til kravene i litra a) ovenfor. I dette tilfælde vil TRI(H)-beviset være gyldigt indtil FI(H)-bevisets udløbsdato.
- b) *Fornyelse.*
- 1) Flyvemaskiner Hvis TRI(A)-beviset er udløbet, skal ansøgeren:
- i) inden for de forudgående 12 måneder før ansøgningen have fuldført mindst 30 rutesektorer, herunder starter og landinger i den relevante flyvemaskinetype, hvoraf højst 15 sektorer kan fuldføres i en flyvesimulator
 - ii) fuldført de relevante dele af et TRI-kursus hos en ATO
 - iii) på et typerettighedskursus mindst udført tre timers flyveinstruktion på den relevante type under tilsyn af en TRI(A).
- 2) Helikoptere og VTOL-luftfartøjer. Hvis TRI(H)- eller TRI(PL)-beviset er udløbet, skal ansøgeren inden for en periode på 12 måneder før fornyelsen:
- i) modtage opfriskningstræning som TRI hos en ATO, som skal omfatte de relevante elementer af TRI-træningskurset, og
 - ii) bestå kompetencebedømmelsen i overensstemmelse med FCL.935 på hver af luftfartøjstyperne, som der søges om forlængelse af instruktørbeføjelserne for.

*SEKTION 5**Specifikke krav for klasserettighedsinstruktører — CRI***FCL.905.CRI CRI — Beføjelser og betingelser**

- a) CRI har beføjelser til at give instruktion i forbindelse med:

▼M3

- 1) udstedelse, forlængelse eller fornyelse af en klasse- eller typerettighed til flyvemaskiner med én pilot, bortset fra højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, når ansøgeren ønsker beføjelser til at flyve i operationer med én pilot

▼B

- 2) en slæberettighed eller en rettighed til kunstflyvning for flyvemaskinekategori, hvis CRI har den relevante rettighed og har demonstreret evnen til at give instruktion i forbindelse med den pågældende rettighed over for en FI, der er kvalificeret i overensstemmelse med FCL.905.FI, litra i)

▼ M4

- 3) udvidelse af LAPL(A)-beføjelser til en anden flyvemaskineklasse eller -variant

▼ B

- b) Beføjelserne knyttet til CRI er begrænset til den flyvemaskineklasse- eller type, som bedømmelsen af instruktørkompetencer blev foretaget i. Beføjelserne i tilknytning til CRI udvides til andre klasser eller typer, når CRI inden for de foregående 12 måneder har fuldført:
 - 1) 15 timers flyvetid som luftfartøjschef på flyvemaskiner i den relevante flyvemaskineklasse eller -type
 - 2) én træningsflyvning fra højre side under tilsyn af en anden CRI eller FI, som er kvalificeret med hensyn til den pågældende klasse eller type på det andet pilotsæde.

▼ M3

- c) Ansøgere til et CRI-bevis til flermotorede flyvemaskiner, og som har et CRI-bevis til enmotorede flyvemaskiner, skal opfylde de forudsætninger for at få udstedt et CRI-bevis, der er fastsat i FCL.915.CRI, litra a), og de krav, der er fastsat i FCL.930.CRI, litra a), nr. 3), og i FCL.935.

▼ B**FCL.915.CRI CRI — Forudsætninger**

Ansøgere til et CRI-bevis skal mindst have fuldført:

- a) for flermotorede flyvemaskiner:
 - 1) 500 timers flyvetid som pilot på flyvemaskiner
 - 2) 30 timer som luftfartøjschef i den relevante flyvemaskinetype eller -klasse
- b) for enmotorede flyvemaskiner:
 - 1) 300 timers flyvetid som pilot på flyvemaskiner
 - 2) 30 timer som luftfartøjschef i den relevante flyvemaskinetype eller -klasse.

FCL.930.CRI CRI — Træningskursus

- a) Træningskurset for CRI skal omfatte mindst:
 - 1) 25 timers undervisnings- og læringsinstruktion
 - 2) 10 timers teknisk træning, herunder revision af teknisk viden, udarbejdelse af timeplaner og udvikling af kompetencer til instruktion i undervisningslokale/simulator
 - 3) fem timers flyveinstruktion på flermotorede flyvemaskiner eller tre timers flyveinstruktion på enmotorede flyvemaskiner udført af en FI(A), som er kvalificeret i overensstemmelse med FCL.905.FI, litra i).
- b) Ansøgere, som har eller har haft et instruktørbevis, får dette godskrevet fuldt ud i forhold til kravet i litra a), nr. 1).

FCL.940.CRI CRI — Forlængelse og fornyelse

- a) For at få forlænget et CRI-bevis skal ansøgeren inden for de forudgående 12 måneder før CRI-bevisets udløbsdato:
 - 1) udføre mindst 10 timers flyveinstruktion som CRI. Hvis ansøgeren har CRI-beføjelser til både enmotorede og flermotorede flyvemaskiner, deles de 10 timers flyveinstruktion lige mellem enmotorede og flermotorede flyvemaskiner, eller
 - 2) modtage opfriskningstræning som CRI hos en ATO eller
 - 3) bestå kompetencebedømmelsen i overensstemmelse med FCL.935 for enten flermotorede eller enmotorede flyvemaskiner.
- b) For mindst hver anden forlængelse af et CRI-bevis skal indehaveren opfylde kravet i litra a), nr. 3).

▼ B

- c) Fornyelse. Hvis CRI-beviset er udløbet, skal ansøgeren inden for en periode på 12 måneder før fornyelsen:
- 1) modtage opfriskningstræning som CRI hos en ATO
 - 2) bestå en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med FCL.935.

*SEKTION 6**Specifikke krav for instrumenttæthedsinstruktører — IRI***FCL.905.IRI IRI — Beføjelser og betingelser****▼ M3**

- a) En IRI har beføjelser til at instruere med henblik på udstedelse, forlængelse og fornyelse af en EIR eller en IR i den relevante luftfartøjskategori..

▼ B

- b) Specifikke krav for MPL-kurset. For at instruere på MPL-grundkurset skal IRI(A):
- 1) have en IR til flermotorede flyvemaskiner og
 - 2) have fuldført mindst 1 500 timers flyvetid i operationer med flere besætningsmedlemmer.
 - 3) For en IRI, som allerede er kvalificeret til at instruere på integrerede ATP(A)- eller CPL(A)/IR-kurser kan kravet i litra b), nr. 2), erstattes af gennemførelse af det kursus, der er foreskrevet i FCL.905.FI, litra j), nr. 3).

FCL.915.IRI IRI — Forudsætninger

Ansøgere til et IRI-bevis skal:

- a) for IRI(A):
- 1) have fuldført mindst 800 timers flyvetid i henhold til IFR, hvoraf mindst 400 timer skal være på flyvemaskiner, og

▼ M3

- 2) for ansøgere til IRI(A) til flermotorede flyvemaskiner opfylde kravene i FCL.915.CRI, litra a), FCL.930.CRI and FCL.935

▼ B

- b) for IRI(H):
- 1) have fuldført mindst 500 timers flyvetid i henhold til IFR, hvoraf mindst 250 timer skal være instrumentflyvetid på helikoptere, og
 - 2) for ansøgere til IR(H) til helikoptere med flere piloter opfylde kravene i FCL.905.FI, litra g), nr. 3), ii)
- c) for IRI(As) have fuldført mindst 300 timers flyvetid i henhold til IFR, hvoraf mindst 100 timer skal være instrumentflyvetid på luftskibe.

FCL.930.IRI IRI — Træningskursus

- a) Træningskurset for IRI skal omfatte mindst:
- 1) 25 timers undervisnings- og læringsinstruktion
 - 2) 10 timers teknisk træning, herunder revision af instrumentteknisk viden, udarbejdelse af timeplaner og udvikling af kompetencer til instruktion i undervisningslokale
 - 3) i) for IRI(A) mindst 10 timers flyveinstruktion på en flyvemaskine, FFS, FTD 2/3 eller FNPT II. For ansøgere med et FI(A)-bevis reduceres disse timer til fem

▼B

- ii) for IRI(H) mindst 10 timers flyveinstruktion på en helikopter, FFS, FTD 2/3 eller FNPT II/III
 - iii) for IRI(As) mindst 10 timers flyveinstruktion på et luftskib, en FFS, FTD 2/3 eller FNPT II.
- b) Flyveinstruktionen skal udføres af en FI, som er kvalificeret i overensstemmelse med FCL.905.FI, litra i).
- c) Ansøgere, som har eller har haft et instruktørbevis, får dette godskrevet fuldt ud i forhold til kravet i litra a), nr. 1).

FCL.940.IRI IRI — Forlængelse og fornyelse

For at få forlænget og fornyet et IRI-bevis skal indehaveren opfylde kravene for forlængelse og fornyelse af et FI-bevis i FCL.940.FI.

*SEKTION 7**Specifikke krav for syntetiske flyveinstruktører — SFI***FCL.905.SFI SFI — Beføjelser og betingelser**

SFI har beføjelser til at udføre syntetisk flyveinstruktion inden for den relevante luftfartøjskategori med henblik på:

- a) udstedelse, forlængelse og fornyelse af en IR, hvis denne har eller har haft en IR i den relevante luftfartøjskategori og har gennemført et IRI-træningskursus, og
- b) når det gælder SFI til flyvemaskiner med én pilot:
 - 1) udstedelse, forlængelse og fornyelse af typerettigheder til højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, når ansøgeren ønsker beføjelser til operationer med én pilot.

Beføjelserne i tilknytning til SFI(SPA) kan udvides til flyveinstruktion i forbindelse med typerettigheder til højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot i operationer med flere piloter, hvis SFI(SPA):

- i) har et MCCI-bevis eller
 - ii) har eller har haft et TRI-bevis til flyvemaskiner med flere piloter og
- 2) hvis SFI(SPA)-beføjelserne er blevet udvidet til operationer med flere piloter i overensstemmelse med nr. 1):
- i) MCC
 - ii) MPL-grundkurset
- c) for SFI til flyvemaskiner med flere piloter:
- 1) udstedelse, forlængelse og fornyelse af typerettigheder for:
 - i) flyvemaskiner med flere piloter
 - ii) højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, når ansøgeren ønsker rettigheder til operationer med flere piloter
 - 2) MCC
 - 3) MPL-kurset på grundniveau, mellemniveau og videregående niveau, hvis denne for grundtræningen har eller har haft et FI(A)- eller IRI(A)-bevis.

▼ B

d) for SFI til helikoptere:

- 1) udstedelse, forlængelse og fornyelse af helikoptertyperettigheder

▼ M3

- 2) MCC-træning, når SFI har beføjelser til at give instruktion med henblik på helikoptere med flere piloter.

▼ B**FCL.910.SFI SFI — Begrænsede beføjelser**

Beføjelserne i tilknytning til SFI begrænses til den FTD 2/3 eller FFS i den luftfartøjstype, som SFI-træningskurset blevet gennemført i.

Beføjelserne kan udvides til andre FSTD, der repræsenterer andre typer af samme luftfartøjskategori, når indehaveren har:

- a) bestået simulatordelen af det relevante typerettighedskursus og
- b) på et typerettighedskursus mindst udført tre timers flyveinstruktion vedrørende en SFI's opgaver på den relevante type under tilsyn og godkendt af en TRE, der er kvalificeret til dette formål.

FCL.915.SFI SFI — Forudsætninger

Ansøgere til et SFI-bevis skal:

- a) have eller have haft et CPL, MPL eller ATPL i den relevante luftfartøjskategori
- b) have gennemført duelighedsprøven for udstedelse af den specifikke luftfartøjs typerettighed i en FFS, som repræsenterer den relevante type, inden for de forudgående 12 måneder før ansøgningen, og
- c) desuden for SFI(A) til flyvemaskiner med flere piloter eller SFI(PL) have:
 - 1) fuldført mindst 1 500 timers flyvetid som pilot på enten flyvemaskiner med flere piloter eller VTOL-luftfartøjer
 - 2) som pilot eller observatør inden for de forudgående 12 måneder før ansøgningen have fuldført mindst:
 - i) tre rutesektorer i cockpittet på den relevante luftfartøjstype eller
 - ii) to simulatorsessioner baseret på ruteorienteret flyvetræning udført af kvalificerede besætningsmedlemmer i cockpittet på den relevante type. Disse simulatorsessioner skal omfatte to flyvninger på mindst to timer hver mellem to forskellige flyvepladser samt den dermed forbundne planlægning før flyvningen og debriefing
- d) desuden for SFI(A) til højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot:
 - 1) have fuldført mindst 500 timers flyvetid som luftfartøjschef på flyvemaskiner med én pilot
 - 2) have eller have haft en flermotoret IR(A)-rettighed og
 - 3) have opfyldt kravene i litra c), nr. 2)
- e) desuden for SFI(H) have:
 - 1) fuldført mindst én times flyvetid i cockpittet på den relevante type som pilot eller observatør inden for 12 måneder forud for ansøgningen og

▼B

- 2) mindst 1 000 timers flyveerfaring som pilot på helikoptere, herunder mindst 350 timer som pilot på helikoptere med flere piloter for helikoptere med flere piloter
- 3) fuldført 500 timer som pilot på helikoptere, herunder 100 timer som luftfartøjschef på flermotorede helikoptere med én pilot, for flermotorede helikoptere med én pilot
- 4) fuldført 250 timer som pilot på helikoptere for enmotorede helikoptere med én pilot.

FCL.930.SFI SFI — Træningskursus

- a) Træningskurset for SFI skal omfatte:
 - 1) FSTD-indholdet på det relevante typerettighedskursus
 - 2) indholdet af TRI-træningskurset
- b) Ansøgere til et SFI-bevis, som har et TRI-bevis til den relevante type, får dette godskrevet fuldt ud i forhold til kravene i denne bestemmelse.

FCL.940.SFI SFI — Forlængelse og fornyelse

- a) Forlængelse. For at få forlænget et SFI-bevis skal ansøgeren inden for SFI-bevisets gyldighedsperiode opfylde to af følgende tre krav:
 - 1) fuldføre 50 timer som instruktør eller eksaminator i FSTD, hvoraf mindst 15 timer skal være inden for de forudgående 12 måneder før SFI-bevisets udløbsdato
 - 2) modtage opfriskningstræning som SFI hos en ATO
 - 3) bestå de relevante afsnit af en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med FCL.935.
- b) Desuden skal ansøgeren på en FFS have gennemført duelighedsprøverne for udstedelse af de specifikke luftfartøjstyperettigheder, der repræsenterer de typer, der er beføjelser til.
- c) For mindst hver anden forlængelse af et SFI-bevis skal indehaveren opfylde kravet i litra a), nr. 3).
- d) Fornyelse. Hvis SFI-beviset er udløbet, skal ansøgeren inden for 12 måneder forud for ansøgningen:
 - 1) gennemføre simulatordelen af SFI-træningskurset
 - 2) opfylde kravene i litra a), nr. 2) og 3).

*SEKTION 8**Specifikke krav for instruktører i samarbejde mellem flere besætningsmedlemmer — MCCI***FCL.905.MCCI MCCI — Beføjelser og betingelser**

- a) MCCI har beføjelser til at udføre flyveinstruktion under:
 - 1) den praktiske del af MCC-kurset, når det ikke kombineres med typerettighedstræning, og
 - 2) for MCCI(A) det integrerede MPL-grundtræningskursus, hvis MCCI har eller har haft et FI(A)- eller et IRI(A)-bevis.

FCL.910.MCCI MCCI — Begrænsede beføjelser

Beføjelserne i tilknytning til indehavere af et MCCI-bevis begrænses til den FNPT II/III MCC, FTD 2/3 eller FFS, som MCCI-træningskurset blev gennemført i.

▼B

Beføjelserne kan udvides til andre FSTD, som repræsenterer andre luftfartøjs-typer, når indehaveren har gennemført den praktiske del af MCCI-kurset på den pågældende type FNPT II/III MCC, FTD 2/3 eller FFS.

FCL.915.MCCI MCCI — Forudsætninger

Ansøgere til et MCCI-bevis skal:

- a) have eller have haft et CPL, MPL eller ATPL i den relevante luftfartøjs-kategori
- b) mindst have:

▼M3

- 1) 1 500 timers flyveerfaring som pilot i operationer med flere piloter for flyvemaskiner, luftskibe og VTOL-fartøjer

▼B

- 2) 1 000 timers flyveerfaring som pilot i operationer med flere besætnings-medlemmer, hvoraf mindst 350 timer skal være på helikoptere med flere piloter, for helikoptere.

FCL.930.MCCI MCCI — Træningskursus

- a) Træningskurset for MCCI skal omfatte mindst:

- 1) 25 timers undervisnings- og læringsinstruktion
- 2) teknisk træning relateret til den type FSTD, som ansøgeren ønsker at give instruktion i
- 3) tre timers praktisk instruktion, som kan være flyveinstruktion eller MCC-instruktion på den relevante FNPT II/III MCC, FTD 2/3 eller FFS, under tilsyn af en TRI, SFI eller MCCI, der er udpeget til formålet af ATO. Timerne med flyveinstruktion under tilsyn skal omfatte bedømmelse af ansøgerens kompetence som beskrevet i FCL.920.

- b) Ansøgere, som har eller har haft et FI-, TRI-, CRI-, IRI- eller SFI-bevis, får dette godskrevet fuldt ud i forhold til kravet i litra a), nr. 1).

FCL.940.MCCI MCCI — Forlængelse og fornyelse

- a) For at få forlænget et MCCI-bevis skal ansøgeren have opfyldt kravene i FCL.930.MCCI, litra a), nr. 3), på den relevante type FNPT II/III, FTD 2/3 eller FFS inden for de forudgående 12 måneder af MCCI-bevisets gyldighedsperiode.
- b) Fornyelse. Hvis MCCI-beviset er udløbet, skal ansøgeren opfylde kravene i FCL.930.MCCI, litra a), nr. 2) og 3), på den relevante type FNPT II/III MCC, FTD 2/3 eller FFS.

*SEKTION 9**Specifikke krav for syntetiske træningsinstruktører — STI***FCL.905.STI STI — Beføjelser og betingelser**

- a) STI har beføjelser til at udføre syntetisk flyveinstruktion i den relevante luftfartøjskategori for:

- 1) udstedelse af et certifikat

▼ B

2) udstedelse, forlængelse eller fornyelse af en IR og en klasse- eller typerettighed til luftfartøjer med én pilot, bortset fra højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot.

b) Yderligere beføjelser for STI(A). STI(A)-beføjelser omfatter syntetisk flyveinstruktion under den elementære flyvetræning på det integrerede MPL-træningskursus.

FCL.910.STI STI — Begrænsede beføjelser

De beføjelser, STI har, er begrænset til den FNPT II/III, FTD 2/3 eller FFS, som STI-træningskursen blev gennemført i.

Beføjelserne kan udvides til andre FSTD, der repræsenterer andre luftfartøjstyper, når indehaveren har:

- a) gennemført FFS-delen af TRI-kurset på den relevante type
- b) gennemført duelighedsprøven for den specifikke luftfartøjstyperettighed på en FFS, som repræsenterer den relevante type, inden for 12 måneder forud for ansøgningen
- c) gennemført mindst én FSTD-session på et typerettighedskursus relateret til en STI's opgaver af mindst tre timers varighed på den relevante luftfartøjstype under tilsyn af en flyveinstruktørekaminator (FIE).

FCL.915.STI STI — Forudsætninger

Ansøgere til et STI-bevis skal:

- a) inden for de tre foregående år inden ansøgningen have eller have haft et pilotcertifikat og instruktørrettigheder til de kurser, instruktionen skal gives på
- b) i en FNPT have gennemført den relevante duelighedsprøve for klasse- eller typerettigheden inden for en periode på 12 måneder før ansøgningen.

Ansøgere til et STI(A), som kun ønsker at instruere på BITD, skal kun udføre de øvelser, der er relevante for den praktiske prøve for udstedelse af et PPL(A)

- c) desuden for STI(H) have fuldført mindst én times flyvetid som pilot eller observatør i cockpittet på den relevante helikoptertype inden for de sidste 12 måneder inden ansøgningen.

FCL.930.STI STI — Træningskursus

- a) Træningskurset for STI skal omfatte mindst tre timers flyveinstruktion relateret til en STI's opgaver på en FFS, FTD 2/3 eller FNPT II/III under tilsyn af en FIE. Timerne med flyveinstruktion under tilsyn skal omfatte bedømmelse af ansøgerens kompetence som beskrevet i FCL.920.

Ansøgere til et STI(A), som kun ønsker at instruere på en BITD, skal udføre flyveinstruktionen på en BITD.

- b) For ansøgere til et STI(H) skal kurset også omfatte FFS-delen af det relevante TRI-kursus.

▼B**FCL.940.STI Forlængelse og fornyelse af STI-beviset**

a) Forlængelse. For at få forlænget et STI-bevis skal ansøgeren inden for de sidste 12 måneder af STI-bevisets gyldighedsperiode have:

- 1) udført mindst tre timers flyveinstruktion i en FFS eller FNPT II/III eller BITD som led i et fuldstændigt CPL-, IR-, PPL- eller klasse- eller typerettighedskursus og
- 2) bestået de relevante afsnit af duelighedsprøven i den FFS, FTD 2/3 eller FNPT II/III, hvor flyveinstruktionen normalt gives, i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del for den relevante luftfartøjsklasse eller -type.

For en STI(A), som kun instruerer på BITD, skal duelighedsprøven kun omfatte de øvelser, der er relevante for en praktisk prøve med henblik på udstedelse af et PPL(A).

b) Fornyelse. Hvis STI-beviset er udløbet, skal ansøgeren:

- 1) modtage opfriskningstræning som STI hos en ATO
- 2) i den FFS, FTD 2/3 eller FNPT II/III, hvor flyveinstruktionen normalt gives, bestå de relevante afsnit af duelighedsprøven i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del for den relevante luftfartøjsklasse eller -type.

For en STI(A), som kun instruerer på BITD, skal duelighedsprøven kun omfatte de øvelser, der er relevante for en praktisk prøve med henblik på udstedelse af et PPL(A)

- 3) på et fuldstændigt CPL-, IR-, PPL- eller klasse- eller typerettighedskursus udføre mindst tre timers flyveinstruktion under tilsyn af en FI, CRI(A), IRI eller TRI(H), der er udpeget til formålet af ATO. En FIE(A) skal føre tilsyn i mindst én time af flyveinstruktionen.

*SEKTION 10**Instruktører i rettigheder til bjergflyvning — MI***FCL.905.MI MI — Beføjelser og betingelser**

En indehaver af en MI-rettighed har beføjelser til at udføre flyveinstruktion med henblik på udstedelse af en rettighed til bjergflyvning.

FCL.915.MI MI — Forudsætninger

Ansøgere til et MI-bevis skal:

- a) have et FI-, CRI- eller TRI-bevis med beføjelser til flyvemaskiner med én pilot
- b) have en rettighed til bjergflyvning.

FCL.930.MI MI — Træningskursus

a) Træningskurset for MI skal omfatte en bedømmelse af ansøgerens kompetence som beskrevet i FCL.920.

▼B

- b) Før ansøgere deltager i kurset, skal de have bestået en flyveprøve inden optagelsen med en MI, som har et FI-bevis, for at bedømme deres erfaring og evne til at gennemføre træningskurset.

▼M3**FCL.940MI MI-bevisets gyldighed**

MI-beviset er gyldigt, så længe FI-, TRI- eller CRI-beviset er gyldigt.

▼B*SEKTION 11**Specifikke krav for prøveflyvningsinstruktører — FTI***FCL.905.FTI FTI — Beføjelser og betingelser**

- a) En prøveflyvningsinstruktør (FTI) har beføjelser til inden for den relevante luftfartøjskategori at give instruktion med henblik på:
- 1) udstedelse af prøveflyvningsrettigheder i kategori 1 eller 2, hvis denne har en prøveflyvningsrettighed i den relevante kategori
 - 2) udstedelse af et FTI-bevis inden for den relevante kategori af prøveflyvningsrettigheder, hvis instruktøren har mindst to års erfaring med instruktion med henblik på udstedelse af prøveflyvningsrettigheder.
- b) En FTI med en prøveflyvningsrettighed i kategori 1 har også rettigheder til at udføre flyveinstruktion for prøveflyvningsrettigheder i kategori 2.

FCL.915.FTI FTI — Forudsætninger

Ansøgere til et FTI-bevis skal:

- a) have en prøveflyvningsrettighed, som er udstedt i overensstemmelse med FCL.820
- b) have fuldført mindst 200 timers prøveflyvninger i kategori 1 eller 2.

FCL.930.FTI FTI — Træningskursus

- a) Træningskurset for FTI skal omfatte mindst:
- 1) 25 timers undervisnings- og læringsinstruktion
 - 2) 10 timers teknisk træning, herunder revision af teknisk viden, udarbejdelse af timeplaner og udvikling af kompetencer til instruktion i undervisningslokale/simulator
 - 3) fem timers praktisk flyveinstruktion under tilsyn af en FTI, der er kvalificeret i overensstemmelse med FCL.905.FTI, litra b). Timerne med flyveinstruktion skal omfatte bedømmelse af ansøgerens kompetence, som beskrevet i FCL.920.
- b) Godskrivning
- 1) Ansøgere, som har eller har haft et instruktørbevis, får dette godskrevet fuldt ud i forhold til kravet i litra a), nr. 1).
 - 2) Desuden skal ansøgere, som har eller har haft et FI- eller TRI-bevis i den relevante luftfartøjskategori, have dette godskrevet fuldt ud i forhold til kravene i litra a), nr. 2).

FCL.940.FTI FTI — Forlængelse og fornyelse

- a) Forlængelse. For at få forlænget et FTI-bevis skal ansøgeren inden for FTI-bevisets gyldighedsperiode opfylde ét af følgende krav:
- 1) fuldføre mindst:
 - i) 50 timers prøveflyvninger, hvoraf mindst 15 timer skal være inden for 12 måneder forud for FTI-bevisets udløbsdato, og

▼B

- ii) fem timers prøveflyvningsinstruktion inden for 12 måneder forud for FTI-bevisets udløbsdato eller
- 2) modtage opfriskningstræning som FTI hos en ATO. Opfriskningstræningen skal baseres på den praktiske flyveinstruktion på FTI-træningskurset i overensstemmelse med FCL.930.FTI, litra a), nr. 3), og omfatte mindst én instruktionsflyvning under tilsyn af en FTI, som er kvalificeret i overensstemmelse med FCL.905.FTI, litra b).
- b) Fornyelse. Hvis FTI-beviset er udløbet, skal ansøgeren modtage opfriskningstræning som FTI hos en ATO. Opfriskningstræningen skal mindst opfylde kravene i FCL.930.FTI, litra a), nr. 3).

SUBPART K

EKSAMINATORER

SEKTION 1

*Fælles krav***FCL.1000 Eksaminatorbeviser**

- a) Generelt. Indehavere af et eksaminatorbevis skal:
 - 1) have et certifikat, en rettighed eller et bevis, som svarer til dem, som de er autoriseret til at udføre praktiske prøver, duelighedsprøver eller kompetencebedømmelser for, og rettigheden til at give instruktion til dem
 - 2) være kvalificeret til at fungere som luftfartøjschef på luftfartøjet under en praktisk prøve, duelighedsprøve eller kompetencebedømmelse, når den udføres på luftfartøjet.
- b) Særlige betingelser
 - 1) I forbindelse med indførelse af nye luftfartøjer i medlemsstaterne eller i et luftfartsforetagendes flåde kan den kompetente myndighed, hvis det ikke er muligt at opfylde kravene i denne subpart, udstede et specifikt bevis, som giver ret til at udføre praktiske prøver og duelighedsprøver. Et sådant bevis skal være begrænset til de praktiske prøver og duelighedsprøver, der er nødvendige for indførelsen af den nye type luftfartøj, og det må under alle omstændigheder højst være gyldigt i ét år.
 - 2) Indehavere af et bevis, der er udstedt i overensstemmelse med litra b), nr. 1), som ønsker at ansøge om et eksaminatorbevis, skal opfylde forudsætningerne og kravene til forlængelse for den pågældende eksaminatorkategori.
- c) Prøve uden for medlemsstaternes område
 - 1) Uanset litra a) kan medlemsstatens kompetente myndighed i forbindelse med praktiske prøver og duelighedsprøver udbudt af en ATO uden for medlemsstaternes område udstede et eksaminatorbevis til en ansøger, som har et pilotcertifikat, der er udstedt af et tredjeland i overensstemmelse med ICAO bilag 1, hvis ansøgeren:
 - i) mindst har et certifikat, en rettighed eller et bevis, der svarer til det, som de er autoriseret til at udføre praktiske prøver, duelighedsprøver eller kompetencebedømmelser for, og i alle tilfælde mindst et CPL.
 - ii) opfylder kravene i denne subpart for udstedelse af det relevante eksaminatorbevis og

▼ B

- iii) over for den kompetente myndighed demonstrerer en tilstrækkelig viden om de europæiske luftfartssikkerhedsregler til at kunne udøve eksaminatorbeføjelser i overensstemmelse med denne del.
- 2) Det bevis, der nævnes i nr. 1), skal være begrænset til at udføre praktiske prøver og duelighedsprøver:
 - i) uden for medlemsstaternes område og
 - ii) til piloter, som har tilstrækkelige færdigheder i det sprog, prøven gives på.

FCL.1005 Begrænsning af beføjelser i forbindelse med personlige interesser

Eksaminatorer må ikke udføre:

- a) praktiske prøver eller kompetencebedømmelser for udstedelse af et certifikat, en rettighed eller et bevis til ansøgere:

▼ M4

- 1) som de har givet mere end 25 % af den fornødne flyveinstruktion for det certifikat, den rettighed eller det bevis, som den praktiske prøve eller kompetencebedømmelsen gennemføres med henblik på eller

▼ B

- 2) når de har været ansvarlige for anbefalingen til praktisk prøve i overensstemmelse med FCL.030, litra b)
- b) praktiske prøver, duelighedsprøver eller kompetencebedømmelser, hvis de ikke er sikre på, at de kan være objektive.

FCL.1010 Forudsætninger for eksaminatorer

Ansøgere til et eksaminatorbevis skal demonstrere:

- a) relevant viden, baggrund og erfaring med hensyn til en eksaminators beføjelser
- b) at de ikke er pålagt sanktioner, herunder suspendering, begrænsning eller tilbagekaldelse af deres certifikater, rettigheder eller beviser, som er udstedt i overensstemmelse med denne del, for manglende overholdelse af grundforordningen og dens gennemførelsesbestemmelser i løbet af de seneste tre år.

FCL.1015 Eksaminatorstandardisering

- a) Ansøgere til et eksaminatorbevis skal gennemgå et standardiseringskursus udbudt af den kompetente myndighed eller af en ATO og godkendt af den kompetente myndighed.
- b) Standardiseringskurset skal omfatte teoriundervisning og praktisk instruktion og skal omfatte mindst:
 - 1) gennemførelse af to praktiske prøver, duelighedsprøver eller kompetencebedømmelser vedrørende de certifikater, rettigheder eller beviser, som ansøgeren søger om ret til at udføre prøver for
 - 2) instruktion i de gældende krav i denne del og de gældende krav til flyveoperationer, udførelse af praktiske prøver, duelighedsprøver og kompetencebedømmelser samt dokumentation og rapportering derom
 - 3) en briefing om de nationale administrative procedurer, krav om beskyttelse af personoplysninger, erstatningsansvar, ulykkesforsikring og afgifter

▼ M3

- 4) en briefing om behovet for at gennemgå og anvende elementerne i nr. 3) i forbindelse med udførelsen af praktiske prøver, duelighedsprøver eller kompetencebedømmelser, hvis der er tale om ansøgere, hvis kompetente myndighed ikke er den samme som den, der udstedte eksaminatorbeviset og

▼ M3

- 5) instruktion i, hvordan man får adgang til disse nationale procedurer og krav, som er fastsat af andre kompetente myndigheder, når det er nødvendigt.
- c) Indehavere af et eksaminatorbevis må ikke udføre praktiske prøver, duelighedsprøver eller kompetencebedømmelser, hvis der er tale om ansøgere, hvis kompetente myndighed ikke er den samme som den, der udstedte eksaminatorbeviset, medmindre de har gennemgået de seneste foreliggende oplysninger med de relevante nationale procedurer, der er fastsat af ansøgerens kompetente myndighed.

▼ B**FCL.1020 Kompetencebedømmelse for eksaminatorer**

Ansøgere til et eksaminatorbevis skal demonstrere deres kompetence over for en inspektør fra den kompetente myndighed eller en ledende eksaminator, som specifikt har fået bemyndigelse dertil fra den kompetente myndighed med ansvar for eksaminatorbeviset, ved at gennemføre en praktisk prøve, duelighedsprøve eller kompetencebedømmelse i den eksaminatorrolle, der ansøges om beføjelser til, herunder briefing, udførelse af den praktiske prøve, duelighedsprøven eller kompetencebedømmelsen samt bedømmelse af den person, som prøven eller bedømmelsen omhandler, debriefing og registreringsdokumentation.

FCL.1025 Gyldighed, forlængelse og fornyelse af eksaminatorbeviser

- a) Gyldighed. Et eksaminatorbevis er gyldigt i tre år.
- b) Forlængelse. Et eksaminatorbevis forlænges, når indehaveren i løbet af bevisets gyldighedsprøve har:
- 1) gennemført mindst to praktiske prøver, duelighedsprøver eller kompetencebedømmelser hvert år
 - 2) deltaget i et opfriskningsseminar for eksaminatorer udbudt af den kompetente myndighed eller af en ATO og godkendt af den kompetente myndighed i løbet af gyldighedsperiodens sidste år.
 - 3) En af de praktiske prøver eller duelighedsprøverne, som er gennemført i gyldighedsperiodens sidste år i overensstemmelse med nr. 1), skal være bedømt af en inspektør fra den kompetente myndighed eller af en ledende eksaminator, som specifikt har fået bemyndigelse dertil af den kompetente myndighed med ansvar for eksaminatorbeviset.
 - 4) Når den person, som ansøger om forlængelse, har beføjelser til mere end én eksaminatorkategori, kan forlængelsen af alle eksaminatorrettigheder kombineres, når ansøgeren opfylder kravene i litra b), nr. 1) og 2), og FCL.1020 for én af de pågældende eksaminatorkategorier, efter aftale med den kompetente myndighed.
- c) Fornyelse. Hvis beviset er udløbet, skal ansøgerne opfylde kravene i litra b), nr. 2), og FCL.1020, før de igen kan udøve deres beføjelser.
- d) Et eksaminatorbevis kan kun forlænges eller fornys, hvis ansøgeren demonstrerer, at denne stadig opfylder kravene i FCL.1010 og FCL.1030.

FCL.1030 Udførelse af praktiske prøver, duelighedsprøver og kompetencebedømmelser

- a) Når eksaminatorer udfører praktiske prøver, duelighedsprøver og kompetencebedømmelser, skal de:
- 1) sikre, at kommunikationen med ansøgeren kan ske uden sprogbarrierer
 - 2) bekræfte, at ansøgeren opfylder alle kravene til kvalifikationer, træning og erfaring i denne del med henblik på udstedelse, forlængelse eller fornyelse af det certifikat, den rettighed eller det bevis, som den praktiske prøve, duelighedsprøven eller kompetencebedømmelsen gennemføres med henblik på

▼ B

- 3) oplyse ansøgeren om konsekvenserne af at afgive ufuldstændige, unøjagtige eller forkerte oplysninger om dennes træning og flyveerfaring.
- b) Når den praktiske prøve eller duelighedsprøven er afsluttet, skal eksaminatoren:
- 1) underrette ansøgeren om prøvens resultat. Hvis ansøgeren har bestået delvist eller ikke har bestået, skal eksaminatoren oplyse ansøgeren om, at denne ikke må udøve beføjelser tilknyttet rettighederne, før prøven er bestået. Eksaminatoren skal oplyse om eventuelle krav til supplerende træning og forklare, hvilke klagemuligheder ansøgeren har
 - 2) hvis ansøgeren består en duelighedsprøve eller kompetencebedømmelse for forlængelse eller fornyelse, påtegne ansøgerens certifikat eller bevis med den nye udløbsdato for rettigheden eller certifikatet, hvis eksaminatoren har specifik bemyndigelse dertil fra den kompetente myndighed med ansvar for ansøgerens certifikat
 - 3) give ansøgeren en underskrevet rapport om den praktiske prøve eller duelighedsprøven og straks sende kopier af rapporten til den kompetente myndighed med ansvar for ansøgerens certifikat samt til den kompetente myndighed, der udstedte eksaminatortestet. Rapporten skal omfatte:
 - i) en erklæring om, at eksaminatoren har modtaget oplysninger fra ansøgeren om dennes erfaring og instruktion og vurderet, at denne erfaring og instruktion opfylder de gældende krav i denne del
 - ii) en bekræftelse af, at alle de krævede manøvrer og øvelser er blevet fuldført, samt oplysninger om den mundtlige teoriprøve, hvor det er relevant. Hvis et af prøvens emner ikke er bestået, skal eksaminatoren angive årsagerne til denne bedømmelse
 - iii) resultatet af prøven eller kompetencebedømmelsen

▼ M3

- iv) en erklæring om, at eksaminator har gennemgået og anvendt de nationale procedurer og krav, der er fastsat af ansøgerens kompetente myndighed, hvis den kompetente myndighed, der er ansvarlig for ansøgerens certifikat, ikke er den samme som den, der har udstedt eksaminatortestet
- v) en kopi af eksaminatortestet med oplysninger om, hvilke beføjelser vedkommende har som eksaminator i forbindelse med praktiske prøver, duelighedsprøver eller kompetencebedømmelser, hvis der er tale om ansøgere, hvis kompetente myndighed ikke er den samme som den, der udstedte eksaminatortestet.

▼ B

- c) Eksaminatorer skal i fem år opbevare oplysninger om alle de praktiske prøver, duelighedsprøver og kompetencebedømmelser, der er udført, og resultaterne deraf.
- d) På anmodning fra den kompetente myndighed med ansvar for eksaminatortestet eller den kompetente myndighed med ansvar for ansøgerens certifikat skal eksaminatorer fremsende alle fortegnelser og rapporter samt eventuelle andre oplysninger, der måtte være nødvendige for tilsynsaktiviteter.

SEKTION 2

*Specifikke krav for flyveeksaminatorer — FE***FCL.1005.FE FE — Beføjelser og betingelser**

- a) FE(A). En FE for flyvemaskiner har beføjelser til at udføre:

▼B

- 1) praktiske prøver for udstedelse af PPL(A) og praktiske prøver og duelighedsprøver for klasse- og typerettigheder med én pilot, bortset fra højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, hvis eksaminatoren har fuldført mindst 1 000 timers flyvetid som pilot på flyvemaskiner eller TMG, herunder mindst 250 timers flyveinstruktion
- 2) praktiske prøver for udstedelse af CPL(A) og praktiske prøver og duelighedsprøver for klasse- og typerettigheder med én pilot, bortset fra højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, hvis eksaminatoren har fuldført mindst 2 000 timers flyvetid som pilot på flyvemaskiner eller TMG, herunder mindst 250 timers flyveinstruktion
- 3) praktiske prøver og duelighedsprøver for LAPL(A), hvis eksaminatoren har fuldført mindst 500 timers flyvetid som pilot på flyvemaskiner eller TMG, herunder mindst 100 timers flyveinstruktion
- 4) praktiske prøver for udstedelse af en rettighed til bjergflyvning, hvis eksaminatoren har fuldført mindst 500 timers flyvetid som pilot på flyvemaskiner eller TMG, herunder mindst 500 starter og landinger indbefattet flyveinstruktionen med henblik på rettigheden til bjergflyvning

▼M3

- 5) duelighedsprøver med henblik på forlængelse og fornyelse af EIR, forudsat at FE har fuldført mindst 1 500 timers flyvetid som pilot på flyvemaskiner og opfylder kravene i FCL.1010.IRE, litra a), nr. 2).

▼B

- b) FE(H). En FE for helikoptere har beføjelser til at udføre:

- 1) praktiske prøver for udstedelse af PPL(H) og praktiske prøver og duelighedsprøver for enmotorede helikoptertyperettigheder med én pilot indført i et PPL(H), hvis eksaminatoren har fuldført 1 000 timers flyvetid som pilot på helikoptere, herunder mindst 250 timers flyveinstruktion
- 2) praktiske prøver for udstedelse af CPL(H) og praktiske prøver og duelighedsprøver for enmotorede helikoptertyperettigheder med én pilot indført i et CPL(H), hvis eksaminatoren har fuldført 2 000 timers flyvetid som pilot på helikoptere, herunder mindst 250 timers flyveinstruktion
- 3) praktiske prøver og duelighedsprøver for flermotorede helikoptertyperettigheder med én pilot indført i et PPL(H) eller et CPL(H), hvis eksaminatoren har opfyldt kravene i nr. 1) eller 2), alt efter hvad der er relevant, og har et CPL(H) eller ATPL(H) og, hvor det er relevant, en IR(H)
- 4) praktiske prøver og duelighedsprøver for LAPL(H), hvis eksaminatoren har fuldført mindst 500 timers flyvetid som pilot på helikoptere, herunder mindst 150 timers flyveinstruktion

- c) FE(As). En FE for luftskibe har beføjelser til at udføre praktiske prøver for udstedelse af PPL(As) og CPL(As) og praktiske prøver og duelighedsprøver for de tilhørende luftskibstyperettigheder, hvis eksaminatoren har fuldført 500 timers flyvetid som pilot på luftskibe, herunder 100 timers flyveinstruktion.

▼ B

- d) FE(S). En FE for svæveflyvemaskiner har beføjelser til at udføre:
- 1) praktiske prøver og duelighedsprøver for SPL og LAPL(S), hvis eksaminatoren har fuldført 300 timers flyvetid som pilot på svæveflyvemaskiner eller motorsvæveflyvemaskiner, herunder 150 timers flyveinstruktion eller 300 starter under flyveinstruktion
 - 2) duelighedsprøver for udvidelse af SPL-rettigheder til erhvervsmæssige operationer, hvis eksaminatoren har fuldført 300 timers flyvetid som pilot på svæveflyvemaskiner eller motorsvæveflyvemaskiner, herunder 90 timers flyveinstruktion

▼ M3

- 3) praktiske prøver for udvidelse af SPL- eller LAPL(S)-rettigheder til TMG, hvis eksaminatoren har fuldført 300 timers flyvetid som pilot på svæveflyvemaskiner eller motorsvæveflyvemaskiner, herunder 50 timers flyveinstruktion på TMG.
- 4) praktiske prøver og duelighedsprøver med henblik på rettigheden til skyflyvning, forudsat at eksaminatoren har fuldført mindst 200 timers flyvetid som pilot på svæveflyvemaskiner eller motorsvæveflyvemaskiner, herunder mindst 5 timers flyveinstruktion eller 25 instruktionsflyvninger med henblik på rettigheden til skyflyvning eller mindst 10 timers flyveinstruktion med henblik på EIR eller IR(A).

▼ B

- e) FE(B). En FE for balloner har beføjelser til at udføre:
- 1) praktiske prøver for udstedelse af BPL og LAPL(B) og praktiske prøver og duelighedsprøver for udvidelse af rettighederne til en anden ballonklasse eller -gruppe, hvis eksaminatoren har fuldført 250 timers flyvetid som pilot på balloner, herunder 50 timers flyveinstruktion
 - 2) duelighedsprøver for udvidelse af BPL-beføjelser til erhvervsmæssige operationer, hvis eksaminatoren har fuldført 300 timers flyvetid som pilot på balloner, heraf 50 timer i den samme ballongruppe, som der søges om udvidelse til. De 300 timers flyvetid skal omfatte 50 timers flyveinstruktion.

FCL.1010.FE FE — Forudsætninger

Ansøgere til et FE-bevis skal have:

et FI-bevis i den relevante luftfartøjskategori.

*SEKTION 3**Specifikke krav for typerettighedseksaminatorer — TRE***FCL.1005.TRE TRE — Beføjelser og betingelser**

- a) TRE(A) og TRE(PL). En TRE for flyvemaskiner eller VTOL-luftfartøjer har beføjelser til at udføre:
- 1) praktiske prøver med henblik på den første udstedelse af typerettigheder til enten flyvemaskiner eller VTOL-luftfartøjer

▼ M3

- 2) duelighedsprøver med henblik på forlængelse eller fornyelse af typerettigheder, EIR og IR

▼ B

- 3) praktiske prøver for udstedelse af ATPL(A)
- 4) praktiske prøver med henblik på udstedelse af MPL, hvis eksaminatoren har opfyldt kravene i FCL.925

▼B

- 5) kompetencebedømmelser for udstedelse, forlængelse eller fornyelse af et TRI- eller SFI-bevis i den relevante luftfartøjskategori, hvis eksaminatoren har fuldført mindst tre år som TRE.
- b) TRE(H). TRE(H) har rettigheder til at udføre:
- 1) praktiske prøver og duelighedsprøver for udstedelse, forlængelse eller fornyelse af typerettigheder til helikopter
 - 2) duelighedsprøver for forlængelse eller fornyelse af IR eller udvidelse af IR(H) fra enmotorede helikoptere til flermotorede helikoptere, hvis TRE(H) har en gyldig IR(H)
 - 3) praktiske prøver for udstedelse af ATPL(H)
 - 4) kompetencebedømmelser for udstedelse, forlængelse eller fornyelse af et TRI(H)- eller SFI(H)-bevis, hvis eksaminatoren har fuldført mindst tre år som TRE.

FCL.1010.TRE TRE — Forudsætninger

- a) TRE(A) og TRE(PL). Ansøgere til et TRE-bevis til flyvemaskiner og VTOL-luftfartøjer skal:
- 1) have fuldført 1 500 timers flyvetid som pilot på enten flyvemaskiner eller VTOL-luftfartøjer med flere piloter, hvoraf mindst 500 timer skal være som luftfartøjschef, for flyvemaskiner eller VTOL-luftfartøjer med flere piloter
 - 2) have fuldført 500 timers flyvetid som pilot på flyvemaskiner med én pilot, hvoraf mindst 200 timer skal være som luftfartøjschef, for højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot
 - 3) have et CPL- eller ATPL- og et TRI-bevis til den relevante type
 - 4) have udført mindst 50 timers flyveinstruktion som TRI, FI eller SFI i den relevante type eller en FSTD, som repræsenterer den pågældende type, for den første udstedelse af et TRE-bevis.
- b) TRE(H). Ansøgere til et TRE(H)-bevis til helikoptere skal:
- 1) have et TRI(H)-bevis eller, for enmotorede helikoptere med én pilot, et gyldigt FI(H)-bevis til den relevante type
 - 2) have udført 50 timers flyveinstruktion som TRI, FI eller SFI i den relevante type eller en FSTD, som repræsenterer den pågældende type, for den første udstedelse af et TRE-certifikat
 - 3) have et CPL(H) eller ATPL(H) og have fuldført 1 500 timers flyvning som pilot på helikoptere med flere piloter, hvoraf mindst 500 timer skal være som luftfartøjschef, for helikoptere med flere piloter
 - 4) for flermotorede helikoptere med én pilot:
 - i) have fuldført 1 000 timers flyvning som pilot på helikoptere, hvoraf mindst 500 timer skal være som luftfartøjschef
 - ii) have et CPL(H) eller ATPL(H) og, hvor det er relevant, en gyldig IR(H)

▼ B

- 5) for enmotorede helikoptere med én pilot:
- i) have fuldført 750 timers flyvning som pilot på helikoptere, hvoraf mindst 500 timer skal være som luftfartøjschef

▼ M3

- ii) have et CPL(H) eller ATPL(H).

▼ B

- 6) Før TRE(H)-beføjelserne udvides fra flermotoret med én pilot til flermotoret med flere piloter på samme helikoptertype, skal indehaveren have fuldført mindst 100 timer i operationer med flere piloter på den pågældende type.
- 7) For ansøgere til det første flermotorede TRE-bevis med flere piloter kan de 1 500 timers flyveerfaring på helikoptere med flere piloter, der kræves i litra b), nr. 3), betragtes som værende fuldført, hvis de har fuldført de 500 timers flyvetid som luftfartøjschef på en helikopter med flere piloter af samme type.

*SEKTION 4**Specifikke krav for klasserettighedseksaminatorer — CRE***FCL.1005.CRE CRE — Beføjelser**

CRE har beføjelser til for flyvemaskiner med én pilot, bortset fra højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, at udføre:

- a) praktisk prøve for udstedelse af klasse- og typerettigheder
- b) duelighedsprøver for:
 - 1) forlængelse og fornyelse af klasse- og typerettigheder
 - 2) forlængelse og fornyelse af IR, hvis CRE opfylder kravene i FCL.1010.IRE, litra a)
- 3) forlængelse og fornyelse af en EIR, forudsat at CRE har fuldført mindst 1 500 timer som pilot på flyvemaskiner og opfylder kravene i FCL.1010.IRE, litra a), nr. 2).

▼ M3**▼ M4**

- c) praktiske prøver med henblik på udvidelse af LAPL(A)-beføjelser til en anden flyvemaskineklasse eller -variant

▼ B**FCL.1010.CRE CRE — Forudsætninger**

Ansøgere til et CRE-bevis skal:

- a) have et CPL(A), MPL(A) eller ATPL(A) til luftfartøjer med én pilot eller have haft det og have et PPL(A)
- b) have et CRI-bevis til den relevante klasse eller type
- c) have fuldført 500 timers flyvetid som pilot på flyvemaskiner.

*SEKTION 5**Specifikke krav for instrumentrettighedseksaminatorer — IRE***▼ M3****FCL.1005.IRE IRE — Beføjelser**

Indehavere af IRE-beviser har beføjelser til at udføre praktiske prøver med henblik på udstedelse samt duelighedsprøver med henblik på forlængelse eller fornyelse af en EIR eller en IR.

▼ B**FCL.1010.IRE IRE — Forudsætninger**

- a) IRE(A). Ansøgere til et IRE-bevis til flyvemaskiner skal have et IRI(A) og have fuldført:

▼B

- 1) 2 000 timers flyvetid som pilot på flyvemaskiner og
 - 2) 450 timers flyvetid i henhold til IFR, hvoraf 250 timer skal være som instruktør.
- b) IRE(H). Ansøgere til et IRE-bevis til helikoptere skal have et IRI(H) og have fuldført:
- 1) 2 000 timers flyvetid som pilot på helikoptere og
 - 2) 300 timers instrumentflyvetid på helikoptere, hvoraf 200 timer skal være som instruktør.
- c) IRE(As). Ansøgere til et IRE-bevis til luftskibe skal have et IRI(As) og have fuldført:
- 1) 500 timers flyvetid som pilot på luftskibe og
 - 2) 100 timers instrumentflyvetid på luftskibe, hvoraf 50 timer skal være som instruktør.

*SEKTION 6**Specifikke krav for syntetiske flyveeksaminatorer — SFE***FCL.1005.SFE SFE — Beføjelser og betingelser**

- a) SFE(A) og SFE(PL). SFE på flyvemaskiner eller VTOL-luftfartøjer har beføjelser til i en FFS at udføre:
- 1) praktiske prøver og duelighedsprøver for udstedelse, forlængelse eller fornyelse af typerettigheder til enten flyvemaskiner eller VTOL-luftfartøjer med flere piloter
 - 2) duelighedsprøver for forlængelse eller fornyelse af IR, hvis SFE opfylder kravene i FCL.1010.IRE for den relevante luftfartøjskategori
 - 3) praktiske prøver for udstedelse af ATPL(A)
 - 4) praktiske prøver med henblik på udstedelse af MPL, hvis eksaminatoren har opfyldt kravene i FCL.925
 - 5) kompetencebedømmelser for udstedelse, forlængelse eller fornyelse af et SFI-bevis i den relevante luftfartøjskategori, hvis eksaminatoren har fuldført mindst tre år som SFE.
- b) SFE(H). En SFE for helikoptere har beføjelser til i en FFS at udføre:
- 1) praktiske prøver og duelighedsprøver for udstedelse, forlængelse eller fornyelse af typerettigheder og
 - 2) duelighedsprøver for forlængelse og fornyelse af IR, hvis SFE opfylder kravene i FCL.1010.IRE, litra b)
 - 3) praktiske prøver for udstedelse af ATPL(H)
 - 4) praktiske prøver og duelighedsprøver for udstedelse, forlængelse eller fornyelse af et SFI(H)-bevis, hvis eksaminatoren har fuldført mindst tre år som SFE.

FCL.1010.SFE SFE — Forudsætninger

- a) SFE(A). Ansøgere til et SFE-bevis til flyvemaskiner skal:
- 1) have eller have haft et ATPL(A), en klasse- eller typerettighed og et SFI(A)-bevis til den relevante flyvemaskinetype

▼B

- 2) have fuldført 1 500 timers flyvetid som pilot på flyvemaskiner med flere piloter
 - 3) med henblik på den første udstedelse af et SFE-bevis have fuldført mindst 50 timers syntetisk flyveinstruktion som SFI(A) på den relevante type.
- b) SFE(H). Ansøgere til et SFE-bevis til helikoptere skal:
- 1) have eller have haft et ATPL(H), en typerettighed og et SFI(H)-bevis til den relevante helikoptertype
 - 2) have fuldført mindst 1 000 timers flyvetid som pilot på helikoptere med flere piloter
 - 3) med henblik på den første udstedelse af et SFE-bevis have fuldført mindst 50 timers syntetisk flyveinstruktion som SFI(H) på den relevante type.

*SEKTION 7**Specifikke krav for flyveinstruktøksaminatorer — FIE***FCL.1005.FIE FIE — Beføjelser og betingelser**

- a) FIE(A). FIE på flyvemaskiner har beføjelser til at udføre kompetencebedømmelse for udstedelse, forlængelse eller fornyelse af beviser til FI(A), CRI(A), IRI(A) og TRI(A) på flyvemaskiner med én pilot, hvis denne har det relevante instruktørbevis.
- b) FIE(H). FIE på helikoptere har beføjelser til at udføre kompetencebedømmelse for udstedelse, forlængelse eller fornyelse af certifikater til FI(H), IRI(H) og TRI(H) på helikoptere med én pilot, hvis denne har det relevante instruktørbevis.
- c) FIE(As), (S), (B). FIE på svæveflyvemaskiner, motorsvæveflyvemaskiner, balloner og luftskibe har beføjelser til at udføre kompetencebedømmelse for udstedelse, forlængelse eller fornyelse af instruktørbeviser i den relevante luftfartøjskategori, hvis denne har det relevante instruktørbevis.

FCL.1010.FIE FIE — Forudsætninger

- a) FIE(A). Ansøgere til et FIE-bevis til flyvemaskiner skal:

hvis ansøgere ønsker at udføre kompetencebedømmelse:

 - 1) have det relevante instruktørbevis, hvor det er relevant
 - 2) have fuldført 2 000 timers flyvetid som pilot på flyvemaskiner eller TMG og
 - 3) have mindst 100 timers flyvetid med instruktion af ansøgere til instruktørbevis.
- b) FIE(H). Ansøgere til et FIE-bevis til helikoptere skal:
 - 1) have det relevante instruktørbevis, hvor det er relevant
 - 2) have fuldført 2 000 timers flyvetid som pilot på helikoptere
 - 3) have mindst 100 timers flyvetid med instruktion af ansøgere til instruktørbevis.

▼B

- c) FIE(As). Ansøgere til et FIE-bevis til luftskibe skal:
- 1) have fuldført 500 timers flyvetid som pilot på luftskibe
 - 2) have mindst 20 timers flyvetid med instruktion af ansøgere til et FI(As)-bevis
 - 3) have det relevante instruktørbevis.
- d) FIE(S). Ansøgere til et FIE-bevis til svæveflyvemaskiner skal:
- 1) have det relevante instruktørbevis
 - 2) have fuldført 500 timers flyvetid som pilot på svæveflyvemaskiner eller motorsvæveflyvemaskiner
 - 3) have fuldført:
 - i) 10 timer eller 30 starter med instruktion af ansøgere til instruktørbevis på TMG for ansøgere, som ønsker at udføre kompetencebedømmelser på TMG
 - ii) i alle andre tilfælde 10 timer eller 30 starter med instruktion af ansøgere til instruktørbevis.
- e) FIE(B). Ansøgere til et FIE-bevis til balloner skal:
- 1) have det relevante instruktørbevis
 - 2) have fuldført 350 timers flyvetid som pilot på balloner
 - 3) have fuldført 10 timers instruktion af ansøgere til instruktørbevis.

▼B*Tillæg 1***Godskrivning af teoretisk viden****▼M4****A. GODSKRIVNING AF TEORETISK VIDEN MED HENBLIK PÅ UDSTEDELSE AF ET PILOTCERTIFIKAT — KRAV TIL OVERGANGSINSTRUKTION OG -PRØVE****▼B****1. LAPL, PPL, BPL og SPL**

- 1.1. Indehavere af et LAPL i en anden luftfartøjskategori skal i forbindelse med udstedelse af et LAPL godskrives fuldt ud i forhold til den teoretiske viden i de generelle emner, der er fastsat i FCL.120, litra a).

▼M4

- 1.2. Uanset ovenstående bestemmelse skal indehaveren af et certifikat i en anden luftfartøjskategori for at få udstedt et LAPL, PPL, BPL eller SPL have teoriundervisning og bestå teoriprøver på det relevante niveau i følgende emner:

- flyveprincipper
- operationelle procedurer
- flyvepræstation og -planlægning
- generel viden om luftfartøjer
- navigation.

▼B

- 1.3. Indehavere af et LAPL i samme luftfartøjskategori skal i forbindelse med udstedelse af et PPL, BPL eller SPL have dette godskrevet i forhold til kravene for teoriundervisning og prøve.

▼M4

- 1.4. Uanset stk. 1.2 skal indehaveren af et LAPL(S) med TMG-udvidelse for at få udstedt et LAPL(A) demonstrere en tilstrækkelig teoretisk viden om enmotorede landflyvemaskiner med i overensstemmelse med FCL.135.A, litra a), nr. 2).

▼B**2. CPL**

- 2.1. Ansøgere til et CPL, som har et CPL i en anden luftfartøjskategori, skal have fået overgangsteoriundervisning på et godkendt kursus i overensstemmelse med de forskelle, der er identificeret mellem CPL-pensaene for de forskellige luftfartøjskategorier.
- 2.2. Ansøgeren skal bestå teoriprøver som defineret i denne del for følgende emner i den relevante luftfartøjskategori:
- 021 — Generel viden om luftfartøjer: skrog og systemer, elektrisk udstyr, strømforsyning, nødudstyr
 - 022 — Generel viden om luftfartøjer: instrumentering
 - 032/034 — Præstation — flyvemaskiner eller helikoptere
 - 070 — Operationelle procedurer og
 - 080 — Flyveprincipper.
- 2.3. Ansøgere til et CPL, som har bestået de relevante teoriprøver for en IR i samme luftfartøjskategori, får dette godskrevet i forhold til kravene om teoretisk viden i følgende emner:

- menneskelig ydeevne
- meteorologi.

▼ B**3. ATPL**

- 3.1. Ansøgere til et ATPL, som har et ATPL i en anden luftfartøjskategori, skal have fået overgangsteoriundervisning hos en ATO i overensstemmelse med de forskelle, der er identificeret mellem ATPL-pensaene for de forskellige luftfartøjskategorier.

▼ M3

- 3.2. Ansøgeren skal bestå teoriprøver som defineret i denne del i følgende emner i den relevante luftfartøjskategori:

021 — Generel viden om luftfartøjer: skrog og systemer, elektrisk udstyr, strømforsyning, nødudstyr

022 — Generel viden om luftfartøjer: instrumentering

032/034 — Præstation — flyvemaskiner eller helikoptere

070 — Operationelle procedurer og

080 — Flyveprincipper.

▼ B

- 3.3. Ansøgere til et ATPL(A), som har bestået de relevante teoriprøver for et CPL(A), får dette godskrevet i forhold til kravene om teoretisk viden i emnet VFR-kommunikation.

- 3.4. Ansøgere til et ATPL(H), som har bestået de relevante teoriprøver for et CPL(H), får dette godskrevet i forhold til kravene om teoretisk viden i følgende emner:

— luftfartsret

— flyveprincipper (helikopter)

— VFR-kommunikation.

- 3.5. Ansøgere til et ATPL(A), som har bestået de relevante teoriprøver for en IR(A), får dette godskrevet i forhold til kravene om teoretisk viden i emnet IFR-kommunikation.

- 3.6. Ansøgere til et ATPL(H) med en IR(H), som har bestået de relevante teoriprøver for et CPL(H), får dette godskrevet i forhold til kravene om teoretisk viden i følgende emner:

— flyveprincipper (helikopter)

— VFR-kommunikation.

4. IR**▼ M3**

- 4.1. En ansøger til en IR eller en EIR, som har bestået de relevante teoriprøver med henblik på et CPL i samme luftfartøjskategori, får dette godskrevet med henblik på opfyldelsen af kravene om teoretisk viden i følgende emner:

— menneskelig ydeevne

— meteorologi.

▼ B

- 4.2. Ansøgere til en IR(H), som har bestået de relevante teoriprøver for et ATPL(H) VFR, skal bestå følgende prøveemner:

— luftfartsret

— planlægning og overvågning af flyvning

— radionavigation

— IFR-kommunikation.

Tillæg 2

Bedømmelsesskala vedrørende sprogfærdigheder — ekspertniveau, udvidet niveau og operativt niveau

Niveau	Udtale	Struktur	Ordforråd	Udtryksevne	Forståelse	Interaktion
Ekspert (niveau 6)	Udtale, tryk, rytme og intonation, der eventuelt kan være påvirket af modersmålet eller regional variation, hæmmer næsten aldrig forståelsen.	Behersker til stadighed både enkle og komplekse grammatiske strukturer og sætningsmønstre.	Ordforrådet er stort og præcist nok til at kommunikere effektivt om en bred vifte af kendte og ukendte emner. Ordforrådet er idiomatisk, nuanceret og tilpasset kommunikationsniveauet.	Formår at tale længe på naturlig og ubesværet måde. Varierer talestrømmen af stilistiske årsager, f.eks. for at understrege noget. Anvender spontant korrekte argumentative markører og konnektorer.	Forståelsen er til stadighed korrekt i næsten alle sammenhænge og indbefatter sproglige og kulturelle finesser.	Interagerer let i næsten alle situationer. Forstår sproglige og ikke-sproglige udtryk og reagerer korrekt på dem.
Udvidet (niveau 5)	Udtale, tryk, rytme og intonation, der er påvirket af modersmålet eller regional variation, hæmmer sjældent forståelsen.	Behersker til stadighed enkle grammatiske strukturer og sætningsmønstre. Der gøres forsøg med komplekse strukturer, men undertiden med meningsforstyrrende fejl.	Ordforrådet er normalt stort og præcist nok til at kommunikere effektivt om almindelige, konkrete og arbejdsrelaterede emner. Er god til at bruge omskrivninger. Ordforrådet er undertiden idiomatisk.	Formår at tale længe og relativt ubesværet om kendte emner, men varierer ikke nødvendigvis talestrømmen som et stilistisk hjælpemiddel. Kan anvende korrekte argumentative markører og konnektorer.	Forståelsen er korrekt, når det drejer sig om almindelige, konkrete og arbejdsrelaterede emner, og for det meste korrekt, når der er tale om sproglige vanskeligheder, komplikationer eller uventede begivenheder. Kan forstå en række talevarianter (dialekt og/eller accent) eller stillejer.	Svarene er umiddelbare, korrekte og informative. Er god til at tale og lytte i samtalsituationer.

▼B

Niveau	Udtale	Struktur	Ordforråd	Udtryksevne	Forståelse	Interaktion
Operativt (niveau 4)	Udtale, tryk, rytme og intonation påvirkes af modersmålet eller regional variation, men hæmmer kun af og til forståelsen.	Enkle grammatiske strukturer og sætningsmønstre anvendes kreativt og beherskes normalt. Der kan opstå fejl, især i usædvanlige eller uventede situationer, men de er sjældent meningsforstyrrende.	Ordforrådet er normalt stort og præcist nok til at kommunikere effektivt om almindelige, konkrete og arbejdsrelaterede emner. Er ofte i stand til at bruge omskrivninger, hvis ordforrådet ikke rækker i usædvanlige eller uventede situationer.	Taler sammenhængende i et passende tempo. Taler undertiden mindre flydende ved overgang fra indøvede faste vendinger eller fagsprog til spontan interaktion, men dette er ikke til hinder for effektiv kommunikation. Kan anvende argumentative markører og konnektorer i begrænset omfang. Fyldord virker ikke distraherende.	Forståelsen er for det meste korrekt, når det drejer sig om almindelige, konkrete og arbejdsrelaterede emner, og accenten eller måden at tale på er tilstrækkeligt forståelig for et internationalt samfund af sprogbrugere. Hvis der opstår sproglige vanskeligheder eller komplikationer eller indtræder uventede begivenheder, kan forståelsen være langsommere eller kræve afklarende spørgsmål.	Svarene er normalt umiddelbare, korrekte og informative. Indleder og fører en samtale selv i uventede situationer. Reagerer korrekt, når der ser ud til at forekomme misforståelser, ved at kontrollere, bekræfte eller bede om afklarende oplysninger.

Note: Den oprindelige tekst i tillæg 2 er blevet overført til AMC, se også den forklarende bemærkning.

▼B*Tillæg 3***Træningskurser for udstedelse af et CPL og et ATPL**

1. I dette tillæg beskrives kravene til de forskellige typer træningskurser med henblik på udstedelse af et CPL og et ATPL med og uden en IR.
2. Ansøgere, som ønsker at flytte til en anden ATO under et træningskursus, skal ansøge den kompetente myndighed om en formel vurdering af, hvor mange yderligere træningstimer der kræves.

A. Integreret ATP-kursus — Flyvemaskiner

GENERELT

1. Formålet med det integrerede ATP(A)-kursus er at uddanne piloter til det færdighedsniveau, der er nødvendigt for, at de kan arbejde som andenpilot på flermotorede flyvemaskiner med flere piloter i erhvervmæssig lufttransport samt få CPL(A)/IR.
2. Ansøgere, som ønsker at gennemgå et integreret ATP(A)-kursus, skal fuldføre alle instruktionstrin i ét sammenhængende forløb som planlagt af en ATO.
3. Ansøgere kan enten optages på kurser som begyndere eller som indehavere af et PPL(A) eller PPL(H) udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1. For PPL(A)- eller PPL(H)-ansøgere godskrives 50 % af de timer, der er fløjet før kurset, op til højst 40 timers flyveerfaring, eller 45 timer, hvis ansøgeren har en rettighed til natflyvning til flyvemaskiner, hvoraf op til 20 timer kan godskrives i forhold til kravet om instruktionsflyvetid med dobbeltstyring.
4. Kurset skal omfatte:
 - a) teoriundervisning til ATPL(A)-niveau
 - b) visuel flyvetræning og instrumentflyvetræning and
 - c) MCC-træning for flyvemaskiner med flere piloter.
5. Ansøgere, som ikke består eller ikke kan gennemføre hele ATP(A)-kurset, kan ansøge den kompetente myndighed om teoripróven og den praktiske prøve med henblik på et certifikat på et lavere niveau og en IR, hvis de gældende krav er opfyldt.

TEORETISK VIDEN

6. Et ATP(A)-teorikursus skal omfatte mindst 750 timers instruktion.
7. MCC-kurset skal omfatte mindst 25 timers teoriundervisning og øvelser.

TEORIPRØVE

8. Ansøgere skal demonstrere viden på et niveau, der svarer til de beføjelser, der gives til indehaveren af et ATPL(A).

FLYVETRÆNING

9. Flyvetræningen, bortset fra typerrettighedstræning, skal omfatte i alt mindst 195 timer, som skal indbefatte alle midtvejsprøver, hvoraf op til 55 timer på hele kurset kan være instrumenttid på jorden. Inden for de i alt 195 timer skal ansøgere mindst fuldføre:
 - a) 95 timers dobbeltstyringsinstruktion, hvoraf 55 timer kan være instrumenttid på jorden

▼B

- b) 70 timer som luftfartøjschef, herunder VFR-flyvning og instrumentflyvetid som luftfartøjschefelev. Instrumentflyvetiden som luftfartøjschefelev medregnes kun som flyvetid som luftfartøjschef med op til højst 20 timer
- c) 50 timers rundflyvning som luftfartøjschef, herunder en VFR-rundflyvning på mindst 540 km (300 NM), hvor der skal foretages fuldt stop på to andre flyvepladser end afgangsflyvepladsen
- d) fem timers flyvetid om natten, herunder tre timers dobbeltstyringsinstruktion, som omfatter mindst én times rundflyvningsnavigation og fem solo-starters og fem sololandinge med fuldt stop and
- e) 115 timers instrumenttid, som omfatter mindst:
 - 1) 20 timer som luftfartøjschefelev
 - 2) 15 timers MCC, hvor der kan anvendes en FFS eller FNPT II
 - 3) 50 timers instrumentflyveinstruktion, hvoraf op til:
 - i) 25 timer kan være instrumenttid på jorden i en FNPT I eller
 - ii) 40 timer kan være instrumenttid på jorden i en FNPT II, FTD 2 eller FFS, hvoraf op til 10 timer kan fuldføres i en FNPT I.

En ansøger, som har et kursusbevis fra det grundlæggende instrumentflyvemodul, godskrives op til 10 timer i forhold til den krævede instrumentinstruktionstid. De timer, der er fuldført i en BITD, godskrives ikke.
- f) fem timer, som skal udføres på en flyvemaskine, der er certificeret til befordring af mindst fire personer, og som har en propel med variabel pitch og oprækkeligt understel.

PRAKTISK PRØVE

10. Når ansøgeren har gennemført den relevante flyvetræning, skal denne tage den praktiske CPL(A)-prøve på enten en enmotoret eller en flermotoret flyvemaskine samt den praktiske IR-prøve på en flermotoret flyvemaskine.

B. Modulopbygget ATP-kursus — Flyvemaskiner

1. Ansøgere til et ATPL(A), som gennemfører teoriundervisningen på et modulopbygget kursus, skal:
 - a) have mindst et PPL(A) udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1 og

fuldføre mindst følgende timers teoriundervisning:

 - 1) for ansøgere med et PPL(A): 650 timer
 - 2) for ansøgere med et CPL(A): 400 timer
 - 3) for ansøgere med en IR(A): 500 timer
 - 4) for ansøgere med et CPL(A) og en IR(A): 250 timer.

▼B

Teoriundervisningen skal være gennemført, før den praktiske prøve for ATPL(A) tages.

C. Integreret CPL/IR-kursus — Flyvemaskiner

GENERELT

1. Formålet med det integrerede CPL(A)- og IR(A)-kursus er at uddanne piloter til det færdighedsniveau, der er nødvendigt for, at de er i stand til at flyve enmotorede eller flermotorede flyvemaskiner med én pilot i erhvervmæssig lufttransport samt få CPL(A)/IR.
2. Ansøgere, som ønsker at gennemgå et integreret CPL(A)/IR-kursus, skal fuldføre alle instruktionstrin i ét sammenhængende forløb som planlagt af en ATO.
3. Ansøgere kan enten optages på kurser som begyndere eller som indehavere af et PPL(A) eller PPL(H) udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1. For PPL(A)- eller PPL(H)-ansøgere godskrives 50 % af de timer, der er fløjet før kurset, op til højst 40 timers flyveerfaring, eller 45 timer, hvis ansøgeren har en rettighed til natflyvning til flyvemaskiner, hvoraf op til 20 timer kan godskrives i forhold til kravet om instruktionsflyvetid med dobbeltstyring.
4. Kurset skal omfatte:
 - a) teoriundervisning, der svarer til niveauet for viden til CPL(A) og IR og
 - b) visuel flyvetræning og instrumentflyvetræning.
5. Ansøgere, som ikke består eller ikke kan gennemføre hele CPL/IR(A)-kurset, kan ansøge den kompetente myndighed om teoripróven og den praktiske prøve med henblik på et certifikat på et lavere niveau og en IR, hvis de gældende krav er opfyldt.

TEORETISK VIDEN

6. Et CPL(A)/IR-teorikursus skal omfatte mindst 500 timers instruktion.

TEORIPRØVE

7. Ansøgere skal demonstrere viden på et niveau, der svarer til de beføjelser, der gives til indehaveren af et CPL(A) og en IR.

FLYVETRÆNING

8. Flyvetræningen, bortset fra typerrettighedstræning, skal omfatte i alt mindst 180 timer, som skal indbefatte alle midtvejsprøver, hvoraf op til 40 timer på hele kurset kan være instrumenttid på jorden. Inden for de i alt 180 timer skal ansøgere mindst fuldføre:
 - a) 80 timers dobbeltstyringsinstruktion, hvoraf 40 timer kan være instrumenttid på jorden
 - b) 70 timer som luftfartøjschef, herunder VFR-flyvning og instrumentflyvetid, som kan flyves som luftfartøjschefelev. Instrumentflyvetiden som luftfartøjschefelev medregnes kun som flyvetid som luftfartøjschef med op til højst 20 timer
 - c) 50 timers rundflyvning som luftfartøjschef, herunder en VFR-rundflyvning på mindst 540 km (300 NM), hvor der skal foretages fuldt stop på to andre flyvepladser end afgangsflyvepladsen

▼B

d) fem timers flyvetid om natten, herunder tre timers dobbeltstyringsinstruktion, som skal omfatte mindst én times rundflyvningsnavigation og fem solostarter og fem sololandinge med fuldt stop og

e) 100 timers instrumenttid, som omfatter mindst:

1) 20 timer som luftfartøjschefelev og

2) 50 timers instrumentflyveinstruktion, hvoraf op til:

i) 25 timer kan være instrumenttid på jorden i en FNPT I eller

ii) 40 timer kan være instrumenttid på jorden i en FNPT II, FTD 2 eller FFS, hvoraf op til 10 timer kan udføres i en FNPT I.

En ansøger, som har et kursusbevis fra det grundlæggende instrumentflyvemodul, godskrives op til 10 timer i forhold til den krævede instrumentinstruktionstid. De timer, der er udført i en BITD, godskrives ikke.

f) fem timer, som skal udføres på en flyvemaskine, der er certificeret til befordring af mindst fire personer, og som har en propel med variabel pitch og optrækkeligt understel.

PRAKTISKE PRØVER

9. Når ansøgeren har gennemført den relevante flyvetræning, skal denne tage den praktiske CPL(A)-prøve samt den praktiske IR-prøve på enten en flermotoret eller en enmotoret flyvemaskine.

D. Integreret CPL-kursus — Flyvemaskiner**GENERELT**

1. Formålet med det integrerede CPL(A)-kursus er at uddanne piloter til det færdighedsniveau, der er nødvendigt for udstedelse af et CPL(A).
2. Ansøgere, som ønsker at gennemgå et integreret CPL(A)-kursus, skal udføre alle instruktionstrin i ét sammenhængende forløb som planlagt af en ATO.
3. Ansøgere kan enten optages på kurser som begyndere eller som indehavere af et PPL(A) eller PPL(H) udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1. For PPL(A)- eller PPL(H)-ansøgere godskrives 50 % af de timer, der er fløjet før kurset, op til højst 40 timers flyveerfaring, eller 45 timer, hvis ansøgeren har en rettighed til natflyvning til flyvemaskiner, hvoraf op til 20 timer kan godskrives i forhold til kravet om instruktionsflyvetid med dobbeltstyring.
4. Kurset skal omfatte:
 - a) teoriundervisning til CPL(A)-niveau og
 - b) visuel flyvetræning og instrumentflyvetræning.
5. Ansøgere, som ikke består eller ikke kan gennemføre hele CPL(A)-kurset, kan ansøge den kompetente myndighed om teoriprøven og den praktiske prøve med henblik på et certifikat på et lavere niveau, hvis de gældende krav er opfyldt.

▼B

TEORETISK VIDEN

6. Et CPL(A)-teorikursus skal omfatte mindst 350 timers instruktion.

TEORIPRØVE

7. Ansøgere skal demonstrere viden på et niveau, der svarer til de beføjelser, der gives til indehaveren af et CPL(A).

FLYVETRÆNING

8. Flyvetræningen, bortset fra typerrettighedstræning, skal omfatte i alt mindst 150 timer, som skal indbefatte alle midtvejsprøver, hvoraf op til 5 timer på hele kurset kan være instrumenttid på jorden. Inden for de i alt 150 timer skal ansøgere mindst fuldføre:
 - a) 80 timers dobbeltstyringsinstruktion, hvoraf 5 timer kan være instrumenttid på jorden
 - b) 70 timer som luftfartøjschef
 - c) 20 timers rundflyvning som luftfartøjschef, herunder en VFR-rundflyvning på mindst 540 km (300 NM), hvor der skal foretages fuldt stop på to andre flyvepladser end afgangsflyvepladsen
 - d) fem timers flyvetid om natten, herunder tre timers dobbeltstyringsinstruktion, som skal omfatte mindst én times rundflyvningsnavigation og fem solostarter og fem sololandinge med fuldt stop
 - e) 10 timers instrumentflyveinstruktion, hvoraf op til fem timer kan være instrumenttid på jorden i en FNPT I, FTD 2, FNPT II eller FFS. En ansøger, som har et kursusbevis fra det grundlæggende instrumentflyve-modul, godskrives op til 10 timer i forhold til den krævede instrumentinstruktionstid. De timer, der er fuldført i en BITD, godskrives ikke
 - f) fem timer, som skal udføres på en flyvemaskine, der er certificeret til befordring af mindst fire personer, og som har en propel med variabel pitch og oprækkeligt understel.

PRAKTISK PRØVE

9. Når ansøgeren har gennemført flyvetræningen, skal denne tage den praktiske CPL(A)-prøve på en enmotoret eller flermotoret flyvemaskine.

E. Modulopbygget CPL-kursus — Flyvemaskiner

GENERELT

1. Formålet med det modulopbyggede CPL(A)-kursus er at uddanne PPL(A)-indehavere til det færdighedsniveau, der er nødvendigt for udstedelse af et CPL(A).
2. Før ansøgeren starter på et modulopbygget CPL(A)-kursus, skal denne have et PPL(A) udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1.
3. Før flyvetræningen påbegyndes, skal ansøgeren:
 - a) have fuldført 150 timers flyvetid
 - b) have opfyldt forudsætningerne for udstedelse af en klasse- eller typerettighed til flermotorede flyvemaskiner i overensstemmelse med subpart H, hvis der skal anvendes en flermotoret flyvemaskine i den praktiske prøve.

▼B

4. Ansøgere, som ønsker at gennemgå et modulopbygget CPL(A)-kursus, skal fuldføre alle flyveinstruktionstrin i ét sammenhængende forløb som planlagt af en ATO. Teoriundervisningen kan gives hos en ATO, som kun udfører teoriundervisning.
5. Kurset skal omfatte:
 - a) teoriundervisning til CPL(A)-niveau og
 - b) visuel flyvetræning og instrumentflyvetræning.

TEORETISK VIDEN

6. Et godkendt CPL(A)-teorikursus skal omfatte mindst 250 timers instruktion.

TEORIPRØVE

7. Ansøgere skal demonstrere viden på et niveau, der svarer til de beføjelser, der gives til indehaveren af et CPL(A).

FLYVETRÆNING

8. Ansøgere uden en IR skal have mindst 25 timers flyveinstruktion med dobbeltstyring, herunder 10 timers instrumentinstruktion, hvoraf op til fem timer kan være instrumenttid på jorden i en BITD, FNPT I eller II, FTD 2 eller FFS.
9. Ansøgere med en gyldig IR(A) får dette godskrevet fuldt ud i forhold til instrumentinstruktionstiden med dobbeltstyring. Ansøgere med en gyldig IR(H) godskrives op til fem timer i forhold til instrumentinstruktionstiden med dobbeltstyring, hvoraf mindst fem timers instrumentinstruktionstid med dobbeltstyring skal være på en flyvemaskine. En ansøger, som har et kursusbevis fra det grundlæggende instrumentflyvemodul, godskrives op til 10 timer i forhold til den krævede instrumentinstruktionstid.
10. a) Ansøgere med en gyldig IR skal have mindst 15 timers visuel flyveinstruktion med dobbeltstyring.
 - b) Ansøgere uden en rettighed til natflyvning til flyvemaskiner skal desuden have mindst fem timers natflyveinstruktion, herunder mindst tre timers dobbeltstyringsinstruktion, som skal omfatte mindst én times rundflyvningsnavigation og fem solostarter og fem sololandinge med fuldt stop.
11. Mindst fem timer af flyveinstruktionen skal udføres på en flyvemaskine, der er certificeret til befordring af mindst fire personer, og som har en propel med variabel pitch og optrækkeligt understel.

ERFARING

12. Ansøgere til et CPL(A) skal have fuldført mindst 200 timers flyvetid, herunder mindst:
 - a) 100 timer som luftfartøjschef, heraf 20 timers rundflyvning som luftfartøjschef, som skal omfatte en VFR-rundflyvning på mindst 540 km (300 NM), hvor der skal foretages fuldt stop på to andre flyvepladser end afgangsflyvepladsen
 - b) fem timers flyvetid om natten, herunder tre timers dobbeltstyringsinstruktion, som skal omfatte mindst én times rundflyvningsnavigation og fem solostarter og fem sololandinge med fuldt stop og

▼ B

- c) 10 timers instrumentflyveinstruktion, hvoraf op til fem timer kan være instrumenttid på jorden i en FNPT I, eller FNPT II eller FFS. En ansøger, som har et kursusbevis fra det grundlæggende instrumentflyvemodul, godskrives op til 10 timer i forhold til den krævede instrumentinstruktions-tid. De timer, der er fuldført i en BITD, godskrives ikke

▼ M3

- d) seks timers flyvetid skal fuldføres i en flermotoret flyvemaskine, hvis der anvendes en flermotoret flyvemaskine til den praktiske prøve

▼ B

- e) de timer, der flyves som luftfartøjschef på andre luftfartøjskategorier, kan godskrives i forhold til de 200 timers flyvetid i følgende tilfælde:
 - i) 30 timer på helikoptere, hvis ansøgeren har et PPL(H), eller
 - ii) 100 timer på helikoptere, hvis ansøgeren har et CPL(H), eller
 - iii) 30 timer på TMG eller svæveflyvemaskiner eller
 - iv) 30 timer på luftskibe, hvis ansøgeren har et PPL(As), eller
 - v) 60 timer på luftskibe, hvis ansøgeren har et CPL(As).

PRAKTISK PRØVE

13. Når ansøgeren har gennemført flyvetræningen og opfyldt de relevante krav om erfaring, skal denne tage den praktiske CPL(A)-prøve på enten en enmotoret eller en flermotoret flyvemaskine.

F. Integreret ATP/IR-kursus — Helikoptere**GENERELT**

1. Formålet med det integrerede ATP(H)/IR-kursus er at uddanne piloter til det færdighedsniveau, der er nødvendigt for, at de kan arbejde som andenpilot på flermotorede helikoptere med flere piloter i erhvervsmæssig lufttransport samt få CPL(H)/IR.
2. Ansøgere, som ønsker at gennemgå et integreret ATP(H)/IR-kursus, skal fuldføre alle instruktionstrin i ét sammenhængende forløb som planlagt af en ATO.
3. Ansøgere kan enten optages på kurser som begyndere eller som indehavere af et PPL(H) udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1. For PPL(H)-deltagere skal 50 % af den relevante erfaring godskrives op til højst:
 - a) 40 timer, hvoraf op til 20 timer kan være dobbeltstyringsinstruktion, eller
 - b) 50 timer, hvoraf op til 25 timer kan være dobbeltstyringsinstruktion, hvis ansøgeren har en rettighed til natflyvning til helikoptere.
4. Kurset skal omfatte:
 - a) teoriundervisning til ATPL(H)- og IR-niveau
 - b) visuel flyvetræning og instrumentflyvetræning and
 - c) MCC-træning for helikoptere med flere piloter.
5. Ansøgere, som ikke består eller ikke kan gennemføre hele ATP(H)/IR-kurset, kan ansøge den kompetente myndighed om teoripróven og den praktiske prøve med henblik på et certifikat på et lavere niveau og en IR, hvis de gældende krav er opfyldt.

▼B

TEORETISK VIDEN

6. Et ATP(H)-/IR-teorikursus skal omfatte mindst 75 timers instruktion.
7. MCC-kurset skal omfatte mindst 25 timers teoriundervisningsøvelser.

TEORIPRØVE

8. Ansøgere skal demonstrere viden på et niveau, der svarer til de beføjelser, der gives til indehaveren af et ATPL(H) og en IR.

FLYVETRÆNING

9. Flyvetræningen skal omfatte mindst 195 timer, som skal indbefatte alle midtvejsprøver. Inden for de i alt 195 timer skal ansøgere mindst fuldføre:

- a) 140 timers dobbeltstyringsinstruktion, hvoraf:

- 1) 75 timers visuel instruktion kan omfatte:

- i) 30 timer i en helikopter-FFS, niveau C/D, eller

- ii) 25 timer i en FTD 2,3 eller

- iii) 20 timer i en helikopter-FNPT II/III eller

- iv) 20 timer på en flyvemaskine eller TMG.

- 2) 50 timers instrumentinstruktion kan omfatte:

- i) op til 20 timer i en helikopter-FFS eller -FTD2,3 eller -FNPT II/III eller

- ii) 10 timer i mindst en helikopter-FNPT I eller på en flyvemaskine

- 3) 15 timers MCC, hvor der kan anvendes en helikopter-FFS eller helikopter-FTD 2,3 (MCC) eller -FNPT II/III (MCC).

Hvis den helikopter, der anvendes til flyvetræningen, er af en anden type end den helikopter-FFS, der blev anvendt til den visuelle træning, kan godskrivningen højst være den, der er tildelt helikopter-FNPT II/III.

- b) 55 timer som luftfartøjschef, hvoraf 40 timer kan være som luftfartøjschefelev. Der skal foretages mindst 14 timers soloflyvning om dagen og én times soloflyvning om natten.
- c) 50 timers rundflyvning, herunder mindst 10 timers rundflyvning som luftfartøjschefelev, herunder en VFR-rundflyvning på mindst 185 km (100 NM), hvor der skal foretages to landinger på to andre flyvepladser end afgangsflyvepladsen
- d) fem timers flyvetid på helikoptere skal fuldføres om natten og omfatte mindst tre timers dobbeltstyringsinstruktion, herunder mindst én times rundflyvningsinstruktion og fem sololandsingsrunder om natten. Hver runde skal omfatte en start og en landing.
- e) 50 timers instrumenttid med dobbeltstyring, som omfatter:
 - i) 10 timers grundlæggende instrumentinstruktionstid og
 - ii) 40 timers IR-træning, som skal omfatte mindst 10 timer på en flermotoret IFR-certificeret helikopter.

▼B**PRAKTISKE PRØVER**

10. Når ansøgeren har gennemført den relevante flyvetræning, skal denne tage den praktiske CPL(H)-prøve på en flermotoret helikopter og den praktiske IR-prøve på en IFR-certificeret flermotoret helikopter og skal opfylde kravene til MCC-træning.

G. Integreret ATP-kursus — Helikoptere**GENERELT**

1. Formålet med det integrerede ATP(H)-kursus er at uddanne piloter til det færdighedsniveau, der er nødvendigt for, at de kan arbejde som andenpilot på flermotorede helikoptere med flere piloter begrænset til VFR-rettigheder i erhvervsmæssig lufttransport samt få CPL(H).
2. Ansøgere, som ønsker at gennemgå et integreret ATP(H)-kursus, skal fuldføre alle instruktionstrin i ét sammenhængende forløb som godkendt af en ATO.
3. Ansøgere kan enten optages på kurser som begyndere eller som indehavere af et PPL(H) udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1. For PPL(H)-deltagere skal 50 % af den relevante erfaring godskrives op til højst:
 - a) 40 timer, hvoraf op til 20 timer kan være dobbeltstyringsinstruktion, eller
 - b) 50 timer, hvoraf op til 25 timer kan være dobbeltstyringsinstruktion, hvis ansøgeren har en rettighed til natflyvning til helikoptere.
4. Kurset skal omfatte:
 - a) teoriundervisning til ATPL(H)-niveau
 - b) visuel flyvetræning og grundlæggende instrumentflyvetræning og
 - c) MCC-træning for helikoptere med flere piloter.
5. Ansøgere, som ikke består eller ikke kan gennemføre hele ATP(H)-kurset, kan ansøge den kompetente myndighed om teoripróven og den praktiske prøve med henblik på et certifikat på et lavere niveau, hvis de gældende krav er opfyldt.

TEORETISK VIDEN

6. Et ATP(H)-teorikursus skal omfatte mindst 650 timers instruktion.
7. MCC-kurset skal omfatte mindst 20 timers teoriundervisningsøvelser.

TEORIPRØVE

8. Ansøgere skal demonstrere viden på et niveau, der svarer til de beføjelser, der gives til indehaveren af et ATPL(H).

FLYVETRÆNING

9. Flyvetræningen skal omfatte mindst 150 timer, som skal indbefatte alle midtvejsprøver. Inden for de i alt 150 timer skal ansøgere mindst fuldføre:
 - a) 95 timers dobbeltstyringsinstruktion, hvoraf:
 - i) 75 timers visuel instruktion kan omfatte:
 - 1) 30 timer i en helikopter-FFS, niveau C/D, eller

▼B

- 2) 25 timer i en helikopter-FTD 2,3 eller
- 3) 20 timer i en helikopter-FNPT II/III eller
- 4) 20 timer på en flyvemaskine eller TMG.
- ii) 10 timers grundlæggende instrumentinstruktion kan omfatte fem timer på mindst en helikopter FNPT I eller en flyvemaskine
- iii) 10 timers MCC, hvor der kan anvendes en helikopter, en helikopter-FFS eller -FTD 2,3 (MCC) eller -FNPT II/III (MCC).

Hvis den helikopter, der anvendes til flyvetræningen, er af en anden type end den helikopter-FFS, der blev anvendt til den visuelle træning, kan godskrivningen højst være den, der er tildelt helikopter-FNPT II/III.

- b) 55 timer som luftfartøjschef, hvoraf 40 timer kan være som luftfartøjschefelev. Der skal foretages mindst 14 timers soloflyvning om dagen og én times soloflyvning om natten
- c) 50 timers rundflyvning, herunder mindst 10 timers rundflyvning som luftfartøjschefelev, herunder en VFR-rundflyvning på mindst 185 km (100 NM), hvor der skal foretages to landinger på to andre flyvepladser end afgangsflyvepladsen
- d) fem timers flyvetid på helikoptere skal fuldføres om natten og omfatte mindst tre timers dobbeltstyringsinstruktion, herunder mindst én times rundflyvningsinstruktion og fem sololandsingsrunder om natten. Hver runde skal omfatte en start og en landing.

PRAKTISKE PRØVER

10. Når ansøgeren har gennemført den relevante flyvetræning, skal denne tage den praktiske CPL(H)-prøve på en flermotoret helikopter og opfylde MCC-kravene.

H. Modulopbygget ATP-kursus — Helikoptere

1. Ansøgere til et ATPL(H), som gennemfører deres teoriundervisning på et modulopbygget kursus, skal mindst have et PPL(H) og fuldføre mindst følgende instruktionstimer inden for en periode på 18 måneder:
 - a) for ansøgere med et PPL(H) udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1: 550 timer
 - b) for ansøgere med et CPL(H): 300 timer.
2. Ansøgere til ATPL(H)/IR, som gennemfører deres teoriundervisning på et modulopbygget kursus, skal mindst have et PPL(H) og fuldføre mindst følgende instruktionstimer:
 - a) for ansøgere med et PPL(H): 650 timer
 - b) for ansøgere med et CPL(H): 400 timer
 - c) for ansøgere med en IR(H): 500 timer
 - d) for ansøgere med et CPL(H) og en IR(H): 250 timer.

I. Integreret CPL/IR-kursus — Helikoptere**GENERELT**

1. Formålet med det integrerede CPL(H)/IR-kursus er at uddanne piloter til det færdighedsniveau, der er nødvendigt for, at de er i stand til at flyve flermotorede helikoptere med én pilot og få CPL(H)/IR til flermotorede helikoptere.

▼B

2. Ansøgere, som ønsker at gennemgå et integreret CPL(H)/IR-kursus, skal udføre alle instruktionstrin i ét sammenhængende forløb som planlagt af en ATO.
3. Ansøgere kan enten optages på kurser som begyndere eller som indehavere af et PPL(H) udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1. For PPL(H)-deltagere skal 50 % af den relevante erfaring godskrives op til højst:
 - a) 40 timer, hvoraf op til 20 timer kan være dobbeltstyringsinstruktion, eller
 - b) 50 timer, hvoraf op til 25 timer kan være dobbeltstyringsinstruktion, hvis ansøgeren har en rettighed til natflyvning til helikoptere.
4. Kurset skal omfatte:
 - a) teoriundervisning, der svarer til niveauet for viden til CPL(H) og IR og den første typerettighed til flermotorede helikoptere og
 - b) visuel flyvetræning og instrumentflyvetræning.
5. Ansøgere, som ikke består eller ikke kan gennemføre hele CPL(H)/IR-kurset, kan ansøge den kompetente myndighed om teoriprøven og den praktiske prøve med henblik på et certifikat på et lavere niveau og en IR, hvis de gældende krav er opfyldt.

TEORETISK VIDEN

6. Et CPL(H)/IR-teorikursus skal omfatte mindst 500 timers instruktion.

TEORIPRØVE

7. Ansøgere skal demonstrere viden på et niveau, der svarer til de beføjelser, der gives til indehaveren af et CPL(H) og en IR.

FLYVETRÆNING

8. Flyvetræningen skal omfatte mindst 180 timer, som skal indbefatte alle midtvejsprøver. Inden for de 180 timer skal ansøgere mindst udføre:

- a) 125 timers dobbeltstyringsinstruktion, hvoraf:
 - i) 75 timers visuel instruktion kan omfatte:
 - 1) 30 timer i en helikopter-FFS, niveau C/D, eller
 - 2) 25 timer i en helikopter-FTD 2,3 eller
 - 3) 20 timer i en helikopter-FNPT II/III eller
 - 4) 20 timer på en flyvemaskine eller TMG.
 - ii) 50 timers instrumentinstruktion kan omfatte:
 - 1) op til 20 timer i en helikopter-FFS eller -FTD2,3 eller -FNPT II,III eller
 - 2) 10 timer i mindst en helikopter-FNPT I eller på en flyvemaskine.

Hvis den helikopter, der anvendes til flyvetræningen, er af en anden type end den FFS, der blev anvendt til den visuelle træning, kan godskrivningen højst være den, der er tildelt FNPT II/III.

▼B

- b) 55 timer som luftfartøjschef, hvoraf 40 timer kan være som luftfartøjsche-felev. Der skal foretages mindst 14 timers soloflyvning om dagen og én times soloflyvning om natten
- c) 10 timers rundflyvning med dobbeltstyring
- d) 10 timers rundflyvning som luftfartøjschef, herunder en VFR-rundflyvning på mindst 185 km (100 NM), hvor der skal foretages fuldt stop på to andre flyvepladser end afgangsflyvepladsen
- e) fem timers flyvetid på helikoptere skal udføres om natten og omfatte mindst tre timers dobbeltstyringsinstruktion, herunder mindst én times rundflyvningsinstruktion og fem sololandringsrunder om natten. Hver runde skal omfatte en start og en landing.
- f) 50 timers instrumenttid med dobbeltstyring, som omfatter:
 - i) 10 timers grundlæggende instrumentinstruktionstid og
 - ii) 40 timers IR-træning, som skal omfatte mindst 10 timer på en flermotoret IFR-certificeret helikopter.

PRAKTISK PRØVE

9. Når ansøgeren har gennemført den relevante flyvetræning, skal denne tage den praktiske CPL(H)-prøve på enten en flermotoret eller enmotoret helikopter samt den praktiske IR-prøve på en IFR-certificeret flermotoret helikopter.

J. Integreret CPL-kursus — Helikoptere**GENERELT**

1. Formålet med det integrerede CPL(H)-kursus er at uddanne piloter til det færdighedsniveau, der er nødvendigt for udstedelse af et CPL(H).
2. Ansøgere, som ønsker at gennemgå et integreret CPL(H)-kursus, skal udføre alle instruktionstrin i ét sammenhængende forløb som planlagt af en ATO.
3. Ansøgere kan enten optages på kurser som begyndere eller som indehavere af et PPL(H) udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1. For PPL(H)-deltagere skal 50 % af den relevante erfaring godskrives op til højst:
 - a) 40 timer, hvoraf op til 20 timer kan være dobbeltstyringsinstruktion, eller
 - b) 50 timer, hvoraf op til 25 timer kan være dobbeltstyringsinstruktion, hvis ansøgeren har en rettighed til natflyvning til helikoptere.
4. Kurset skal omfatte:
 - a) teoriundervisning til CPL(H)-niveau og
 - b) visuel flyvetræning og instrumentflyvetræning.
5. Ansøgere, som ikke består eller ikke kan gennemføre hele CPL(H)-kurset, kan ansøge den kompetente myndighed om teoriprøven og den praktiske prøve med henblik på et certifikat på et lavere niveau, hvis de gældende krav er opfyldt.

▼B

TEORETISK VIDEN

6. Et godkendt CPL(H)-teorikursus skal omfatte mindst 350 timers instruktion eller 200 timer, hvis ansøgeren har et PPL.

TEORIPRØVE

7. Ansøgere skal demonstrere viden på et niveau, der svarer til de beføjelser, der gives til indehaveren af et CPL(H).

FLYVETRÆNING

8. Flyvetræningen skal omfatte i alt mindst 135 timer, som skal indbefatte alle midtvejsprøver, hvoraf op til fem timer kan være instrumenttid på jorden. Inden for de i alt 135 timer skal ansøgere mindst fuldføre:

- a) 85 timers dobbeltstyringsinstruktion, hvoraf:
- i) op til 75 timer kan være visuel instruktion og kan omfatte:
 - 1) 30 timer i en helikopter-FFS, niveau C/D, eller
 - 2) 25 timer i en helikopter-FTD 2,3 eller
 - 3) 20 timer i en helikopter-FNPT II/III eller
 - 4) 20 timer på en flyvemaskine eller TMG.
 - ii) op til 10 timer kan være instrumentinstruktion og kan omfatte fem timer på mindst en helikopter FNPT I eller en flyvemaskine.
- Hvis den helikopter, der anvendes til flyvetræningen, er af en anden type end den FFS, der blev anvendt til den visuelle træning, kan gods-krivningen højst være den, der er tildelt FNPT II/III.
- b) 50 timer som luftfartøjschef, hvoraf 35 timer kan være som luftfartøjsche-felev. Der skal foretages mindst 14 timers soloflyvning om dagen og én times soloflyvning om natten
- c) 10 timers rundflyvning med dobbeltstyring
- d) 10 timers rundflyvning som luftfartøjschef, herunder en VFR-rundflyvning på mindst 185 km (100 NM), hvor der skal foretages fuldt stop på to andre flyvepladser end afgangsflyvepladsen
- e) fem timers flyvetid på helikoptere skal fuldføres om natten og omfatte mindst tre timers dobbeltstyringsinstruktion, herunder mindst én times rundflyvningsinstruktion og fem sololandingssrunder om natten. Hver runde skal omfatte en start og en landing.
- f) 10 timers instrumenttid med dobbeltstyring, herunder mindst fem timer på en helikopter.

PRAKTISK PRØVE

9. Når ansøgeren har gennemført den relevante flyvetræning, skal denne tage den praktiske CPL(H)-prøve.

K. Modulopbygget CPL-kursus — Helikoptere

GENERELT

1. Formålet med det modulopbyggede CPL(H)-kursus er at uddanne PPL(H)-indehavere til det færdighedsniveau, der er nødvendigt for udstedelse af et CPL(H).

▼B

2. Før ansøgeren starter på et modulopbygget CPL(H)-kursus, skal denne have et PPL(H) udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1.
3. Før flyvetræningen påbegyndes, skal ansøgeren:

▼M3

- a) have fuldført 155 timers flyvetid, herunder 50 timer som luftfartøjschef på helikoptere, hvoraf 10 timer skal være på rundflyvning. De timer, der flyves som luftfartøjschef på andre luftfartøjskategorier, kan godskrives i de 155 timers flyvetid, der er fastsat krav om i del K, punkt 11

▼B

- b) have opfyldt FCL.725 og FCL.720.H, hvis der skal anvendes en flermotoret helikopter i den praktiske prøve.
4. Ansøgere, som ønsker at gennemgå et modulopbygget CPL(H)-kursus, skal fuldføre alle flyveinstruktionstrin i ét sammenhængende forløb som planlagt af en ATO. Teoriundervisningen kan gives hos en ATO, som kun udfører teoriundervisning.
5. Kurset skal omfatte:
 - a) teoriundervisning til CPL(H)-niveau og
 - b) visuel flyvetræning og instrumentflyvetræning.

TEORETISK VIDEN

6. Et godkendt CPL(H)-teorikursus skal omfatte mindst 250 timers instruktion.

TEORIPRØVE

7. Ansøgere skal demonstrere viden på et niveau, der svarer til de beføjelser, der gives til indehaveren af et CPL(H).

FLYVETRÆNING

8. Ansøgere uden en IR skal have mindst 30 timers dobbeltstyringsinstruktion, heraf:
 - a) 20 timers visuel instruktion, som kan omfatte fem timer i en helikopter-FFS eller -FTD 2,3 eller -FNPT II, III, og
 - b) 10 timers instrumentinstruktion, som kan omfatte fem timer i mindst en helikopter-FTD 1 eller -FNPT I eller på en flyvemaskine.
9. Ansøgere med en gyldig IR(H) får godskrevet instrumentinstruktionstiden med dobbeltstyring. Ansøgere med en gyldig IR(A) skal fuldføre mindst fem timer af dobbeltstyringsinstruktionstiden på en helikopter.
10. Ansøgere uden en rettighed til natflyvning til helikoptere skal desuden have mindst fem timers natflyveinstruktion, herunder tre timers dobbeltstyringsinstruktion, som skal omfatte mindst én times rundflyvningsnavigation og fem sololandsingsrunder om natten. Hver runde skal omfatte en start og en landing.

ERFARING

11. Ansøgere til et CPL(H) skal have fuldført mindst 185 timers flyvetid, herunder 50 timer som luftfartøjschef, heraf 10 timers rundflyvning som luftfartøjschef, herunder en VFR-rundflyvning på mindst 185 km (100 NM), hvor der skal foretages fuldt stop på to andre flyvepladser end afgangsflyvepladsen.

▼B

De timer, der flyves som luftfartøjschef i andre luftfartøjskategorier, kan godskrives i forhold til de 185 timers flyvetid i følgende tilfælde:

- a) 20 timer på flyvemaskiner, hvis ansøgeren har et PPL(A), eller
- b) 50 timer på flyvemaskiner, hvis ansøgeren har et CPL(A), eller
- c) 10 timer på TMG eller svæveflyvemaskiner eller
- d) 20 timer på luftskibe, hvis ansøgeren har et PPL(As), eller
- e) 50 timer på luftskibe, hvis ansøgeren har et CPL(As).

PRAKTISK PRØVE

12. Når ansøgeren har gennemført den relevante flyvetræning og har den relevante erfaring, skal denne tage den praktiske CPL(H)-prøve.

L. Integreret CPL/IR-kursus — Luftskibe**GENERELT**

1. Formålet med det integrerede CPL(As)/IR-kursus er at uddanne piloter til det færdighedsniveau, der er nødvendigt for, at de er i stand til at flyve luftskibe og få CPL(As)/IR.
2. Ansøgere, som ønsker at gennemgå et integreret CPL(As)/IR-kursus, skal fuldføre alle instruktionstrin i ét sammenhængende forløb som planlagt af en ATO.
3. Ansøgere kan enten optages på kurser som begyndere eller som indehavere af et PPL(As), PPL(A) eller PPL(H) udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1. PPL(As)-, PPL(A)- eller PPL(H)-deltagere kan godskrives op til højst:
 - a) 10 timer, hvoraf op til fem timer kan være dobbeltstyringsinstruktion, eller
 - b) 15 timer, hvoraf op til syv timer kan være dobbeltstyringsinstruktion, hvis ansøgeren har en rettighed til natflyvning til luftskibe.
4. Kurset skal omfatte:
 - a) teoriundervisning, der svarer til niveauet for viden til CPL(As) og IR og den første typerettighed til luftskibe og
 - b) visuel flyvetræning og instrumentflyvetræning.
5. Ansøgere, som ikke består eller ikke kan gennemføre hele CPL/IR(As)-kurset, kan ansøge den kompetente myndighed om teoripróven og den praktiske prøve med henblik på et certifikat på et lavere niveau og en IR, hvis de gældende krav er opfyldt.

TEORETISK VIDEN

6. Et CPL(As)/IR-teorikursus skal omfatte mindst 500 timers instruktion.

TEORIPRØVE

7. Ansøgere skal demonstrere viden på et niveau, der svarer til de beføjelser, der gives til indehaveren af et CPL(As) og en IR.

FLYVETRÆNING

8. Flyvetræningen skal omfatte mindst 80 timer, som skal indbefatte alle midtvejsprøver. Inden for de 80 timer skal ansøgere mindst fuldføre:

▼B

- a) 60 timers dobbeltstyringsinstruktion, hvoraf:
 - i) 30 timers visuel instruktion kan omfatte:
 - 1) 12 timer i en luftskib-FFS eller
 - 2) 10 timer i en luftskib-FTD eller
 - 3) otte timer i en luftskib-FNPT II/III eller
 - 4) otte timer på en flyvemaskine, helikopter eller TMG
 - ii) 30 timers instrumentinstruktion kan omfatte:
 - 1) op til 12 timer i en luftskib-FFS eller -FTD eller -FNPT II,III eller
 - 2) seks timer i mindst en luftskib-FTD I eller -FNPT I eller på en flyvemaskine.
- Hvis det luftskib, der anvendes til flyvetræningen, er af en anden type end den FFS, der blev anvendt til den visuelle træning, kan der højst godskrives otte timer.
- b) 20 timer som luftfartøjschef, hvoraf fem timer kan være som luftfartøjschefelev. Der skal foretages mindst 14 timers soloflyvning om dagen og én times soloflyvning om natten
 - c) fem timers rundflyvning som luftfartøjschef, herunder en VFR-rundflyvning på mindst 90 km (50 NM), hvor der skal foretages to fulde stop på ankomstflyvepladsen
 - d) fem timers flyvetid på luftskibe skal fuldføres om natten og omfatte mindst tre timers dobbeltstyringsinstruktion, herunder mindst én times rundflyvningsinstruktion og fem sololandsingsrunder om natten. Hver runde skal omfatte start og landing
 - e) 30 timers instrumenttid med dobbeltstyring, som omfatter:
 - i) 10 timers grundlæggende instrumentinstruktionstid og
 - ii) 20 timers IR-træning, som skal omfatte mindst 10 timer på et flermotoret IFR-certificeret luftskib.

PRAKTISK PRØVE

9. Når ansøgeren har gennemført den relevante flyvetræning, skal denne tage den praktiske CPL(As)-prøve på enten et flermotoret eller enmotoret luftskib samt den praktiske IR-prøve på et IFR-certificeret flermotoret luftskib.

M. Integreret CPL-kursus — Luftskibe**GENERELT**

1. Formålet med det integrerede CPL(As)-kursus er at uddanne piloter til det færdighedsniveau, der er nødvendigt for udstedelse af et CPL(As).
2. Ansøgere, som ønsker at gennemgå et integreret CPL(As)-kursus, skal fuldføre alle instruktionstrin i ét sammenhængende forløb som planlagt af en ATO.
3. Ansøgere kan enten optages på kurser som begyndere eller som indehavere af et PPL(As), PPL(A) eller PPL(H) udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1. PPL(As)-, PPL(A)- eller PPL(H)-deltagere kan godskrives op til højst:
 - a) 10 timer, hvoraf op til fem timer kan være dobbeltstyringsinstruktion, eller
 - b) 15 timer, hvoraf op til syv timer kan være dobbeltstyringsinstruktion, hvis ansøgeren har en rettighed til natflyvning til luftskibe.

▼B

4. Kurset skal omfatte:
 - a) teoriundervisning til CPL(As)-niveau og
 - b) visuel flyvetræning og instrumentflyvetræning.
5. Ansøgere, som ikke består eller ikke kan gennemføre hele CPL(As)-kurset, kan ansøge den kompetente myndighed om teoripróven og den praktiske prøve med henblik på et certifikat på et lavere niveau, hvis de gældende krav er opfyldt.

TEORETISK VIDEN

6. Et godkendt CPL(As)-teorikursus skal omfatte mindst 350 timers instruktion eller 200 timer, hvis ansøgeren har et PPL.

TEORIPRØVE

7. Ansøgere skal demonstrere viden på et niveau, der svarer til de beføjelser, der gives til indehaveren af et CPL(As).

FLYVETRÆNING

8. Flyvetræningen skal omfatte i alt mindst 50 timer, som skal indbefatte alle midtvejsprøver, hvoraf op til fem timer kan være instrumenttid på jorden. Inden for de i alt 50 timer skal ansøgere mindst fuldføre:
 - a) 30 timers dobbeltstyringsinstruktion, hvoraf fem timer kan være instrumenttid på jorden
 - b) 20 timer som luftfartøjschef
 - c) fem timers rundflyvning med dobbeltstyring
 - d) fem timers rundflyvning som luftfartøjschef, herunder en VFR-rundflyvning på mindst 90 km (50 NM), hvor der skal foretages to fulde stop på ankomstflyvepladsen
 - e) fem timers flyvetid på luftskibe skal fuldføres om natten og omfatte mindst tre timers dobbeltstyringsinstruktion, herunder mindst én times rundflyvningsinstruktion og fem sololandringsrunder om natten. Hver runde skal omfatte start og landing.
 - f) 10 timers instrumenttid med dobbeltstyring, herunder mindst fem timer på et luftskib.

PRAKTISK PRØVE

9. Når ansøgeren har gennemført den relevante flyvetræning, skal denne tage den praktiske CPL(As)-prøve.

N. Modulopbygget CPL-kursus — Luftskibe

GENERELT

1. Formålet med det modulopbyggede CPL(As)-kursus er at uddanne PPL(As)-indehavere til det færdighedsniveau, der er nødvendigt for udstedelse af et CPL(As).
2. Før ansøgeren starter på et modulopbygget CPL(As)-kursus, skal denne:
 - a) have et PPL(As) udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1
 - b) have fuldført 200 timers flyvetid som pilot på luftskibe, herunder 100 timer som luftfartøjschef, hvoraf 50 timer skal være på rundflyvning.

▼B

3. Ansøgere, som ønsker at gennemgå et modulopbygget CPL(As)-kursus, skal fuldføre alle flyveinstruktionstrin i ét sammenhængende forløb som planlagt af en ATO. Teoriundervisningen kan gives hos en ATO, som kun udfører teoriundervisning.

4. Kurset skal omfatte:

- a) teoriundervisning til CPL(As)-niveau og
- b) visuel flyvetræning og instrumentflyvetræning.

TEORETISK VIDEN

5. Et godkendt CPL(As)-teorikursus skal omfatte mindst 250 timers instruktion.

TEORIPRØVE

6. Ansøgere skal demonstrere viden på et niveau, der svarer til de beføjelser, der gives til indehaveren af et CPL(As).

FLYVETRÆNING

7. Ansøgere uden en IR skal have mindst 20 timers dobbeltstyringsinstruktion, heraf:

10 timers visuel instruktion, som kan omfatte fem timer i en luftskib-FFS eller -FTD 2,3 eller -FNPT II, III, og

10 timers instrumentinstruktion, som kan omfatte fem timer i mindst en luftskib-FTD 1 eller -FNPT I eller på en flyvemaskine.

8. Ansøgere med en gyldig IR(As) får dette godskrevet fuldt ud i forhold til instrumentinstruktionstiden med dobbeltstyring. Ansøgere med en gyldig IR i en anden luftfartøjskategori skal fuldføre mindst fem timer af dobbeltstyringsinstruktionstiden på et luftskib.

9. Ansøgere uden en rettighed til natflyvning til luftskibe skal desuden have mindst fem timers natflyveinstruktion, herunder tre timers dobbeltstyringsinstruktion, som skal omfatte mindst én times rundflyvningsnavigation og fem sololandringsrunder om natten. Hver runde skal omfatte en start og en landing.

ERFARING

10. Ansøgere til et CPL(As) skal have fuldført mindst 250 timers flyvetid på luftskibe, herunder 125 timer som luftfartøjschef, heraf 50 timer rundflyvning som luftfartøjschef, herunder en VFR-rundflyvning på mindst 90 km (50 NM), hvor der skal foretages fuldt stop på ankomstflyvepladsen.

De timer, der flyves som luftfartøjschef på andre luftfartøjskategorier, kan godskrives i forhold til de 185 timers flyvetid i følgende tilfælde:

- a) 30 timer på flyvemaskiner eller helikoptere, hvis ansøgeren har henholdsvis et PPL(A) eller et PPL(H), eller
- b) 60 timer på flyvemaskiner eller helikoptere, hvis ansøgeren har henholdsvis et CPL(A) eller et CPL(H), eller
- c) 10 timer på TMG eller svæveflyvemaskiner eller
- d) 10 timer på balloner.

PRAKTISK PRØVE

11. Når ansøgeren har gennemført den relevante flyvetræning og har den relevante erfaring, skal denne tage den praktiske CPL(As)-prøve.

▼B*Tillæg 4***Praktisk prøve med henblik på udstedelse af et CPL****A. Generelt**

1. Ansøgere til en praktisk CPL-prøve, skal have modtaget instruktion på samme luftfartøjsklasse eller -type, som skal anvendes ved prøven.
2. Ansøgeren skal bestå alle de relevante afsnit af den praktiske prøve. Hvis et emne i et afsnit underkendes, er hele det pågældende afsnit underkendt. Hvis ansøgeren underkendes i mere end ét afsnit, skal vedkommende tage hele prøven igen. En ansøger, der kun underkendes i ét afsnit, skal tage dette afsnit om igen. Hvis ansøgeren underkendes i et hvilket som helst afsnit, herunder de afsnit, som er bestået ved tidligere forsøg, skal denne tage hele prøven igen. Alle relevante afsnit af den praktiske prøve skal være fuldført inden for seks måneder. Hvis samtlige afsnit af en prøve ikke består i to forsøg, vil yderligere træning blive krævet.
3. Det kan være nødvendigt med supplerende træning, hvis en praktisk prøve ikke består. Der er ingen grænse for antallet af forsøg på at bestå praktiske prøver.

AFHOLDELSE AF PRØVEN

4. Hvis ansøgeren vælger at afslutte den praktiske prøve af årsager, som flyveeksaminatoren (FE) ikke finder fyldestgørende, skal ansøgeren tage hele den praktiske prøve igen. Hvis prøven afsluttes af årsager, som FE finder fyldestgørende, skal der kun aflægges prøve i de dele, som ikke er fuldført, på en anden flyvning.
5. Enhver af prøvens manøvrer eller procedurer kan efter FE's skøn gentages én enkelt gang af ansøgeren. FE kan afbryde prøven på ethvert trin, hvis det skønnes, at ansøgerens demonstration af flyvefærdigheder kræver en fuldstændig omprøve.
6. Ansøgeren skal flyve luftfartøjet fra en position, hvor luftfartøjschefens funktioner kan udføres, og udføre prøven, som om der ikke var andre besætningsmedlemmer. Ansvaret for flyvningen skal fordeles i henhold til nationale bestemmelser.
7. Ansøgeren skal vise FE, hvilke tjek og handlinger vedkommende har udført, herunder identifikation af radiohjælpemidler. Tjek skal udføres i overensstemmelse med tjeklisten for det luftfartøj, på hvilket prøven aflægges. Under forberedelserne før flyvning i forbindelse med prøven skal ansøgeren bestemme power settings og hastigheder. Præstationsdata for start, anflyvning og landing skal udregnes af ansøgeren i overensstemmelse med operations- eller flyvehåndbogen for det anvendte luftfartøj.
8. FE må ikke deltage i flyvningens udførelse undtagen i tilfælde, hvor indgriben er nødvendig af hensyn til sikkerheden eller for at undgå en uacceptabel forsinkelse for anden trafik.

B. Indhold af den praktiske prøve med henblik på udstedelse af CPL — Flyvemaskiner

1. Den flyvemaskine, der anvendes til den praktiske prøve, skal opfylde kravene til flyvemaskiner til undervisningsbrug og skal være certificeret til befording af mindst fire passagerer, have propel med variabel pitch og oprækkeligt understel.
2. Den rute, der skal flyves, skal vælges af FE, og destinationen skal være en kontrolleret flyveplads. Ansøgeren er ansvarlig for planlægningen af flyvningen og skal sikre, at alt udstyr og al dokumentation for udførelse af flyvningen er ombord. Varigheden af flyvningen skal være mindst 90 minutter.

▼B

3. Ansøgeren skal demonstrere evnen til at:
- operere flyvemaskinen inden for dens begrænsninger
 - fuldføre alle manøvrer roligt og nøjagtigt
 - udvise god dømmekraft og godt luftmandskab
 - anvende flyvefaglig viden and
 - opretholde kontrollen med flyvemaskinen til enhver tid på en sådan måde, at der ikke på noget tidspunkt for alvor opstår tvivl om, at en procedure eller manøvre udføres på fuld forsvarlig måde.

GRÆNSER FOR FLYVEPRØVEN

4. Følgende grænser gælder under hensyntagen til turbulente forhold og den anvendte flyvemaskines manøvreringsegenskaber og præstationer.

Højde

normal flyvning	± 100 fod
med simuleret motorbortfald	± 150 fod

Tracking af radiohjælpemidler ± 5°

Kurs

normal flyvning	± 10°
med simuleret motorbortfald	± 15°

Hastighed

start og anflyvning	± 5 knob
alle andre flyveregi	± 10 knob

PRØVENS INDHOLD

5. Emnerne i afsnit 2, litra c) og e), nr. iv), og alle emner i afsnit 5 og 6 kan udføres i en FNPT II eller en FFS.

Anvendelse af tjekliste, luftmandskab, kontrol af flyvemaskine ved hjælp af ydre visuel reference, afsning/forebyggelse af isdannelse og principper for trussels- og fejlstyring gælder for alle afsnit.

AFSNIT 1 — FORBEREDELSE FØR FLYVNING OG AFGANG

a	Før flyvning, herunder: Planlægning af flyvning, dokumentation, bestemmelse af masse og balance, orientering om vejret, NOTAM
b	Inspektion og eftersyn af flyvemaskinen
c	Taxiing og start
d	Udregning af præstationer og trim
e	Operationer på flyvepladsen og i trafikrunden
f	Afgangsprocedurer, højdemålerindstilling, procedurer for at undgå kollisioner (observation)
g	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer

▼B

AFSNIT 2 — OPGAVER UNDER FLYVNING, GENERELT	
a	Kontrol af flyvemaskine ved hjælp af ydre visuel reference, herunder ligeud og vandret, stigning, nedstigning, observation
b	Flyvning ved kritisk lave hastigheder, herunder genkendelse af og genopretning fra begyndende og fuldstændig stall
c	Drej, herunder drej i landingskonfiguration. Krappe drej 45°
d	Flyvning ved kritisk høje hastigheder, herunder genkendelse af og genopretning fra spiraldyk
e	Flyvning udelukkende med reference til instrumenter, herunder: i) vandret flyvning, konfiguration ved marchhøjde, kontrol af kurs, højde og hastighed ii) drej i forbindelse med stigning og nedstigning med 10°-30° krængning iii) genopretning fra usædvanlige flyvestillinger iv) begrænsede panelinstrumenter
f	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
AFSNIT 3 — EN ROUTE-PROCEDURER	
a	Kontrol af flyvemaskine ved hjælp af ydre visuel reference, herunder konfiguration ved marchhøjde, rækkevidde/distance
b	Orientering, kortlæsning
c	Højde, hastighed, kontrol med kurs, observation
d	Højdemålerindstilling. ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
e	Overvågning af flyvningens forløb, driftsflyveplan, brændstofforbrug, vurdering af forkert kurs og genopretning til korrekt kurs
f	Observation af vejrforhold, vurdering af retninger, planlægning af omlægning
g	Tracking, positionering (NDB eller VOR), identifikation af hjælpemidler (instrumentflyvning). Iværksættelse af omdirigering til alternativ flyveplads (visuel flyvning)
AFSNIT 4 — ANFLYVNINGS- OG LANDINGSPROCEDURER	
a	Ankomstprocedurer, højdemålerindstilling, tjek, observation
b	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
c	Go-around fra lav højde
d	Normal landing, sidevind (hvis de rette forhold er til stede)
e	Præcisionslanding (kort bane)
f	Anflyvning til landing med motor i tomgang (kun enmotoret)
g	Landing uden brug af flaps
h	Handlinger efter flyvning

▼B

AFSNIT 5 — UNORMALE PROCEDURER OG NØDPROCEDURER

Dette afsnit kan kombineres med afsnit 1 til 4

a	Simuleret motorbortfald efter start (i en sikker højde), brandøvelse
b	Funktionsfejl i udstyr herunder alternativ sænkning af landingsstel, fejl i elektrisk system og bremsesystem
c	Nødlanding (simuleret)
d	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
e	Mundtlige spørgsmål

AFSNIT 6 — SIMULERET ASYMMETRISK FLYVNING OG EMNER AF RELEVANS FOR KLASSE ELLER TYPE

Dette afsnit kan kombineres med afsnit 1 til 5

a	Simuleret motorbortfald under start (i en sikker højde, medmindre det udføres i en FFS)
b	Asymmetrisk anflyvning og go-around
c	Asymmetrisk anflyvning og landing med fuldt stop
d	Slukning og genstart af motor
e	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer, luftmandskab
f	Efter bestemmelser af FE — ethvert emne, der er relevant for den praktiske prøve i forbindelse med den pågældende klasse- eller typerettighed: i) flyvemaskinesystemer, herunder håndtering af autopilot ii) drift af overtrykssystem iii) anvendelse af system til forebyggelse af isdannelse og afisningssystem
g	Mundtlige spørgsmål

C. Indhold af den praktiske prøve for udstedelse af CPL — Helikoptere

1. Den helikopter, der anvendes til den praktiske prøve, skal opfylde kravene til helikoptere til undervisningsbrug.
2. Det område og den rute, der skal flyves, skal vælges af FE, og lavflyvning samt hover-arbejde skal foregå ved en accepteret flyveplads/et accepteret sted. Ruter, der anvendes i forbindelse med afsnit 3, kan slutte på afgangsflyvepladsen eller en anden flyveplads, og én destination skal være en kontrolleret flyveplads. Den praktiske prøve kan afholdes over to flyvninger. Varigheden af flyvningen/flyvningerne skal være mindst 90 minutter.
3. Ansøgeren skal demonstrere evnen til at:
 - a) operere helikopteren inden for dens begrænsninger
 - b) udføre alle manøvrer roligt og nøjagtigt
 - c) udvise god dømmekraft og godt luftmandskab
 - d) anvende flyvefaglig viden og
 - e) opretholde kontrollen med helikopteren til enhver tid på en sådan måde, at der ikke på noget tidspunkt for alvor opstår tvivl om, at en procedure eller manøvre udføres på fuld forsvarlig måde.

▼B

GRÆNSER FOR FLYVEPRØVEN

4. Følgende grænser gælder under hensyntagen til turbulente forhold og den anvendte helikopters manøvreringsegenskaber og præstationer.

Højde

normal flyvning	± 100 fod
med simuleret alvorlig nødsituation	± 150 fod

Tracking af radiohjælpemidler ± 10°

Kurs

normal flyvning	± 10°
med simuleret alvorlig nødsituation	± 15°

Hastighed

start og anflyvning, flermotoret	± 5 knob
alle andre flyveregi	± 10 knob

Afdrift på jorden

T.O. hover I.G.E.	± 3 fod
----------------------	---------

landing ingen baglæns eller sidelæns bevægelser

PRØVENS INDHOLD

5. Emnerne i afsnit 4 kan udføres i en helikopter-FNPT eller en helikopter-FFS. Anvendelse af tjekliste, luftmandskab, kontrol med helikopter ved hjælp af ydre visuel reference, afisningsprocedurer og principper for trussels- og fejlstyring gælder for alle afsnit.

AFSNIT 1 — TJEK OG PROCEDURER FØR/EFTER FLYVNING	
a	Kendskab til helikopteren (f.eks. teknisk logbog, brændstof, masse og balance, ydeevne), flyveplanlægning, dokumentation, NOTAM, vejr)
b	Inspektion/handlinger før flyvning, placering af dele og formål
c	Cockpitinspektion, startprocedure
d	Tjek af kommunikations- og navigationsudstyr, udvælgelse og indstilling af frekvenser
e	Procedurer før start, R/T-procedure, ATC-forbindelse — efterrettelighed
f	Parkering, procedurer i forbindelse med slukning af motor(er) og efter flyvning
AFSNIT 2 — HOVER-MANØVRER, AVANCERET HÅNDTERING OG BEGRÆNSEDE AREALER	
a	Start og landing (lift off og touch down)
b	Taxiing, hover-taxiing

▼B

c	Stationær hover med mod-/side-/medvind
d	Stationær hoverdrej, 360° til venstre og højre (spot turns)
e	Fremad, sidelæns og baglæns hover-manøvrering
f	Simuleret motorbortfald under hover
g	Hurtige stop ind i vind og i medvind
h	Landing på og starter fra skrånende terræn/uforberejede steder
i	Starter (forskellige profiler)
j	Starter i sidevind/medvind (hvis muligt)
k	Start ved maksimal startmasse (faktisk eller simuleret)
l	Anflyvning (forskellige profiler)
m	Start og landing ved begrænset motorkraft
n	Autorotation (FE vælger to emner fra — grundlæggende, rækkevidde, lav hastighed og 360° drej)
o	Autorotativ landing
p	Øve nødlanding med generhvervelse af motorkraft
q	Tjek af motorkraft, opklaringsteknik, anflyvnings- og afgangsteknikker
AFSNIT 3 — NAVIGATION — EN-ROUTE-PROCEDURER	
a	Navigation og orientering i forskellige højder, kortlæsning
b	Højde, hastighed, kontrol med kurs, observation af lufrum, højdemålerindstilling
c	Overvågning af flyvningens forløb, driftsflyveplan, brændstofforbrug, distance, ETA, vurdering af forkert kurs og genopretning til korrekt kurs, overvågning af instrumenter
d	Observation af vejrforhold, planlægning af omlægning
e	Tracking, positionering (NDB og/eller VOR), identifikation af hjælpemidler
f	ATC-forbindelse og overholdelse af bestemmelser m.v.
AFSNIT 4 — FLYVEPROCEDURER OG MANØVRER UDELUKKENDE MED REFERENCE TIL INSTRUMENTER	
a	Vandret flyvning, kontrol med kurs, højder og hastighed
b	Vandrette standarddrej på bestemte kurser, 180° til 360° til venstre og højre
c	Stigning og nedgang, herunder standarddrej på bestemte kurser
d	Genopretning fra usædvanlige flyvestillinger
e	Drej med 30° krængning, drej op til 90° til venstre og højre

▼B

AFSNIT 5 — UNORMALE PROCEDURER OG NØDPROCEDURER
(SIMULEREDE, HVOR RELEVANT)

Note 1: Hvis prøven afholdes på flermotoret helikopter, skal en simuleret motorbortfaldsøvelse, herunder en enmotoret anflyvning og landing, inkluderes i prøven.

Note 2: FE skal vælge fire emner fra følgende:

a	Motorfejl, herunder regulatorfejl, tilisning af karburator/motor, olie-system, hvis relevant
b	Fejl i brændstofs-system
c	Fejl i elektrisk system
d	Fejl i hydraulisk system, herunder anflyvning og landing uden hydraulik, hvis relevant
e	Fejl i hoved- og/eller halerotorsystem (FFS eller kun diskussion)
f	Brandøvelser, herunder kontrol med og fjernelse af røg, hvis relevant
g	Andre unormale procedurer og nødprocedurer som beskrevet i den relevante flyvehåndbog, inklusive for flermotoret helikopter: Simuleret motorbortfald i forbindelse med start: afbrudt start ved eller før TDP eller sikker nødlanding ved eller før DPATO, kort efter TDP eller DPATO Landing med simuleret motorbortfald: landing eller go-around efter motorbortfald før LDP eller DPBL efter motorbortfald efter LDP eller sikker nødlanding efter DPBL

D. Indhold af den praktiske prøve for udstedelse af CPL — Luftskibe

1. Det luftskib, der anvendes til den praktiske prøve, skal opfylde kravene til luftskibe til undervisningsbrug.
2. Det område og den rute, der skal flyves, skal vælges af FE. Ruter, der anvendes i forbindelse med afsnit 3, kan slutte på afgangsflyvepladsen eller en anden flyveplads, og én destination skal være en kontrolleret flyveplads. Den praktiske prøve kan afholdes over to flyvninger. Varigheden af flyvning/flyvningerne skal være mindst 60 minutter.
3. Ansøgeren skal demonstrere evnen til at:
 - a) operere luftskibet inden for dets begrænsninger
 - b) udføre alle manøvrer roligt og nøjagtigt
 - c) udvise god dømmekraft og godt luftmandskab
 - d) anvende flyvefaglig viden og
 - e) opretholde kontrollen med luftskibet til enhver tid på en sådan måde, at der ikke på noget tidspunkt for alvor opstår tvivl om, at en procedure eller manøvre udføres på fuld forsvarlig måde.

GRÆNSER FOR FLYVEPRØVEN

4. Følgende grænser gælder under hensyntagen til turbulente forhold og det anvendte luftskibs manøvreringsegenskaber og præstationer.

▼B

Højde

normal flyvning	± 100 fod
med simuleret alvorlig nødsituation	± 150 fod

Tracking af radiohjælpemidler ± 10°

Kurs

normal flyvning	± 10°
med simuleret alvorlig nødsituation	± 15°

PRØVENS INDHOLD

5. Emnerne i afsnit 5 og 6 kan udføres i en luftskib-FNPT eller en luftskib-FFS. Anvendelse af tjekliste, luftmandskab, kontrol med luftskib ved hjælp af ydre visuel reference, afsningsprocedurer og principper for trussels- og fejlstyring gælder for alle afsnit.

AFSNIT 1 — FORBEREDELSE FØR FLYVNING OG AFGANG	
a	Før flyvning, herunder: Planlægning af flyvning, dokumentation, bestemmelse af masse og balance, orientering om vejret, NOTAM
b	Inspektion og eftersyn af luftskibet
c	Procedure efter frigørelse fra mast, manøvrering på jorden og start
d	Udregning af præstationer og trim
e	Operationer på flyvepladsen og i trafikrunden
f	Afgangsprocedurer, højdemålerindstilling, procedurer for at undgå kollisioner (observation)
g	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
AFSNIT 2 — OPGAVER UNDER FLYVNING, GENERELT	
a	Kontrol af luftskib ved hjælp af ydre visuel reference, herunder ligeud og vandret, stigning, nedstigning, observation
b	Flyvning ved trykhøjde
c	Drej
d	Bratte nedstigninger og stigninger
e	Flyvning udelukkende med reference til instrumenter, herunder: i) vandret flyvning, kontrol af kurs, højde og hastighed ii) drej i forbindelse med stigning og nedstigning iii) genopretning fra usædvanlige flyvestillinger iv) begrænsede panelinstrumenter
f	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
AFSNIT 3 — EN ROUTE-PROCEDURER	
a	Kontrol af luftskib ved hjælp af ydre visuel reference Rækkevide/distance
b	Orientering, kortlæsning
c	Højde, hastighed, kontrol med kurs, observation

▼B

d	Højdemålerindstilling, ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
e	Overvågning af flyvningens forløb, driftsflyveplan, brændstofforbrug, vurdering af forkert kurs og genopretning til korrekt kurs
f	Observation af vejrforhold, vurdering af retninger, planlægning af omlægning
g	Tracking, positionering (NDB eller VOR), identifikation af hjælpemidler (instrumentflyvning). Iværksættelse af omdirigering til alternativ flyveplads (visuel flyvning)

AFSNIT 4 — ANFLYVNINGS- OG LANDINGSPROCEDURER

a	Ankomstprocedurer, højdemålerindstilling, tjek, observation
b	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
c	Go-around fra lav højde
d	Normal landing
e	Præcisionslanding (kort bane)
f	Anflyvning til landing med motor i tomgang (kun enmotoret)
g	Landing uden brug af flaps
h	Handlinger efter flyvning

AFSNIT 5 — UNORMALE PROCEDURER OG NØDPROCEDURER

Dette afsnit kan kombineres med afsnit 1 til 4

a	Simuleret motorbortfald efter start (i en sikker højde), brandøvelse
b	Funktionsfejl i udstyr
c	Nødlanding (simuleret)
d	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
e	Mundtlige spørgsmål

AFSNIT 6 — EMNER AF RELEVANS FOR KLASSE ELLER TYPE

Dette afsnit kan kombineres med afsnit 1 til 5

a	Simuleret motorbortfald under start (i en sikker højde, medmindre det udføres i en FFS)
b	Anflyvning og go-around med motorbortfald
c	Anflyvning og landing med fuldt stop med motorbortfald
d	Fejl i hylstertryksystem
e	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer, luftmandskab

▼B

f	Efter bestemmelser af FE — ethvert emne, der er relevant for den praktiske prøve i forbindelse med den pågældende klasse- eller typerettighed: i) luftskibssystemer ii) drift af hylstertryksystem
g	Mundtlige spørgsmål

▼B*Tillæg 5***Integreret MPL-træningskursus**

GENERELT

1. Formålet med det integrerede MPL-kursus er at uddanne piloter til det færdighedsniveau, der er nødvendigt for, at de kan arbejde som andenpilot på flermotorede lufttransportflyvemaskiner med turbinemotorer og med flere piloter i henhold til VFR og IFR samt opnå et MPL.

▼M5

2. Der gives udelukkende godkendelse til et MPL-træningskursus til en ATO, som er del af en operatør, der er certificeret i overensstemmelse med del-ORO, eller som har en særlig ordning med en sådan operatør.

▼B

3. Ansøgere, som ønsker at gennemgå et integreret MPL-kursus, skal fuldføre alle instruktionstrin i ét sammenhængende forløb hos en ATO. Træningen skal være kompetencebaseret og udføres i et operationelt miljø med flere besætningsmedlemmer.

4. Det er kun begyndere, der kan få adgang til kurset.

5. Kurset skal omfatte:

- a) teoriundervisning til ATPL(A)-niveau
- b) visuel flyvetræning og instrumentflyvetræning
- c) MCC-træning for flyvemaskiner med flere piloter and
- d) typerettighedstræning.

6. Ansøgere, som ikke består eller ikke kan gennemføre hele MPL-kurset, kan ansøge den kompetente myndighed om teoriprøven og den praktiske prøve med henblik på et lavere niveau og en IR, hvis de gældende krav er opfyldt.

TEORETISK VIDEN

7. Et godkendt MPL-teorikursus skal omfatte mindst 750 timers instruktion til ATPL(A)-niveau samt de timer, der kræves til teoriundervisning for den relevante typerettighed, i overensstemmelse med subpart H.

FLYVETRÆNING

8. Flyvetræningen skal omfatte i alt mindst 240 timer, herunder timer som flyvende pilot og ikke-flyvende pilot, i faktisk og simuleret flyvning, og omfattende følgende fire træningsfaser:

- a) Fase 1 — Elementær flyvetræning

Specifik grundlæggende træning med én pilot på en flyvemaskine.

- b) Fase 2 — Grundlæggende

Introduktion af operationer med flere besætningsmedlemmer og instrumentflyvning.

- c) Fase 3 — Mellem

Anvendelse af operationer med flere besætningsmedlemmer på en flermotoret flyvemaskine med turbinemotorer certificeret som en højtydende flyvemaskine i overensstemmelse med del-21.

▼B

d) Fase 4 — Videregående

Typerettighedstræning i et miljø, som svarer til et luftfartsforetagende.

Flyveerfaring i faktisk flyvning omfatter alle de krav om erfaring, der er fastsat i subpart H, træning i genopretning fra forstyrrelser, natflyvning, flyvning udelukkende med reference til instrumenter og den fornødne erfaring med henblik på at opnå det relevante luftmandskab.

MCC-kravene skal indarbejdes i de relevante faser ovenfor.

Træning i asymmetrisk flyvning skal enten udføres på en flyvemaskine eller en FFS.

9. Hver enkelt træningsfase i flyveinstruktionspensummet skal omfatte både instruktion i den grundlæggende viden og praktisk træning.
10. Træningskurset skal omfatte en løbende proces med evaluering af træningspensummet samt løbende bedømmelse af de elever, der følger pensummet. Evalueringen skal sikre, at:
 - a) kompetencerne og den dermed forbundne bedømmelse er relevant for en andenpilots opgave på en flyvemaskine med flere piloter og
 - b) eleverne får de nødvendige kompetencer på en progressiv og tilfredsstillende måde.

▼M6

11. Træningskurset skal omfatte mindst 12 starter og landinger for at sikre kompetence. Antallet af starter og landinger kan reduceres til mindst seks, forudsat at ATO'en og operatøren forud for træningen, sikrer sig, at:
 - a) der findes en procedure for vurdering af, om flyveeleven har opnået det krævede kompetenceniveau, og
 - b) der findes en procedure, der sikrer, at der træffes afhjælpende foranstaltninger, hvis en evaluering i løbet af træningen viser, at der er behov for sådanne foranstaltninger.

Disse starter og landinger skal gennemføres under tilsyn af en instruktør på den flyvemaskine, hvortil der udstedes typerettighed.

▼B

BEDØMMELSESNIVEAU

12. Ansøgeren til MPL skal have demonstreret sine færdigheder i alle ni kompetenceenheder, der er beskrevet i punkt 13 nedenfor, på det videregående kompetenceniveau, der kræves for at arbejde og samarbejde som andenpilot på en flyvemaskine med turbinmotorer og med flere piloter under visuelle betingelser og instrumentbetingelser. Bedømmelsen skal bekræfte, at ansøgeren har kontrol med flyvemaskinen eller situationen til enhver tid på en sådan måde, at en procedure eller manøvre udføres på fuld forsvarlig måde. Ansøgeren skal konsekvent demonstrere den viden, de færdigheder og de holdninger, der kræves for at føre den relevante flyvemaskinetype sikkert i overensstemmelse med MPL-præstationskriterierne.

KOMPETENCEENHEDER

13. Ansøgeren skal demonstrere kompetencer i følgende ni kompetenceenheder:
 - 1) anvende principper for menneskelig ydeevne, herunder principper om trussels- og fejlstyring
 - 2) udføre operationer på jorden på flyvemaskinen
 - 3) udføre start
 - 4) udføre stigning

▼B

- 5) udføre flyvning ved marchhøjde
- 6) udføre nedstigning
- 7) udføre anflyvning
- 8) udføre landing og
- 9) udføre operationer efter landing og efter flyvning på flyvemaskinen.

SIMULERET FLYVNING

14. Minimumskrav for FSTD:

a) Fase 1 — Elementær flyvetræning

E-træning og opgaveanordninger godkendt af den kompetente myndighed med følgende egenskaber:

- omfatter andet tilbehør end det, der normalt er forbundet med pc'er, såsom funktionelle kopier af konsol med gashåndtag, en sidestyrepind eller et FMS-tastatur, og
- omfatter psykomotorisk aktivitet med passende kraftpåvirkning og timing af reaktioner.

b) Fase 2 — Grundlæggende

En FNPT II MCC, som repræsenterer en generisk flermotoret flyvemaskine med turbinemotorer.

c) Fase 3 — Mellem

En FSTD, der repræsenterer en flermotoret flyvemaskine med turbinemotorer, som skal føres med andenpilot, som er kvalificeret til en standard svarende til niveau B, og som også indeholder:

- et visuelt dagslys/tusmørke/nat-system med et konstant, kollimeret minimumssynsfelt på tværs af cockpittet, som giver begge piloter et synsfelt på 180° horisontalt og 40° vertikalt, og
- ATC-miljøsimulering.

d) Fase 4 — Videregående

En FFS, som fuldt ud svarer til niveau D eller C, med et forbedret visuelt dagslyssystem, herunder ATC-miljøsimulering.

▼B*Tillæg 6***Modulopbyggede træningskurser for IR****A. IR(A) — Modulopbygget flyvetræningskursus**

GENERELT

1. Formålet med det modulopbyggede IR(A)-flyvetræningskursus er at uddanne piloter til det færdighedsniveau, der er nødvendigt for, at de er i stand til at flyve flyvemaskiner i henhold til IFR og i instrumentvejrforhold (IMC). Kurset består af to moduler, som kan tages hver for sig eller kombineret:

- a) Grundlæggende instrumentflyvemodul

Dette omfatter 10 timers instrumenttid under instruktion, hvoraf op til fem timer kan være instrumenttid på jorden i en BITD, FNPT I eller II eller FFS. Efter gennemførelse af det grundlæggende instrumentflyvemodul skal der udstedes et kursusbevis til kandidaten.

- b) Procedurerelateret instrumentflyvemodul

Dette omfatter resten af træningspensummet for IR(A), 40 timers enmotoret eller 45 timers flermotoret instrumenttid under instruktion samt IR(A)-teorikurset.

▼M3

2. Ansøgere til et modulopbygget IR(A)-kursus skal have et PPL(A) eller et CPL(A). Ansøgere til det procedurerelaterede instrumentflyvemodul, som ikke har et CPL(A), skal have et kursusbevis fra det grundlæggende instrumentflyvemodul.

ATO skal sikre, at en ansøger til et flermotoret IR(A)-kursus, som ikke har en klasse- eller typerettighed til flermotorede flyvemaskiner, har modtaget den flermotorede træning, der er foreskrevet i subpart H, før denne starter flyvetræningen til IR(A)-kurset.

▼B

3. Ansøgere, som ønsker at gennemgå det procedurerelaterede instrumentflyvemodul på et modulopbygget IR(A)-kursus, skal fuldføre alle instruktionstrin i ét sammenhængende forløb. Før det procedurerelaterede instrumentflyvemodul påbegyndes, skal ATO bekræfte ansøgerens grundlæggende instrumentflyvningsfærdigheder. Der skal gennemføres opfriskningstræning, hvis det er nødvendigt.

4. Teorikurset skal være afsluttet inden for 18 måneder. Det procedurerelaterede instrumentflyvemodul og den praktiske prøve skal afsluttes inden for gyldighedsperioden for de beståede teoriprøver.

5. Kurset skal omfatte:

- a) teoriundervisning, der svarer til niveauet for viden til IR
- b) instrumentflyveinstruktion.

TEORETISK VIDEN

6. Et godkendt modulopbygget IR(A)-kursus skal omfatte mindst 150 timers teoriundervisning.

▼B

FLYVETRÆNING

7. Et enmotoret IR(A)-kursus skal omfatte mindst 50 timers instrumenttid under instruktion, hvoraf op til 20 timer kan være instrumenttid på jorden i en FNPT I, eller op til 35 timer i en FFS eller FNPT II. Højest 10 timers instrumenttid på jorden i en FNPT II eller FFS må udføres i en FNPT I.
8. Et flermotoret IR(A)-kursus skal omfatte mindst 55 timers instrumenttid under instruktion, hvoraf op til 25 timer kan være instrumenttid på jorden i en FNPT I, eller op til 40 timer i en FFS eller FNPT II. Højest 10 timers instrumenttid på jorden i en FNPT II eller FFS må udføres i en FNPT I. Den resterende instrumentflyveinstruktion skal omfatte mindst 15 timer på flermotorede flyvemaskiner.
9. En indehaver af en enmotoret IR(A), som også har en flermotoret klasse- eller typerettighed, og som ønsker at få en flermotoret IR(A) for første gang, skal gennemføre et kursus hos en ATO, som omfatter mindst fem timers instruktion i instrumentflyvning på flermotorede flyvemaskiner, hvoraf tre timer kan være i en FFS eller FNPT II.
- 10.1. En indehaver af et CPL(A) eller et kursusbevis fra det grundlæggende instrumentflyvemodul kan få hele den træning, der kræves i punkt 7 og 8 ovenfor, nedsat med 10 timer.

▼M3

- 10.2. En indehaver af en IR(H) kan få hele den træning, der kræves i punkt 7 og 8 ovenfor, nedsat til 10 timer.

▼B

- 10.3. Hele instrumentflyveinstruktionen på flyvemaskiner skal udføres i overensstemmelse med enten punkt 7 eller 8.
11. Flyveøvelserne til den praktiske IR(A)-prøve skal omfatte:
 - a) Grundlæggende instrumentflyvemodul: Procedurer og manøvrer for grundlæggende instrumentflyvning, herunder mindst:
 - grundlæggende instrumentflyvning uden ydre visuelle referencer:
 - horisontal flyvning
 - stigning
 - nedstigning
 - drej under vandret flyvning, stigning, nedstigning
 - instrumentforløb
 - krap drej
 - radionavigation
 - genopretning fra usædvanlige flyvestillinger
 - begrænset panel
 - genkendelse og genopretning fra begyndende og fuldstændig stall
 - b) Procedurerelateret instrumentflyvemodul:
 - i) procedurer før flyvning for IFR-flyvninger, herunder anvendelse af flyvehåndbogen og de relevante lufttrafiktjenestedokumenter til udarbejdelse af en IFR-flyveplan
 - ii) procedurer og manøvrer for IFR-operation under normale og unormale situationer samt nødsituationer, herunder mindst:

▼ B

- overgang fra visuel flyvning til instrumentflyvning ved start
 - standardinstrumentudflyvnings- og -anflyvningsprocedurer
 - procedurer i forbindelse med en route-flyvning i henhold til IFR
 - procedurer i forbindelse med holding
 - instrumentanflyvninger til fastsatte minima
 - procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning
 - landing fra instrumentanflyvninger, herunder cirkling
- iii) manøvrer under flyvningen og særlige flyvekarakteristika
- iv) hvis krævet, operation af flermotoret flyvemaskine under ovennævnte øvelser, herunder operation af flyvemaskinen udelukkende med reference til instrumenter med én motor simuleret ude af drift og slukning og genstart af motor (sidstnævnte øvelse skal udføres i en sikker højde, medmindre den udføres i en FFS eller FNPT II).

▼ M3**A.2. IR(A) — Kompetencebaseret modulopbygget flyvetræningskursus**

GENERELT

▼ M4

- 1) Formålet med det kompetencebaserede modulopbyggede flyvetræningskursus er at uddanne indehavere af PPL eller CPL til at opnå instrumentrettighed under hensyntagen til tidligere instruktion i instrumentflyvning og erfaring. Det har til formål at give det færdighedsniveau, der er nødvendigt for at kunne flyve flyvemaskiner i henhold til IFR og i instrumentvejrforhold (IMC). Kurset skal tages i en ATO eller bestå af en kombination af instruktion i instrumentflyvning ved en IRI(A) eller en FI(A), som har beføjelse til at undervise med henblik på IR og give instruktion i instrumentflyvning inden for en ATO.

▼ M3

- 2) Ansøgere til et sådant kompetencebaseret modulopbygget IR(A)-kursus skal have et PPL(A) eller et CPL(A).
- 3) Teorikurset skal være afsluttet inden for 18 måneder. Instruktionen i instrumentflyvning og den praktiske prøve skal afsluttes inden for gyldighedsperioden for de beståede teoriprøver.
- 4) Kurset skal omfatte:
- a) teoriundervisning, der svarer til niveauet for viden til IR(A)
 - b) instrumentflyveinstruktion.

TEORETISK VIDEN

- 5) Et godkendt kompetencebaseret modulopbygget IR(A)-kursus skal omfatte mindst 80 timers teoriundervisning. Teorikurset kan omfatte computerbaseret undervisning og elementer inden for e-læring. Der skal tilbydes et minimumsniveau af undervisning i undervisningslokale som krævet i henhold til ORA.ATO.305.

FLYVETRÆNING

- 6) Metoden for opnåelse af en IR(A) i henhold til dette modulopbygget kursus er kompetencebaseret. Ansøgeren skal imidlertid opfylde følgende minimumskrav. Yderligere træning kan være nødvendig for at opnå de krævede kompetencer.
- a) Et enmotoret kompetencebaseret modulopbygget IR(A)-kursus skal omfatte mindst 40 timers instrumenttid under instruktion, hvoraf op til 10 timer kan være instrumenttid på jorden i en FNPT I eller op til 25 timer i en FFS eller FNPT II. Højest fem timers instrumenttid på jorden i en FNPT II eller FFS må udføres i en FNPT I.

▼ M3

- i) Når ansøgeren har:
 - A) gennemført instrumentflyveinstruktionen ved en IRI(A) eller en FI(A), som har beføjelse til at undervise med henblik på en IR, eller

▼ M4

- B) tidligere erfaring i form af instrumentflyvetid som luftfartøjschef på flyvemaskiner i henhold til en rettighed, der giver beføjelser til at flyve i henhold til IFR og i IMC,

▼ M3

må disse timer godskrives i de 40 timer, der er nævnt ovenfor, med op til maksimalt 30 timer

- ii) Når ansøgeren har gennemført instrumentflyvetid under instruktion bortset fra som angivet i litra a, i), må disse timer godskrives i de krævede 40 timer med op til maksimalt 15 timer.
 - iii) Flyvetræningen skal under alle omstændigheder omfatte mindst 10 timers instrumentflyvetid under instruktion i en flyvemaskine ved en ATO.
 - iv) Den samlede varighed af instruktionstid med dobbeltstyring må ikke være under 25 timer.
- b) Et flermotoret kompetencebaseret modulopbygget IR(A)-kursus skal omfatte mindst 45 timers instrumenttid under instruktion, hvoraf op til 10 timer kan være instrumenttid på jorden i en FNPT I eller op til 30 timer i en FFS eller FNPT II. Højest fem timers instrumenttid på jorden i en FNPT II eller FFS må udføres i en FNPT I.

- i) Når ansøgeren har:
 - A) gennemført instrumentflyveinstruktionen ved en IRI(A) eller en FI(A), som har beføjelse til at undervise med henblik på en IR, eller

▼ M4

- B) tidligere erfaring i form af instrumentflyvetid som luftfartøjschef på flyvemaskiner i henhold til en rettighed, der giver beføjelser til at flyve i henhold til IFR og i IMC,

▼ M3

må disse timer godskrives i de 45 timer, der er nævnt ovenfor, med op til maksimalt 35 timer.

- ii) Når ansøgeren har gennemført instrumentflyvetid under instruktion bortset fra som angivet i litra b, i), kan disse timer godskrives i de krævede 45 timer med op til maksimalt 15 timer.
 - iii) Flyvetræningen skal under alle omstændigheder omfatte mindst 10 timers instrumentflyvetid under instruktion i en flermotoret flyvemaskine ved en ATO.
 - iv) Den samlede varighed af instruktionstid med dobbeltstyring må ikke være under 25 timer, hvoraf mindst 15 timer skal gennemføres i en flermotoret flyvemaskine.
- c) Til bestemmelse af det antal timer, der må godskrives, og til fastlæggelse af undervisningsbehovet, skal ansøgere gennemgå en vurdering inden optagelsen ved en ATO.
- d) Gennemførelsen af instrumentflyveinstruktionen ved en IRI(A) eller FI(A) i overensstemmelse med litra a, i) eller litra b, i) skal registreres i en specifik uddannelsesbog og underskrives af instruktøren.
- 7) Flyveinstruktionen til det kompetencebaserede modulopbygget IR(A) omfatter:
- a) procedurer og manøvrer til grundlæggende instrumentflyvning, der som minimum omfatter:

▼ **M3**

- i) grundlæggende instrumentflyvning uden visuelle referencer
 - ii) horisontal flyvning
 - iii) stigning
 - iv) nedstigning
 - v) drej under vandret flyvning, stigning, nedstigning
 - vi) instrumentforløb
 - vii) krappe drej
 - viii) radionavigation
 - ix) genopretning fra unormale flyvestillinger
 - x) begrænset panel og
 - xi) genkendelse og genopretning fra begyndende og fuldstændig stall.
- b) procedurer før flyvning for IFR-flyvninger, herunder anvendelse af flyvehåndbog og de relevante dokumenter for lufttrafiktjeneste i forbindelse med udarbejdelse af en IFR-flyveplan
- c) procedurer og manøvrer for IFR-operation under normale og unormale situationer samt nødsituationer, omfattende mindst:
- i) overgang fra visuel til instrumentflyvning ved start
 - ii) standardinstrumentudflyvnings- og -anflyvningsprocedurer
 - iii) procedurer i forbindelse med en-route-flyvning i henhold til IFR
 - iv) procedurer i forbindelse med holding
 - v) instrumentanflyvninger til fastsatte minima
 - vi) procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning og
 - vii) landing fra instrumentanflyvninger, herunder cirkling
- d) manøvrer under flyvningen og særlige flyvekarakteristika
- e) hvis krævet, operation af flermotoret flyvemaskine under ovennævnte øvelser, herunder:
- i) operation af flyvemaskinen udelukkende med reference til instrumenter med én motor simuleret ude af drift
 - ii) slukning og genstart af motor (sidstnævnte øvelse skal udføres i en sikker højde, medmindre den udføres i en FFS eller FNPT II).
- 8) Ansøgere til det kompetencebaserede modulopbyggede IR(A)-kursus, som har et del-FCL PPL eller CPL og en gyldig IR(A), der er udstedt af et tredjeland i overensstemmelse med kravene i bilag I til Chicago-konventionen, kan godskrives fuldt ud med henblik på opfyldelsen af de træningskursuskrav, der er nævnt i punkt 4. For at få udstedt en IR(A) skal ansøgeren:
- a) gennemføre den praktiske prøve for IR(A) i overensstemmelse med tillæg 7
 - b) under den praktiske prøve demonstrere over for eksaminatoren, at han/hun har erhvervet et tilstrækkeligt niveau af teoretisk viden om luftfartlovgivning, meteorologi og flyveplanlægning og -præstation (IR) og
 - c) have gennemført mindst 50 timers flyvetid i henhold til IFR som luftfartøjschef på flyvemaskiner.

VURDERING INDEN OPTAGELSE

- 9) Indholdet i og varigheden af vurderingen inden optagelse bestemmes af den godkendte træningsorganisation (ATO) på baggrund af ansøgerens tidligere instrumenterfaring.

▼ M3

FLERMOTOREDE FLYVEMASKINER

- 10) Indehaveren af en enmotoret-IR(A), der også er indehaver af en klasse- eller typerettighed til flermotorede flyvemaskiner, og som for første gang ønsker at opnå en flermotoret-IR(A), skal gennemføre et kursus ved en ATO bestående af mindst 5 timers instrumenttid under instruktion i flermotorede flyvemaskiner, hvoraf 3 timer kan være i en FFS eller FNPT II, og skal bestå en praktisk prøve.

▼ B**B. IR(H) — Modulopbygget flyvetræningskursus**

1. Formålet med det modulopbyggede IR(H)-flyvetræningskursus er at uddanne piloter til det færdighedsniveau, der er nødvendigt for, at de er i stand til at flyve helikoptere i henhold til IFR og i instrumentvejrforhold (IMC).

▼ M3

2. Ansøgere til et modulopbygget IR(H)-kursus skal have et PPL(H), et CPL(H) eller ATPL(H). Før IR(H)-kursets instruktionsfase på luftfartøjet påbegyndes, skal ansøgeren have den helikoptertyperettighed, der anvendes til den praktiske IR(H)-prøve, eller have afsluttet godkendt typerettigheds-træning på den pågældende type. Ansøgeren skal have et MCC-kursusbevis, hvis den praktiske prøve skal udføres under forhold med flere piloter.

▼ B

3. Ansøgere, som ønsker at gennemgå det modulopbyggede IR(H)-kursus, skal fuldføre alle instruktionstrin i ét sammenhængende forløb.
4. Teorikurset skal være afsluttet inden for 18 måneder. Flyveinstruktionen og den praktiske prøve skal afsluttes inden for gyldighedsperioden for de beståede teoriprøver.
5. Kurset skal omfatte:
- a) teoriundervisning, der svarer til niveauet for viden til IR
 - b) instrumentflyveinstruktion.

TEORETISK VIDEN

6. Et godkendt modulopbygget IR(H)-kursus skal omfatte mindst 150 timers instruktion.

FLYVETRÆNING

7. Et enmotoret IR(H)-kursus skal omfatte mindst 50 timers instrumenttid under instruktion, hvoraf:
- a) op til 20 timer kan være instrumenttid på jorden i en FNPT I(H) eller (A). De 20 timers instruktionstid i FNPT I(H) eller (A) kan erstattes af 20 timers instruktionstid for IR(H) på en flyvemaskine, der er godkendt til dette kursus, eller
 - b) op til 35 timer kan være instrumenttid på jorden i en helikopter-FTD 2/3, -FNPT II/III eller -FFS.

Instrumentflyveinstruktionen skal omfatte mindst 10 timer på en IFR-certificeret helikopter.

8. Et flermotoret IR(H)-kursus skal omfatte mindst 55 timers instrumenttid under instruktion, hvoraf:

▼ B

- a) op til 20 timer kan være instrumenttid på jorden i en FNPT I(H) eller (A). De 20 timers instruktionstid i FNPT I(H) eller (A) kan erstattes af 20 timers instruktionstid for IR(H) på en flyvemaskine, der er godkendt til dette kursus, eller
- b) op til 40 timer kan være instrumenttid på jorden i en helikopter-FTD 2/3, -FNPT II/III eller -FFS.

Instrumentflyveinstruktionen skal omfatte mindst 10 timer på en IFR-certificeret flermotoret helikopter.

- 9.1. Indehavere af et ATPL(H) får teoriundervisningstimerne reduceret med 50 timer.

▼ M3

- 9.2. Indehavere af en IR(A) kan få den krævede træning reduceret til 10 timer.
- 9.3. Indehavere af et PPL(H) med en rettighed til natflyvning med helikoptere eller et CPL(H) kan få den samlede instrumenttid under instruktion reduceret med 5 timer.

▼ B

- 10. Flyveøvelserne til den praktiske IR(H)-prøve skal omfatte:
 - a) procedurer før flyvning for IFR-flyvninger, herunder anvendelse af flyvehåndbogen og de relevante lufttrafiktjenestedokumenter til udarbejdelse af en IFR-flyveplan
 - b) procedurer og manøvrer for IFR-operation under normale og unormale situationer samt nødsituationer, herunder mindst:
 - overgang fra visuel flyvning til instrumentflyvning ved start
 - standardinstrumentudflyvnings- og -anflyvningsprocedurer
 - procedurer i forbindelse med en route-flyvning i henhold til IFR
 - procedurer i forbindelse med holding
 - instrumentanflyvninger til fastsatte minima
 - procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning
 - landing fra instrumentanflyvninger, herunder circling
 - c) manøvrer under flyvningen og særlige flyvekarakteristika
 - d) hvis krævet, operation af flermotoret helikopter i ovennævnte øvelser, herunder operation af helikopteren udelukkende med reference til instrumenter med én motor simuleret ude af drift og slukning og genstart af motor (sidstnævnte øvelse skal udføres i en FFS eller FNPT II eller FTD 2/3).

C. IR(As) — Modulopbygget flyvetræningskursus**GENERELT**

- 1. Formålet med det modulopbyggede IR(As)-flyvetræningskursus er at uddanne piloter til det færdighedsniveau, der er nødvendigt for, at de er i stand til at flyve luftskibe i henhold til IFR og i instrumentvejrforhold (IMC). Kurset består af to moduler, som kan tages hver for sig eller kombineret:
 - a) Grundlæggende instrumentflyvemodul

Dette omfatter 10 timers instrumenttid under instruktion, hvoraf op til fem timer kan være instrumenttid på jorden i en BITD, FNPT I eller II

▼B

eller FFS. Efter gennemførelse af det grundlæggende instrumentflyve-modul skal der udstedes et kursusbevis til kandidaten.

b) Procedurerelateret instrumentflyvemodul

Dette omfatter resten af træningspensummet for IR(As), 25 timers instrumenttid under instruktion samt IR(As)-teorikurset.

2. Ansøgere til et modulopbygget IR(As)-kursus skal have et PPL(As), herunder rettigheder til at flyve om natten, eller et CPL(As). Ansøgere til det procedurerelaterede instrumentflyvemodul, som ikke har et CPL(As), skal have et kursusbevis fra det grundlæggende instrumentflyvemodul.
3. Ansøgere, som ønsker at gennemgå det procedurerelaterede instrumentflyvemodul på et modulopbygget IR(As)-kursus, skal fuldføre alle instruktionstrin i ét sammenhængende godkendt kursusforløb. Før det procedurerelaterede instrumentflyvemodul påbegyndes, skal ATO bekræfte ansøgerens grundlæggende instrumentflyvningsfærdigheder. Der skal gennemføres opfriskningstræning, hvis det er nødvendigt.
4. Teorikurset skal være afsluttet inden for 18 måneder. Det procedurerelaterede instrumentflyvemodul og den praktiske prøve afsluttes inden for gyldighedsperioden for de beståede teoriprøver.
5. Kurset skal omfatte:
 - a) teoriundervisning, der svarer til niveauet for viden til IR
 - b) instrumentflyveinstruktion.

TEORETISK VIDEN

6. Et godkendt modulopbygget IR(As)-kursus skal omfatte mindst 150 timers teoriundervisning.

FLYVETRÆNING

7. Et IR(As)-kursus skal omfatte mindst 35 timers instrumenttid under instruktion, hvoraf op til 15 timer kan være instrumenttid på jorden i en FNPT I, eller op til 20 timer i en FFS eller FNPT II. Højest fem timers instrumenttid på jorden i en FNPT II eller FFS må udføres i en FNPT I.
8. Indehavere af et CPL(As) eller et kursusbevis fra det grundlæggende instrumentflyvemodul kan få hele den træning, der kræves i punkt 7, reduceret med 10 timer. Hele instrumentflyveinstruktionen på et luftskib skal udføres i overensstemmelse med punkt 7.
9. Hvis ansøgeren har en IR i en anden luftfartøjskategori, kan den krævede flyveinstruktion reduceres til 10 timer på luftskibe.
10. Flyveøvelserne til den praktiske IR(As)-prøve skal omfatte:
 - a) Grundlæggende instrumentflyvemodul:

Procedurer og manøvrer for grundlæggende instrumentflyvning, herunder mindst:

▼B

grundlæggende instrumentflyvning uden ydre visuelle referencer:

- horisontal flyvning
- stigning
- nedstigning
- drej under vandret flyvning, stigning, nedstigning

instrumentforløb

radionavigation

genopretning fra usædvanlige flyvestillinger

begrænset panel

b) Procedurerelateret instrumentflyvemodul:

- i) procedurer før flyvning for IFR-flyvninger, herunder anvendelse af flyvehåndbogen og de relevante lufttrafiktjenestedokumenter til udarbejdelse af en IFR-flyveplan
- ii) procedurer og manøvrer for IFR-operation under normale og unormale situationer samt nødsituationer, herunder mindst:
 - overgang fra visuel flyvning til instrumentflyvning ved start
 - standardinstrumentudflyvnings- og -anflyvningsprocedurer
 - procedurer i forbindelse med en route-flyvning i henhold til IFR
 - procedurer i forbindelse med holding
 - instrumentanflyvninger til fastsatte minima
 - procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning
 - landing fra instrumentanflyvninger, herunder cirkling
- iii) manøvrer under flyvningen og særlige flyveegenskaber
- iv) operation af luftskib under ovennævnte øvelser, herunder operation af luftskibet udelukkende med reference til instrumenter med én motor simuleret ude af drift og slukning og genstart af motor (sidstnævnte øvelse skal udføres i en sikker højde, medmindre den udføres i en FFS eller FNPT II).

▼B*Tillæg 7***IR — Praktisk prøve****▼M5**

1. Ansøgere til en IR skal have modtaget instruktion på samme luftfartøjsklasse eller -type, som skal anvendes ved prøven, som skal være passende udstyret til trænings- og prøvningsformål.

▼B

2. Ansøgeren skal bestå alle de relevante afsnit af den praktiske prøve. Hvis et emne i et afsnit underkendes, er hele det pågældende afsnit underkendt. Hvis ansøgeren underkendes i mere end ét afsnit, skal vedkommende tage hele prøven igen. En ansøger, der kun underkendes i ét afsnit, skal tage dette afsnit om igen. Hvis ansøgeren underkendes i et hvilket som helst afsnit, herunder de afsnit, som er bestået ved tidligere forsøg, skal denne tage hele prøven igen. Alle relevante afsnit af den praktiske prøve skal være fuldført inden for seks måneder. Hvis samtlige afsnit af en prøve ikke består i to forsøg, vil yderligere træning blive krævet.
3. Det kan være nødvendigt med supplerende træning, hvis en praktisk prøve ikke består. Der er ingen grænse for antallet af forsøg på at bestå praktiske prøver.

AFHOLDELSE AF PRØVEN

4. Hensigten med prøven er at simulere en praktisk flyvning. Den rute, der skal flyves, skal vælges af eksaminatoren. Et element, der er af afgørende betydning, er ansøgerens evne til at planlægge og udføre flyvningen ud fra standardbriefingmateriale. Ansøgeren skal udføre planlægningen af flyvningen og skal sikre, at alt udstyr og al dokumentation for udførelse af flyvningen er ombord. Flyvningen skal vare mindst én time.
5. Hvis ansøgeren vælger at afslutte den praktiske prøve af årsager, som eksaminatoren ikke finder fyldestgørende, skal ansøgeren tage hele den praktiske prøve igen. Hvis prøven afsluttes af årsager, som eksaminatoren finder fyldestgørende, skal der kun aflægges prøve i de afsnit, som ikke er fuldført, på en anden flyvning.
6. Enhver af prøvens manøvrer eller procedurer kan efter eksaminatorens skøn gentages én enkelt gang af ansøgeren. Eksaminatoren kan afbryde prøven på ethvert trin, hvis det skønnes, at ansøgerens demonstration af flyvefærdigheder kræver en fuldstændig omprøve.
7. Ansøgeren skal flyve luftfartøjet fra en position, hvor luftfartøjschefens funktioner kan udføres, og udføre prøven, som om der ikke var andre besætningsmedlemmer. Eksaminatoren må ikke deltage i flyvningens udførelse undtagen i tilfælde, hvor indgriben er nødvendig af hensyn til sikkerheden eller for at undgå en uacceptabel forsinkelse for anden trafik. Ansvaret for flyvningen skal fordeles i henhold til nationale bestemmelser.
8. Beslutningshøjde over havet/jorden, mindste nedgangshøjde over havet/jorden og punkt for afbrudt anflyvning skal bestemmes af ansøgeren og aftales med eksaminatoren.
9. IR-ansøgeren skal vise eksaminatoren, hvilke tjek og handlinger vedkommende har udført, herunder identifikation af radiohjælpemidler. Tjek skal udføres i overensstemmelse med den autoriserede tjekliste for det luftfartøj, på hvilket prøven aflægges. Under forberedelserne før flyvning i forbindelse med prøven skal ansøgeren bestemme power settings og hastigheder. Præstationsdata for start, anflyvning og landing skal udregnes af ansøgeren i overensstemmelse med operations- eller flyvehåndbogen for det anvendte luftfartøj.

▼B

GRÆNSER FOR FLYVEPRØVEN

10. Ansøgeren skal demonstrere evnen til at:

operere luftfartøjet inden for dets begrænsninger

fuldføre alle manøvrer roligt og nøjagtigt

udvise god dømmekraft og godt luftmandskab

anvende flyvefaglig viden og

opretholde kontrollen med luftfartøjet til enhver tid på en sådan måde, at der ikke på noget tidspunkt for alvor opstår tvivl om, at en procedure eller manøvre udføres på fuld forsvarlig måde.

▼M5

11. For IR praktisk prøve gælder følgende grænser under hensyntagen til turbulente forhold og det anvendte luftfartøjs manøvreringsegenskaber og præstationer:

Højde

Generelt	± 100 ft
Begyndende go-around i beslutningshøjde	+ 50 ft/- 0 ft
Mindste nedgangshøjde/MAP/højde	+ 50 ft/- 0 ft

Tracking

På radiohjælpe midler	± 5°
For vinkelafvigelser	Halv afvigelse, azimuth og glidevinkel (f.eks. LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) og 3D (LNAV/VNAV) »lineære« laterale afvigelser	Cross-track fejl/afvigelse skal normalt begrænses til ± ½ RNP-værdi for proceduren. Korte afvigelser fra denne standard op til højst 1 gang RNP-værdien er tilladt.
3D lineære vertikale afvigelser (f.eks. RNP APCH (LNAV/VNAV) under anvendelse af Baro VNAV)	Højst - 75 ft under den vertikale profil på et hvilket som helst tidspunkt, og ikke over + 75 ft over den vertikale profil på eller under 1 000 ft over flyvepladsens niveau.

Kurs

alle motorer i funktion	± 5°
med simuleret motorbortfald	± 10°

Hastighed

alle motorer i funktion	± 5 knob
med simuleret motorbortfald	+ 10 knob/- 5 knob

PRØVENS INDHOLD (IR/PBN)

Flyvemaskiner

AFSNIT 1 — FORBEREDELSE FØR FLYVNING OG AFGANG

Anvendelse af tjekliste, luftmandskab, afisning/forebyggelse af isdannelse mv. gælder for alle afsnit

a	Anvendelse af flyvehåndbog (eller tilsvarende), specielt udregning af luftfartøjets præstationer, masse og balance
b	Anvendelse af lufttrafiktjenestedokument, vejroplysninger
c	Udarbejdelse af ATC-flyveplan, IFR-driftsflyveplan

▼ M5

d	Identifikation af de krævede navigationshjælpemidler til afgang-, ankomst- og indflyvningsprocedurer
e	Inspektion før flyvning
f	Vejrminima
g	Taxiing
h	PBN-udflyvning (hvis relevant): — Kontrol af, at den korrekte procedure er indlæst i navigations-systemet og — Krydskontrol mellem navigationssystemets display og udflyvningsdiagrammet.
i	Briefing før start, start
j (°)	Overgang til instrumentflyvning
k (°)	Procedurer i forbindelse med instrumentudflyvning, herunder PBN-udflyvninger og højdemålerindstilling
l (°)	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
AFSNIT 2 — MANØVRERING, GENERELT (°)	
a	Flyvning udelukkende med reference til instrumenter, herunder: vandret flyvning ved forskellige hastigheder, trim
b	Drej i forbindelse med stigning og nedstigning med opretholdt standarddrej
c	Genopretning fra usædvanlige flyvestillinger, herunder opretholdt 45° krængningsdrej og drej i forbindelse med stejl nedstigning
D (*)	Opretning fra begyndende stall i vandret flyvning eller drej i forbindelse med svag stigning/nedstigning og i landingskonfiguration — gælder kun flyvemaskiner
e	Begrænset panel: stabiliseret stigning eller nedstigning, vandrette standarddrej på bestemte kurser, genopretning fra usædvanlige flyvestillinger — gælder kun flyvemaskiner
AFSNIT 3 — EN ROUTE-PROCEDURER I HENHOLD TIL IFR (°)	
a	Tracking, herunder interception, f.eks. NDB, VOR, eller beholden kurs mellem waypoints
b	Anvendelse af navigationssystem og radiohjælpemidler
c	Vandret flyvning, kontrol med kurs, højde og hastighed, power setting, trimindstilling
d	Højdemålerindstilling
e	Fastsættelse og revision af ETA'er (en route-hold om nødvendigt)
f	Overvågning af flyvningens forløb, driftsflyveplan, brændstofforbrug, systemer
g	Procedurer i forbindelse med forholdsregler mod isdannelse, om nødvendigt simuleret
h	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
AFSNIT 3a — ANKOMSTPROCEDURER	
a	Indstilling og tjek af navigationshjælpemidler, hvis relevant

▼ M5

b	Procedurer i forbindelse med ankomst, tjek af højdemåler
c	Højde- og hastighedsbegrænsning, hvis relevant
d	PBN-indflyvning (hvis relevant): — Kontrol af, at den korrekte procedure er indlæst i navigationssystemet og — Krydskontrol mellem navigationssystemets display og ankomstdiagrammet.
AFSNIT 4 (°) — 3D-OPERATIONER (++)	
a	Indstilling og tjek af navigationshjælpemidler Kontrol af vertikal flyvevejsvinkel For RNP APCH: — Kontrol af, at den korrekte procedure er indlæst i navigationssystemet og — Krydskontrol mellem navigationssystemets display og indflyvningsdiagrammet.
b	Briefing i forbindelse med indflyvning og landing, herunder tjek ved nedstigning/indflyvning/landing og identifikation af faciliteter
c (+)	Holdingprocedure
d	Overholdelse af den offentliggjorte indflyvningsprocedure
e	Timing af indflyvning
f	Kontrol med højde, hastighed og kurs (stabiliseret indflyvning)
g (+)	Aktiviteter i forbindelse med go-around
h (+)	Procedurer i forbindelse med afbrudt indflyvning/landing
i	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
AFSNIT 5 (°) — 2D-OPERATIONER (++)	
a	Indstilling og tjek af navigationshjælpemidler For RNP APCH: — Kontrol af, at den korrekte procedure er indlæst i navigationssystemet og — Krydskontrol mellem navigationssystemets display og indflyvningsdiagrammet.
b	Briefing i forbindelse med indflyvning og landing, herunder tjek ved nedstigning/indflyvning/landing og identifikation af faciliteter
c (+)	Holdingprocedure
d	Overholdelse af den offentliggjorte indflyvningsprocedure
e	Timing af indflyvning
f	Højde/afstand til MAPT, hastighed, kontrol med kurs (stabiliseret indflyvning), Stop Down Fixes (SDF), hvis relevant

▼ **M5**

g (+)	Aktiviteter i forbindelse med go-around
h (+)	Procedurer i forbindelse med afbrudt indflyvning/landing
i	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
AFSNIT 6 — FLYVNING MED ÉN MOTOR UDE AF DRIFT (kun flermotorede flyvemaskiner) (°)	
a	Simuleret motorbortfald efter start eller ved go-around
b	Indflyvning, go-around og proceduremæssig afbrudt indflyvning med én motor ude af drift
c	Indflyvning og landing med én motor ude af drift
d	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer

(°) Skal udføres udelukkende med reference til instrumenter.

(*) Kan udføres i en FFS, FTD 2/3 eller FNPT II.

(+) Kan udføres i afsnit 5 eller afsnit 6.

(++) For at få eller bibeholde PBN-beføjelser, skal én indflyvning i enten punkt 4 eller 5 være en RNP APCH. Hvis en RNP APCH ikke er praktisk mulig, gennemføres den på en passende udstyret FSTD.

Helikoptere**AFSNIT 1 — AFGANG**

Anvendelse af tjekliste, luftmandskab, afisning/forebyggelse af isdannelse mv. gælder for alle afsnit

a	Anvendelse af flyvehåndbog (eller tilsvarende), specielt udregning af luftfartøjets præstationer, masse og balance
b	Anvendelse af lufttrafiktjenestedokument, vejroplysninger
c	Udarbejdelse af ATC-flyveplan, IFR-driftsflyveplan
d	Identifikation af de krævede navigationshjælpemidler til afgang-, ankomst- og indflyvningsprocedurer
e	Inspektion før flyvning
f	Vejrminima
g	Taxiing/Taxiing i luften i overensstemmelse med ATC eller instruktørens instrukser
h	PBN-udflyvning (hvis relevant): — Kontrol af, at den korrekte procedure er indlæst i navigationssystemet og — Krydskontrol mellem navigationssystemets display og udflyvningsdiagrammet.
i	Briefing, procedurer og tjek før start
j	Overgang til instrumentflyvning

▼ **M5**

k	Instrumentudflyvningsprocedurer, herunder PBN-procedurer
AFSNIT 2 — MANØVRERING, GENERELT	
a	Flyvning udelukkende med reference til instrumenter, herunder:
b	Drej i forbindelse med stigning og nedstigning med opretholdt standarddrej
c	Genopretning fra usædvanlige flyvestillinger, herunder opretholdt 30 ° krængningsdrej og drej i forbindelse med stejl nedstigning
AFSNIT 3 — EN ROUTE-PROCEDURER I HENHOLD TIL IFR	
a	Tracking, herunder interception, f.eks. NDB, VOR, RNAV
b	Anvendelse af radiohjælpemidler
c	Vandret flyvning, kontrol med kurs, højde og hastighed, power setting
d	Højdemålerindstilling
e	Fastsættelse og revision af ETA'er
f	Overvågning af flyvningens forløb, driftsflyveplan, brændstofforbrug, systemer
g	Procedurer i forbindelse med forholdsregler mod isdannelse, om nødvendigt og relevant simuleret
h	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
AFSNIT 3a — ANKOMSTPROCEDURER	
a	Indstilling og tjek af navigationshjælpemidler, hvis relevant
b	Procedurer i forbindelse med ankomst, tjek af højdemåler
c	Højde- og hastighedsbegrænsning, hvis relevant
d	PBN-indflyvning (hvis relevant) — Kontrol af, at den korrekte procedure er indlæst i navigationssystemet og — Krydskontrol mellem navigationssystemets display og indflyvningsdiagrammet.
AFSNIT 4 (°) — 3D-OPERATIONER ()	
a	Indstilling og tjek af navigationshjælpemidler Kontrol af vertikal banes vinkel for RNP APCH: a) Kontrol af, at den korrekte procedure er indlæst i navigationssystemet og b) Krydskontrol mellem navigationssystemets display og indflyvningsdiagrammet.
b	Briefing i forbindelse med indflyvning og landing, herunder tjek ved nedstigning/indflyvning/landing
c (*)	Holdingprocedure
d	Overholdelse af den offentliggjorte indflyvningsprocedure

▼ **M5**

e	Timing af indflyvning
f	Kontrol med højde, hastighed og kurs (stabiliseret indflyvning)
g (*)	Aktiviteter i forbindelse med go-around
h (*)	Procedurer i forbindelse med afbrudt indflyvning/landing
i	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer

AFSNIT 5 (°) — 2D-OPERATIONER ()

a	Indstilling og tjek af navigationshjælpemidler For RNP APCH: — Kontrol af, at den korrekte procedure er indlæst i navigations-systemet og — Krydskontrol mellem navigationssystemets display og indflyvningsdiagrammet.
b	Briefing i forbindelse med indflyvning og landing, herunder tjek ved nedstigning/indflyvning/landing og identifikation af faciliteter
c (*)	Holdingprocedure
d	Overholdelse af den offentliggjorte indflyvningsprocedure
e	Timing af indflyvning
f	Kontrol med højde, hastighed og kurs (stabiliseret indflyvning)
g (*)	Aktiviteter i forbindelse med go-around
h (*)	Procedurer i forbindelse med afbrudt indflyvning (*)/landing
i	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer

AFSNIT 6 — UNORMALE PROCEDURER OG NØDPROCEDURER

Dette afsnit kan kombineres med afsnit 1 til 5. Prøven skal vedrøre udførelse af flyvning, identifikation af bortfaldet motor, øjeblikkelige handlinger (touch drills), opfølgning på handlinger og tjek samt nøjagtig flyvning i følgende situationer:

a	Simuleret motorbortfald efter start og ved/under indflyvning (**) (i en sikker højde, medmindre bortfaldet udføres i en FFS eller FNPT II/III, FTD 2,3).
b	Fejl i stabilitetsforstærkningsanordninger/hydrauliksystem (hvis relevant)
c	Begrænset panel
d	Autorotation og genopretning til en forudindstillet højde

▼ **M5**

e	3D-operationer manuelt uden kunstig horisont (***) 3D-operationer manuelt med kunstig horisont (***)
---	---

(†) For at få eller bibeholde PBN-beføjelser, skal én indflyvning i enten punkt 4 eller 5 være en RNP APCH. Hvis en RNP APCH ikke er praktisk mulig, gennemføres den på en passende udstyret FSTD.

(*) Skal udføres i afsnit 4 eller afsnit 5.

(**) Kun flermotoret helikopter.

(***) Kun ét emne prøves.

▼ **B**

PRØVENS INDHOLD

Flyvemaskiner

AFSNIT 1 — FORBEREDELSE FØR FLYVNING OG AFGANG

Anvendelse af tjekliste, luftmandskab, afisning/forebyggelse af isdannelse m.v. gælder for alle afsnit

a	Anvendelse af flyvehåndbog (eller tilsvarende), specielt udregning af luftfartøjets præstationer, masse og balance
b	Anvendelse af lufttrafiktjenestedokument, vejroplysninger
c	Udarbejdelse af ATC-flyveplan, IFR-driftsflyveplan
d	Inspektion før flyvning
e	Vejrminima
f	Taxiing
g	Briefing før start, start
h (°)	Overgang til instrumentflyvning
i (°)	Procedurer i forbindelse med instrumentudflyvning, højdemålerindstilling
j (°)	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer

AFSNIT 2 — MANØVRERING, GENERELT (°)

a	Flyvning udelukkende med reference til instrumenter, herunder: vandret flyvning ved forskellige hastigheder, trim
b	Drej i forbindelse med stigning og nedstigning med opretholdt standarddrej
c	Opretning fra unormale flyvestillinger, herunder opretholdt 45° krængningsdrej og drej i forbindelse med stejl nedstigning
d (*)	Opretning fra begyndende stall i vandret flyvning eller drej i forbindelse med svag stigning/nedstigning og i landingskonfiguration — gælder kun flyvemaskiner
e	Begrænset panel: stabiliseret stigning eller nedstigning, vandrette standarddrej på bestemte kurser, genopretning fra usædvanlige flyvestillinger — gælder kun flyvemaskiner

▼B

AFSNIT 3 — EN ROUTE-PROCEDURER I HENHOLD TIL IFR (°)	
a	Tracking, herunder interception, f.eks. NDB, VOR, RNAV
b	Anvendelse af radiohjælpemidler
c	Vandret flyvning, kontrol med kurs, højde og hastighed, power setting, trimindstilling
d	Højdemålerindstilling
e	Fastsættelse og revision af ETA'er (en route-hold om nødvendigt)
f	Overvågning af flyvningens forløb, driftsflyveplan, brændstofforbrug, systemer
g	Procedurer i forbindelse med forholdsregler mod isdannelse, om nødvendigt simuleret
h	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
AFSNIT 4 — PRÆCISIONSANFLYVNING (°)	
a	Indstilling og tjek af navigationshjælpemidler, identifikation af hjælpemidler
b	Procedurer i forbindelse med ankomst, tjek af højdemåler
c	Briefing i forbindelse med anflyvning og landing, herunder tjek ved nedstigning/anflyvning/landing
d (+)	Holdingprocedure
e	Overholdelse af den offentliggjorte anflyvningsprocedure
f	Timing af anflyvning
g	Kontrol med højde, hastighed og kurs (stabiliseret anflyvning)
h (+)	Aktiviteter i forbindelse med go-around
i (+)	Procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning/landing
j	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
AFSNIT 5 — IKKE-PRÆCISIONSANFLYVNING (°)	
a	Indstilling og tjek af navigationshjælpemidler, identifikation af hjælpemidler
b	Procedurer i forbindelse med ankomst, tjek af højdemåler
c	Briefing i forbindelse med anflyvning og landing, herunder tjek ved nedstigning/anflyvning/landing
d (+)	Holdingprocedure
e	Overholdelse af den offentliggjorte anflyvningsprocedure
f	Timing af anflyvning
g	Kontrol med højde, hastighed og kurs (stabiliseret anflyvning)
h (+)	Aktiviteter i forbindelse med go-around
i (+)	Procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning/landing

▼**B**

j	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
AFSNIT 6 — FLYVNING MED ÉN MOTOR UDE AF DRIFT (kun flermotorede flyvemaskiner) (°)	
a	Simuleret motorbortfald efter start eller ved go-around
b	Anflyvning, go-around og proceduremæssig afbrudt anflyvning med én motor ude af drift
c	Anflyvning og landing med én motor ude af drift
d	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer

(*) Kan udføres i en FFS, FTD 2/3 eller FNPT II.

(†) Kan udføres i afsnit 4 eller afsnit 5.

(°) Skal udføres udelukkende med reference til instrumenter.

Helikoptere

AFSNIT 1 — AFGANG	
Anvendelse af tjekliste, luftmandskab, afisning/forebyggelse af isdannelse m.v. gælder for alle afsnit	
a	Anvendelse af flyvehåndbog (eller tilsvarende), specielt udregning af luftfartøjets præstationer, masse og balance
b	Anvendelse af lufttrafiktjenestedokument, vejroplysninger
c	Udarbejdelse af ATC-flyveplan, IFR-driftsflyveplan
d	Inspektion før flyvning
e	Vejrminima
f	Taxiing/Taxiing i luften i overensstemmelse med ATC eller instruktørens instrukser
g	Briefing, procedurer og tjek før start
h	Overgang til instrumentflyvning
i	Procedurer i forbindelse med instrumentudflyvning
AFSNIT 2 — MANØVRERING, GENERELT	
a	Flyvning udelukkende med reference til instrumenter, herunder:
b	Drej i forbindelse med stigning og nedstigning med opretholdt standarddrej
c	Opretning fra unormale flyvestillinger, herunder opretholdt 30° krængningsdrej og drej i forbindelse med stejl nedstigning

▼B

AFSNIT 3 — EN ROUTE-PROCEDURER I HENHOLD TIL IFR	
a	Tracking, herunder interception, f.eks. NDB, VOR, RNAV
b	Anvendelse af radiohjælpemidler
c	Vandret flyvning, kontrol med kurs, højde og hastighed, power setting
d	Højdemålerindstilling
e	Fastsættelse og revision af ETA'er
f	Overvågning af flyvningens forløb, driftsflyveplan, brændstofforbrug, systemer
g	Procedurer i forbindelse med forholdsregler mod isdannelse, om nødvendigt og relevant simuleret
h	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
AFSNIT 4 — PRÆCISIONSANFLYVNING	
a	Indstilling og tjek af navigationshjælpemidler, identifikation af hjælpemidler
b	Procedurer i forbindelse med ankomst, tjek af højdemåler
c	Briefing i forbindelse med anflyvning og landing, herunder tjek ved nedstigning/anflyvning/landing
d (*)	Holdingprocedure
e	Overholdelse af den offentliggjorte anflyvningsprocedure
f	Timing af anflyvning
g	Kontrol med højde, hastighed og kurs (stabiliseret anflyvning)
h (*)	Aktiviteter i forbindelse med go-around
i (*)	Procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning/landing
j	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
AFSNIT 5 — IKKE-PRÆCISIONSANFLYVNING	
a	Indstilling og tjek af navigationshjælpemidler, identifikation af hjælpemidler
b	Procedurer i forbindelse med ankomst, tjek af højdemåler
c	Briefing i forbindelse med anflyvning og landing, herunder tjek ved nedstigning/anflyvning/landing
d (*)	Holdingprocedure
e	Overholdelse af den offentliggjorte anflyvningsprocedure
f	Timing af anflyvning
g	Kontrol med højde, hastighed og kurs (stabiliseret anflyvning)
h (*)	Aktiviteter i forbindelse med go-around
i (*)	Procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning (*)/landing
j	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer

▼B**AFSNIT 6 — UNORMALE PROCEDURER OG NØDPROCEDURER**

Dette afsnit kan kombineres med afsnit 1 til 5. Prøven skal vedrøre udførelse af flyvning, identifikation af bortfaldet motor, øjeblikkelige handlinger (touch drills), opfølgning på handlinger og tjek samt nøjagtig flyvning i følgende situationer:

a	Simuleret motorbortfald efter start og ved/under anflyvning (**) (i en sikker højde, medmindre bortfaldet udføres i en FFS eller FNPT II/III, FTD 2,3).
b	Fejl i stabilitetsforstærkningsanordninger/hydrauliksystem (hvis relevant)
c	Begrænset panel
d	Autorotation og genopretning til en forudindstillet højde
e	Manuel præcisionsanflyvning uden kunstig horisont (***) Manuel præcisionsanflyvning med kunstig horisont (***)

(*) Skal udføres i afsnit 4 eller afsnit 5.

(**) Kun flermotoret helikopter.

(***) Kun ét emne prøves.

Luftskibe**AFSNIT 1 — FORBEREDELSE FØR FLYVNING OG AFGANG**

Anvendelse af tjekliste, luftmandskab, ATC-forbindelse, efterrettelighed, R/T-procedurer gælder for alle afsnit

a	Anvendelse af flyvehåndbog (eller tilsvarende), specielt udregning af luftfartøjets præstationer, masse og balance
b	Anvendelse af lufttrafiktjenestedokument, vejroplysninger
c	Udarbejdelse af ATC-flyveplan, IFR-driftsflyveplan
d	Inspektion før flyvning
e	Vejrminima
f	Briefing før start, procedure efter frigørelse fra mast, manøvrering på jorden
g	Start
h	Overgang til instrumentflyvning
i	Procedurer i forbindelse med instrumentudflyvning, højdemålerindstilling
j	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer

AFSNIT 2 — MANØVRERING, GENERELT

a	Flyvning udelukkende med reference til instrumenter
b	Drej i forbindelse med stigning og nedstigning med opretholdt drej
c	Genopretning fra usædvanlige flyvestillinger
d	Begrænset panel

AFSNIT 3 — EN ROUTE-PROCEDURER I HENHOLD TIL IFR

a	Tracking, herunder interception, f.eks. NDB, VOR, RNAV
b	Anvendelse af radiohjælpemidler

▼B

c	Vandret flyvning, kontrol med kurs, højde og hastighed, power setting, trimindstilling
d	Højdemålerindstilling
e	Fastsættelse og revision af ETA'er
f	Overvågning af flyvningens forløb, driftsflyveplan, brændstofforbrug, systemer
g	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
AFSNIT 4 — PRÆCISIONSANFLYVNING	
a	Indstilling og tjek af navigationshjælpemidler, identifikation af hjælpemidler
b	Procedurer i forbindelse med ankomst, tjek af højdemåler
c	Briefing i forbindelse med anflyvning og landing, herunder tjek ved nedstigning/anflyvning/landing
d (+)	Holdingprocedure
e	Overholdelse af den offentliggjorte anflyvningsprocedure
f	Timing af anflyvning
g	Stabiliseret anflyvning (kontrol med højde, hastighed og kurs)
h (+)	Aktiviteter i forbindelse med go-around
i (+)	Procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning/landing
j	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
AFSNIT 5 — IKKE-PRÆCISIONSANFLYVNING	
a	Indstilling og tjek af navigationshjælpemidler, identifikation af hjælpemidler
b	Procedurer i forbindelse med ankomst, tjek af højdemåler
c	Briefing i forbindelse med anflyvning og landing, herunder tjek ved nedstigning/anflyvning/landing
d (+)	Holdingprocedure
e	Overholdelse af den offentliggjorte anflyvningsprocedure
f	Timing af anflyvning
g	Stabiliseret anflyvning (kontrol med højde, hastighed og kurs)
h (+)	Aktiviteter i forbindelse med go-around
i (+)	Procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning/landing
j	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
AFSNIT 6 — FLVYVNING MED ÉN MOTOR UDE AF DRIFT	
<p>Dette afsnit kan kombineres med afsnit 1 til 5. Prøven skal vedrøre udførelse af flyvning, identifikation af bortfaldet motor, øjeblikkelige handlinger, opfølgning på handlinger og tjek samt nøjagtig flyvning i følgende situationer:</p>	
a	Simuleret motorbortfald efter start eller ved go-around
b	Anflyvning og proceduremæssig go-around med én motor ude af drift

▼B

c	Anflyvning og landing, procedure i forbindelse med afbrudt anflyvning, med én motor ude af drift
d	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer

(†) Kan udføres i afsnit 4 eller afsnit 5.

▼B

Tillæg 8

Godskrivning af IR-delen af en duelighedsprøve for klasse- eller typerettigheder**A. Flyvemaskiner**

Der godskrives kun, når indehaveren forlænger IR-rettigheder for enten enmotorede flyvemaskiner eller flermotorede flyvemaskiner med én pilot.

Når der udføres en duelighedsprøve omfattende IR, og indehaveren har en gyldig:	Godskrives der i forhold til IR-delen i en duelighedsprøve for:
MP-typerettighed Typerettighed til højtydende kompleks flyvemaskine	SE-klasserettighed (*) og SE-typerettighed (*) og SP ME-klasse- og typerettighed for ikke-højtydende kompleks flyvemaskine, kun godskrivning for afsnit 3B i den praktiske prøve for ikke-højtydende kompleks flyvemaskine med én pilot i tillæg 9 (*)
SP ME-typerettighed til ikke-højtydende kompleks flyvemaskine, der flyves med én pilot	SP ME-klasserettighed (*) og SP ME-typerettighed til ikke-højtydende kompleks flyvemaskine (*) og SE-klasse- og -typerettighed (*)
SP ME-typerettighed til ikke-højtydende kompleks flyvemaskine, der flyves med én pilot	a. SP ME-klasserettighed (*) og b. SP ME-typerettighed til ikke-højtydende kompleks flyvemaskine (*) og c. SE-klasse- og -typerettighed (*)
SP ME-klasserettighed til operationer én pilot	SE-klasse- og -typerettighed og SP ME-klasserettighed og SP ME-typerettighed til ikke-højtydende kompleks flyvemaskine
SP ME-klasserettighed begrænset til operationer med flere piloter	SE-klasse- og -typerettighed (*) og SP ME-klasserettighed (*) og SP ME-typerettighed til ikke-højtydende kompleks flyvemaskine (*)
SP SE-klasserettighed	SE-klasse- og -typerettighed
SP SE-typerettighed	SE-klasse- og -typerettighed

(*) ►**M5** Med forbehold af, at ansøgeren inden for de foregående 12 måneder har fløjet mindst tre IFR-udflyvninger og -indflyvninger under udøvelse af PBN-beføjelser, herunder en RNP APCH på en flyvemaskine i SP-klasse eller -type i SP-operationer eller flermotorede ikke-højtydende komplekse flyvemaskiner, har ansøgeren bestået afsnit 6 i den praktiske prøve for SP og ikke-højtydende komplekse flyvemaskiner, som udelukkende flyves med reference til instrumenter i SP-operationer. ◀

▼B**B. Helikoptere**

Der godskrives kun, når indehaveren forlænger IR-rettigheder for enten enmotorede helikoptere eller flermotorede helikoptere med én pilot.

Når der udføres en duelighedsprøve omfattende IR, og indehaveren har en gyldig:	Godskrives der i forhold til IR-delen i en duelighedsprøve for:
MPH-typerettighed	SE-typerettighed (*) og SP ME-typerettighed (*)
SP ME-klasserettighed til operationer med én pilot	SE-typerettighed og SP ME-typerettighed
SP ME-klasserettighed begrænset til operationer med flere piloter	SE-typerettighed (*) og SP ME-typerettighed (*)

(*) ► **M5** Med forbehold af at ansøgeren inden for de foregående 12 måneder har fuldført mindst tre IFR-udflyvninger og -indflyvninger, under udøvelse af PBN-beføjelser, herunder én RNP APCH-indflyvning (kunne være Point in Space- (PinS-)indflyvning på en helikopter af SP-typen i SP-operationer. ◀

▼B*Tillæg 9***Træning, praktisk prøve og duelighedsprøve for MPL, ATPL, type- og klasserettigheder og duelighedsprøve for IRS****A. Generelt**

1. Ansøgere til en praktisk prøve skal have modtaget instruktion på samme luftfartøjsklasse eller -type, som skal anvendes ved prøven.
2. Hvis samtlige afsnit af en prøve ikke består i to forsøg, vil yderligere træning blive krævet.
3. Der er ingen grænse for antallet af forsøg på at bestå praktiske prøver.

INDHOLD AF TRÆNINGEN, DEN PRAKTISKE PRØVE/DUELIGHEDSPRØVEN**▼M4**

4. Medmindre andet er fastlagt i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med del-21, skal flyveinstruktionspensummet, de praktiske prøver og duelighedsprøver være i overensstemmelse med dette tillæg. Pensummet, praktiske prøver og duelighedsprøver kan reduceres ved godskrivning for tidligere erfaring på tilsvarende luftfartøjstyper, som fastlagt i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med del-21.
5. Bortset fra praktiske prøver for udstedelse af et ATPL, kan der, hvis det er fastlagt i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med del-21 for det specifikke luftfartøj, godskrives for emner i den praktiske prøve, som er fælles for andre typer eller varianter, hvor piloten er kvalificeret.

▼B**AFHOLDELSE AF PRØVEN**

6. Eksaminatoren kan vælge mellem forskellige scenarier for praktiske prøver eller duelighedsprøver indeholdende simulerede relevante operationer, som er udarbejdet og godkendt af den kompetente myndighed. Der skal anvendes FFS og andre træningsanordninger, hvis sådanne forefindes, som fastlagt i denne del.
7. Under duelighedsprøven skal eksaminatoren bekræfte, at indehaveren af klasse- eller typerettigheden har en tilstrækkelig teoretisk viden.
8. Hvis ansøgeren vælger at afslutte den praktiske prøve af årsager, som eksaminatoren ikke finder fyldestgørende, skal ansøgeren tage hele den praktiske prøve igen. Hvis prøven afsluttes af årsager, som eksaminatoren finder fyldestgørende, skal der kun aflægges prøve i de afsnit, som ikke er fuldført, på en anden flyvning.
9. Enhver af prøvens manøvrer eller procedurer kan efter eksaminatorens skøn gentages én enkelt gang af ansøgeren. Eksaminatoren kan afbryde prøven på ethvert trin, hvis det skønnes, at ansøgerens demonstration af flyvefærdigheder kræver en fuldstændig omprøve.
10. Ansøgeren skal flyve luftfartøjet fra en position, hvor enten luftfartøjschefens eller andenpilotens funktioner kan udføres, og udføre prøven, som om der ikke var andre besætningsmedlemmer, hvis prøven tages i operationer med én pilot. Ansvaret for flyvningen skal fordeles i henhold til nationale bestemmelser.
11. Under forberedelserne før flyvning i forbindelse med prøven skal ansøgeren bestemme power settings og hastigheder. Ansøgeren skal vise eksaminatoren, hvilke tjek og handlinger vedkommende har udført, herunder identifikation af radiohjælpemidler. Tjek skal udføres i overensstemmelse med tjeklisten for det luftfartøj, på hvilket prøven aflægges, og, hvis det er relevant, med MCC-konceptet. Præstationsdata for start, anflyvning og landing skal udregnes af ansøgeren i overensstemmelse med operations- eller flyvehåndbogen for det anvendte luftfartøj. Beslutningshøjde over havet/jorden, mindste nedgangshøjde over havet/jorden og punkt for afbrudt anflyvning skal aftales med eksaminatoren.

▼B

12. Eksaminatoren må ikke deltage i flyvningens udførelse undtagen i tilfælde, hvor indgriben er nødvendig af hensyn til sikkerheden eller for at undgå en uacceptabel forsinkelse for anden trafik.

SPECIFIKKE KRAV TIL DEN PRAKTISKE PRØVE/DUELIGHEDSPRØVEN FOR TYPERETTIGHEDER TIL LUFTFARTØJER MED FLERE PILOTER, TYPERETTIGHEDER TIL FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT I OPERATIONER MED FLERE PILOTER, MED HENBLIK PÅ MPL OG ATPL

13. Den praktiske prøve for et luftfartøj med flere piloter eller en flyvemaskine med én pilot i operationer med flere piloter skal udføres i et miljø med flere besætningsmedlemmer. En anden ansøger eller en anden kvalificeret pilot med typerettigheder kan fungere som andenpilot. Hvis der anvendes et luftfartøj, skal andenpiloten være eksaminatoren eller en instruktør.
14. Ansøgeren skal fungere som flyvende pilot i alle afsnit af den praktiske prøve, bortset fra unormale procedurer og nødprocedurer, som kan udføres som flyvende pilot eller ikke-flyvende pilot i overensstemmelse med MCC. Ansøgere til den første udstedelse af en typerettighed til luftfartøjer med flere piloter eller ATPL skal også demonstrere evnen til at fungere som ikke-flyvende pilot. Ansøgeren kan vælge at sidde enten til venstre eller højre under den praktiske prøve, hvis alle emner kan udføres fra den valgte position.
15. Følgende punkter skal kontrolleres specifikt af eksaminatoren i forbindelse med ansøgere til ATPL eller en typerettighed til luftfartøjer med flere piloter eller for operationer med flere piloter på en flyvemaskine med én pilot omfattende en luftfartøjschef's opgaver, uanset om ansøgeren fungerer som flyvende pilot eller ikke-flyvende pilot:
- a) styring af samarbejdet mellem besætningsmedlemmerne
 - b) generelt overblik over luftfartøjets operation ved hjælp af passende tilsyn og
 - c) fastsættelse af prioriteter og beslutningstagning i overensstemmelse med sikkerhedsaspekterne og de relevante love og regler for den operative situation, herunder nødsituationer.
16. Prøven skal gennemføres i henhold til IFR, hvis den omfatter IR, og skal så vidt muligt afholdes i et simuleret erhvervsmæssigt lufttransportmiljø. Et element, der er af afgørende betydning, er ansøgerens evne til at planlægge og udføre flyvningen ud fra standardbriefingmateriale.
17. Hvis typerettighedskurset har omfattet mindre end to timers flyvetræning på luftfartøjet, kan den praktiske prøve udføres i en FFS og afsluttes før den første flyvetræning på luftfartøjet. I det tilfælde skal et kursusbevis fra typerettighedskurset med flyvetræning på luftfartøjet fremsendes til den kompetente myndighed, før den nye typerettighed indføres i ansøgerens certifikat.

B. Specifikke krav for flyvemaskinekategorien

BESTÅKRAV

1. For flyvemaskiner med én pilot, bortset fra højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, skal ansøgeren bestå alle dele af den praktiske prøve eller duelighedsprøven. Hvis et emne i et afsnit underkendes, er hele det pågældende afsnit underkendt. Hvis ansøgeren underkendes i mere end ét afsnit, skal vedkommende tage hele prøven igen. En ansøger, der kun underkendes i ét afsnit, skal tage dette afsnit om igen. Hvis ansøgeren underkendes i et hvilket som helst afsnit i omprøven, herunder de afsnit, som er bestået ved tidligere forsøg, skal denne tage hele prøven igen. For flermotorede flyvemaskiner med én pilot skal afsnit 6 i den relevante prøve, som omhandler asymmetrisk flyvning, bestås.

▼B

2. For flyvemaskiner med flere piloter og højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot skal ansøgeren bestå alle afsnit af den praktiske prøve eller duelighedsprøven. Hvis ansøgeren underkendes i mere end fem emner, skal vedkommende tage hele prøven igen. Hvis ansøgeren underkendes i fem emner eller derunder, skal vedkommende tage disse emner igen. Hvis ansøgeren underkendes i et hvilket som helst emne i omprøven, herunder de emner, som er bestået ved tidligere forsøg, skal denne tage hele prøven igen. Afsnit 6 indgår ikke i den praktiske ATPL- eller MPL-prøve. Hvis ansøgeren kun underkendes i eller ikke tager afsnit 6, vil typerettigheden blive udstedt uden KAT II- eller KAT III-rettigheder. For at få typerettigheder til KAT II eller KAT III skal ansøgeren bestå afsnit 6 på den relevante luftfartøjstype.

GRÆNSER FOR FLYVEPRØVEN

3. Ansøgeren skal demonstrere evnen til at:
- operere flyvemaskinen inden for dens begrænsninger
 - fuldføre alle manøvrer roligt og nøjagtigt
 - udvise god dømmekraft og godt luftmandskab
 - anvende flyvefaglig viden
 - opretholde kontrollen med flyvemaskinen til enhver tid på en sådan måde, at procedurer eller manøvrer altid udføres på fuld forsvarlig måde
 - forstå og anvende procedurer for besætningskoordinering og uarbejdsdygtighed, hvis det er relevant, og
 - kommunikere effektivt med de andre besætningsmedlemmer, hvis det er relevant.

▼M5

4. Følgende grænser gælder under hensyntagen til turbulente forhold og det anvendte luftfartøjs manøvreringsegenskaber og præstationer:

Højde

Generelt	± 100 ft
Begyndende go-around i beslutningshøjde	+ 50 ft/– 0 ft
Mindste nedgangshøjde	+ 50 ft/– 0 ft

Tracking

På radiohjælpemidler	± 5°
For vinkelafvigelser	halv afvigelse, azimut og glidevinkel (f.eks. LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) og 3D (LNAV/VNAV) »lineære« afvigelser	Cross-track fejl/afvigelse skal normalt begrænses til ± ½ RNP-værdi for proceduren. Korte afvigelser fra denne standard op til højst 1 gang RNP-værdien er tilladt.
3D lineære vertikale afvigelser (f.eks. RNP APCH (LNAV/VNAV) under anvendelse af Baro VNAV)	Højst – 75 ft under den vertikale profil på et hvilket som helst tidspunkt, og ikke over + 75 ft over den vertikale profil på eller under 1 000 ft over flyvepladsens niveau.

Kurs

alle motorer i funktion	± 5°
med simuleret motorbortfald	± 10°

Hastighed

alle motorer i funktion	± 5 knob
med simuleret motorbortfald	+ 10 knob/– 5 knob

▼B

INDHOLD AF TRÆNINGEN/DEN PRAKTISKE PRØVE/DUELIGHEDS-PRØVEN

5. Flyvemaskiner med én pilot, bortset fra højtydende komplekse flyvemaskiner

a) Følgende symboler betyder:

P = Trænet som luftfartøjschef eller andenpilot og som flyvende pilot (PF) og ikke-flyvende pilot (PNF)

X = Der skal anvendes flyvesimulatorer til denne øvelse, hvis sådanne findes. Ellers skal der anvendes en flyvemaskine, hvis det er hensigtsmæssigt for manøvren eller proceduren.

P# = Træningen skal suppleres af flyvemaskineinspektion under tilsyn.

b) Den praktiske træning skal udføres på mindst det træningsudstyrsniveau, der er vist som (P), eller kan udføres på et højere udstyrsniveau som angivet med pilen (—>)

Følgende forkortelser bruges til at angive det anvendte træningsudstyr:

A = Flyvemaskine (aeroplane)

FFS = Flyvesimulator (full flight simulator)

FTD = Flyvetræningsanordning (flight training device) (herunder FNPT II for en ME-klasserettighed)

c) Emnerne med asterisk (*) i afsnit 3B og for flermotorede flyvemaskiner afsnit 6 skal flyves udelukkende med reference til instrumenter, hvis forlængelse/fornyelse af en IR er omfattet af den praktiske prøve eller duelighedsprøven. Hvis emnerne med asterisk (*) ikke flyves udelukkende med reference til instrumenter under den praktiske prøve eller duelighedsprøven, og hvis IR-beføjelserne ikke godskrives, vil klasse- eller typerettigheden blive begrænset til VFR.

d) Afsnit 3A skal udføres for at forlænge en typerettighed eller flermotoret klasserettighed, kun VFR, hvis den krævede erfaring på 10 rutesektorer inden for de foregående 12 måneder ikke er opnået. Afsnit 3A kræves ikke, hvis afsnit 3B er udført.

e) Hvis bogstavet »M« er vist i kolonnen med praktisk prøve eller duelighedsprøve, angiver dette den obligatoriske øvelse eller et valg, hvis der vises mere end én øvelse.

f) En FFS eller en FNPT II skal anvendes til praktisk træning for typerettigheder eller flermotorede klasserettigheder, hvis de indgår i et godkendt klasse- eller typerettighedskursus. Følgende faktorer indgår i godkendelsen af kurset:

▼M3

- i) kvalifikationen for FFS eller FNPT II som angivet i del-ARA og del-ORA

▼B

- ii) instruktørernes kvalifikationer
 - iii) den mængde FFS- eller FNPT II-træning, der udføres på kurset, og
 - iv) pilotens kvalifikationer og tidligere erfaring på lignende typer.
- g) Hvis der udføres en praktisk prøve eller duelighedsprøve i operationer med flere piloter, begrænses typerettigheden til operationer med flere piloter.

▼B

FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT, BORTSET FRA HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER		PRAKTISK TRÆNING				KLASSE- ELLER TYPE- RETTIGHED, PRAKTISK PRØVE/DUELIGHEDS- PRØVE	
Manøvrer/procedurer					Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i	Eksaminato- rens initialer efter afsluttet prøve
		FTD	FFS	A		FFS A	
AFSNIT 1							
1	Afgang						
1.1	Før flyvning, herunder: Dokumentation Masse og balance Orientering om vejret NOTAM						
1.2	Tjek før start						
1.2.1	Ydre	P#		P			
1.2.2	Indre			P		M	
1.3	Motorstart: Normal Fejl	P→	→	→		M	
1.4	Taxiing		P→	→		M	
1.5	Tjek før afgang: Motorafprøvning (hvis det er relevant)	P→	→	→		M	
1.6	Startprocedure: Normal med flapindstillinger iht. flyvehåndbog Sidevind (hvis de rette forhold er til stede)		P→	→			
1.7	Stigning: Vx/Vy Drej på kurser Udfladning		P→	→		M	
1.8	ATC-forbindelse — efterrette- lighed, R/T-procedurer						
AFSNIT 2							
2	Opgaver (VMC)						
2.1	Flyvning ligeud og vandret ved forskellige hastigheder, herunder flyvning ved kritisk lave hastigheder med og uden flaps, (inkl. anflyvning til VMCA, hvor det er relevant)		P→	→			

▼B

FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT, BORTSET FRA HØJTÝDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER		PRAKTISK TRÆNING				KLASSE- ELLER TYPE- RETTIGHED, PRAKTISK PRØVE/DUELIGHEDS- PRØVE	
Manøvrer/procedurer		FTD	FFS	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i	Eksaminato- rens initialer efter afsluttet prøve
						FFS A	
2.2	Krappe drej (360° venstre og højre ved 45° krængning)		P—>	—>		M	
2.3	Stalls og genopretning: i) Rent stall ii) Anflyvning til stall i drej i forbindelse med nedstigning med krængning med anflyvningskonfiguration og motorkraft iii) Anflyvning til stall i landingskonfiguration og motorkraft iv) Anflyvning til stall, drej i forbindelse med stigning med flap under start og motorkraft under stigning (kun enmotorede flyvemaskiner)		P—>	—>		M	
2.4	Flyvning med autopilot og kunstig horisont (kan udføres i afsnit 3), hvis det er relevant		P—>	—>		M	
2.5	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer						
AFSNIT 3A							
3A	En route-procedurer iht. VFR (se B.5, litra c) og d))						
3A.1	Flyveplan, bestiknavigation og kortlæsning						
3A.2	Bibeholdelse af højde, kurs og hastighed						
3A.3	Orientering, timing og revision af ETA'er						
3A.4	Anvendelse af radionavigationshjælpemidler (hvis det er relevant)						
3A.5	Flyveadministration (driftsflyveplan, rutinetjek inkl. brændstof, systemer og tilisning)						

▼ **B**

FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT, BORTSET FRA HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER	PRAKTISK TRÆNING				KLASSE- ELLER TYPE- RETTIGHED, PRAKTISK PRØVE/DUELIGHEDS- PRØVE	
				Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS A	Eksaminato- rens initialer efter afsluttet prøve
Manøvrer/procedurer	FTD	FFS	A			
3A.6 ATC-forbindelse — efterrette- lighed, R/T-procedurer						
AFSNIT 3B						
3B Instrumentflyvning						
3B.1* IFR under afgang		P→	→		M	
3B.2* IFR en route		P→	→		M	
3B.3* Holdingprocedurer		P→	→		M	
3B.4* 3D operationer til DH/A på 200 ft (60 m) eller til højere minima, hvis det er foreskrevet i indflyvningsproceduren (auto- pilot kan anvendes til det endelige anflyvningssegment vertikal flyvevej-intercept)		P→	→		M	
3B.5* 2D-operationer til MDH/A		P→	→		M	
3B.6* Flyveøvelser, herunder simu- leret fejl i kompas og flyveindstillingsindikator: standarddrej genopretning fra usædvanlige flyvestillinger	P→	→	→		M	
3B.7* Fejl i LLZ eller glidevinkel	P→	→	→			
3B.8* ATC-forbindelse — efterrette- lighed, R/T-procedurer						
Tomt felt						
AFSNIT 4						
4 Anflyvning og landinger						
4.1 Procedure i forbindelse med anflyvning af flyvepladsen		P→	→		M	

▼ **M5**▼ **B**

▼B

FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT, BORTSET FRA HØJTÝDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER	PRAKTISK TRÆNING				KLASSE- ELLER TYPE- RETTIGHED, PRAKTISK PRØVE/DUELIGHEDS- PRØVE		
	Manøvrer/procedurer	FTD	FFS	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS A	Eksaminato- rens initialer efter afsluttet prøve
4.2 Normal landing		P→	→			M	
4.3 Landing uden brug af flaps		P→	→			M	
4.4 Landing i sidevind (hvis de rette forhold er til stede)		P→	→				
4.5 Anflyvning til landing med motor i tomgang fra op til 2 000 fod over landingsbanen (kun enmotoret flyvemaskine)		P→	→				
4.6 Go-around fra minimumshøjde		P→	→			M	
4.7 Go-around og landing om natten (hvis det er relevant)	P→	→	→				
4.8 ATC-forbindelse — efterrette- lighed, R/T-procedurer							
AFSNIT 5							
5 Unormale procedurer og nødprocedurer (Dette afsnit kan kombineres med afsnit 1 til 4)							
5.1 Afbrudt start med rimelig hastighed		P→	→			M	
5.2 Simuleret motorbortfald efter start (kun enmotorede flyve- maskiner)				P		M	
5.3 Simuleret nødlanding uden motorkraft (kun enmotorede flyvemaskiner)				P		M	
5.4 Simulerede nødsituationer: i) brand eller røg under flyv- ning ii) fejl i systemer, hvis det er relevant	P→	→	→				

▼B

FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT, BORTSET FRA HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER	PRAKTISK TRÆNING				KLASSE- ELLER TYPE- RETTIGHED, PRAKTISK PRØVE/DUELIGHEDS- PRØVE	
	FTD	FFS	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS A	Eksaminato- rens initialer efter afsluttet prøve
Manøvrer/procedurer						
5.5 Slukning og genstart af motor (kun for praktisk ME-prøve) (i en sikker højde, hvis det udføres på luftfartøjet)	P→	→	→			
5.6 ATC-forbindelse — efterrette- lighed, R/T-procedurer						
AFSNIT 6						
6 Simuleret asymmetrisk flyvning						
6.1* (Dette afsnit kan kombineres med afsnit 1 til 5) Simuleret motorbortfald under start (i en sikker højde, medmindre det udføres i en FFS eller FNPT II)	P→	→	→X		M	
6.2* Asymmetrisk anflyvning og go- around	P→	→	→		M	
6.3* Asymmetrisk anflyvning og landing med fuldt stop	P→	→	→		M	
6.4 ATC-forbindelse — efterrette- lighed, R/T-procedurer						

▼M5

- h) For at få eller bibeholde PBN-beføjelser, skal én indflyvning være en RNP APCH. Hvis en RNP APCH ikke er praktisk mulig, gennemføres den på en passende udstyret FSTD.

▼B

6. Flyvemaskiner med flere piloter og højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot:
- a) Følgende symboler betyder:
- P = Trænet som luftfartøjschef eller andenpilot samt som flyvende pilot og ikke-flyvende pilot med henblik på udstedelse af en typerettighed, hvis det er relevant.
- X = Der skal anvendes simulatorer til denne øvelse, hvis sådanne findes. Ellers skal der anvendes et luftfartøj, hvis det er hensigtsmæssigt for manøvreren eller proceduren.

▼B

P# = Træningen skal suppleres af flyvemaskineinspektion under tilsyn.

- b) Den praktiske træning skal udføres på mindst det træningsudstyrsniveau, der er vist som (P), eller kan udføres op til et højere udstyrsniveau som angivet med pilen (—>).

Følgende forkortelser bruges til at angive det anvendte træningsudstyr:

A = Flyvemaskine (aeroplane)

FFS = Flyvesimulator (full flight simulator)

FTD = Flyvetræningsanordning (flight training device)

OTD = Andre træningsanordninger (other training devices)

- c) Emnerne med asterisk (*) skal flyves udelukkende med reference til instrumenter. Hvis denne betingelse ikke opfyldes under den praktiske prøve eller duelighedsprøven, vil typerettigheden blive begrænset til VFR.
- d) Hvis bogstavet »M« er vist i kolonnen med praktisk prøve eller duelighedsprøve, angiver dette den obligatoriske prøve.
- e) En FFS skal anvendes til praktisk træning og prøve, hvis FFS indgår i et godkendt typerettighedskursus. Følgende faktorer indgår i godkendelsen af kurset:
- i) kvalifikationen for FFS eller FNPT II
 - ii) instruktøernes kvalifikationer
 - iii) den mængde FFS- eller FNPT II-træning, der udføres på kurset, og
 - iv) pilotens kvalifikationer og tidligere erfaring på lignende typer.
- f) Manøvrer og procedurer skal omfatte MCC for flyvemaskiner med flere piloter samt for højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot i operationer med flere piloter.
- g) Manøvrer og procedurer skal udføres i rollen som én pilot for højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot i operationer med én pilot.
- h) For højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot skal typerettigheden begrænses til operationer med flere piloter, når en praktisk prøve eller duelighedsprøve udføres i operationer med flere piloter. Hvis der søges om beføjelser til flyvemaskiner med én pilot, skal manøvrerne/procedurerne i 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 og mindst én manøvre/procedure fra afsnit 3.4 også udføres som én pilot.
- i) For en begrænset typerettighed, som udstedes i overensstemmelse med FCL.720.A, litra e), skal ansøgerne opfylde samme krav som andre ansøgere til typerettigheden bortset fra de praktiske øvelser i relation til start- og landingsfasen.

▼B

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT	PRAKTISK TRÆNING					ATPL-/MPL-/TYPERET-TIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE		
	Manøvrer/procedurer	OTD	FTD	FFS	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
AFSNIT 1								
1. Forberedelser til flyvning								
1.1. Udregning af præstationer	P							
1.2. Ydre visuel inspektion af flyvemaskinen, placering af dele og formål	P#			P				
1.3. Cockpitinspektion		P→	→	→				
1.4. Anvendelse af tjekliste før motorstart, startprocedurer, tjek af kommunikations- og navigationsudstyr, udvælgelse og indstilling af navigations- og kommunikationsfrekvenser	P→	→	→	→		M		
1.5. Taxiing i overensstemmelse med ATC eller instruktørens instrukser			P→	→				
1.6. Tjek før start		P→	→	→		M		
AFSNIT 2								
2. Start								
2.1. Normal start med forskellige flapindstillinger, herunder hurtig start			P→	→				
2.2* Instrumentstart, overgang til instrumentflyvning kræves under rotation eller straks, når flyvemaskinen er lettet			P→	→				

▼B

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT	PRAKTISK TRÆNING					ATPL-/MPL-/TYPERET-TIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
	OTD	FTD	FFS	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS A	Eksaminatørens initialer efter afsluttet prøve
Manøvrer/procedurer							
2.3. Start i sidevind			P→	→			
2.4. Start ved maksimal startmasse (faktisk eller simuleret maksimal startmasse)			P→	→			
2.5. Starter med simuleret motorbortfald:							
2.5.1* kort efter, at V2 er nået (På flyvemaskiner, som ikke er certificeret som flyvemaskiner i transport- eller regional kategorien, må motorbortfald ikke simuleres før opnåelse af en minimumshøjde på 500 fod over startbaneenden. For flyvemaskiner med samme præstation som en flyvemaskine i transportkategorien med hensyn til startmasse og tæthedshøjde kan instruktøren simulere motorbortfald kort efter, at V2 er nået)			P→	→			
2.5.2* mellem V1 og V2			P	X		M Kun FFS	
2.6. Afbrudt start med rimelig hastighed før V1 nås			P→	→X		M	
AFSNIT 3							
3. Flyvemanøvrer og -procedurer							
3.1. Drej med og uden spoiler			P→	→			

▼B

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJT YDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT	PRAKTISK TRÆNING					ATPL-/MPL-/TYPERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
	OTD	FTD	FFS	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
Manøvrer/procedurer							
3.2. »Tuck under«- og machbuffet efter opnåelse af kritisk machtal og andre specifikke flyvekaraktéristika ved flyvemaskinen (f.eks. dutch roll)			P—>	—>X Der må ikke anvendes et luftfartøj til denne øvelse			
3.3. Normal betjening af system- og kontrolpanel	P—>	—>	—>	—>			
Normal og unormal anvendelse af følgende systemer:						M	Der skal mindst vælges tre unormale emner fra 3.4.0 til og med 3.4.14
3.4.0. Motor (og om nødvendigt propel)	P—>	—>	—>	—>			
3.4.1. Tryk- og klimaanlæg	P—>	—>	—>	—>			
3.4.2. Pitot-statisk system	P—>	—>	—>	—>			
3.4.3. Brændstofs system	P—>	—>	—>	—>			
3.4.4. Elektrisk system	P—>	—>	—>	—>			
3.4.5. Hydrauliksystem	P—>	—>	—>	—>			
3.4.6. Flyvekontrol- og trimsystem	P—>	—>	—>	—>			
3.4.7. Afisningssystem/system til forebyggelse af isdannelse, blændskærm — varme	P—>	—>	—>	—>			

▼B

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT	PRAKTISK TRÆNING					ATPL-/MPL-/TYPERET-TIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
	OTD	FTD	FFS	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
Manøvrer/procedurer							
3.4.8. Autopilot/kunstig horisont	P→	→	→	→		M (kun én pilot)	
3.4.9. Anordninger til advarsel om eller forhindring af stall samt stabilitetsforstærkningsanordninger	P→	→	→	→			
3.4.10. System til varsling af terrænnærhed, vejrradar, radiohøjdemåler, transponder		P→	→	→			
3.4.11. Radioer, navigationsudstyr, instrumenter, flyvestyringssystem	P→	→	→	→			
3.4.12. Understel og bremse	P→	→	→	→			
3.4.13. Lamel- og flapsystem	P→	→	→	→			
3.4.14. Hjælpemotor	P→	→	→	→			
Tomt felt							
3.6. Unormale procedurer og nødprocedurer						M	Der skal mindst vælges tre emner fra 3.6.1 til og med 3.6.9

▼B

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJT YDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT	PRAKTISK TRÆNING					Instruktørens initialer efter afsluttet træning	ATPL-/MPL-/TYPERET TIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
	OTD	FTD	FFS	A	Kont. i FFS A		Eksaminatørens initialer efter afsluttet prøve	
Manøvrer/procedurer								
3.6.1. Brandøvelser, f.eks. motor, APU, kabine, lastrum, cockpit, vinge og elektriske brande, herunder evakuering		P→	→	→				
3.6.2. Røgkontrol og -udsugning		P→	→	→				
3.6.3. Motorbortfald, slukning og genstart i en sikker højde		P→	→	→				
3.6.4. Brændstofudtømning (simuleret)		P→	→	→				
3.6.5. Vindvariation (wind-shear) under start/landing			P	X			Kun FFS	
3.6.6. Simuleret fald i kabine-tryk/nødnedstigning			P→	→				
3.6.7. Uarbejdsdygtighed hos flyvebesætningsmedlem		P→	→	→				
3.6.8. Andre nødprocedurer som beskrevet i den relevante flyvehåndbog for flyvemaskinen		P→	→	→				
3.6.9. ACAS-hændelse	P→	→	→	Der må ikke anvendes et luftfartøj			Kun FFS	
3.7. Krappe drej med 45° krængning, 180° til 360° venstre og højre		P→	→	→				

▼ **B**

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT	PRAKTISK TRÆNING					ATPL-/MPL-/TYPERET-TIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
	OTD	FTD	FFS	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS A	Eksaminatørens initialer efter afsluttet prøve
3.8. Tidlig genkendelse og afhjælpning ved begyndende stall (op til aktivering af stalladvarselsanordning) i startkonfiguration (flaps i startposition), i konfiguration ved marchhøjde og i landingskonfiguration (flaps i landingsposition, understel ude)			P→	→			
3.8.1. Genopretning fra fuldstændig stall eller efter aktivering af stalladvarselsanordning under stigning, flyvning ved marchhøjde og anflyvning			P	X			
3.9. Instrumentflyvningsprocedurer							
3.9.1* Overholdelse af afgang- og ankomstruter og ATC-instrukser		P→	→	→		M	
3.9.2* Holdingprocedurer		P→	→	→			
3.9.3* 3D-operationer til DH/A på 200 ft (60 m) eller til højere minima, hvis dette kræves i henhold til indflyvningsproceduren							
3.9.3.1* manuelt, uden kunstig horisont			P→	→		M (kun praktisk prøve)	
3.9.3.2* manuelt, med kunstig horisont			P→	→			

▼ **M5**▼ **B**

▼ **B**

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT	PRAKTISK TRÆNING					ATPL-/MPL-/TYPERET-TIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
	OTD	FTD	FFS	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS A	Eksaminatørens initialer efter afsluttet prøve
Manøvrer/procedurer							
3.9.3.3* med autopilot			P—>	—>			
3.9.3.4* Manuelt, med én motor simuleret ude af drift; motorbortfald skal simuleres under den endelige indflyvning, før 1 000 ft over flyvepladsniveau nås, indtil landing eller indtil proceduren i forbindelse med afbrudt indflyvning er gennemført. For flyvemaskiner, som ikke er certificeret i transportkategorien (JAR/FAR 25) eller i regional-kategorien (SFAR 23), skal indflyvning med simuleret motorbortfald og den efterfølgende go-around startes i forbindelse med ikke-præcisionsindflyvningen som beskrevet i 3.9.4. Go-around skal startes, når den angivne hindringsfri højde (OCH/A) er nået, dog ikke senere end at en mindste nedstigningshøjde (MDH/A) på 500 ft over landingsbanetærsklen nås. For flyvemaskiner med samme præstation som en flyvemaskine i transportkategorien med hensyn til startmasse og tæthedshøjde kan instruktøren simulere motorbortfald i overensstemmelse med 3.9.3.4			P—>	—>		M	

▼ **M5**

▼ M5

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT	PRAKTISK TRÆNING					ATPL-/MPL-/TYPERET-TIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
	OTD	FTD	FFS	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS A	Eksaminatørens initialer efter afsluttet prøve
Manøvrer/procedurer							
3.9.4* 2D-operationer ned til MDH/A			P*—>	—>		M	

▼ B

3.9.5. Cirklingsanflynning under følgende betingelser: a)* anflyvning til den autoriserede minimumshøjde for cirklingsanflynning på den pågældende flyveplads i overensstemmelse med de lokale instrumentanflyningsfaciliteter under simuleret instrumentflynning efterfulgt af: b) cirklingsanflynning til en anden landingsbane mindst 90° fra centerlinjen fra den endelige anflyvning, der er anvendt i litra a), ved den autoriserede minimumshøjde for cirklingsanflynning. <i>Bemærkning:</i> Hvis a) og b) ikke er mulige af ATC-årsager, kan der udføres en simuleret øvelse ved dårlig sigtbarhed			P*—>	—>			
--	--	--	------	----	--	--	--

AFSNIT 4

4. Procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning							
4.1. Go-around med alle motorer i drift* under en 3D-operation, i beslutningshøjde			P*—>	—>			

▼ M5

▼ B

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT	PRAKTISK TRÆNING					ATPL-/MPL-/TYPERET-TIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
	OTD	FTD	FFS	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
Manøvrer/procedurer							
4.2. Andre procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning			P*—>	—>			
4.3* Manuel go-around med den kritiske motor simuleret ude af drift efter en instrumentanflyvning i beslutningshøjde, mindste nedgangshøjde eller afbrudt anflyvningspunkt			P*—>	—>		M	
4.4. Afbrudt landing 15 m (50 fod) over landingsbanetærsklen og go-around			P—>	—>			
AFSNIT 5							
5. Landinger							
5.1. Normale landinger* med visuel reference fastsat i beslutningshøjde efter en instrumentindflyvning			P				
5.2. Landing med simuleret fejl i horisontal stabilisator i en hvilken som helst ude-af-trimningsposition			P—>	Der må ikke anvendes et luftfartøj til denne øvelse			
5.3. Landinger i sidevind (luftfartøj om muligt)			P—>	—>			
5.4. Trafikrunde og landing uden udtrukne eller med delvist udtrukne flaps og lameller			P—>	—>			

▼ M5▼ B

▼B

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT	PRAKTISK TRÆNING					ATPL-/MPL-/TYPERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
	OTD	FTD	FFS	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS A	Eksaminatørens initialer efter afsluttet prøve
Manøvrer/procedurer							
5.5. Landing med kritisk motor simuleret ude af drift			P—>	—>		M	
5.6. Landing med to motorer ude af drift: — flyvemaskiner med tre motorer: den midterste motor og én ydermotor så vidt muligt i overensstemmelse med data i AFM — flyvemaskiner med fire motorer: to motorer i én side			P	X		M Kun FFS (kun praktisk prøve)	

Generelle bemærkninger:

Særlige krav for udvidelse af en typerettighed til instrumentanflying ned til en beslutningshøjde på mindre end 200 fod (60 m), dvs. Kat II/III-operationer.

AFSNIT 6

Supplerende autorisation for typerettighed til instrumentanflying ned til en beslutningshøjde på mindre end 60 m (200 fod) (KAT II/III)

Følgende manøvrer og procedurer er mindstekravene for træning, der giver tilladelse til instrumentanflying ned til en beslutningshøjde på mindre end 60 m (200 fod). Under følgende instrumentanflying og procedurer i forbindelse med afbrudt anflying skal der anvendes alt det flyvemaskineudstyr, der kræves for typecertificering af instrumentanflying ned til en beslutningshøjde på mindre end 60 m (200 fod).

▼ B

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT	PRAKTISK TRÆNING					ATPL-/MPL-/TYPERET-TIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
	OTD	FTD	FFS	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS A	Eksaminatørens initialer efter afsluttet prøve
Manøvrer/procedurer							
6.1* Afbrudt start ved mindste tilladte banesynsvidde (RVR)			P*—>	—>X Der må ikke anvendes et luftfartøj til denne øvelse		M*	
6.2* ►M5 CAT II/III ◀-anflyvninger: i simulerede instrumentflyvningsbetingelser ned til den gældende beslutningshøjde under anvendelse af flyvestyringssystem. Standardprocedurer for besætningskoordinering (opgavedeling, tilkaldeprocedurer, gensidig overvågning, informationsudveksling og støtte) skal overholdes			P—>	—>		M	
6.3* Go-around: efter anflyvninger som beskrevet i 6.2 i beslutningshøjde. Træningen skal også omfatte go-around som følge af (simuleret) utilstrækkelig RVR, vindvariation (wind shear), flyvemaskineafvigelse over anflyvningsgrænserne for en vellykket anflyvning samt fejl i udstyr på jorden eller i luften før beslutningshøjde og go-around med simuleret fejl i udstyr i luften			P—>	—>		M*	

▼ B

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT	PRAKTISK TRÆNING					ATPL-/MPL-/TYPERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
	OTD	FTD	FFS	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
Manøvrer/procedurer							
6.4* Landing(er): med visuel reference fastsat i beslutningshøjde efter en instrumentanflyvning. Afhængigt af det specifikke flyvestyringssystem skal der udføres en automatisk landing			P→	→		M	

Bemærk: KAT II/III-operationer skal udføres i overensstemmelse med de gældende krav til flyveoperationer.

▼ M5

Bemærk: Ifølge AFM kan RNP APCH-procedurer kræve, at der anvendes autopilot eller kunstig horisont. Proceduren, der skal flyves manuelt, vælges under hensyntagen til sådanne begrænsninger (f.eks. vælg en ILS for 3.9.3.1 i tilfælde af en sådan AFM-begrænsning).

- j) For at få eller bibeholde PBN-beføjelser, skal én indflyvning være en RNP APCH. Hvis en RNP APCH ikke er praktisk mulig, gennemføres den på en passende udstyret FSTD.

▼ B

7. Klasserettigheder — sø

Afsnit 6 skal udføres for at forlænge en flermotoret klasserettighed — sø, kun VFR, hvis den krævede erfaring på 10 rutesektorer inden for de foregående 12 måneder ikke er opnået.

KLASSERETTIGHEDER — SØ	PRAKTISK TRÆNING	
Manøvrer/procedurer	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
AFSNIT 1		
1. Afgang		
1.1. Før flyvning, herunder: Dokumentation Masse og balance Orientering om vejret NOTAM		
1.2. Tjek før start Ydre/indre		

▼ **B**

KLASSERETTIGHEDER — SØ	PRAKTISK TRÆNING	
Manøvrer/procedurer	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
1.3. Start og slukning af motor Normale fejl		
1.4. Taxiing		
1.5. Taxiing over vand		
1.6. Fortøjning: Strand Mole Bøje		
1.7. Sejling uden motorkraft		
1.8. Tjek før afgang: Motorafprøvning (hvis det er relevant)		
1.9. Startprocedure: Normal med flapindstillinger iht. flyvehåndbog Sidevind (hvis de rette forhold er til stede)		
1.10. Stigning Drej på kurser Udfladning		
1.11. ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer		
AFSNIT 2		
2. Opgaver (VFR)		
2.1. Flyvning ligeud og vandret ved forskellige hastigheder, herunder flyvning ved kritisk lave hastigheder med og uden flaps, (inkl. anflyvning til VMCA, hvor det er relevant)		
2.2. Krappe drej (360° venstre og højre ved 45° krængning)		
2.3. Stalls og genopretning: i) rent stall		

▼B

KLASSERETTIGHEDER — SØ	PRAKTISK TRÆNING	
Manøvrer/procedurer	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
ii) anflyvning til stall i drej i forbindelse med nedstigning med krængning med anflyvningskonfiguration og motorkraft		
iii) anflyvning til stall i landingskonfiguration og motorkraft		
iv) anflyvning til stall, drej i forbindelse med stigning med flap under start og motorkraft under stigning (kun enmotorede flyvemaskiner)		
2.4. ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer		
AFSNIT 3		
3. En route-procedurer iht. VFR		
3.1. Flyveplan, bestiknavigation og kortlæsning		
3.2. Bibeholdelse af højde, kurs og hastighed		
3.3. Orientering, timing og revision af ETA'er		
3.4. Anvendelse af radionavigationshjælpemidler (hvis det er relevant)		
3.5. Flyveadministration (driftsflyveplan, rutinetjek inkl. brændstof, systemer og tilisning)		
3.6. ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer		
AFSNIT 4		
4. Anflyvninger og landinger		
4.1. Procedurer i forbindelse med anflyvning af flyvepladsen (kun amfibieflyvemaskiner)		

▼B

KLASSERETTIGHEDER — SØ	PRAKTISK TRÆNING	
Manøvrer/procedurer	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
4.2. Normal landing		
4.3. Landing uden brug af flaps		
4.4. Landing i sidevind (hvis de rette forhold er til stede)		
4.5. Anflyvning til landing med motor i tomgang fra op til 2 000 fod over vandet (kun enmotoret flyvemaskine)		
4.6. Go-around fra minimumshøjde		
4.7. Landing på stille vand Landing på oprørt vand		
4.8. ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer		
AFSNIT 5		
5. Unormale procedurer og nødprocedurer (Dette afsnit kan kombineres med afsnit 1 til 4)		
5.1. Afbrudt start med rimelig hastighed		
5.2. Simuleret motorbortfald efter start (kun enmotorede flyvemaskiner)		
5.3. Simuleret nødlanding uden motorkraft (kun enmotorede flyvemaskiner)		
5.4. Simulerede nødsituationer: i) brand eller røgudvikling under flyvning ii) fejl i systemer, hvis det er relevant		

▼B

KLASSERETTIGHEDER — SØ	PRAKTISK TRÆNING	
Manøvrer/procedurer	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
5.5. ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer		
AFSNIT 6		
6. Simuleret asymmetrisk flyvning (Dette afsnit kan kombineres med afsnit 1 til 5)		
6.1. Simuleret motorbortfald under start (i en sikker højde, medmindre det udføres i en FFS og FNPT II)		
6.2. Slukning og genstart af motor (kun for praktisk ME-prøve)		
6.3. Asymmetrisk anflyvning og go-around		
6.4. Asymmetrisk anflyvning og landing med fuldt stop		
6.5. ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer		

C. Specifikke krav for helikopter kategorien

- I forbindelse med praktiske prøver eller duelighedsprøver for typerettigheder og ATPL skal ansøgeren bestå afsnit 1 til 4 og 6 (alt efter hvad der er relevant) i den praktiske prøve eller duelighedsprøven. Hvis ansøgeren underkendes i mere end fem emner, skal vedkommende tage hele prøven igen. Hvis ansøgeren underkendes i fem emner eller derunder, skal vedkommende tage disse emner igen. Hvis ansøgeren underkendes i et hvilket som helst emne i omprøven eller i et hvilket som helst andet emne, som allerede er bestået, skal denne tage hele prøven igen. Alle relevante afsnit af den praktiske prøve eller duelighedsprøven skal være fuldført inden for seks måneder.
- I forbindelse med duelighedsprøver for en IR skal ansøgeren bestå afsnit 5 i duelighedsprøven. Hvis ansøgeren underkendes i mere end tre emner, skal vedkommende tage hele afsnit 5 igen. Hvis ansøgeren underkendes i tre emner eller derunder, skal vedkommende tage disse emner igen. Hvis ansøgeren underkendes i et hvilket som helst emne i omprøven eller i et hvilket som helst andet emne i afsnit 5, som allerede er bestået, skal denne tage hele prøven igen.

▼ B

GRÆNSER FOR FLYVEPRØVEN

3. Ansøgeren skal demonstrere evnen til at:
- a) operere helikopteren inden for dens begrænsninger
 - b) udføre alle manøvrer roligt og nøjagtigt
 - c) udvise god dømmekraft og godt luftmandskab
 - d) anvende flyvefaglig viden
 - e) opretholde kontrollen med helikopteren til enhver tid på en sådan måde, at der ikke på noget tidspunkt opstår tvivl om, at en procedure eller manøvre udføres på fuld forsvarlig måde
 - f) forstå og anvende procedurer for besætningskoordinering og uarbejdsdygtighed, hvis det er relevant, og
 - g) kommunikere effektivt med de andre besætningsmedlemmer, hvis det er relevant.

▼ M3

4. Følgende grænser gælder under hensyntagen til turbulente forhold og den anvendte helikopters manøvreringsegenskaber og præstationer.

▼ M5

- a) IFR-flyvegrænser

Højde

Generelt	± 100 ft
Begyndende go-around i beslutningshøjde	+ 50 ft/- 0 ft
Mindste nedgangshøjde	+ 50 ft/- 0 ft

Tracking

På radiohjælpemidler	± 5°
3D-vinkelafvigelser	halv afvigelse, azimut og glidevinkel (f.eks. LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) og 3D (LNAV/VNAV) »lineær« afvigelse:	Cross-track fejl/afvigelse skal normalt begrænses til ± ½ RNP-værdi for proceduren. Korte afvigelser fra denne standard op til højst 1 gang RNP-værdien er tilladt.
3D lineære vertikale afvigelser (f.eks. RNP APCH (LNAV/VNAV) under anvendelse af Baro VNAV):	Højst - 75 ft under den vertikale profil på et hvilket som helst tidspunkt, og ikke over + 75 ft over den vertikale profil på eller under 1 000 ft over flyvepladsens niveau.

Kurs

Normale operationer	± 5 °
Unormale operationer/nødoperationer	± 10 °

Hastighed

Generelt	± 10 knob
Med simuleret motorbortfald	+ 10 knob/- 5 knob

▼ B

b) VFR-flyvegrænser

Højde:

Generelt	± 100 fod
----------	-----------

Kurs:

Normale operationer	± 5°
---------------------	------

Unormale operationer/nødoperationer	± 10°
-------------------------------------	-------

Hastighed:

Generelt	± 10 knob
----------	-----------

Med simuleret motorbortfald	+ 10 knob/- 5 knob
-----------------------------	--------------------

Afdrift på jorden:

T.O. hover I.G.E.	± 3 fod
-------------------	---------

Landing	± 2 fod (med 0 fod flyvning bagud eller sidelæns)
---------	---

INDHOLD AF TRÆNINGEN/DEN PRAKTISKE PRØVE/DUELIGHEDS-PRØVEN

GENERELT

5. Følgende symboler betyder:

P = Trænet som luftfartøjschef for udstedelse af en typerettighed til enmotorede helikoptere (SPH) eller trænet som luftfartøjschef eller andenpilot og som flyvende pilot og ikke-flyvende pilot for udstedelse af en typerettighed til flermotorede helikoptere (MPH).

6. Den praktiske træning skal udføres på mindst det træningsudstyrsniveau, der er vist som (P), eller kan udføres op til et højere udstyrsniveau som angivet med pilen (→).

Følgende forkortelser bruges til at angive det anvendte træningsudstyr:

FFS = Flyvesimulator (full flight simulator)

FTD = Flyvetræningsanordning (flight training device)

H = Helikopter

7. Emnerne med asterisk (*) skal flyves i faktiske eller simulerede IMC og kun af ansøgere, som ønsker at forny eller forlænge en IR(H) eller udvide beføjelser knyttet til denne rettighed til en anden type.

8. Instrumentflyveprocedurer (afsnit 5) må kun udføres af ansøgere, som ønsker at forny eller forlænge en IR(H) eller udvide beføjelser knyttet til denne rettighed til en anden type. En FFS eller FTD 2/3 kan anvendes til dette formål.

9. Hvis bogstavet »M« er vist i kolonnen med praktisk prøve eller duelighedsprøve, angiver dette den obligatoriske prøve.

10. En FSTD skal anvendes til praktisk træning og prøve, hvis FSTD indgår i et typerettighedskursus. Følgende faktorer er vigtige for kurset:

▼ **M3**

- i) kvalifikationen for FSTD som fastsat i de relevante krav i del-ARA og del-ORA

▼ **B**

- ii) instruktøernes og eksaminatorens kvalifikationer
 iii) den mængde FSTD-træning, der udføres på kurset
 iv) pilotens kvalifikationer og tidligere erfaring på lignende typer og
 v) den mængde flyveerfaring under tilsyn, der er udført efter udstedelse af den nye typerettighed.

HELIKOPTERE MED FLERE PILOTER

11. Ansøgere til den praktiske prøve for udstedelse af typerettighed til helikoptere med flere piloter og ATPL(H) skal kun tage afsnit 1 til 4 og, hvis det er relevant, afsnit 6.
 12. Ansøgere til duelighedsprøven for forlængelse eller fornyelse af typerettighed til helikoptere med flere piloter skal kun tage afsnit 1 til 4 og, hvis det er relevant, afsnit 6.

HELIKOPTERE MED ÉN ELLER FLERE PILOTER	PRAKTISK TRÆNING				PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDS-PRØVE		
	Manøvrer/procedurer	FTD	FFS	H	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS H	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
AFSNIT 1 — Forberedelser og tjek før flyvning							
1.1 Ydre visuel inspektion af helikopteren, placering af dele og formål			P			M (hvis udført på helikopteren)	
1.2 Cockpitinspektion		P	—>			M	
1.3 Startprocedurer, tjek af kommunikations- og navigationsudstyr, udvælgelse og indstilling af navigations- og kommunikationsfrekvenser	P	—>	—>			M	
1.4 Taxiing/taxiing i luften i overensstemmelse med ATC-instrukser eller instruktørens instrukser		P	—>			M	
1.5 Procedurer og tjek før start	P	—>	—>			M	
AFSNIT 2 — Flyvemanøvrer og -procedurer							
2.1 Starter (forskellige profiler)		P	—>			M	
2.2 Starter på og landinger fra skrånende terræn eller i sidevind		P	—>				
2.3 Start ved maksimal startmasse (faktisk eller simuleret maksimal startmasse)	P	—>	—>				

▼B

HELIKOPTERE MED ÉN ELLER FLERE PILOTER	PRAKTISK TRÆNING				PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDS-PRØVE	
	FTD	FFS	H	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS H	Eksaminatørens initialer efter afsluttet prøve
2.4 Start med simuleret motorbortfald kort før TDP eller DPATO		P	—>		M	
2.4.1 Start med simuleret motorbortfald kort efter TDP eller DPATO		P	—>		M	
2.5 Drej i forbindelse med stigning og nedstigning på bestemte kurser	P	—>	—>		M	
2.5.1 Drej med 30° krængning, 180° til 360° venstre og højre, udelukkende med reference til instrumenter	P	—>	—>		M	
2.6 Autorotativ nedstigning	P	—>	—>		M	
2.6.1 Autorotativ landing (kun enmotorede helikoptere (SEH)) eller generhvervelse af motorkraft		P	—>		M	
2.7 Landinger, forskellige profiler		P	—>		M	
2.7.1 Go-around eller landing efter simuleret motorbortfald før LDP eller DPBL		P	—>		M	
2.7.2 Landing efter simuleret motorbortfald efter LDP eller DPBL		P	—>		M	
AFSNIT 3 — Normal og unormal anvendelse af følgende systemer og procedurer						
3 Normal og unormal anvendelse af følgende systemer og procedurer:					M	Der skal mindst vælges tre emner fra dette afsnit
3.1 Motor	P	—>	—>			

▼B

HELIKOPTERE MED ÉN ELLER FLERE PILOTER	PRAKTISK TRÆNING				PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE		
	Manøvrer/procedurer	FTD	FFS	H	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS H	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
3.2 Klima anlæg (varme, ventilation)	P	—>	—>				
3.3 Pitot-statisk system	P	—>	—>				
3.4 Brændstofs system	P	—>	—>				
3.5 Elektrisk system	P	—>	—>				
3.6 Hydrauliksystem	P	—>	—>				
3.7 Flyvekontrol- og trimsystem	P	—>	—>				
3.8 Afisningssystem og system til forebyggelse af isdannelse	P	—>	—>				
3.9 Autopilot/kunstig horisont	P	—>	—>				
3.10 Stabilitetsforstærkningsanordninger	P	—>	—>				
3.11 Vejrradar, radiohøjdemåler, transponder	P	—>	—>				
3.12 Områdenavigationssystem	P	—>	—>				
3.13 Understelsystem	P	—>	—>				
3.14 Hjælpemotor	P	—>	—>				
3.15 Kommunikations- og navigationsudstyr, instrumenter, flyvestyringssystem	P	—>	—>				
AFSNIT 4 — Unormale procedurer og nødprocedurer							
4 Unormale procedurer og nødprocedurer						M	Der skal mindst vælges tre emner fra dette afsnit
4.1 Brandøvelser (inkl. evakuering, hvis det er relevant)	P	—>	—>				

▼B

HELIKOPTERE MED ÉN ELLER FLERE PILOTER	PRAKTISK TRÆNING				PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDS-PRØVE		
	Manøvrer/procedurer	FTD	FFS	H	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS H	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
4.2 Røgkontrol og -udsugning	P	—>	—>				
4.3 Motorbortfald, slukning og genstart i en sikker højde	P	—>	—>				
4.4 Brændstofudtømning (simuleret)	P	—>	—>				
4.5 Fejl i halerotorstyring (hvis det er relevant)	P	—>	—>				
4.5.1 Tab af halerotor (hvis det er relevant)	P	—>	Der må ikke anvendes en helikopter til denne øvelse				
4.6 Uarbejdsdygtighed hos besætningsmedlem — kun MPH	P	—>	—>				
4.7 Fejl i transmission	P	—>	—>				
4.8 Andre nødprocedurer som beskrevet i den relevante flyvehåndbog	P	—>	—>				
AFSNIT 5 — Instrumentflyveprocedurer (udføres i IMC eller simulerede IMC)							
5.1 Instrumentstart: overgang til instrumentflyvning kræves straks, når fartøjet er lettet	P*	—>*	—>*				
5.1.1 Simuleret motorbortfald under afgang	P*	—>*	—>*		M*		
5.2 Overholdelse af afgang- og ankomstruter og ATC-instrukser	P*	—>*	—>*		M*		

▼ B

HELIKOPTERE MED ÉN ELLER FLERE PILOTER	PRAKTISK TRÆNING				PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDS-PRØVE	
	FTD	FFS	H	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS H	Eksaminatørens initialer efter afsluttet prøve
Manøvrer/procedurer						
5.3 Holdingprocedurer	p*	—>*	—>*			

▼ M5

5.4 3D-operationer til DH/A på 200 ft (60 m) eller til højere minima, hvis dette kræves i henhold til indflyvningsproceduren	p*	—>*	—>*			
5.4.1 Manuelt, uden kunstig horisont <i>Bemærk:</i> Ifølge AFM kan RNP APCH-procedurer kræve, at der anvendes autopilot eller kunstig horisont. Proceduren, der skal flyves manuelt, vælges under hensyntagen til sådanne begrænsninger (eksempel: vælg en ILS for 5.4.1 i tilfælde af en sådan AFM-begrænsning).	p*	—>*	—>*		M*	
5.4.2 For IR: Manuel præcisionsindflyvning med eller uden kunstig horisont For IR/PBN: Manuelt, med kunstig horisont	p*	—>*	—>*		M*	

▼ B

5.4.3 Med autopilot	p*	—>*	—>*			
---------------------	----	-----	-----	--	--	--

▼ M5

5.4.4 Manuelt, med én motor simuleret ude af drift; motorbortfald skal simuleres under den endelige indflyvning, før 1 000 ft over flyvepladsniveau nås, indtil landing eller indtil proceduren i forbindelse med afbrudt indflyvning er gennemført.	p*	—>*	—>*		M*	
--	----	-----	-----	--	----	--

▼ **M5**

HELIKOPTERE MED ÉN ELLER FLERE PILOTER	PRAKTISK TRÆNING				PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDS-PRØVE		
	Manøvrer/procedurer	FTD	FFS	H	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS H	Eksaminatørens initialer efter afsluttet prøve
5.5 2D-operationer ned til mindste nedstigningshøjde (MDA/H)	P*	—>*	—>*			M*	
5.6 Go-around med alle motorer i drift ved beslutningshøjde eller mindste nedstigningshøjde	P*	—>*	—>*				
5.6.1 Andre procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning	P*	—>*	—>*				
5.6.2 Go-around med én motor simuleret ude af drift ved beslutningshøjde eller mindste nedstigningshøjde	P*					M*	
5.7 IMC-autorotation med generhvervelse af motorkraft	P*	—>*	—>*			M*	
5.8 Genopretning fra usædvanlige flyvestillinger	P*	—>*	—>*			M*	

▼ **B**

AFSNIT 6 — Brug af valgfrit udstyr							
6 Brug af valgfrit udstyr	P	—>	—>				

▼B**D. Specifikke krav for VTOL-luftfartøjskategorien**

1. I forbindelse med praktiske prøver eller duelighedsprøver for typerettigheder til VTOL-luftfartøjer skal ansøgeren bestå afsnit 1 til 5 og 6 (alt efter hvad der er relevant) i den praktiske prøve eller duelighedsprøven. Hvis ansøgeren underkendes i mere end fem emner, skal vedkommende tage hele prøven igen. Hvis ansøgeren underkendes i fem emner eller derunder, skal vedkommende tage disse emner igen. Hvis ansøgeren underkendes i et hvilket som helst emne i omprøven eller i et hvilket som helst andet emne, som allerede er bestået, skal denne tage hele prøven igen. Alle relevante afsnit af den praktiske prøve eller duelighedsprøven skal være fuldført inden for seks måneder.

GRÆNSER FOR FLYVEPRØVEN

2. Ansøgeren skal demonstrere evnen til at:
 - a) operere VTOL-luftfartøjet inden for dets begrænsninger
 - b) fuldføre alle manøvrer roligt og nøjagtigt
 - c) udvise god dømmekraft og godt luftmandskab
 - d) anvende flyvefaglig viden
 - e) opretholde kontrollen med VTOL-luftfartøjet til enhver tid på en sådan måde, at der ikke på noget tidspunkt opstår tvivl om, at en procedure eller manøvre udføres på fuld forsvarlig måde
 - f) forstå og anvende procedurer for besætningskoordinering og uarbejdsdygtighed og
 - g) kommunikere effektivt med de andre besætningsmedlemmer.
3. Følgende grænser gælder under hensyntagen til turbulente forhold og det anvendte VTOL-luftfartøjs manøvreringsegenskaber og præstationer.
 - a) IFR-flyvegrænser:

Højde:

Generelt	± 100 fod
Begyndende go-around i beslutningshøjde	+ 50 fod/- 0 fod
Mindste nedgangshøjde	+ 50 fod/- 0 fod

Tracking:

På radiohjælpedidler	± 5°
Præcisionsanflynning	halv afvigelse, azimuth og glidevinkel

Kurs:

Normale operationer	± 5°
Unormale operationer/ nødoperationer	± 10°

Hastighed:

Generelt	± 10 knob
Med simuleret motorbortfald	+ 10 knob/- 5 knob

▼B

b) VFR-flyvegrænser:

Højde:

Generelt	± 100 fod
----------	-----------

Kurs:

Normale operationer	± 5°
---------------------	------

Unormale operationer/ nødoperationer	± 10°
---	-------

Hastighed:

Generelt	± 10 knob
----------	-----------

Med simuleret motorbortfald	+ 10 knob/- 5 knob
--------------------------------	--------------------

Afdrift på jorden:

T.O. hover I.G.E.	± 3 fod
-------------------	---------

Landing	± 2 fod (med 0 fod flyvning bagud eller sidelæns)
---------	--

INDHOLD AF TRÆNINGEN/DEN PRAKTISKE PRØVE/DUELIGHEDS-PRØVEN

4. Følgende symboler betyder:

P = Trænet som luftfartøjschef eller andenpilot samt som flyvende pilot og ikke-flyvende pilot med henblik på udstedelse af en typerettighed, hvis det er relevant.

5. Den praktiske træning skal udføres på mindst det træningsudstyrsniveau, der er vist som (P), eller kan udføres op til et højere udstyrsniveau som angivet med pilen (→).

6. Følgende forkortelser bruges til at angive det anvendte træningsudstyr:

FFS = Flyvesimulator (full flight simulator)

FTD = Flyvetræningsanordning (flight training device)

OTD = Anden træningsanordning (other training device)

PL = VTOL-luftfartøj (powered-lift aircraft)

a) Ansøgere til den praktiske prøve for udstedelse af typerettighed til VTOL-luftfartøjer skal tage afsnit 1 til 5 og, hvis det er relevant, afsnit 6.

b) Ansøgere til duelighedsprøven for forlængelse eller fornyelse af typerettighed til VTOL-luftfartøjer skal kun tage afsnit 1 til 5 og, hvis det er relevant, afsnit 6 og/eller 7.

c) Emnerne med asterisk (*) skal flyves udelukkende med reference til instrumenter. Hvis denne betingelse ikke opfyldes under den praktiske prøve eller duelighedsprøven, vil typerettigheden blive begrænset til VFR.

7. Hvis bogstavet »M« er vist i kolonnen med praktisk prøve eller duelighedsprøve, angiver dette den obligatoriske prøve.

8. FSTD skal anvendes til praktisk træning og prøve, hvis de indgår i et godkendt typerettighedskursus. Følgende faktorer indgår i godkendelsen af kurset:

▼ **M3**

- a) kvalifikationen for en flyvesimulatortræningsanordning som fastsat i de relevante krav i del-ARA og del-ORA

▼ **B**

- b) instruktørens kvalifikationer.

VTOL-LUFTFARTØJER	PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIG- HEDSPRØVE	
	OTD	FTD	FFS	PL	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS PL	Eksaminato- rens initialer efter afsluttet prøve
AFSNIT 1 — Forberedelser og tjek før flyvning							
1.1 Ydre visuel inspektion af VTOL-luftfartøj placering af dele og formål				P			
1.2 Cockpitinspektion	P	—>	—>	—>			
1.3 Startprocedurer, tjek af kommunikations- og navigationsudstyr, udvælgelse og indstilling af navigations- og kommunikationsfrekvenser	P	—>	—>	—>		M	
1.4 Taxiing i overensstemmelse med ATC-instrukser eller instruktørens instrukser		P	—>	—>			
1.5 Procedurer og tjek før start, herunder tjek af motorkraft	P	—>	—>	—>		M	
AFSNIT 2 — Flyvemanøvrer og -procedurer							
2.1 Normale VFR-startprofiler Operationer på landingsbanen (STOL og VTOL), herunder sidevind Hævede helikopterflyvepladser Helikopterflyvepladser på jorden		P	—>	—>		M	
2.2 Start ved maksimal startmasse (faktisk eller simuleret maksimal startmasse)		P	—>				
2.3.1 Afvist start: under operationer på landingsbanen under operationer på hævet helikopterflyveplads under operationer på jorden		P	—>			M	



VTOL-LUFTFARTØJER	PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIG- HEDSPRØVE	
	OTD	FTD	FFS	PL	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS PL	Eksaminato- rens initialer efter afsluttet prøve
2.3.2 Start med simuleret motorbortfald efter beslutningspunkt: under operationer på landingsbanen under operationer på hævet helikopterflyveplads under operationer på jorden		P	—>			M	
2.4 Autorotativ nedstigning i helikoptertilstand til jorden (der må ikke anvendes et luftfartøj til denne øvelse)	P	—>	—>			M Kun FFS	
2.4.1 Autorotativ nedstigning i flyvemaskinetilstand (der må ikke anvendes et luftfartøj til denne øvelse)		P	—>			M Kun FFS	
2.5 Normale VFR-landingsprofiler: operationer på landingsbanen (STOL og VTOL) hævede helikopterflyvepladser helikopterflyvepladser på jorden		P	—>	—>		M	
2.5.1 Landing med simuleret motorbortfald efter beslutningspunkt: under operationer på landingsbanen under operationer på hævet helikopterflyveplads under operationer på jorden							
2.6 Go-around eller landing efter simuleret motorbortfald før beslutningspunkt		P	—>			M	
AFSNIT 3 — Normal og unormal anvendelse af følgende systemer og procedurer							
3 Normal og unormal anvendelse af følgende systemer og procedurer (kan udføres i en FSTD, hvis den er kvalificeret til øvelsen):						M	Der skal mindst vælges tre emner fra dette afsnit
3.1 Motor	P	—>	—>				

▼B

VTOL-LUFTFARTØJER	PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIG- HEDSPRØVE	
	OTD	FTD	FFS	PL	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS PL	Eksaminato- rens initialer efter afsluttet prøve
3.2 Tryk- og klimaanlæg (varme, ventilation)	P	→	→				
3.3 Pitot-statisk system	P	→	→				
3.4 Brændstofsysteem	P	→	→				
3.5 Elektrisk system	P	→	→				
3.6 Hydrauliksystem	P	→	→				
3.7 Flyvekontrol- og trimsystem	P	→	→				
3.8 Afisningssystem/system til forebyggelse af isdannelse, blændskærm — varme (hvis en sådan er monteret)	P	→	→				
3.9 Autopilot/kunstig horisont	P	→	→				
3.10 Anordninger til advarsel om og forhindring af stall samt stabilitetsforstærkningsanordninger	P	→	→				
3.11 Vejrradar, radiohøjdemåler, transponder, system til varsel om terrænnærhed (hvis et sådant er monteret)	P	→	→				
3.12 Understelsystem	P	→	→				
3.13 Hjælpeomotor	P	→	→				
3.14 Radio, navigationsudstyr, instrumenter og flyvestyrings-system	P	→	→				
3.15 Flapsystem	P	→	→				
AFSNIT 4 — Unormale procedurer og nødprocedurer							
4 Unormale procedurer og nødprocedurer (kan udføres i en FSTD, hvis den er kvalificeret til øvelsen)						M	Der skal mindst vælges tre emner fra dette afsnit

▼B

VTOL-LUFTFARTØJER	PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIG- HEDSPRØVE	
	OTD	FTD	FFS	PL	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS PL	Eksaminato- rens initialer efter afsluttet prøve
4.1 Brandøvelser, motor, APU, lastrum, cockpit og elektriske brande, herunder evakuering, hvis det er relevant	P	→	→				
4.2 Røgkontrol og -udsugning	P	→	→				
4.3 Motorbortfald, slukning og genstart (der må ikke anvendes et luftfartøj til denne øvelse), herunder OEI-konvertering fra helikopter- til flyvemaskinetilstand og omvendt	P	→	→			Kun FFS	
4.4 Brændstofudtømmning (simuleret, hvis et sådant er monteret)	P	→	→				
4.5 Vindvariation ved start og landing (der må ikke anvendes et luftfartøj til denne øvelse)			P			Kun FFS	
4.6 Simuleret fald i kabinetryk/ nødnedstigning (der må ikke anvendes et luftfartøj til denne øvelse)	P	→	→			Kun FFS	
4.7 ACAS-hændelse (der må ikke anvendes et luftfartøj til denne øvelse)	P	→	→			Kun FFS	
4.8 Uarbejdsdygtighed hos besætningsmedlem	P	→	→				
4.9 Fejl i transmission	P	→	→			Kun FFS	
4.10 Opretning fra fuldstændig stall (med og uden motorkraft) eller efter aktivering af stalladvarselsanordninger under stigning, flyvning ved marchhøjde og anflyvning (der må ikke anvendes et luftfartøj til denne øvelse)	P	→	→			Kun FFS	
4.11 Andre nødprocedurer som beskrevet i den relevante flyvehåndbog	P	→	→				



VTOL-LUFTFARTØJER	PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIG- HEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	OTD	FTD	FFS	PL	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i	Eksaminato- rens initialer efter afsluttet prøve
					FFS PL		
AFSNIT 5 — Instrumentflyveprocedurer (udføres i IMC eller simulerede IMC)							
5.1 Instrumentstart: overgang til instrumentflyvning kræves straks, når fartøjet er lettet	p*	—>*	—>*				
5.1.1 Simuleret motorbortfald under afgang efter beslutningspunkt	p*	—>*	—>*			M*	
5.2 Overholdelse af afgang- og ankomstruter og ATC-instrukser	p*	—>*	—>*			M*	
5.3 Holdingprocedurer	p*	—>*	—>*				
5.4 Præcisionsanflyvning ned til en beslutningshøjde på mindst 60 m (200 fod)	p*	—>*	—>*				
5.4.1 Manuelt, uden kunstig horisont	p*	—>*	—>*			M* (kun praktisk prøve)	
5.4.2 Manuelt, med kunstig horisont	p*	—>*	—>*				
5.4.3 Med autopilot	p*	—>*	—>*				
5.4.4 Manuelt, med én motor simuleret ude af drift. Motorbortfald skal simuleres under den endelige anflyvning, før det ydre markeringsfyrt er passeret, og fortsat enten til landing eller gennem hele proceduren i forbindelse med afbrudt anflyvning	p*	—>*	—>*			M*	
5.5 Ikke-præcisionsanflyvning ned til mindste nedstigningshøjde (MDA/H)	p*	—>*	—>*			M*	
5.6 Go-around med alle motorer i drift ved beslutningshøjde eller mindste nedstigningshøjde	p*	—>*	—>*				



VTOL-LUFTFARTØJER	PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIG- HEDSPRØVE	
	OTD	FTD	FFS	PL	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS PL	Eksaminato- rens initialer efter afsluttet prøve
5.6.1 Andre procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning	P*	—>*	—>*				
5.6.2 Go-around med én motor simuleret ude af drift ved beslutningshøjde eller mindste nedstigningshøjde	P*					M*	
5.7 IMC-autorotation med generhvervelse af motorkraft til landing på landingsbane udelukkende i helikoptertilstand (der må ikke anvendes en helikopter til denne øvelse)	P*	—>*	—>*			M* Kun FFS	
5.8 Oprettning fra usædvanlige flyvestillinger (dette afhænger af kvaliteten af FFS)	P*	—>*	—>*			M*	
AFSNIT 6 — Supplerende autorisation for typerettighed til instrumentanflyinger ned til en beslutningshøjde på mindre end 60 m (KAT II/III)							
6 Supplerende autorisation for typerettighed til instrumentanflyinger ned til en beslutningshøjde på mindre end 60 m (KAT II/III). Følgende manøvrer og procedurer er mindstekravene for træning, der giver tilladelse til instrumentanflyinger ned til en beslutningshøjde på mindre end 60 m (200 fod). Under følgende instrumentanflyinger og procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning skal der anvendes alt det VTOL-luftfartøjsudstyr, der kræves for typecertificering af instrumentanflyinger ned til en beslutningshøjde på mindre end 60 m.							
6.1 Afbrudt start ved mindste tilladte banesynsvidde (RVR)		P	—>			M*	

▼B

VTOL-LUFTFARTØJER	PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIG- HEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	OTD	FTD	FFS	PL	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i	Eksaminato- rens initialer efter afsluttet prøve
						FFS PL	
6.2 ILS-anflyvninger i simulerede instrumentflyvningsbetingelser ned til den gældende beslutningshøjde under anvendelse af flyvestyringssystem. Standardforskrifterne (SOP) for besætningskoordinering skal iagttages		P	—>	—>		M*	
6.3 Go-around efter anflyvninger som beskrevet i 6.2 i beslutningshøjde. Træningen skal også omfatte go-around som følge af (simuleret) utilstrækkelig RVR, vindvariation (wind shear), luftfartøjsafvigelse over anflyvningsgrænserne for en vellykket anflyvning samt fejl i udstyr på jorden eller i luften før beslutningshøjde og go-around med simuleret fejl i udstyr i luften		P	—>	—>		M*	
6.4 Landing(er) med visuel reference fastsat i beslutningshøjde efter en instrumentanflyvning. Afhængigt af det specifikke flyvestyringssystem skal der udføres en automatisk landing		P	—>			M*	
AFSNIT 7 — Valgfrit udstyr							
7 Brug af valgfrit udstyr		P	—>	—>			

E. Specifikke krav for luftskibskategorien

- I forbindelse med praktiske prøver eller duelighedsprøver for typerettigheder til luftskibe skal ansøgeren bestå afsnit 1 til 5 og 6 (alt efter hvad der er relevant) i den praktiske prøve eller duelighedsprøven. Hvis ansøgeren underkendes i mere end fem emner, skal vedkommende tage hele prøven igen. Hvis ansøgeren underkendes i fem emner eller derunder, skal vedkommende tage disse emner igen. Hvis ansøgeren underkendes i et hvilket som helst emne i omprøven eller i et hvilket som helst andet emne, som allerede er bestået, skal denne tage hele prøven igen. Alle relevante afsnit af den praktiske prøve eller duelighedsprøven skal være fuldført inden for seks måneder.

▼B

GRÆNSER FOR FLYVEPRØVEN

2. Ansøgeren skal demonstrere evnen til at:
- i) operere luftskibet inden for dets begrænsninger
 - ii) udføre alle manøvrer roligt og nøjagtigt
 - iii) udvise god dømmekraft og godt luftmandskab
 - iv) anvende flyvefaglig viden
 - v) opretholde kontrollen med luftskibet til enhver tid på en sådan måde, at der ikke på noget tidspunkt opstår tvivl om, at en procedure eller manøvre udføres på fuld forsvarlig måde
 - vi) forstå og anvende procedurer for besætningskoordinering og uarbejdsdygtighed og
 - vii) kommunikere effektivt med de andre besætningsmedlemmer.
3. Følgende grænser gælder under hensyntagen til turbulente forhold og det anvendte luftskibs manøvreringsegenskaber og præstationer.

a) IFR-flyvegrænser:

Højde:

Generelt	± 100 fod
Begyndende go-around i beslutningshøjde	+ 50 fod/- 0 fod
Mindste nedgangshøjde	+ 50 fod/- 0 fod

Tracking:

På radiohjælpemidler	± 5°
Præcisionsanflyvning	halv afvigelse, azimut og glidevinkel

Kurs:

Normale operationer	± 5°
Unormale operationer/ nødoperationer	± 10°

b) VFR-flyvegrænser:

Højde:

Generelt	± 100 fod
----------	-----------

Kurs:

Normale operationer	± 5°
Unormale operationer/ nødoperationer	± 10°

INDHOLD AF TRÆNINGEN/DEN PRAKTISKE PRØVE/DUELIGHEDS-PRØVEN

4. Følgende symboler betyder:

P = Trænet som luftfartøjschef eller andenpilot samt som flyvende pilot og ikke-flyvende pilot med henblik på udstedelse af en typerettighed, hvis det er relevant.

▼B

5. Den praktiske træning skal udføres på mindst det træningsudstyrsniveau, der er vist som (P), eller kan udføres op til et højere udstyrsniveau som angivet med pilen (—>).
6. Følgende forkortelser bruges til at angive det anvendte træningsudstyr:
- FFS = Flyvesimulator (full flight simulator)
- FTD = Flyvetræningsanordning (flight training device)
- OTD = Anden træningsanordning (other training device)
- As = Luftskib
- a) Ansøgere til den praktiske prøve for udstedelse af typerettighed til luftskibe skal tage afsnit 1 til 5 og, hvis det er relevant, afsnit 6.
- b) Ansøgere til duelighedsprøven for forlængelse eller fornyelse af typerettighed til luftskibe skal tage afsnit 1 til 5 og, hvis det er relevant, afsnit 6.
- c) Emnerne med asterisk (*) skal flyves udelukkende med reference til instrumenter. Hvis denne betingelse ikke opfyldes under den praktiske prøve eller duelighedsprøven, vil typerettigheden blive begrænset til VFR.
7. Hvis bogstavet »M« er vist i kolonnen med praktisk prøve eller duelighedsprøve, angiver dette den obligatoriske prøve.

▼M3

8. Flyvesimulatortræningsanordninger anvendes til praktisk træning og prøve, hvis de indgår i et typerettighedskursus. Følgende faktorer er vigtige for kurset:
- a) kvalifikationen for en flyvesimulatortræningsanordning som fastsat i de relevante krav i del-ARA og del-ORA

▼B

- b) instruktørens kvalifikationer.

LUFTSKIBE	PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDS- PRØVE	
	OTD	FTD	FFS	As	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS As	Eksaminato- rens initialer efter afsluttet prøve
AFSNIT 1 — Forberedelser og tjek før flyvning							
1.1 Inspektion før flyvning				P			
1.2 Cockpitinspektion	P	—>	—>	—>			
1.3 Startprocedurer, tjek af kommunikations- og navigationsudstyr, udvælgelse og indstilling af navigations- og kommunikationsfrekvenser		P	—>	—>		M	
1.4 Procedure efter frigørelse fra mast og manøvrering på jorden			P	—>		M	

▼B

LUFTSKIBE	PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDS- PRØVE	
	OTD	FTD	FFS	As	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS As	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
1.5 Procedurer og tjek før start	P	→	→	→		M	
AFSNIT 2 — Flyvemanøvrer og -procedurer							
2.1 Normal VFR-start-profil			P	→		M	
2.2 Start med simuleret motorbortfald			P	→		M	
2.3 Start med tyngde > 0 (tung start — »Heavy T/O«)			P	→			
2.4 Start med tyngde < 0 (let start — »Light T/O«)			P	→			
2.5 Normal stigningsprocedure			P	→			
2.6 Stigning til trykhøjde			P	→			
2.7 Genkendelse af trykhøjde			P	→			
2.8 Flyvning i eller tæt på trykhøjde			P	→		M	
2.9 Normal nedstigning og anflyvning			P	→			
2.10 Normal VFR-landingsprofil			P	→		M	
2.11 Landing med tyngde > 0 (tung landing — »Heavy Ldg.«)			P	→		M	
2.12 Landing med tyngde < 0 (let landing — »Light Ldg.«)			P	→		M	
Tomt felt							

▼B

LUFTSKIBE	PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDS- PRØVE	
	OTD	FTD	FFS	As	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS As	Eksaminatørens initialer efter afsluttet prøve
AFSNIT 3 — Normal og unormal anvendelse af følgende systemer og procedurer							
3 Normal og unormal anvendelse af følgende systemer og procedurer (kan udføres i en FSTD, hvis den er kvalificeret til øvelsen):						M	Der skal mindst vælges tre emner fra dette afsnit
3.1 Motor	P	→	→	→			
3.2 Tryksætning af hylster	P	→	→	→			
3.3 Pitot-statisk system	P	→	→	→			
3.4 Brændstofsysteem	P	→	→	→			
3.5 Elektrisk system	P	→	→	→			
3.6 Hydrauliksysteem	P	→	→	→			
3.7 Flyvekontrol- og trim-system	P	→	→	→			
3.8 Ballonetsysteem	P	→	→	→			
3.9 Autopilot/kunstig horisont	P	→	→	→			
3.10 Stabilitetsforstærkningsanordninger	P	→	→	→			
3.11 Vejrradar, radiohøjdemåler, transponder, system til varsling af terrænnærhed (hvis et sådant er monteret)	P	→	→	→			
3.12 Understelsysteem	P	→	→	→			
3.13 Hjælpeomotor	P	→	→	→			



LUFTSKIBE	PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDS- PRØVE	
	OTD	FTD	FFS	As	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS As	Eksaminatørens initialer efter afsluttet prøve
Manøvrer/procedurer							
3.14 Radio, navigationsudstyr, instrumenter og flyvestyringssystem	P	→	→	→			
Tomt felt							
AFSNIT 4 — Unormale procedurer og nødprocedurer							
4 Unormale procedurer og nødprocedurer (kan udføres i en FSTD), hvis den er kvalificeret til øvelsen)						M	Der skal mindst vælges tre emner fra dette afsnit
4.1 Brandøvelser, motor, APU, lastrum, cockpit og elektriske brande, herunder evakuering, hvis det er relevant	P	→	→	→			
4.2 Røgkontrol og -udsugning	P	→	→	→			
4.3 Motorbortfald, slukning og genstart I bestemte faser i en flyvning, herunder motorbortfald af flere motorer	P	→	→	→			
4.4 Uarbejdsdygtighed hos besætningsmedlem	P	→	→	→			
4.5 Fejl i transmission/gearkasse	P	→	→	→		Kun FFS	
4.6 Andre nødprocedurer som beskrevet i den relevante flyvehåndbog	P	→	→	→			



LUFTSKIBE	PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDS- PRØVE	
	OTD	FTD	FFS	As	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS As	Eksaminato- rens initialer efter afsluttet prøve
AFSNIT 5 — Instrumentflyveprocedurer (udføres i IMC eller simulerede IMC)							
5.1 Instrumentstart: overgang til instrumentflyvning kræves straks, når fartøjet er lettet	P*	—>*	—>*	—>*			
5.1.1 Simuleret motorbortfald under afgang	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.2 Overholdelse af afgang- og ankomstruter og ATC-instrukser	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.3 Holdingprocedurer	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4 Præcisionsanflyvning ned til en beslutningshøjde på mindst 60 m (200 fod)	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.1 Manuelt, uden kunstig horisont	P*	—>*	—>*	—>*		M* (kun praktisk prøve)	
5.4.2 Manuelt, med kunstig horisont	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.3 Med autopilot	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.4 Manuelt, med én motor simuleret ude af drift. Motorbortfald skal simuleres under den endelige anflyvning, før det ydre markeringsfyrt er passeret, og fortsat til landing eller indtil proceduren i forbindelse med afbrudt anflyvning er afsluttet	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.5 Ikke-præcisionsanflyvning ned til mindste nedstigningshøjde (MDA/H)	P*	—>*	—>*	—>*		M*	

▼B

LUFTSKIBE	PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDS- PRØVE	
	OTD	FTD	FFS	As	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS As	Eksaminatores initialer efter afsluttet prøve
5.6 Go-around med alle motorer i drift ved beslutningshøjde eller mindste nedstigningshøjde	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.1 Andre procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.2 Go-around med én motor simuleret ude af drift ved beslutningshøjde eller mindste nedstigningshøjde	P*					M*	
5.7 Genopretning fra usædvanlige flyvestillinger (dette afhænger af kvaliteten af FFS)	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
AFSNIT 6 — Supplerende autorisation for typerettighed til instrumentanflyvninger ned til en beslutningshøjde på mindre end 60 m (KAT II/III)							
6 Supplerende autorisation for typerettighed til instrumentanflyvninger ned til en beslutningshøjde på mindre end 60 m (KAT II/III). Følgende manøvrer og procedurer er mindstekravene for træning, der giver tilladelse til instrumentanflyvninger ned til en beslutningshøjde på mindre end 60 m (200 fod). Under følgende instrumentanflyvninger og procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning skal der anvendes alt det luftskibsstyr, der kræves for typecertificering af instrumentanflyvninger ned til en beslutningshøjde på mindre end 60 m (200 fod).							

▼B

LUFTSKIBE	PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDS- PRØVE	
	OTD	FTD	FFS	As	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS As	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
Manøvrer/procedurer							
6.1 Afbrudt start ved mindste tilladte bane-synsvidde (RVR)		P	→			M*	
6.2 ILS-anflyvninger I simulerede instru-mentflyvningsbetin-gelser ned til den gældende beslutnings-højde under anvendelse af flyvestyrings-system. Standardfor-skrifterne (SOP) for besætningskoordinering skal iagttages		P	→			M*	
6.3 Go-around Efter anflyvninger som beskrevet i 6.2 i beslutningshøjde. Træningen skal også omfatte go-around som følge af (simuleret) utilstrækkelig RVR, vindvariation (wind shear), luft-skibsafvigelse over anflyvningsgrænserne for en vellykket anflyvning samt fejl i udstyr på jorden eller i luften før beslutnings-højde og go-around med simuleret fejl i udstyr i luften		P	→			M*	
6.4 Landing(er) Med visuel reference fastsat i beslutnings-højde efter en instru-mentanflyvning. Afhængigt af det specifikke flyvesty-ringssystem skal der		P	→			M*	

▼B

LUFTSKIBE	PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDS- PRØVE	
					Instruktø- rens initialer efter afsluttet træning	Kont. i	Eksaminato- rens initialer efter afsluttet prøve
Manøvrer/procedurer	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
udføres en automatisk landing							
AFSNIT 7 — Valgfrit udstyr							
7 Brug af valgfrit udstyr		P	→				

▼ **B**

BILAG II

BETINGELSER FOR KONVERTING AF EKSISTERENDE NATIONALE CERTIFIKATER OG RETTIGHEDER TIL FLYVEMASKINER OG HELIKOPTERE

A. FLYVEMASKINER

1. Pilotcertifikater

Et pilotcertifikat, der er udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med de nationale krav, konverteres til et del-FCL-certifikat, hvis ansøgeren opfylder følgende krav:

- a) for ATPL(A) og CPL(A) gennem en duelighedsprøve opfylde kravene til forlængelse i del-FCL for type-/klasse- og instrumentrettighed, der er af relevans for de beføjelser, der er knyttet til ansøgerens certifikat

▼ **M3**

- b) demonstrere viden om de relevante dele af de operationelle krav og del-FCL

▼ **B**

- c) demonstrere sprogfærdigheder i overensstemmelse med FCL.055

▼ **M4**

- d) opfylde kravene i nedenstående tabel:

Nationalt certifikat	Samlet antal flyvetimer	Supplerende krav	Erstattes med følgende del-FCL-certifikat og betingelser (<i>hvor det er relevant</i>)	Ophævelse af betingelser	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1 500 timer som luftfartøjschef på flyvemaskiner med flere piloter	Ingen	ATPL(A)	Ikke relevant	a)
ATPL(A)	> 1 500 timer på flyvemaskiner med flere piloter	Ingen	Som række c), kolonne 4)	Som række c), kolonne 5)	b)
ATPL(A)	> 500 timer på flyvemaskiner med flere piloter	Demonstrere viden om flyveplanlægning og -præstation iht. FCL.515	ATPL(A) med typerettighed begrænset til andenpilot	Demonstrere evne til at fungere som luftfartøjschef iht. tillæg 9 til del-FCL	c)
CPL/IR(A) og bestået en ICAO ATPL-teoriprøve i den medlemsstat, der har udstedt certifikatet		i) Demonstrere viden om flyveplanlægning og -præstation iht. FCL.310 og FCL.615, litra b) ii) opfylde de resterende krav i FCL.720.A, litra c)	CPL/IR(A) med godskrivning for ATPL-teori	Ikke relevant	d)

▼M4

Nationalt certifikat	Samlet antal flyvetimer	Supplerende krav	Erstattes med følgende del-FCL-certifikat og betingelser (<i>hvor det er relevant</i>)	Ophævelse af betingelser	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	> 500 timer på flyvemaskiner med flere piloter eller i operationer med flere piloter på flyvemaskiner med én pilot CS-23-regional-kategori eller tilsvarende iht. kravene i del-CAT og del-ORO for erhvervs-mæssig lufttransport	i) Bestå en ATPL(A)-teori-prøve i den medlemsstat, der har udstedt certifikatet (*) ii) opfylde de resterende krav i FCL.720.A litra c)	CPL/IR(A) med godskrivning for ATPL-teori	Ikke relevant	e)
CPL/IR(A)	> 500 timer som luftfartøjschef på flyvemaskiner med én pilot	Ingen	CPL/IR(A) med klasserettigheder og typerettigheder begrænset til flyvemaskiner med én pilot	Erhvervelse af typerettighed til flere piloter iht. del-FCL	f)
CPL/IR(A)	< 500 timer som luftfartøjschef på flyvemaskiner med én pilot	Demonstrere viden om flyveplanlægning og -præstation for CPL/IR-niveau	Som kolonne 4), række f)	Som kolonne 5), række f)	g)
CPL(A)	> 500 timer som luftfartøjschef på flyvemaskiner med én pilot	Rettighed til natflyvning, hvis det er relevant	CPL(A) med type-/klasserettigheder begrænset til flyvemaskiner med én pilot		h)
CPL(A)	< 500 timer som luftfartøjschef på flyvemaskiner med én pilot	i) Rettighed til natflyvning, hvis det er relevant ii) demonstrere viden om flyveplanlægning og -præstation iht. FCL.310	Som kolonne 4), række h)		i)
PPL/IR(A)	≥ 75 timer iht. IFR		PPL/IR(A) (IR begrænset til PPL)	Demonstrere viden om flyveplanlægning og -præstation iht. FCL.615, litra b)	j)

▼ **M4**

Nationalt certifikat	Samlet antal flyvetimer	Supplerende krav	Erstattes med følgende del-FCL-certifikat og betingelser (<i>hvor det er relevant</i>)	Ophævelse af betingelser	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
PPL(A)	≥ 70 timer på flyvemaskiner	Demonstrere anvendelse af radionavigationshjælpemidler	PPL(A)		k)

(*) Indehavere af CPL, som allerede har en typerettighed til en flyvemaskine med flere piloter, skal ikke have bestået en ATPL(A)-teoriprøve, hvis de fortsætter på samme flyvemaskintype, men de vil ikke få godskrevet ATPL(A)-teori for et del-FCL-certifikat. Hvis de skal bruge en anden typerettighed til en anden flyvemaskine med flere piloter, skal de opfylde kolonne 3), række e), punkt i), i ovenstående tabel.

▼ **B****2. Instruktørbeviser**

Et instruktørbevis, der er udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med de nationale krav, konverteres til et del-FCL-bevis, hvis ansøgeren opfylder følgende krav:

Nationalt bevis eller nationale rettigheder	Erfaring	Supplerende krav	Erstattes med følgende del-FCL-bevis
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	Som krævet i del-FCL for det relevante bevis	Ikke relevant	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. SFI-bevis

Et SFI-bevis, der er udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med de nationale krav, konverteres til et del-FCL-bevis, hvis indehaveren opfylder følgende krav:

Nationalt bevis	Erfaring	Supplerende krav	Erstattes med følgende del-FCL-bevis
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	> 1 500 timer som pilot på MPA	i) Have eller have haft et CPL, MPL eller ATPL til flyvemaskiner udstedt af en medlemsstat ii) have gennemført flyvesimulatordelen af det relevante typerettighedskursus, herunder MCC	SFI(A)
SFI(A)	Tre års nylig erfaring som SFI	have gennemført flyvesimulatordelen af det relevante typerettighedskursus, herunder MCC	SFI(A)

Konverteringen er gyldig i højst tre år. Hvis beviset skal forlænges, skal de relevante krav i del-FCL være opfyldt.

▼B**4. STI-bevis**

Et STI-bevis, der er udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med de nationale krav i den pågældende stat, konverteres til et del-FCL-bevis, hvis indehaveren opfylder kravene i nedenstående tabel:

Nationalt bevis	Erfaring	Supplerende krav	Erstattes med følgende bevis
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	> 500 timer som pilot på SPA	i) Have eller have haft et pilotcertifikat udstedt af en medlemsstat ii) Have bestået en duelighedsprøve iht. tillæg 9 til del-FCL i en FSTD, der er relevant for instruktionen	STI(A)
STI(A)	Tre års nylig erfaring som STI	Have bestået en duelighedsprøve iht. tillæg 9 til del-FCL i en FSTD, der er relevant for instruktionen	STI(A)

Hvis beviset skal forlænges, skal de relevante krav i del-FCL være opfyldt.

B. HELIKOPTERE**1. Pilotcertifikater**

Et pilotcertifikat, der er udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med de nationale krav, konverteres til et del-FCL-certifikat, hvis ansøgeren opfylder følgende krav:

- a) gennem en duelighedsprøve opfylde kravene til forlængelse i del-FCL for type- og instrumentrettigheder, der er af relevans for de beføjelser, der er tilknyttet ansøgerens certifikat

▼M3

- b) demonstrere viden om de relevante dele af de operationelle krav og del-FCL

▼B

- c) demonstrere sprogfærdigheder i overensstemmelse med FCL.055

▼M3

- d) opfylde kravene i nedenstående tabel:

Nationalt certifikat	Samlet antal flyvetimer	Supplerende krav	Erstattes med følgende del-FCL-certifikat og betingelser (<i>hvor det er relevant</i>)	Ophævelse betingelser	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) gyldig IR(H)	> 1 000 timer som PIC på helikoptere med flere piloter	Ingen	ATPL(H) og IR	Ikke relevant	a)
ATPL(H) ingen IR(H)-beføjelser	> 1 000 timer som PIC på helikoptere med flere piloter	Ingen	ATPL(H)		b)

▼M3

Nationalt certifikat	Samlet antal flyvetimer	Supplerende krav	Erstattes med følgende del-FCL-certifikat og betingelser (hvor det er relevant)	Ophævelse betingelser	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) gyldig IR(H)	> 1 000 på helikoptere med flere piloter	Ingen	ATPL(H) og IR med typerettighed begrænset til andenpilot	Demonstrere evne til at fungere som luftfartøjschef iht. tillæg 9 til del-FCL	c)
ATPL(H) ingen IR(H)-beføjelser	> 1 000 på helikoptere med flere piloter	Ingen	ATPL(H) med typerettighed begrænset til andenpilot	Demonstrere evne til at fungere som luftfartøjschef iht. tillæg 9 til del-FCL	d)
ATPL(H) gyldig IR(H)	> 500 timer på helikoptere med flere piloter	Demonstrere viden om flyveplanlægning og -præstation iht. FCL.515 og FCL.615, litra b)	Som kolonne 4), række c)	Som kolonne 5), række c)	e)
ATPL(H) ingen IR(H)-beføjelser	> 500 timer på helikoptere med flere piloter	Som kolonne 3), række e)	Som kolonne 4), række d)	Som kolonne 5), række d)	f)
CPL/IR(H) og bestået en ICAO ATPL(H)-teoriprøve i den medlemsstat, der har udstedt certifikatet		i) Demonstrere viden om flyveplanlægning og -præstation iht. FCL.310 og FCL.615, litra b) ii) opfylde de resterende krav i FCL.720.H, litra b)	CPL/IR(H) med godskrivning af ATPL(H)-teori, hvis ICAO ATPL(H)-teoriprøven bedømmes som værende på del-FCL ATPL-niveau	Ikke relevant	g)
CPL/IR(H)	> 500 timer på helikoptere med flere piloter	i) Bestå en del-FCL-ATPL(H)-teoriprøve i den medlemsstat, der har udstedt certifikatet (*) ii) opfylde de resterende krav i FCL.720.H, litra b)	CPL/IR(H) med del-FCL ATPL(H) godskrivning for teori	Ikke relevant	h)
CPL/IR(H)	< 500 timer som PIC på helikoptere med én pilot	Ingen	CPL/IR(H) med typerettigheder begrænset til helikoptere med én pilot	Erhvervelse af typerettighed til flere piloter iht. del-FCL	i)

▼ M3

Nationalt certifikat	Samlet antal flyvetimer	Supplerende krav	Erstattes med følgende del-FCL-certifikat og betingelser (<i>hvor det er relevant</i>)	Ophævelse betingelser	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	< 500 timer som PIC på helikoptere med én pilot	Demonstrere viden om flyveplanlægning og -præstation iht. FCL.310 og FCL.615, litra b)	Som kolonne 4), række i)		j)
CPL(H)	< 500 timer som PIC på helikoptere med én pilot	Rettighed til natflyvning	CPL(H) med typerettigheder begrænset til helikoptere med én pilot		k)
CPL(H)	< 500 timer som PIC på helikoptere med én pilot	Rettighed til natflyvning. Demonstrere viden om flyveplanlægning og -præstation iht. FCL.310	Som kolonne 4), række k)		l)
CPL(H) Uden rettighed til natflyvning	< 500 timer som PIC på helikoptere med én pilot		Som kolonne 4), række k) og begrænset til VFR-dagoperationer	Erhvervelse af typerettighed til flere piloter iht. del-FCL og en rettighed til natflyvning	m)
CPL(H) Uden rettighed til natflyvning	< 500 timer som PIC på helikoptere med én pilot	Demonstrere viden om flyveplanlægning og -præstation iht. FCL.310	Som kolonne 4), række k) og begrænset til VFR-dagoperationer		n)
PPL/IR(H)	≥ 75 timer iht. IFR		PPL/IR(H) (IR begrænset til PPL)	Demonstrere viden om flyveplanlægning og -præstation som krævet ved FCL.615, litra b)	o)
PPL(H)	≥ 75 timer på helikoptere	Demonstrere anvendelse af radionavigationshjælpemidler	PPL(H)		p)

(*) Indehavere af CPL, som allerede har en typerettighed til en helikopter med flere piloter, skal ikke have bestået en ATPL(H)-teoriprøve, hvis de fortsætter på samme helikoptertype, men de vil ikke få godskrevet ATPL(H)-teori for et del-FCL-certifikat. Hvis de skal bruge en anden typerettighed til en anden helikopter med flere piloter, skal de opfylde kolonne 3), række h), nr. i), i ovenstående tabel.

▼B**2. Instruktørbeviser**

Et instruktørbevis, der er udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med de nationale krav, konverteres til et del-FCL-bevis, hvis ansøgeren opfylder følgende krav:

Nationalt bevis eller nationale rettigheder	Erfaring	Supplerende krav	Erstattes med følgende bevis
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	Som krævet i del-FCL for det relevante bevis		FI(H)/IRI(H)/TRI(H)*

Hvis beviset skal forlænges, skal de relevante krav i del-FCL være opfyldt.

3. SFI-bevis

Et SFI-bevis, der er udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med de nationale krav, konverteres til et del-FCL-bevis, hvis indehaveren opfylder følgende krav:

Nationalt bevis	Erfaring	Supplerende krav	Erstattes med følgende bevis
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(h)	> 1 000 timer som pilot på MPH	i) Have eller have haft et CPL, MPL eller ATPL udstedt af en medlemsstat ii) have gennemført flyvesimulator-delen af det relevante typerettighedskursus, herunder MCC	SFI(H)
SFI(H)	Tre års nylig erfaring som SFI	Have gennemført simulator-delen af det relevante typerettighedskursus, herunder MCC	SFI(H)

Hvis beviset skal forlænges, skal de relevante krav i del-FCL være opfyldt.

4. STI-bevis

Et STI-bevis, der er udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med de nationale krav i den pågældende stat, konverteres til et del-FCL-bevis, hvis indehaveren opfylder kravene i nedenstående tabel:

Nationalt bevis	Erfaring	Supplerende krav	Erstattes med følgende bevis
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	> 500 timer som pilot på SPH	i) Have eller have haft et pilotcertifikat udstedt af en medlemsstat ii) Have bestået en duelighedsprøve iht. tillæg 9 til del-FCL i en FSTD, der er relevant for instruktionen	STI(H)

▼B

Nationalt bevis	Erfaring	Supplerende krav	Erstattes med følgende bevis
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	Tre års nylig erfaring som STI	Have bestået en duelighedsprøve iht. tillæg 9 til del-FCL i en FSTD, der er relevant for instruktionen	STI(H)

Hvis beviset skal forlænges, skal de relevante krav i del-FCL være opfyldt.

▼ B*BILAG III***BETINGELSER FOR ANERKENDELSE AF PILOTCERTIFIKATER
UDSTEDT AF ELLER PÅ VEGNE AF TREDJELANDE****A. FORLÆNGELSE AF CERTIFIKATER****Generelt****▼ M3**

1. Et pilotcertifikat udstedt af et tredjeland i overensstemmelse med kravene i Chicago-konventionens bilag 1 kan forlænges af den kompetente myndighed i en medlemsstat.

Piloter skal indgive ansøgning herom til den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor de er bosiddende eller etableret. Hvis piloter ikke er bosiddende på en medlemsstats område, skal de indgive ansøgning til den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor det luftfartsforetagende, som de flyver eller skal flyve for, har sit hovedforretningssted, eller hvor det luftfartøj, som de flyver eller skal flyve, er indregistreret.

▼ B

2. Et certifikat kan højst forlænges i ét år, hvis det tilgrundliggende pilotcertifikat fortsat er gyldigt.

Denne periode kan kun forlænges én gang af den kompetente myndighed, som udstedte forlængelsen, når piloten i forlængelsesperioden har ansøgt om eller er i færd med træning med henblik på udstedelse af et certifikat i overensstemmelse med del-FCL. Denne forlængelse gælder for det tidsrum, det tager at få udstedt certifikatet i overensstemmelse med del-FCL.

Indehaverne af et pilotcertifikat, der er anerkendt af en medlemsstat, skal udføre deres beføjelser i overensstemmelse med kravene i del-FCL.

Pilotcertifikater til erhvervmæssig lufttransport og andre erhvervmæssige aktiviteter

3. For pilotcertifikater til erhvervmæssig lufttransport og andre erhvervmæssige aktiviteter skal indehaveren opfylde følgende krav:
 - a) gennem en praktisk prøve opfylde kravene i del-FCL for forlængelse af type- eller klasserettighed, som er af relevans for de beføjelser, der er tilknyttet certifikatet

▼ M3

- b) demonstrere viden om de relevante dele af de operationelle krav og del-FCL
- c) demonstrere sprogfærdigheder i overensstemmelse med FCL.055

▼ B

- d) have en gyldig klasse 1-helbredsgodkendelse udstedt i overensstemmelse med del-MED

▼ M3

- e) for flyvemaskiner opfylde kravene til erfaring i følgende tabel:

Certifikat	Samlet antal flyvetimer	Beføjelser	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1 500 timer som PIC på flyvemaskiner med flere piloter	Erhvervmæssig lufttransport på flyvemaskiner med flere piloter som PIC	a)
ATPL(A) eller CPL(A)/IR (*)	> 1 500 timer som PIC eller andenpilot på flyvemaskiner med flere piloter iht. de operationelle krav	Erhvervmæssig lufttransport på flyvemaskiner med flere piloter som andenpilot	b)
CPL(A)/IR	> 1 000 timer som PIC i erhvervmæssig lufttransport siden erhvervelse af en IR	Erhvervmæssig lufttransport på flyvemaskiner med én pilot som PIC	c)

▼ **M3**

Certifikat	Samlet antal flyvetimer	Beføjelser	
(1)	(2)	(3)	
CPL(A)/IR	> 1 000 timer som PIC eller andenpilot på flyvemaskiner med én pilot iht. de operationelle krav	Erhvervsmæssig lufttransport på flyvemaskiner med én pilot som andenpilot iht. de operationelle krav	d)
ATPL(A), CPL (A)/IR og CPL(A)	> 700 timer på andre flyvemaskiner end TMG, herunder 200 timer i den rolle, som der søges anerkendelse for, og 50 timer i den rolle i de foregående 12 måneder	Udøvelse af beføjelser på flyvemaskiner i andre operationer end erhvervsmæssig lufttransport	e)
CPL(A)	> 1 500 timer som luftfartøjschef i erhvervsmæssig lufttransport, herunder 500 timer i operationer på vandflyvemaskiner	Erhvervsmæssig lufttransport på flyvemaskiner med én pilot som luftfartøjschef	f)

(*) Indehavere af CPL(A)/IR på flyvemaskiner med flere piloter skal have demonstreret viden på ICAO ATPL(A)-niveau for anerkendelse.

▼ **M4**

f) for helikoptere opfyldte kravene til erfaring i følgende tabel:

Certifikat	Samlet antal flyvetimer	Beføjelser	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) gyldig IR	> 1 000 timer som luftfartøjschef på helikoptere med flere piloter	Erhvervsmæssig lufttransport på helikoptere med flere piloter som luftfartøjschef i VFR- og IFR-operationer	a)
ATPL(H) ingen IR-beføjelser	> 1 000 timer som luftfartøjschef på helikoptere med flere piloter	Erhvervsmæssig lufttransport på helikoptere med flere piloter som luftfartøjschef i VFR-operationer	b)
ATPL(H) gyldig IR	> 1 000 timer som pilot på helikoptere med flere piloter	Erhvervsmæssig lufttransport på helikoptere med flere piloter som andenpilot i VFR- og IFR-operationer	c)
ATPL(H) ingen IR-beføjelser	> 1 000 timer som pilot på helikoptere med flere piloter	Erhvervsmæssig lufttransport på helikoptere med flere piloter som andenpilot i VFR-operationer	d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 timer som pilot på helikoptere med flere piloter	Erhvervsmæssig lufttransport på helikoptere med flere piloter som andenpilot	e)
CPL(H)/IR	> 1 000 timer som luftfartøjschef i erhvervsmæssig lufttransport siden erhvervelse af en IR	Erhvervsmæssig lufttransport på helikoptere med én pilot som luftfartøjschef	f)
ATPL(H) med eller uden IR-beføjelser, CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 timer på andre helikoptere end dem, der er certificeret iht. CS-27/29 eller tilsvarende, herunder 200 timer i den rolle, som der søges anerkendelse for, og 50 timer i den rolle i de foregående 12 måneder	Udøvelse af beføjelser på helikoptere i andre operationer end erhvervsmæssig lufttransport	g)

(*) Indehavere af CPL(H)/IR på helikoptere med flere piloter skal have demonstreret viden på ICAO ATPL(H)-niveau for anerkendelse.

▼ B**Pilotcertifikater til ikke-erhvervsmæssige aktiviteter med en instrumentrettighed**

4. For private pilotcertifikater med en instrumentrettighed, eller CPL- og ATPL-certifikater med en instrumentrettighed, hvor piloten kun har til hensigt at udøve de private pilotbeføjelser, skal indehaveren opfylde følgende krav:
- a) gennemføre den praktiske prøve for instrumentrettigheden og de type- eller klasserettigheder, der er relevante for de beføjelser, der er tilknyttet certifikatet, i overensstemmelse med tillæg 7 og tillæg 9 til del-FCL
 - b) demonstrere viden om luftfartsret, flyvevejsregler, flyveplanlægning og -præstation (IR) og menneskelig ydeevne

▼ M3

- c) demonstrere sprogfærdigheder i overensstemmelse med FCL.055

▼ B

- d) have mindst en gyldig klasse 2-helbredsgodkendelse udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1

▼ M3

- e) mindst have 100 timers instrumentflyvetid som luftfartøjschef i den relevante luftfartøjskategori.

▼ B**Pilotcertifikater til ikke-erhvervsmæssige aktiviteter uden en instrumentrettighed**

5. For private pilotcertifikater, eller CPL- og ATPL-certifikater uden en instrumentrettighed, hvor piloten kun har til hensigt at udøve de private pilotbeføjelser, skal indehaveren opfylde følgende krav:
- a) demonstrere viden om luftfartsret og menneskelig ydeevne
 - b) bestå den praktiske PPL-prøve som beskrevet i del-FCL
 - c) opfylde de relevante krav i del-FCL for udstedelse af en type- eller klasserettighed, der er af relevans for de beføjelser, der er knyttet til certifikatet
 - d) have mindst en klasse 2-helbredsgodkendelse udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1
 - e) demonstrere sprogfærdigheder i overensstemmelse med FCL.055
 - f) mindst have 100 timers flyvetid som pilot i den relevante luftfartøjskategori.

Forlængelse af pilotcertifikater med henblik på specifikke opgaver af begrænset varighed

6. Uanset ovenstående bestemmelser kan medlemsstaterne i forbindelse med producentflyvninger anerkende et pilotcertifikat udstedt af et tredjeland i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1 i højst 12 måneder for en specifik opgave af begrænset varighed, såsom instruktionsflyvninger i forbindelse med den første ibrugtagning, demonstration, færgeflyvninger eller prøveflyvninger, hvis ansøgeren opfylder følgende krav:
- a) have relevant certifikat og helbredsgodkendelse og de dermed forbundne rettigheder eller kvalifikationer udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1

▼ M4

- b) være direkte eller indirekte ansat af en luftfartøjsproducent eller en luftfartsmyndighed.

▼ B

I dette tilfælde er indehaverens beføjelser begrænset til udførelse af flyveinstruktion og prøveflyvninger for førstegangsudstedelse af typerettigheder, tilsyn med luftfartsforetagenders piloters første ruteflyvning, leverings- eller færgeflyvninger, første ruteflyvning, flyvedemonstrationer eller prøveflyvninger.

▼ M4

7. Uanset bestemmelserne i ovenstående stykker kan medlemsstaterne for konkurrenceflyvninger eller opvisningsflyvninger af begrænset varighed acceptere et certifikat, som er udstedt af et tredjeland, der tillader indehaveren at udøve beføjelser tilknyttet et PPL, SPL eller BPL, forudsat:
 - a) at arrangøren af konkurrence- eller opvisningsflyvningen forud for arrangementet giver den kompetente myndighed tilstrækkelige oplysninger om, hvordan vedkommende vil sikre, at piloten vil få kendskab til de relevante sikkerhedsoplysninger, og forvalte eventuelle risici i forbindelse med flyvningerne og
 - b) at ansøgeren er indehaver af et relevant certifikat og en helbredsgodkendelse og de dermed forbundne rettigheder eller kvalifikationer, som er udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1.
8. Uanset bestemmelserne i ovenstående stykker kan medlemsstaterne acceptere et PPL, SPL eller BPL, som er udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1 af et tredjeland, i højst 28 dage pr. kalenderår for specifikke ikke-erhvervs-mæssige opgaver, forudsat at ansøgeren:
 - a) er indehaver af et relevant certifikat og en helbredsgodkendelse og de dermed forbundne rettigheder eller kvalifikationer, som er udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1 og
 - b) har fuldført mindst én akklimatiseringsflyvning med en kvalificeret instruktør forud for udførelsen af de specifikke opgaver af begrænset varighed.

▼ B

B. KONVERTERING AF CERTIFIKATER

▼ M3

1. Et PPL-/BPL-/SPL-, et CPL - eller ATPL-certifikat udstedt af et tredjeland i overensstemmelse med kravene i Chicago-konventionens bilag 1 kan af den kompetente myndighed i en medlemsstat konverteres til et PPL/BPL/SPL i henhold til del-FCL med en klasse- eller typerettighed til én pilot.

▼ B

2. Indehaveren af certifikatet skal opfylde følgende minimumskrav for den relevante luftfartøjskategori:
 - a) bestå en skriftlig prøve i luftfartsret og menneskelig ydeevne
 - b) bestå enten den praktiske PPL-, BPL- eller SPL-prøve i overensstemmelse med del-FCL
 - c) opfylde kravene for udstedelse af den relevante klasse- eller typerettighed i overensstemmelse med subpart H
 - d) have mindst en klasse 2-helbredsgodkendelse udstedt i overensstemmelse med del-MED
 - e) demonstrere sprogfærdigheder i overensstemmelse med FCL.055
 - f) have fuldført mindst 100 timers flyvetid som pilot.

▼B

C. ANERKENDELSE AF KLASSE- OG TYPERETTIGHEDER

1. En gyldig klasse- eller typerettighed i et certifikat udstedt af et tredjeland kan indsættes i et del-FCL-certifikat, hvis ansøgeren:
 - a) opfylder kravene til erfaring og kravene for udstedelse af den relevante type- eller klasserettighed i overensstemmelse med del-FCL
 - b) består den relevante praktiske prøve for udstedelse af den relevante type- eller klasserettighed i overensstemmelse med del-FCL
 - c) er ved at gennemgå flyvetræning
 - d) har mindst:
 - i) 100 timers flyvetid som pilot i den relevante klasse af klasserettigheder for flyvemaskiner
 - ii) 500 timers flyvetid som pilot i den relevante type af typerettigheder for flyvemaskiner
 - iii) 100 timers flyvetid som pilot i den relevante type af enmotorede helikoptere med en maksimal certificeret startmasse på op til 3 175 kg
 - iv) 350 timers flyvetid som pilot i den relevante klasse for alle andre helikoptere.

▼B*BILAG IV***[DEL-MED]**

SUBPART A

GENERELLE KRAV

SEKTION 1

*Generelt***MED.A.001 Kompetent myndighed**

I denne del forstås ved kompetent myndighed:

- a) for flyvemedicinske centre:
 - 1) den myndighed, der er udpeget af medlemsstaten, hvor det flyvemedicinske center har sit hovedforretningssted
 - 2) agenturet, hvis det flyvemedicinske center er beliggende i et tredjeland.
- b) for flyvelæger:
 - 1) den myndighed, der er udpeget af medlemsstaten, hvor flyvelægerne har deres hovedpraksis
 - 2) hvis en flyvelæges hovedpraksis ligger i et tredjeland: den myndighed, som medlemsstaten har udpeget, og hvor flyvelægen ansøger om udstedelse af flyvelægecertifikatet
- c) for alment praktiserende læger, den myndighed, som medlemsstaten har udpeget, og hvortil den alment praktiserende læge underretter om sin aktivitet
- d) for bedriftslæger, som vurderer kabinepersonalets helbredsmæssige egnethed, den myndighed, der er udpeget af medlemsstaten, og hvortil bedriftslægen underretter om sin aktivitet.

MED.A.005 Anvendelsesområde

Ved denne del fastsættes kravene til:

- a) udstedelse, gyldighed, forlængelse og fornyelse af den helbredsgodkendelse, som er påkrævet ved udøvelse af de rettigheder, der er forbundet med et pilotcertifikat eller en flyveelev
- b) kabinepersonalets helbredsmæssige egnethed
- c) certificering af flyvelæger og
- d) alment praktiserende lægers og bedriftslægers kvalifikationer.

MED.A.010 Definitioner

I denne del forstås ved:

- »akkrediteret medicinsk konklusion«: en konklusion, der er opstillet af en eller flere lægesagkyndige, som den certifikatudstedende myndighed kan acceptere ud fra objektive og ikke-diskriminerende kriterier i forbindelse med den pågældende sag, og om fornødent er nået i samråd med flyveoperatører eller andre sagkyndige
- »vurdering«: konklusionen vedrørende en persons helbredsmæssige egnethed baseret på en evaluering af personens sygehistorie og/eller flyvemedicinske undersøgelser som påkrævet i henhold til denne del og yderligere undersøgelser efter behov og/eller lægetest eksempelvis, men ikke begrænset til, EKG, blodtryksmåling, blodprøvetagning og røntgen

▼B

- »farvesikker«: en ansøgers evne til umiddelbart at kunne skelne de farver, der anvendes i flynavigation, og korrekt genkende farvede lyssignaler, der benyttes inden for luftfart
- »øjenspecialist«: en oftalmolog eller en specialist i synsbehandling, der er kvalificeret inden for optometri og uddannet i at genkende patologiske tilstande
- »undersøgelse«: inspektion, palpering, perkussion, auskultation eller andre former for udredning med særlig henblik på at stille sygdomsdiagnoser
- »udredning«: en vurdering af en formodet patologisk tilstand hos en ansøger ved hjælp af undersøgelser og test med henblik på at bekræfte forekomsten eller fraværet af en medicinsk tilstand
- »certifikatudstedende myndighed«: den kompetente myndighed i den medlemsstat, der udstedte certifikatet, eller hos hvilken en person ansøger om udstedelse af et certifikat, eller, hvis en person endnu ikke har ansøgt om udstedelse af et certifikat, den kompetente myndighed i overensstemmelse med denne del
- »begrænsning«: en betingelse, som er pålagt en helbreds godkendelse, et certifikat eller en helbredsattest for kabinepersonale, der skal overholdes under udøvelse af certifikatrettighederne, eller et kabinepersonalecertifikat
- »refraktionsanomali«: afvigelsen fra emmetropi målt i dioptrier i den mest ametropiske meridian, målt ved hjælp af standardmetoder.

MED.A.015 Lægens tavshedspligt

Alle personer, der medvirker ved en lægeundersøgelse eller en lægelig vurdering og certificering, skal sikre, at tavshedspligten til enhver tid respekteres.

MED.A.020 Forringelse af helbredsmæssig egnethed

- a) Certifikatindehavere må ikke udøve deres certifikatrettigheder og tilhørende rettigheder eller certifikater på noget tidspunkt, hvis de:
- 1) er vidende om en forringelse af deres helbredsmæssige egnethed, der kan gøre dem ude af stand til sikkert at udøve disse rettigheder
 - 2) tager eller anvender ordineret eller ikkeordineret medicin, som kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i det gældende certifikat
 - 3) er i medicinsk, kirurgisk eller anden behandling, der kan forventes at påvirke flyvesikkerheden.
- b) Desuden skal certifikatindehavere uden unødigt forsinkelse søge flyvemedicinsk rådgivning, når de:
- 1) har fået foretaget en kirurgisk operation eller invasiv procedure
 - 2) har påbegyndt regelmæssig brug af et hvilket som helst lægemiddel
 - 3) har været udsat for en væsentlig personskade, der gør dem ude af stand til at arbejde som medlem af flyvebesætningen
 - 4) har haft en væsentlig sygdom, der gør dem ude af stand til at arbejde som medlem af flyvebesætningen
 - 5) er gravide
 - 6) er blevet indlagt på hospital eller medicinsk klinik
 - 7) for første gang har brug for korrigerende linser.

▼B

- c) I så fald skal:
- 1) indehavere af klasse 1- og klasse 2-helbredsgodkendelser søge rådgivning hos et flyvmedicinsk center eller en flyvelæge. Det flyvmedicinske center eller flyvelægen skal vurdere certifikatindehaverens helbredsmæssige egnethed og beslutte, om denne er egnet til at genoptage udøvelsen af sine rettigheder
 - 2) indehavere af LAPL-helbredsgodkendelser skal søge rådgivning hos et flyvmedicinsk center, en flyvelæge eller den alment praktiserende læge, der underskrev helbredsgodkendelsen. Det flyvmedicinske center, flyvelægen eller den alment praktiserende læge skal vurdere certifikatindehaverens helbredsmæssige egnethed og beslutte, om denne er egnet til at genoptage udøvelsen af sine rettigheder.
- d) Kabinebesætningsmedlemmer må ikke varetage opgaver på et luftfartøj og, hvor det er relevant, ikke udøve deres rettigheder i henhold til deres kabinepersonalecertifikat, hvis de er vidende om en forringelse af deres helbredstilstand, og denne tilstand kan gøre dem ude af stand til at varetage deres sikkerhedsopgaver og -ansvar
- e) Desuden skal kabinebesætningsmedlemmer, hvis de medicinske tilstande som anført i (b)(1) til (b)(5) foreligger, uden unødigt forsinkelse søge rådgivning hos en flyvelæge, et flyvmedicinsk center eller en bedriftslæge, alt efter omstændighederne. Flyvelægen, det flyvmedicinske center eller bedriftslægen skal vurdere kabinebesætningsmedlemmernes helbredsmæssige egnethed og beslutte, om de er egnet til at genoptage deres sikkerhedsopgaver.

MED.A.025 Forpligtelser for det flyvmedicinske center, flyvelægen, den alment praktiserende læge og bedriftslægen

- a) Ved udførelse af lægeundersøgelser og/eller lægelige vurderinger skal det flyvmedicinske center, flyvelægen, den alment praktiserende læge og bedriftslægen:
- 1) sikre, at kommunikationen med personen kan ske uden sprogbarrierer
 - 2) gøre personen opmærksom på konsekvenserne af at afgive ufuldstændige, upræcise eller urigtige erklæringer om sin sygehistorie.
- b) Efter gennemførelse af de flyvmedicinske undersøgelser og vurderinger skal det flyvmedicinske center, flyvelægen, den alment praktiserende læge og bedriftslægen:
- 1) meddele personen, om denne er egnet eller uegnet, eller henvise den pågældende til den certifikatudstedende myndighed, det flyvmedicinske center eller flyvelægen, alt efter omstændighederne
 - 2) informere personen om enhver begrænsning, der kan begrænse flyvetræningen eller certifikatrettighederne eller kabinepersonalecertifikatet, alt efter omstændighederne
 - 3) hvis personen vurderes uegnet, oplyses vedkommende om sin ret til en ny gennemgang, og
 - 4) i tilfælde af ansøgere til en helbredsgodkendelse hurtigst muligt fremsende en underskrevet eller elektronisk autentificeret rapport, der skal indeholde vurderingsresultatet og en kopi af helbredsgodkendelsen til den certifikatudstedende myndighed.
- c) Flyvmedicinske centre, flyvelæger, alment praktiserende læger og bedriftslæger skal føre journaler med oplysninger om lægeundersøgelser og lægelige vurderinger foretaget i henhold til denne del og resultaterne heraf i henhold til den nationale lovgivning.
- d) Hvis det er påkrævet i forbindelse med helbredsgodkendelse og/eller tilsynsaktiviteter, skal flyvmedicinske centre, flyvelæger, alment praktiserende læger og bedriftslæger på anmodning fremsende alle flyvmedicinske journaler og rapporter og eventuelle andre relevante oplysninger til den kompetente myndigheds lægelige instans.

▼B

SEKTION 2

*Krav til helbredsgodkendelser***MED.A.030 Helbredsgodkendelser**

- a) En flyvelev må ikke flyve alene, medmindre den pågældende har en helbredsgodkendelse som påkrævet for det relevante certifikat.
- b) Ansøgere til og indehavere af et pilotcertifikat til lette luftfartøjer (LAPL) skal som minimum have en LAPL-helbredsgodkendelse.
- c) Ansøgere til og indehavere af et privat pilotcertifikat (PPL), pilotcertifikat til svæveflyvemaskiner (SPL) eller pilotcertifikat til balloner (BPL) skal som minimum have en klasse 2-helbredsgodkendelse.
- d) Ansøgere til og indehavere af et SPL- eller et BPL-certifikat, der beskæftiger sig med erhvervmæssig svæveflyvning eller ballonflyvning, skal som minimum have en klasse 2-helbredsgodkendelse.
- e) Hvis en rettighed til natflyvning påtegnes et PPL- eller et LAPL-certifikat, skal certifikatindehaveren være farvesikker.
- f) Ansøgere til og indehavere af et erhvervmæssigt pilotcertifikat (CPL), et pilotcertifikat til luftfartøjer med flere besætningsmedlemmer (MPL) eller et pilotcertifikat til rute-fly (ATPL) skal have en klasse 1-helbredsgodkendelse.
- g) Hvis en instrumentrettighed påtegnes et PPL-certifikat, skal certifikatindehaveren have foretaget undersøgelser ved ren-tone audiometri i overensstemmelse med det interval og den standard, der kræves for indehavere af klasse 1-helbredsgodkendelser.
- h) En certifikatindehaver må ikke på noget tidspunkt have mere end én helbredsgodkendelse, der er udstedt i henhold til denne del.

MED.A.035 Ansøgning om en helbredsgodkendelse

- a) Ansøgninger om en helbredsgodkendelse skal udfærdiges i et format, der er fastlagt af den kompetente myndighed.
- b) Ansøgere til en helbredsgodkendelse skal forelægge det flyvemedicinske center, flyvelægen eller den alment praktiserende læge følgende oplysninger efter behov:
 - 1) dokumentation for deres identitet
 - 2) en underskrevet erklæring med oplysning om:
 - i) medicinske fakta om deres sygehistorie
 - ii) hvorvidt de tidligere har fået foretaget en undersøgelse med henblik på en helbredsgodkendelse, og i bekræftende fald af hvem og med hvilket resultat
 - iii) hvorvidt de tidligere er blevet vurderet som uegnet eller har fået en helbredsgodkendelse inddraget eller tilbagekaldt.
- c) Ved ansøgning om forlængelse eller fornyelse af helbredsgodkendelsen skal ansøgere forelægge helbredsgodkendelsen for det flyvemedicinske center, flyvelægen eller den alment praktiserende læge før de pågældende undersøgelser.

MED.A.040 Udstedelse, forlængelse og fornyelse af helbredsgodkendelser

- a) En helbredsgodkendelse skal kun udstedes, forlænges eller fornys, når de påkrævede lægeundersøgelser og/eller lægelige vurderinger er gennemført, og der er foretaget en egnethedsvurdering.
- b) Første udstedelse
 - 1) Klasse 1-helbredsgodkendelser skal udstedes af et flyvemedicinsk center.

▼B

- 2) Klasse 2-helbredsgodkendelser skal udstedes af et flyvemedicinsk center eller en flyvelæge.
 - 3) LAPL-helbredsgodkendelser skal udstedes af et flyvemedicinsk center, en flyvelæge eller, hvis det er tilladt i den nationale lovgivning i den medlemsstat, hvor certifikatet er udstedt, af en alment praktiserende læge.
- c) Forlængelse og fornyelse
- 1) Klasse 1- og klasse 2-helbredsgodkendelser skal forlænges eller fornys af et flyvemedicinsk center eller en flyvelæge.
 - 2) LAPL-helbredsgodkendelser skal forlænges eller fornys af et flyvemedicinsk center, en flyvelæge eller, hvis det er tilladt i den nationale lovgivning i den medlemsstat, hvor certifikatet er udstedt, af en alment praktiserende læge.
- d) Det flyvemedicinske center, flyvelægen eller den alment praktiserende læge må kun udstede, forlænge eller forny en helbredsgodkendelse, hvis:
- 1) ansøgeren har forelagt dem en fuld sygehistorie og, hvis det er påkrævet af det flyvemedicinske center, flyvelægen eller den alment praktiserende læge, resultater af lægeundersøgelser og -test udført af ansøgerens læge eller en speciallæge og
 - 2) flyvemedicinske centre, flyvelæger eller alment praktiserende læger har foretaget en flyvemedicinsk vurdering baseret på lægeundersøgelser og -test som påkrævet for den pågældende helbredsgodkendelse med henblik på at bekræfte, at ansøgeren opfylder alle relevante krav i denne del.
- e) Flyvelægen, det flyvemedicinske center eller, i tilfælde af henvisning, den certifikatudstedende myndighed kan kræve, at ansøgeren skal gennemgå lægeundersøgelser og udredninger, hvis den kliniske undersøgelse indikerer det, før de udsteder, forlænger eller fornyr en helbredsgodkendelse.
- f) Den certifikatudstedende myndighed kan i givet fald udstede eller genudstede en helbredsgodkendelse, hvis:
- 1) en sag henvises
 - 2) myndigheden har påvist, at det er nødvendigt at ændre oplysningerne på godkendelsen.

MED.A.045 Gyldighedsperiode, forlængelse og fornyelse af helbredsgodkendelser**a) Gyldighed**

- 1) Klasse 1-helbredsgodkendelser skal være gyldige i en periode på 12 måneder.
- 2) Gyldighedsperioden for klasse 1-helbredsgodkendelser skal nedsættes til 6 måneder for indehavere af en godkendelse, hvis vedkommende:
 - i) beskæftiger sig med erhvervmæssig passagerbefordring i lufttransportoperationer med én pilot og er fyldt 40 år
 - ii) er fyldt 60 år.
- 3) Klasse 2-helbredsgodkendelser skal være gyldige i en periode på:
 - i) 60 måneder indtil indehaveren af godkendelsen fylder 40. En helbredsgodkendelse, der udstedes inden det fyldte 40. år, skal ophøre med at være gyldig, når indehaveren af godkendelsen fylder 42
 - ii) 24 måneder, hvis personen er mellem 40 og 50 år. En helbredsgodkendelse, der udstedes inden det fyldte 50. år, skal ophøre med at være gyldigt, når indehaveren af godkendelsen fylder 51 og
 - iii) 12 måneder, hvis personen er over 50 år.

▼B

- 4) LAPL-helbredsgodkendelser er gyldige i en periode på:
- i) 60 måneder indtil indehaveren af godkendelsen fylder 40. En helbredsgodkendelse, der udstedes inden det fyldte 40. år, skal ophøre med at være gyldigt, når indehaveren af godkendelsen fylder 42
 - ii) 24 måneder, hvis personen er over 40 år.
- 5) Gyldighedsperioden for en helbredsgodkendelse, herunder enhver hermed forbundet undersøgelse eller specialudredning, skal:
- i) bestemmes ud fra ansøgerens alder på den dato, hvor lægeundersøgelsen finder sted, og
 - ii) beregnes fra datoen for lægeundersøgelsen ved første udstedelse og fornyelse og fra udløbsdatoen for den tidligere helbredsgodkendelse ved forlængelse.
- b) *Forlængelse*
- Undersøgelser og/eller vurderinger i forbindelse med forlængelse af en helbredsgodkendelse kan foretages op til 45 dage før helbredsgodkendelsens udløbsdato.
- c) *Fornyelse*
- 1) Hvis indehaveren af en helbredsgodkendelse ikke opfylder (b), skal der foretages en undersøgelse og/eller vurdering med henblik på fornyelse.
 - 2) For klasse 1- og klasse 2-helbredsgodkendelser gælder følgende:
 - i) Hvis helbredsgodkendelsen udløb for mere end to år siden, må det flyvemedicinske center eller flyvelægen kun foretage undersøgelsen med henblik på fornyelse efter en vurdering af ansøgerens flyvemedicinske journal
 - ii) Hvis helbredsgodkendelsen udløb for mere end fem år siden, skal undersøgelseskravene for den første udstedelse anvendes, og vurderingen skal baseres på kravene til forlængelse.
 - 3) Når det gælder LAPL-helbredsgodkendelser, skal det flyvemedicinske center, flyvelægen eller den alment praktiserende læge vurdere ansøgerens sygehistorie og foretage den flyvemedicinske undersøgelse og/eller vurdering i henhold til MED.B.095.

MED.A.050 Henvisning

- a) Hvis en ansøger til en klasse 1- eller klasse 2-helbredsgodkendelse henvises til den certifikatudstedende myndighed i henhold til MED.B.001, skal det flyvemedicinske center eller flyvelægen overføre den relevante lægelige dokumentation til den certifikatudstedende myndighed.
- b) Hvis en ansøger til en LAPL-helbredsgodkendelse henvises til en flyvelæge eller et flyvemedicinsk center i henhold til MED.B.001, skal den alment praktiserende læge overføre den relevante lægelige dokumentation til det flyvemedicinske center eller flyvelægen.

SUBPART B

KRAV TIL PILOTERS HELBREDSGODKENDELSE

SEKTION 1

*Generelt***MED.B.001 Begrænsninger for helbredsgodkendelser**

- a) *Begrænsninger for klasse 1- og klasse 2-helbredsgodkendelser*
- 1) Hvis ansøgeren ikke fuldt ud opfylder kravene for den relevante klasse af helbredsgodkendelse, men ikke anses for at bringe flyvesikkerheden i fare, skal det flyvemedicinske center eller flyvelægen:
 - i) i tilfælde af ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse henvise beslutningen om ansøgerens egnethed til den certifikatudstedende myndighed som anført i denne subpart

▼B

- ii) i tilfælde, hvor en henvisning til den certifikatudstedende myndighed ikke er anført i denne subpart, evaluere, om ansøgeren er i stand til sikkert at varetage sine opgaver, når vedkommende opfylder en eller flere begrænsninger, som er påtegnet helbredsgodkendelsen, og udstede helbredsgodkendelsen med begrænsning(er) efter behov
- iii) i tilfælde af ansøgere til en klasse 2-helbredsgodkendelse evaluere, hvorvidt ansøgeren er i stand til at varetage sine opgaver sikkert, når vedkommende opfylder en eller flere begrænsninger, som er påtegnet helbredsgodkendelsen, og udstede helbredsgodkendelsen med begrænsning(er) efter behov i samråd med den certifikatudstedende myndighed
- iv) det flyvemedicinske center eller flyvelægen kan forlænge eller forny en helbredsgodkendelse med den samme begrænsning uden at henvise ansøgeren til den certifikatudstedende myndighed.

b) *Begrænsninger for LAPL-helbredsgodkendelser*

- 1) Hvis en alment praktiserende læge efter behørig vurdering af ansøgerens sygehistorie konkluderer, at ansøgeren ikke fuldt ud opfylder kravene til helbredsmæssig egnethed, skal den alment praktiserende læge henvise ansøgeren til et flyvemedicinsk center eller en flyvelæge, undtagen dem, der kræver en begrænsning, som kun vedrører brugen af korrigerende linser.
- 2) Hvis en ansøger til en LAPL-helbredsgodkendelse er blevet henvist, skal det flyvemedicinske center eller flyvelægen tage behørigt hensyn til MED.B.095, evaluere, hvorvidt ansøgeren er i stand til sikkert at varetage sine opgaver, når vedkommende opfylder en eller flere begrænsninger, som er påtegnet helbredsgodkendelsen, og udstede helbredsgodkendelsen med begrænsning(er) efter behov. Det flyvemedicinske center eller flyvelægen skal altid vurdere behovet for at begrænse pilotens mulighed for at befordre passagerer (operationel passagerbegrænsning, OPL).
- 3) Den alment praktiserende læge kan forlænge eller forny en LAPL-helbredsgodkendelse med den samme begrænsning uden at henvise ansøgeren til et flyvemedicinsk center eller en flyvelæge.

c) Ved vurdering af, hvorvidt en begrænsning er nødvendig, skal der tages særligt hensyn til følgende:

- 1) om en akkrediteret medicinsk konklusion viser, at ansøgerens manglende opfyldelse under særlige forhold af ethvert krav, numerisk eller andet, forventes ikke at ville bringe flyvesikkerheden i fare ved udøvelsen af de certifikatrettigheder, der ansøges om
- 2) ansøgerens evner, færdigheder og erfaring af relevans for den operation, der skal udføres.

d) *Operationelle begrænsningskoder*

- 1) Operationel flerpilotbegrænsning (OML — Kun klasse 1)
 - i) Hvis en indehaver af et CPL-, ATPL- eller MPL-certifikat ikke fuldt ud opfylder kravene til en klasse 1-helbredsgodkendelse og er blevet henvist til den certifikatudstedende myndighed, skal det vurderes, om helbredsgodkendelsen kan udstedes med en operationel flerpilotbegrænsning, der »kun er gyldig som eller med kvalificeret andenpilot«. Denne vurdering skal foretages af den certifikatudstedende myndighed.
 - ii) Indehaveren af en helbredsgodkendelse med en operationel flerpilotbegrænsning må kun operere et luftfartøj i operationer med flere piloter, hvis den anden pilot er fuldt ud kvalificeret til den relevante luftfartøjstype, ikke er underlagt en operationel multipilotbegrænsning og ikke er fyldt 60 år.

▼B

- iii) En operationel flerpilotbegrænsning for klasse 1-helbredsgodkendelser må kun pålægges og ophæves af den certifikatudstedende myndighed.
- 2) Operationel begrænsning for sikkerhedspilot (OSL — Klasse 2- og LAPL-rettigheder)
 - i) Indehaveren af en helbredsgodkendelse med en OSL-begrænsning må kun operere et luftfartøj, hvis der er en anden pilot ombord, som er fuldt ud kvalificeret til at fungere som luftfartøjschef på den relevante luftfartøjsklasse eller -type, luftfartøjet er udstyret med dobbelte styreorganer, og den anden pilot er placeret ved disse styreorganer.
 - ii) OSL-begrænsningen for klasse 2-helbredsgodkendelser kan pålægges eller ophæves af et flyvemedicinsk center eller en flyvelæge i samråd med den certifikatudstedende myndighed.
- 3) Operationel passagerbegrænsning (OPL — Klasse 2- og LAPL-rettigheder)
 - i) Indehaveren af en helbredsgodkendelse med en OPL-begrænsning må kun operere et luftfartøj uden passagerer ombord.
 - ii) En OPL-begrænsning for klasse 2-helbredsgodkendelser kan pålægges af et flyvemedicinsk center eller en flyvelæge i samråd med den certifikatudstedende myndighed.
 - iii) En OPL-begrænsning for LAPL-helbredsgodkendelser kan pålægges af et flyvemedicinsk center eller en flyvelæge.
- e) Enhver anden begrænsning kan pålægges indehaveren af en helbredsgodkendelse, hvis det er nødvendigt for at sikre flyvesikkerheden.
- f) Enhver begrænsning, der pålægges indehaveren af en helbredsgodkendelse, skal anføres heri.

*SEKTION 2**Helbredskrav til klasse 1- og klasse 2-helbredsgodkendelser***MED.B.005 Generelt**

- a) Ansøgere til en helbredsgodkendelse må ikke have nogen:
 - 1) abnormitet, medfødt eller erhvervet
 - 2) aktiv, latent, akut eller kronisk sygdom eller handicap
 - 3) sår, skader eller følgevirkninger af operation
 - 4) virkning eller bivirkning af ethvert ordineret eller ikkeordineret lægemiddel, der tages terapeutisk, diagnostisk eller præventivt,

der ville medføre en grad af funktionel uarbejdsdygtighed, som kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der er forbundet med det pågældende certifikat, eller der kan gøre ansøgeren pludselig uegnet til sikkert at udøve de rettigheder, der tildeles i certifikatet.
- b) I tilfælde, hvor en beslutning om, hvorvidt en ansøger til en klasse 1-helbredsgodkendelse er helbredsmæssigt egnet, henvises til den certifikatudstedende myndighed, kan denne myndighed uddelegere en sådan beslutning til et flyvemedicinsk center, undtagen når der er behov for en operationel flerpilotbegrænsning.
- c) I tilfælde, hvor en beslutning om, hvorvidt en ansøger til en klasse 2-helbredsgodkendelse er helbredsmæssigt egnet, henvises til den certifikatudstedende myndighed, kan denne myndighed uddelegere en sådan beslutning til et flyvemedicinsk center eller en flyvelæge, undtagen når der er behov for en operationel begrænsning for sikkerhedspilot eller en operationel passagerbegrænsning.

▼B**MED.B.010 Det kardiovaskulære system**a) *Undersøgelse*

- 1) Der skal foretages et standard elektrokardiogram med 12 afledninger (EKG) og udarbejdes en rapport ved klinisk indikation, og:
 - i) i forbindelse med en klasse 1-helbredsgodkendelse ved undersøgelsen med henblik på den første udstedelse af en helbredsgodkendelse, derefter hvert 5. år indtil det fyldte 30. år, hvert 2. år indtil det fyldte 40. år, årligt indtil det fyldte 50. år og ved alle efterfølgende undersøgelser med henblik på forlængelse eller fornyelse
 - ii) i forbindelse med en klasse 2-helbredsgodkendelse ved den første undersøgelse efter det fyldte 40. år og derefter hvert 2. år efter det fyldte 50. år.
- 2) En udvidet kardiovaskulær vurdering skal foretages, hvis klinisk indiceret.
- 3) I forbindelse med en klasse 1-helbredsgodkendelse skal der gennemføres en udvidet kardiovaskulær vurdering ved den første undersøgelse med henblik på forlængelse eller fornyelse efter det fyldte 65. år og hvert 4. år derefter.
- 4) I forbindelse med en klasse 1-helbredsgodkendelse er der behov for en estimering af serumlipider, herunder kolesterol, ved undersøgelsen i forbindelse med den første udstedelse af en helbredsgodkendelse og ved den første undersøgelse efter det fyldte 40. år.

b) *Det kardiovaskulære system — generelt*

- 1) Ansøgere må ikke have nogen kardiovaskulære lidelser, der kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).
- 2) Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse med en af følgende tilstande skal vurderes som uegnede:
 - i) aneurisme af den torakale eller suprarenale abdominale aorta, før eller efter operation
 - ii) signifikant funktionel abnormitet i en af hjerteklapperne
 - iii) hjerte eller hjerte-/lungetransplantation.
- 3) Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse med en fastslået tidligere eller diagnose på en af følgende tilstande skal henvises til den certifikatudstedende myndighed:
 - i) perifer arteriesygdom før eller efter operation
 - ii) abdominale aorta aneurismer, før eller efter operation
 - iii) funktionelt insignifikante hjerteklapabnormaliteter
 - iv) efter hjerteklapoperation
 - v) abnormalitet i perikardium, myokardium eller endokardium
 - vi) medfødt abnormalitet i hjertet, før eller efter korrigerende operation
 - vii) recidiverende vasovagal synkope
 - viii) arterie- eller venetrombose
 - ix) pulmonal emboli
 - x) kardiovaskulær tilstand, som kræver systemisk antikoagulant behandling.

▼B

- 4) Ansøgere til en klasse 2-helbredsgodkendelse med en fastslået diagnose på en af de tilstande, der er anført ovenfor under punkt 2) og 3), skal vurderes af en kardiolog, før de kan vurderes som egnede, i samråd med den certifikatudstedende myndighed.

c) *Blodtryk*

- 1) Blodtrykket skal registreres ved hver undersøgelse.
- 2) Ansøgerens blodtryk skal ligge inden for de normale grænser.
- 3) Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse:
 - i) med symptomatisk hypotension, eller
 - ii) hvis blodtryk ved undersøgelse konsekvent overstiger 160 mmHg systolisk og/eller 95 mmHg diastolisk, med eller uden behandlingskal vurderes som uegnede.
- 4) Påbegyndelse af medicinering med henblik på blodtrykskontrol vil kræve en periode med midlertidig inddragelse af helbredsgodkendelsen for at fastslå, at der ikke forekommer signifikante bivirkninger.

d) *Koronararteriesygdom*

- 1) Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse med:
 - i) formodet myokardieiskæmi
 - ii) asymptomatisk mindre koronararteriesygdom, som ikke kræver nogen anti-angina behandlingskal henvises til den certifikatudstedende myndighed og gennemgå en kardiologisk vurdering for at udelukke myokardieiskæmi, før de kan vurderes som egnede.
- 2) Ansøgere til en klasse 2-helbredsgodkendelse med en af de tilstande, der er anført under punkt 1), skal gennemgå en kardiologisk vurdering, før de kan vurderes som egnede.
- 3) Ansøgere med en af følgende tilstande skal vurderes som uegnede:
 - i) myokardieiskæmi
 - ii) symptomatisk koronararteriesygdom
 - iii) symptomer på koronararteriesygdom kontrolleret ved hjælp af medicinering.
- 4) Ansøgere til første udstedelse af en klasse 1-helbredsgodkendelse, der tidligere har haft eller som har fået stillet diagnose på en af følgende tilstande, skal vurderes som uegnede:
 - i) myokardieiskæmi
 - ii) myokardieinfarkt
 - iii) revaskularisation for koronararteriesygdom.
- 5) Ansøgere til en klasse 2-helbredsgodkendelse, der er asymptomatiske efter myokardieinfarkt eller operation for koronararteriesygdom, skal gennemgå en kardiologisk vurdering med et tilfredsstillende resultat, før de i samråd med den certifikatudstedende myndighed kan vurderes som egnede. Ansøgere til forlængelse af en klasse 1-helbredsgodkendelse skal henvises til den certifikatudstedende myndighed.

▼Be) *Rytme-/ledningsforstyrrelser*

1) Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse skal henvises til den certifikatudstedende myndighed, når de har en signifikant forstyrrelse af hjerteledningen eller -rytmen, herunder enhver af følgende:

i) forstyrrelse af den supraventrikulære rytme, herunder periodisk eller fastslået sinoatriale forstyrrelser, atrieflimren og/eller -flagren samt asymptomatiske sinuspauser

ii) komplet venstresidigt grenblok

iii) Mobitz type 2 atrioventrikulært blok

iv) bred og/eller smal kompleks takykardi

v) ventrikulær præexcitation

vi) asymptomatisk QT-forlængelse

vii) Brugada-mønster i elektrokardiografi.

2) Ansøgere til en klasse 2-helbredsgodkendelse med en af de tilstande, der er anført under punkt 1), skal gennemgå en kardiologisk vurdering med et tilfredsstillende resultat, før de i samråd med den certifikatudstedende myndighed kan vurderes som egnede.

3) Ansøgere med enhver af følgende:

i) inkomplet grenblok

ii) komplet venstresidigt grenblok

iii) stabil afvigelse på venstresidig akse

iv) asymptomatisk sinusbradykardi

v) asymptomatisk sinustakykardi

vi) asymptomatiske ensartet isolerede supraventrikulære eller ventrikulære, ektopiske komplekser

vii) første grad af atrioventrikulært blok

viii) Mobitz type 1 atrioventrikulært blok

kan vurderes som egnede i fraværet af enhver anden abnormitet, hvis der foretages en kardiologisk vurdering med et tilfredsstillende resultat.

4) Ansøgere med tidligere:

i) ablationsbehandling

ii) pacemakerimplantation

skal gennemgå en kardiovaskulær vurdering med et tilfredsstillende resultat, før de kan vurderes som egnede. Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse skal henvises til den certifikatudstedende myndighed. Ansøgere til en klasse 2-helbredsgodkendelse skal vurderes i samråd med den certifikatudstedende myndighed.

5) Ansøgere med en af følgende tilstande skal vurderes som uegnede:

i) symptomatisk sinoatrial sygdom

ii) totalt atrioventrikulært blok

▼B

- iii) symptomatisk QT-forlængelse
- iv) et implanterbart automatisk defibrilleringssystem
- v) en ventrikulær anti-takykardi pacemaker.

MED.B.015 Åndedrætssystemet

- a) Ansøgere med signifikant nedsat lungefunktionsevne skal vurderes som uegnede. Vedkommende kan vurderes som egnede, når lungefunktionen er restitueret og tilfredsstillende.
- b) I forbindelse med en klasse 1-helbredsgodkendelse skal ansøgere have foretaget test af lungefunktionen ved den første undersøgelse og ved klinisk indikation.
- c) I forbindelse med en klasse 2-helbredsgodkendelse skal ansøgere have foretaget test af lungefunktionen ved klinisk indikation.
- d) Ansøgere med tidligere eller fastslået diagnose på:
 - 1) astma, der kræver medicinering
 - 2) aktiv inflammatorisk sygdom i åndedrætssystemet
 - 3) aktiv sarkoidose
 - 4) pneumothorax
 - 5) søvnapnøsyndrom
 - 6) større torakal operation
 - 7) pneumonektomi

skal have foretaget en vurdering af åndedrætssystemet med et tilfredsstillende resultat, før de kan vurderes som egnede. Ansøgere med en fastslået diagnose på de tilstande, der er anført under punkt 3) og 5), skal gennemgå en kardiologisk vurdering med et tilfredsstillende resultat, før de kan vurderes som egnede.

- e) Flyvmedicinsk vurdering:
 - 1) Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse med en af de tilstande, der er nævnt under d), skal henvises til den certifikatudstedende myndighed.
 - 2) ansøgere til en klasse 2-helbredsgodkendelse med en af de tilstande, der er nævnt under d), skal vurderes i samråd med den certifikatudstedende myndighed.
- f) Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse, der har gennemgået en fuldstændig pneumonektomi, skal vurderes som uegnede.

MED.B.020 Fordøjelsessystemet

- a) Ansøgere må ikke have nogen funktionel eller strukturel sygdom i mave-tarmkanalen eller dens adnexa, der kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).
- b) Ansøgere med eventuelle følgevirkninger af sygdom eller et kirurgisk indgreb i en hvilken som helst del af fordøjelseskanalen eller dens adnexa, der kan forventes at forårsage uarbejdsdygtighed under flyvningen, især enhver obstruktion som følge af striktur eller kompression, skal vurderes som helbredsmæssigt uegnede.
- c) Ansøgere må ikke have hernia, der kan give anledning til invaliderende symptomer.

▼B

d) Ansøgere med forstyrrelse i mave-tarm-systemet, herunder:

- 1) recidiverende dyspeptisk forstyrrelse, der kræver medicinering
- 2) pankreatitis
- 3) symptomatiske galdesten
- 4) en fastslået diagnose på eller tidligere kronisk inflammatorisk tarmsygdom
- 5) efter kirurgisk operation i fordøjelseskanalen eller dens adnexa, herunder kirurgi, der omfatter total eller partiel ekscision eller en diversion af et af disse organer

skal vurderes som uegnede. Det kan overvejes at vurdere vedkommende som egnet efter vellykket behandling eller fuldstændig restitution efter operation, hvis der foretages en gastroenterologisk vurdering med et tilfredsstillende resultat.

e) Flyvemedicinsk vurdering:

- 1) ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse med en diagnose på de tilstande, der er anført under punkt 2), 4) og 5), skal henvises til den certifikatudstedende myndighed
- 2) egnetheden af klasse 2-ansøgere med pankreatitis skal vurderes i samråd med den certifikatudstedende myndighed.

MED.B.025 Metaboliske og endokrine systemer

a) Ansøgere må ikke have nogen funktionelle eller strukturelle metaboliske, ernæringsmæssige eller endokrine forstyrrelser, der kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).

b) Ansøgere med metaboliske, ernæringsmæssige eller endokrine funktionsforstyrrelser kan vurderes som helbredsmæssigt egnet under forudsætning af, at der er påvist stabilitet i tilstanden og en flyvemedicinsk vurdering med et tilfredsstillende resultat.

c) *Diabetes mellitus*

- 1) Ansøgere med diabetes mellitus, der kræver insulin, skal vurderes som uegnede.
- 2) Ansøgere med diabetes mellitus, der ikke kræver insulin, skal vurderes som uegnede, medmindre det kan påvises, at der er opnået kontrol med blodsukkerniveauet.

d) Flyvemedicinsk vurdering:

- 1) ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse, der har behov for anden medicin end insulin for at opnå kontrol med blodsukkerniveauet, skal henvises til den certifikatudstedende myndighed
- 2) egnetheden af klasse 2-ansøgere, der har behov for anden medicin end insulin for at opnå kontrol med blodsukkerniveauet, skal vurderes i samråd med den certifikatudstedende myndighed.

MED.B.030 Hæmatologi

a) Ansøgere må ikke have nogen hæmatologisk sygdom, der kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).

b) I forbindelse med en klasse 1-helbredsgodkendelse skal hæmoglobin testes ved hver undersøgelse med henblik på udstedelse af en helbredsgodkendelse.

c) Ansøgere med en hæmatologisk tilstand, f.eks.:

- 1) koagulation og hæmorrhagisk eller trombotisk forstyrrelse

▼B

2) kronisk leukæmi

kan vurderes som egnede, hvis der foretages en flyvemedicinsk vurdering med et tilfredsstillende resultat.

d) Flyvemedicinsk vurdering:

1) ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse med en af de tilstande, der er nævnt under litra c), skal henvises til den certifikatudstedende myndighed

2) egnetheden af klasse 2-ansøgere med en af de tilstande, der er nævnt under litra c), skal vurderes i samråd med den certifikatudstedende myndighed.

e) Klasse 1-ansøgere med en af de hæmatologiske tilstande, der er anført ovenfor, skal henvises til den certifikatudstedende myndighed:

1) abnormal hæmoglobin, herunder, men ikke begrænset til anæmi, polycytæmi eller hæmoglobinopati

2) signifikant lymfeforstørrelse

3) forstørrelse af milten.

MED.B.035 Det urogenitale system

a) Ansøgere må ikke have nogen funktionel eller strukturel sygdom i mave-tarmkanalen eller det urogenitale system eller deres adnexa, der kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).

b) Urinanalyse skal være en del af hver enkelt flyvemedicinske vurdering. Urinen må ikke indeholde noget abnormt element, der vurderes at have patologisk betydning.

c) Ansøgere med følgevirkninger af sygdom eller kirurgiske procedure i nyrene eller urinvejene, der kan forventes at forårsage uarbejdsdygtighed, især enhver obstruktion som følge af striktur eller kompression, skal vurderes som uegnede

d) Ansøgere med en urogenital forstyrrelse såsom:

1) nyresygdomme

2) en eller flere urin-calculi eller tidligere renal kolik

kan vurderes som egnede, hvis der foretages en renal/urologisk vurdering med et tilfredsstillende resultat.

e) Ansøgere, der har gennemgået et større kirurgisk indgreb i urinsystemet, der omfatter total eller partiel ekscision eller en diversion af dets organer, skal vurderes som uegnede og revurderes efter fuldstændig restitution, før de kan vurderes som egnede. Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse skal henvises til den certifikatudstedende myndighed med henblik på revurderingen.

MED.B.040 Infektionssygdom

a) Ansøgere må ikke have nogen fastslået sygehistorie eller klinisk diagnose på nogen infektionssygdom, der kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i det relevante certifikat.

b) Hiv-positive ansøgere kan vurderes som egnede, hvis der foretages en flyvemedicinsk vurdering med et tilfredsstillende resultat. Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse skal henvises til den certifikatudstedende myndighed.

▼B**MED.B.045 Obstetrik og gynækologi**

- a) Ansøgere må ikke have nogen funktionelle eller strukturelle obstetriske eller gynækologiske tilstande, der kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).
- b) Ansøgere, der har gennemgået en større gynækologisk operation, skal vurderes som uegnede, indtil de er fuldt restituerede.
- c) *Graviditet*
 - 1) Hvis det flyvemedicinske center eller flyvelægen i tilfælde af graviditet vurderer, at certifikatindehaveren er egnet til at udøve sine rettigheder, skal helbredsmyndighedens gyldighedsperiode begrænses til afslutningen af den 26. graviditetsuge. Efter det tidspunkt skal certifikatet inddrages. Inddragelsen skal ophæves efter fuldstændig restitution efter afslutningen af graviditeten.
 - 2) Indehavere af klasse 1-helbredsmyndigheder må kun udøve de rettigheder, der tildeles i deres certifikater, indtil den 26. graviditetsuge med en operationel flerpilotbegrænsning. Uanset MED.B.001 kan den operationelle flerpilotbegrænsning i dette tilfælde pålægges og ophæves af et flyvemedicinsk center eller en flyvelæge.

MED.B.050 Det muskuloskeletale system

- a) Ansøgere må ikke have nogen funktionel eller strukturel sygdom i mave-tarmkanalen eller dens adnexa, der kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).
- b) En ansøger skal have en passende højde i siddende stilling, arm- og benlængde samt muskelstyrke til sikkert at kunne udøve de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).
- c) En ansøger skal have en tilfredsstillende funktionel brug af det muskuloskeletale system til sikkert at kunne udøve de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er). Ansøgenes egnethed skal vurderes i samråd med den certifikatudstedende myndighed.

MED.B.055 Psykiatri

- a) Ansøgere må ikke have nogen fastslået sygehistorie eller klinisk diagnose på en psykisk sygdom eller handicap, tilstand eller forstyrrelse, akut eller kronisk, medfødt eller erhvervet, der kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).
- b) Ansøgere med en mental eller adfærdsmæssig forstyrrelse som følge af alkohol eller anden brug eller misbrug af psykotropiske stoffer skal vurderes som uegnede, indtil der foreligger restitution og frihed fra stofbrug, hvis der foretages en psykiatrisk vurdering med et tilfredsstillende resultat efter vellykket behandling. Ansøgere til en klasse 1-helbredsmyndighed skal henvises til den certifikatudstedende myndighed. Egnetheden af klasse 2-ansøgere skal vurderes i samråd med den certifikatudstedende myndighed.
- c) Ansøgere med en psykisk lidelse, f.eks.:
 - 1) stemningsforstyrrelser
 - 2) neurotiske forstyrrelser
 - 3) personlighedsforstyrrelser
 - 4) mentale eller adfærdsmæssige forstyrrelser

skal gennemgå en psykiatrisk vurdering med et tilfredsstillende resultat, før de kan vurderes som egnede.
- d) Ansøgere med tidligere enkeltstående eller gentagne tilfælde af tilsigtet selvskade skal vurderes som uegnede. Ansøgere skal gennemgå en psykiatrisk vurdering med et tilfredsstillende resultat, før de kan vurderes som egnede.

▼B

e) Flyvemedicinsk vurdering:

- 1) ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse med en af de tilstande, der er anført under litra b), c) eller d), skal henvises til den certifikatudstedende myndighed
- 2) egnetheden af klasse 2-ansøgere med en af de tilstande, der er anført under litra b), c) eller d), skal vurderes i samråd med den certifikatudstedende myndighed

f) Ansøgere med en fastslået tidligere eller klinisk diagnose på skizofreni, schizotypal tilstand eller vrangforestillinger skal vurderes som uegnede.

MED.B.060 Psykologi

- a) Ansøgere må ikke have nogen fastslåede psykologiske mangler, der kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).
- b) Der kan være behov for en psykologisk vurdering som en del af eller supplement til en specialists psykiatriske eller neurologiske vurdering.

MED.B.065 Neurologi

a) Ansøgere må ikke have nogen fastslået sygehistorie eller klinisk diagnose på en neurologisk tilstand, der kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).

b) Ansøgere med en fastslået tidligere eller klinisk diagnose på:

- 1) epilepsi
- 2) recidiverende episoder med bevidsthedsforstyrrelse af uvis årsag

skal vurderes som uegnede.

c) Ansøgere med en fastslået tidligere eller klinisk diagnose på:

- 1) epilepsi uden tilbagefald efter det fyldte 5. år
- 2) epilepsi uden tilbagefald og ude af al behandling i mere end 10 år
- 3) epileptiforme EEG-abnormiteter og slow-wave aktivitet med fokalt præg
- 4) progressiv eller ikke-progressiv sygdom i nervesystemet
- 5) en enkelt episode af bevidsthedsforstyrrelser af uvis årsag
- 6) tab af bevidsthed efter hovedskade
- 7) penetrerende hjerneskade
- 8) spinal eller perifer nerveskade

skal gennemgå en yderligere vurdering, før de kan vurderes som egnede. Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse skal henvises til den certifikatudstedende myndighed. Egnetheden af klasse 2-ansøgere skal vurderes i samråd med den certifikatudstedende myndighed.

MED.B.070 Det visuelle system

- a) Ansøgere må ikke have nogen abnormitet i funktionen af øjnene eller deres adnexa eller en aktiv patologisk tilstand, medfødt eller erhvervet, akut eller kronisk, eller følgevirkninger af øjenkirurgi eller traume, der kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).

▼Bb) *Undersøgelse*

1) Med henblik på en klasse 1-helbredsgodkendelse:

- i) skal en omfattende øjenundersøgelse være en del af den første undersøgelse og foretages regelmæssigt afhængigt af refractionen og øjets funktionelle ydeevne, og
- ii) en rutineøjensundersøgelse skal indgå som en del af alle undersøgelser med henblik på forlængelse og fornyelse.

2) Med henblik på en klasse 2-helbredsgodkendelse:

- i) skal en rutineøjensundersøgelse indgå som en del af den første og alle undersøgelser med henblik på genvalidering og fornyelse, og
- ii) der skal foretages en omfattende øjenundersøgelse, hvis klinisk indicere.

c) Synsstyrke på afstand med eller uden korrektion skal være:

1) for klasse 1-helbredsgodkendelser, 6/9 (0,7) eller bedre i hvert øje særskilt og synsstyrke med begge øjne skal være 6/6 (1,0) eller bedre

2) for klasse 2-helbredsgodkendelser, 6/12 (0,5) eller bedre i hvert øje særskilt og synsstyrke med begge øjne skal være 6/9 (0,7) eller bedre. En ansøger med en synsevne i et øje, der ligger under gennemsnittet, kan vurderes som egnet i samråd med den certifikatudstedende myndighed, hvis der foretages en oftalmisk vurdering med et tilfredsstillende resultat

3) ansøgere til en første klasse 1-helbredsgodkendelse med en ikke fyldestgørende synsevne i et af øjnene, skal vurderes som uegnet. Ved forlængelse skal ansøgere med erhvervet, ikke fyldestgørende synsevne i et af øjnene, henvises til den certifikatudstedende myndighed og kan vurderes som egnet, hvis det ikke kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i det relevante certifikat.

d) En ansøger skal kunne læse en N5-tavle (eller tilsvarende) i en afstand af 30-50 cm og en N14-tavle (eller tilsvarende) i en afstand af 100 cm med korrektion, hvis ordineret.

e) Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse skal have et normalt synsfelt og en normal binokulær funktion.

f) Ansøgere, der har gennemgået øjenkirurgi, kan vurderes som egnet, hvis der foretages en oftalmisk vurdering med et tilfredsstillende resultat.

g) Ansøgere med en klinisk diagnose på keratoconus kan vurderes som egnede, hvis en oftalmolog foretager en undersøgelse med et tilfredsstillende resultat. Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse skal henvises til den certifikatudstedende myndighed.

h) Ansøgere med:

1) astigmatisme

2) anisometri

kan vurderes som egnede, hvis der foretages en oftalmisk vurdering med et tilfredsstillende resultat.

i) Ansøgere med diplopi skal vurderes som uegnede.

j) Brillor og kontaktlinser. Hvis tilfredsstillende synsfunktion kun opnås ved brug af korrektion:

- 1) i) ved langsynethed skal der bæres brillor eller kontaktlinser under udøvelse af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er)

▼B

- ii) ved nærsynethed skal der være et par briller til rådighed under udøvelsen af de rettigheder, der tildeles i certifikatet
- 2) der skal være et ekstra par af tilsvarende korrigerende briller klar til øjeblikkelig brug under udøvelsen af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er)
- 3) korrektionen skal give optimal synsfunktion, være veltolereret og egnet til luftfartsformål
- 4) hvis der anvendes kontaktlinser, skal de være til langsynethed, monofokale, ikke farvede og veltolererede
- 5) ansøgere med en betydelig refraktionsanomali skal bruge kontaktlinser eller brilleglas med højt indeks
- 6) der må ikke bruges mere end et par briller for at opfylde synskravene
- 7) der må ikke anvendes ortokeratologiske linser.

MED.B.075 Farvesyn

- a) Ansøgere skal kunne påvise deres evne til uden vanskeligheder at opfatte de farver, der er nødvendige for sikkert at kunne varetage deres opgaver.
- b) *Undersøgelse*
 - 1) Ansøgere skal bestå Ishihara-testen i forbindelse med den første udstedelse af en helbredsgodkendelse.
 - 2) Ansøgere, der ikke består Ishihara-testen, skal gennemgå yderligere farveopfattelsestest for at fastlægge, om de er farvesikre.
- c) For klasse 1-helbredsgodkendelser gælder det, at ansøgere skal have en normal farveopfattelse eller være farvesikre. Ansøgere, som ikke består yderligere farveopfattelsestest, skal vurderes som uegnede. Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse skal henvises til den certifikatudstedende myndighed.
- d) For klasse 2-helbredsgodkendelser gælder det, at hvis ansøgeren ikke har en tilfredsstillende farveopfattelse, skal dennes flyverrettigheder begrænses til kun at omfatte dagtimerne.

MED.B.080 Oto-rhino-laryngologi

- a) Ansøgere må ikke have nogen abnormitet i funktionen af ørerne, næsen, bihulerne eller halsen, herunder oral kavitet, tænder og strubehoved eller en aktiv patologisk tilstand, medfødt eller erhvervet, akut eller kronisk, eller følgevirkninger af kirurgi eller traume, der kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).
- b) Hørelsen skal være tilfredsstillende for sikker udøvelse af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).
- c) *Undersøgelse*
 - 1) Hørelsen skal testes ved alle undersøgelser.
 - i) For klasse 1-helbredsgodkendelser og klasse 2-helbredsgodkendelser, hvor en instrumentrettighed skal påtegnes det relevante certifikat, skal hørelsen testes ved ren-tone audiometri under den første undersøgelse og efterfølgende undersøgelser med henblik på forlængelse eller fornyelse hvert 5. år indtil det fyldte 40. år og hvert andet år derefter.

▼B

- ii) Under test ved ren-tone audiometri må ansøgerne under den første undersøgelse ikke have et høretab på mere end 35 dB ved enhver af frekvenserne 500, 1 000 eller 2 000 Hz, eller mere end 50 dB ved 3 000 Hz i nogen af ørerne. Ansøgere til forlængelse eller fornyelse med større høretab skal kunne godtgøre tilfredsstillende funktionel høreevne.
 - iii) Ansøgere med hypoacusis skal kunne godtgøre tilfredsstillende funktionel høreevne.
- 2) En omfattende undersøgelse af ører, næse og hals skal gennemføres i forbindelse med den første udstedelse af klasse 1-helbredsgodkendelser og regelmæssigt derefter, hvis klinisk indiceret.
- d) Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse med:
- 1) en aktiv patologisk proces, akut eller kronisk, i det indre øre eller mellem-øret
 - 2) uhelet perforation eller funktionsforstyrrelse af de(n) tympaniske membran(er)
 - 3) forstyrrelse af vestibulær funktion
 - 4) signifikant begrænsning af de nasale passager
 - 5) sinusfunktionsforstyrrelse
 - 6) signifikante misdannelser eller signifikant, akut eller kronisk, infektion i den orale kavitet eller de øvre luftveje
 - 7) signifikant tale- eller stemmeforstyrrelse

skal gennemgå yderligere lægeundersøgelse og vurdering for at fastlægge, at tilstanden ikke påvirker den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i det relevante certifikat.

e) Flyvemedicinsk vurdering:

- 1) ansøgere med en klasse 1-helbredsgodkendelse med forstyrrelse af den vestibulære funktion skal henvises til den certifikatudstedende myndighed
- 2) egnetheden af klasse 2-ansøgere med forstyrrelse af den vestibulære funktion skal bestemmes i samråd med den certifikatudstedende myndighed.

MED.B.085 Dermatologi

Ansøgere må ikke have nogen fastslået dermatologisk tilstand, der kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).

MED.B.090 Onkologi

- a) Ansøgere må ikke have nogen fastslået primær eller sekundær ondartet sygdom, der kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).
- b) Efter behandling for ondartet sygdom skal ansøgerne gennemføre onkologiske undersøgelser med et tilfredsstillende resultat, før de kan vurderes som egnede. Klasse 1-ansøgere skal henvises til den certifikatudstedende myndighed. Egnetheden af klasse 2-ansøgere skal vurderes i samråd med den certifikatudstedende myndighed.
- c) Ansøgere med en fastslået tidligere eller klinisk diagnose på intracerebral ondartet tumor skal vurderes som uegnede.

▼B*SEKTION 3**Særlige krav til LAPL-helbredsgodkendelser***MED.B.095 Lægeundersøgelse og/eller lægelig vurdering af ansøgere til LAPL-helbredsgodkendelser**

- a) En ansøger til en LAPL-helbredsgodkendelse skal vurderes på grundlag af bedste flyvemedicinske praksis.
- b) Der skal lægges særlig vægt på ansøgerens fulde sygehistorie.
- c) Den første vurdering, alle efterfølgende revurderinger efter det 50. år og vurderinger i tilfælde, hvor ansøgerens sygehistorie ikke står til rådighed for vedkommende, som foretager undersøgelsen, skal mindst omfatte følgende:
 - 1) klinisk undersøgelse
 - 2) blodtryk
 - 3) urinprøve
 - 4) syn
 - 5) høreevne.
- d) Efter den første vurdering skal alle efterfølgende revurderinger indtil det 50. år omfatte:
 - 1) en vurdering af LAPL-indehaverens sygehistorie og
 - 2) de punkter under litra c), der skønnes relevante af det flyvemedicinske center, flyvelægen eller den alment praktiserende læge i overensstemmelse med bedste flyvemedicinske praksis.

SUBPART C

KRAV TIL KABINEPERSONALETS HELBREDSMÆSSIGE EGNETHED*SEKTION 1**Generelle krav***MED.C.001 Generelt**

Kabinebesætningsmedlemmer må kun udføre de opgaver og varetage det ansvar, der kræves i henhold til luftfartssikkerhedsreglerne på et luftfartøj, hvis de opfylder de relevante krav i denne del.

MED.C.005 Flyvemedicinske vurderinger

- a) Der skal foretages flyvemedicinske vurderinger af kabinebesætningsmedlemmer for at verificere, at de ikke har nogen fysisk eller psykisk sygdom, der kunne medføre uarbejdsdygtighed eller manglende evne til at varetage de opgaver og det ansvar på sikkerhedsområdet, der er dem pålagt.
- b) Hvert kabinebesætningsmedlem skal have foretaget en flyvemedicinsk vurdering, før vedkommende pålægges opgaver på et luftfartøj og derefter med et interval på maksimalt 60 måneder.
- c) Flyvemedicinske vurderinger skal udføres af en flyvelæge eller et flyvemedicinsk center, eller af en bedriftslæge såfremt kravene i MED.D.040 er opfyldt.

*SEKTION 2**Krav til flyvemedicinsk vurdering af kabinepersonale***MED.C.020 Generelt**

Kabinebesætningsmedlemmer må ikke have nogen:

- a) abnormitet, medfødt eller erhvervet

▼B

- b) aktiv, latent, akut eller kronisk sygdom eller handicap
- c) sår, skader eller følger af operation og
- d) virkning eller bivirkning af ethvert ordineret eller ikkeordineret lægemiddel, der tages terapeutisk, diagnostisk eller præventivt, der vil kunne indebære en grad af funktionel uarbejdsdygtighed, der kan medføre uarbejdsdygtighed eller manglende evne til at varetage deres sikkerhedsmæssige opgaver og ansvar.

MED.C.025 Indhold af flyvemedicinske vurderinger

- a) En første flyvemedicinsk vurdering skal som minimum omfatte:
 - 1) en vurdering af det ansøgende kabinebesætningsmedlems sygehistorie og
 - 2) en klinisk undersøgelse af følgende:
 - i) det kardiovaskulære system
 - ii) åndedrætssystemet
 - iii) det muskuloskeletale system
 - iv) oto-rhino-laryngologi
 - v) det visuelle system og
 - vi) farvesyn.
- b) Hver efterfølgende flyvemedicinsk revurdering skal omfatte:
 - 1) en vurdering af kabinebesætningsmedlemmets sygehistorie og
 - 2) en klinisk undersøgelse, hvis det anses for nødvendigt i henhold til bedste flyvemedicinske praksis.
- c) Med henblik på litra a) og b), i tvivlstilfælde eller hvis klinisk indiceret, skal et kabinebesætningsmedlems flyvemedicinske vurdering også omfatte enhver yderligere lægeundersøgelse, -test eller -udredning, som anses for at være nødvendig af flyvelægen, det flyvemedicinske center eller bedriftslægen.

*SEKTION 3****Yderligere krav til ansøgere til eller indehavere af et kabinepersonalecertifikat*****MED.C.030 Helbredsattest for kabinepersonale**

- a) Efter hver flyvemedicinsk vurdering skal ansøgere til og indehavere af et kabinepersonalecertifikat:
 - 1) modtage en helbredsattest for kabinepersonale fra flyvelægen, det flyvemedicinske center eller bedriftslægen, og
 - 2) forelægge de relevante oplysninger eller en kopi af helbredsattesten for kabinepersonale til de(n) operatør(er), der gør brug af deres tjenesteydelser.
- b) *Helbredsattest for kabinepersonale*

En helbredsattest for kabinepersonale skal angive datoen for den flyvemedicinske vurdering, hvorvidt kabinebesætningsmedlemmet er vurderet egnet eller uegnet, datoen for den næste påkrævede flyvemedicinske vurdering og eventuelle begrænsninger, hvis det er relevant. Alle andre elementer skal være underlagt den lægelige tavshedspligt i henhold til MED.A.015.

▼B**MED.C.035 Begrænsninger**

- a) Hvis indehavere af kabinepersonalecertifikater ikke fuldt ud opfylder helbredskravene, der er anført i sektion 2, skal flyvelægen, det flyvemedicinske center eller bedriftslægen vurdere, om de er i stand til at varetage deres kabinepersonalemæssige opgaver sikkert ved opfyldelse af en eller flere begrænsninger.
- b) Alle begrænsninger i forhold til udøvelse af de rettigheder, der tildeles i kabinepersonalecertifikatet, skal angives i helbredsattesten for kabinepersonale og må kun fjernes af en flyvelæge, et flyvemedicinsk center eller af en bedriftslæge i samråd med en flyvelæge.

SUBPART D

**FLYVELÆGER, ALMENT PRAKTISERENDE LÆGER OG
BEDRIFTSLÆGER**

SEKTION 1

*Flyvelæger***MED.D.001 Rettigheder**

- a) En flyvelæge har ret til at udstede, forlænge og forny klasse 2-helbredsgodkendelser og LAPL-helbredsgodkendelser og foretage de relevante lægeundersøgelser og lægelige vurderinger.
- b) Indehavere af et flyvelægecertifikat kan ansøge om at få udvidet deres rettigheder til også at omfatte lægeundersøgelser med henblik på at forlænge og forny klasse 1-helbredsgodkendelser, hvis de opfylder kravene i MED.D.015.
- c) Anvendelsesområdet for flyvelægens rettigheder og eventuelle betingelser i den forbindelse skal angives på certifikatet.
- d) Indehavere af et flyvelægecertifikat må ikke foretage flyvemedicinske undersøgelser og vurderinger i en anden medlemsstat end den medlemsstat, der udstedte deres flyvelægecertifikat, medmindre de har:
 - 1) fået adgang af værtsmedlemsstaten til at udøve deres erhvervsaktiviteter som speciallæge
 - 2) informeret værtsmedlemsstatens kompetente myndighed om, at de har til hensigt at foretage flyvemedicinske undersøgelser og vurderinger og at udstede helbredsgodkendelser inden for anvendelsesområdet for deres rettigheder som flyvelæge, og
 - 3) fået en orientering af værtsmedlemsstatens kompetente myndighed.

MED.D.005 Anvendelse

- a) Ansøgning om et flyvelægecertifikat skal indgives i en form og på en måde, som foreskrives af den kompetente myndighed.
- b) Ansøgere til et flyvelægecertifikat skal forelægge den kompetente myndighed:
 - 1) personoplysninger og arbejdsadresse
 - 2) dokumentation for, at de opfylder kravene i MED.D.010, herunder et bevis for fuldførelse af uddannelseskurset i flyvemedicin af relevans for de rettigheder, som de ansøger om
 - 3) en skriftlig erklæring om, at flyvelægen vil udstede helbredsgodkendelser på basis af kravene i denne del.
- c) Når flyvelægen foretager flyvemedicinske undersøgelser på mere end et sted, skal denne videregive relevante oplysninger om alle praksissteder til den kompetente myndighed.

▼B**MED.D.010 Krav til udstedelsen af et flyvelægecertifikat**

Ansøgere til et flyvelægecertifikat med ansvar for den første udstedelse, forlængelse og fornyelse af klasse 2-helbredsgodkendelser skal:

- a) være fuldt ud kvalificeret og autoriseret til at udøve lægegerning og have et bevis på fuldført specialisttræning
- b) have gennemgået et grunduddannelseskursus i flyvemedicin
- c) godtgøre over for den kompetente myndighed, at de:
 - 1) råder over tilstrækkelige faciliteter, procedurer, dokumentation og fungerende udstyr af relevans for flyvemedicinske undersøgelser samt
 - 2) har fastlagt nødvendige procedurer og forhold med henblik på at sikre den lægelige tavshedspligt.

MED.D.015 Krav til udvidelsen af rettigheder

Ansøgere til et flyvelægecertifikat, der udvider deres ansvar til forlængelse og fornyelse af klasse 1-helbredsgodkendelser, skal være i besiddelse af et gyldigt flyvelægecertifikat og have:

- a) foretaget mindst 30 undersøgelser i forbindelse med udstedelse, forlængelse eller fornyelse af klasse 2-helbredsgodkendelser i en periode på højst 5 år forud for ansøgningen
- b) gennemgået et videregående uddannelseskursus i flyvemedicin og
- c) fuldført praktisk træning hos et flyvemedicinsk center eller under den certifikatudstedende myndigheds tilsyn.

MED.D.020 Uddannelseskurser i flyvemedicin

- a) Uddannelseskurser i flyvemedicin skal godkendes af den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor den organisation, som forestår uddannelsen, har sit hovedforretningssted. Den organisation, der forestår kurset, skal godtgøre, at kursusplanen er tilstrækkelig, og at de personer, der forestår uddannelsen, har tilstrækkelig viden og erfaring.
- b) Undtagen i tilfælde af genopfriskningstræning skal kurserne afsluttes med en skriftlig eksamen i de emner, som kurset har omfattet.
- c) Den organisation, der forestår kurset, skal udstede et bevis for fuldførelse til ansøgere, når de har bestået den pågældende eksamen.

MED.D.025 Ændringer i flyvelægecertifikatet

- a) Flyvelæger skal underrette den kompetente myndighed om følgende ændringer, der kunne få indflydelse på deres certifikat:
 - 1) flyvelægen er underlagt disciplinærprocedurer eller efterforskning foretaget af et medicinsk tilsynsorgan
 - 2) der er sket ændringer af det grundlag, som certifikatet er udstedt på, herunder indholdet af de erklæringer, der er afgivet sammen med ansøgningen
 - 3) kravene for udstedelsen er ikke længere opfyldt
 - 4) flyvelægens praksissted(er) eller postadresse er ændret.
- b) Undlades det at underrette den kompetente myndighed herom, skal certifikattretighederne inddrages eller tilbagekaldes efter en afgørelse, som træffes af den kompetente myndighed, der inddrager eller tilbagekalder certifikatet.

▼B**MED.D.030 Gyldighedsperiode for flyvelægecertifikater**

Et flyvelægecertifikat skal udstedes for en periode af højst tre års varighed. Det skal forlænges, forudsat at indehaveren:

- a) fortsat opfylder de generelle krav, der stilles til praktiserende læger og opretholdelse af registreringen som praktiserende læge i henhold til national lovgivning
- b) har gennemgået genopfriskningstræning i flyvemedicin inden for de seneste tre år
- c) har foretaget mindst 10 flyvemedicinske undersøgelser hvert år
- d) fortsat opfylder betingelserne for deres certifikat og
- e) udøver sine rettigheder i overensstemmelse med denne del.

*SEKTION 2**Alment praktiserende læger***MED.D.035 Krav til alment praktiserende læger**

- a) Alment praktiserende læger må kun fungere som flyvelæger i forbindelse med udstedelse af LAPL-helbredsgodkendelser
 - 1) hvis de udøver deres aktivitet i en medlemsstat, hvor alment praktiserende læger har passende adgang til ansøgers fulde lægejournaler, og
 - 2) i overensstemmelse med alle yderligere krav i henhold til national lovgivning.
- b) For at kunne udstede LAPL-helbredsgodkendelser skal alment praktiserende læger være fuldt kvalificerede og autoriserede til at udøve lægegerning i henhold til national lovgivning.
- c) Alment praktiserende læger, der fungerer som flyvelæger, skal anmelde deres aktivitet til den kompetente myndighed.

*SEKTION 3**Bedriftslæger***MED.D.040 Krav til bedriftslæger**

Bedriftslæger må kun foretage flyvemedicinske vurderinger af kabinepersonalet, hvis:

- a) den kompetente myndighed finder det godtgjort, at det relevante nationale bedriftssundhedssystem kan sikre overholdelse af de gældende krav i denne del
- b) de er autoriseret til at udøve lægegerning og har kvalifikationer i arbejdsmedicin i henhold til national lovgivning, og
- c) de har erhvervet viden om flyvemedicin i den udstrækning, det er relevant for kabinepersonales operationelle miljø.

▼ M1*BILAG V***KVALIFICERING AF KABINEPERSONALE, DER MEDVIRKER I ERHVERVSMÆSSIGE LUFTRANSSPORTOPERATIONER****[DEL-CC]**

SUBPART GEN

GENERELLE KRAV**CC.GEN.001 Kompetent myndighed**

I denne del forstås ved kompetent myndighed den kompetente myndighed, der er udpeget af den medlems stat, hvor en person ansøger om udstedelse af et kabinepersonalecertifikat.

CC.GEN.005 Anvendelsesområde

Denne del fastlægger kravene i forbindelse med udstedelse af kabinepersonalecertifikater samt betingelserne for deres gyldighed og indehavernes anvendelse af dem.

CC.GEN.015 Ansøgning om kabinepersonalecertifikat

Ansøgning om kabinepersonalecertifikat skal indgives i den form og på den måde, som er fastlagt af den kompetente myndighed.

CC.GEN.020 Aldersgrænse

Ansøgeren til et kabinepersonalecertifikat skal være mindst 18 år.

CC.GEN.025 Rettigheder og betingelser

- a) Indehaveren af et kabinepersonalecertifikat har ret til at fungere som kabinebesætningsmedlem ved erhvervsmæssig lufttransportoperation af de i artikel 4, stk. 1, litra b) og c), i forordning (EF) nr. 216/2008 omhandlede luftfartøjer.
- b) Kabinebesætningsmedlemmer kan kun udøve de i litra a) nævnte rettigheder, hvis de
 - 1) er i besiddelse af et gyldigt kabinepersonalecertifikat som angivet i CC.CCA.105 og
 - 2) opfylder CC.GEN.030, CC.TRA.225 og de gældende krav i del-MED.

CC.GEN.030 Dokumenter og registrering

For at påvise overholdelse af de gældende krav i CC.GEN.025, litra b), skal indehaveren føre og på anmodning forevise kabinepersonalecertifikatet, listen og trænings- og kontroloptegnelserne for dennes luftfartøjstype- eller variantkvalifikation(er), medmindre det luftfartsforetagende, der har ansat den pågældende, fører sådanne optegnelser og uden videre kan forevise dem på anmodning fra en kompetent myndighed eller fra indehaveren.

SUBPART CCA

SÆRLIGE KRAV TIL KABINEPERSONALECERTIFIKATER**CC.CCA.100 Udstedelse af kabinepersonalecertifikater**

- a) Kabinepersonalecertifikater udstedes kun til ansøgere, der har bestået prøven efter at have fuldført det grundlæggende træningskursus i henhold til denne del.
- b) Kabinepersonalecertifikater udstedes af
 - 1) den kompetente myndighed og/eller

▼ M1

- 2) en organisation, der har fået godkendelse dertil af den kompetente myndighed.

CC.CCA.105 Kabinepersonalecertifikaters gyldighed

Kabinepersonalecertifikatet udstedes med ubegrænset varighed og forbliver gyldigt, medmindre

- a) det suspenderes eller tilbagekaldes af den kompetente myndighed, eller
- b) indehaveren ikke har udøvet de tilknyttede rettigheder i de seneste 60 måneder på mindst én luftfartøjstype.

CC.CCA.110 Suspension og tilbagekaldelse af kabinepersonalecertifikater

- a) Hvis indehavere ikke overholder denne del, kan deres kabinepersonalecertifikat blive suspenderet eller tilbagekaldt af den kompetente myndighed.
- b) Hvis et kabinepersonalecertifikat suspenderes eller tilbagekaldes af den kompetente myndighed, skal indehaveren
- 1) underrettes skriftligt om denne beslutning og om retten til at klage i henhold til national ret
 - 2) ikke udøve de rettigheder, som kabinepersonalecertifikatet giver adgang til
 - 3) uden ugrundet ophold underrette det/de luftfartsforetagender, hvor denne er ansat, herom, og
 - 4) aflevere certifikatet i henhold til den gældende procedure, som er fastlagt af den kompetente myndighed.

SUBPART TRA

TRÆNINGSKRAV FOR ANSØGERE TIL OG INDEHAVERE AF KABINEPERSONALECERTIFIKATER**CC.TRA.215 Udførelse af træning**

Den træning, der kræves i denne del, skal

- a) udføres af træningsorganisationer eller erhvervsmæssige luftfartsforetagender, der er godkendt dertil af den kompetente myndighed
- b) udføres af personale, der har den nødvendige erfaring og de nødvendige kvalifikationer til de træningselementer, som skal gennemgås, og
- c) gennemføres i overensstemmelse med et træningsprogram og et pensum, som er dokumenteret i organisationens godkendelse.

CC.TRA.220 Grundlæggende træningskursus og prøve

- a) Ansøgere til et kabinepersonalecertifikat skal gennemføre et grundlæggende træningskursus for at blive bekendt med luftfartsområdet og for at opnå tilstrækkelig generel viden og grundlæggende kompetencer, som er nødvendige for at udføre opgaver og varetage ansvarsområder i forbindelse med passagerers sikkerhed og flyvning under normale og unormale forhold samt i nødsituationer.
- b) Programmet for det grundlæggende træningskursus skal som minimum omfatte de elementer, der er beskrevet i tillæg 1 til denne del. Det skal omfatte teoretisk og praktisk træning.
- c) Ansøgere til et kabinepersonalecertifikat tager en prøve, som omfatter alle de elementer i træningsprogrammet, der er beskrevet i litra b), med undtagelse af træning i forvaltning af besætningsressourcer (CRM), for at dokumentere, at de har det vidensniveau og de kompetencer, der kræves i litra a).

▼ **M1**

CC.TRA.225 Luftfartøjstype eller -variantkvalifikation(er)

- a) Indehavere af et gyldigt kabinepersonalecertifikat må kun arbejde på et luftfartøj, hvis de er kvalificerede i henhold til de gældende krav i del-ORO.
- b) For at blive kvalificeret til en luftfartøjstype eller -variant skal indehaveren
 - 1) overholde de gældende krav om træning, kontrol og gyldighed for det luftfartøj, den pågældende skal arbejde på:
 - i) luftfartøjstypespecifik træning, omskoling til et andet luftfartsforetagende og rutineopbygning
 - ii) forskelstræning
 - iii) periodisk træning og
 - 2) have arbejdet på luftfartøjstypen inden for de seneste seks måneder eller have gennemført relevant genopfriskningstræning og -kontrol inden genoptagelse af arbejdet på den pågældende luftfartøjstype.

▼ **M1***Tillæg 1 til del-CC***Grundlæggende træningskursus og prøve**

TRÆNINGSPROGRAM

Træningsprogrammet for det grundlæggende træningskursus skal som minimum omfatte følgende:

1. **Generel teoretisk viden om luftfart og luftfartsregler for alle relevante elementer for de opgaver og det ansvar, som kabinepersonale skal varetage**

- 1.1. luftfartsterminologi, flyveteori, passagerfordeling, operationsområder, meteorologi og virkningerne af flyoverfladekontaminering
- 1.2. luftfartsregler, som er relevante for kabinepersonale og den kompetente myndigheds rolle
- 1.3. kabinepersonalets opgaver og ansvar under operationer og behovet for at reagere hurtigt og effektivt i nødsituationer
- 1.4. vedvarende faglig og fysisk kompetence til at fungere som kabinebesætningsmedlem, herunder med hensyn til flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser
- 1.5. betydningen af, at relevante dokumenter og håndbøger ajourføres med de ændringer, som udleveres af luftfartsforetagendet, hvor det er relevant
- 1.6. betydningen af, at kabinebesætningsmedlemmerne udfører deres opgaver i overensstemmelse med luftfartsforetagendets driftshåndbog
- 1.7. betydningen af kabinepersonalets briefing før flyvning og meddelelse af de sikkerhedsoplysninger, der er nødvendige for kabinebesætningsmedlemmernes specifikke opgaver, samt
- 1.8. betydningen af at kunne afgøre, hvornår kabinebesætningsmedlemmer har beføjelse til og ansvar for at påbegynde en evakuering og andre nødprocedurer.

2. **Kommunikation**

Under træningen skal det understreges, at effektiv kommunikation mellem kabinebesætningen og flyvebesætningen er vigtig, herunder kommunikationsteknik, fælles sprog og terminologi.

3. **Introduktionskursus om menneskelige faktorer (HF) og forvaltning af besætningsressourcer (CRM)**

Dette kursus skal gennemføres ved hjælp af mindst ét kabinebesætningsmedlem, der er CRM-instruktør. Træningselementerne skal behandles grundigt og skal som minimum omfatte følgende:

- 3.1. *Generelt*: menneskelige faktorer i luftfarten, generelle instruktioner om CRM-principper og -formål, menneskelige præstationer og begrænsninger
- 3.2. *Relevant for det enkelte kabinebesætningsmedlem*: personforståelse, menneskelige fejl og pålidelighed, holdning og adfærd, selvsvurdering, stress og håndtering af stress, træthed og årvågenhed, assertivitet, situationsforståelse, informationsindhentning og -behandling.

4. **Håndtering af passagerer og kabineovervågning**

- 4.1. Betydningen af korrekt pladsfordeling i forhold til flyvemaskinens masse og balance, specielle passagerkategorier og nødvendigheden af at placere raske og rørigt passagerer ved ukontrollerede nødudgange.

▼ M1

- 4.2. Bestemmelser om sikker anbringelse af kabinebagage og kabinens serveringsmateriel og risikoen for, at den kan udgøre en fare for mennesker i kabinen eller hindre adgang til eller beskadige nødudstyr eller nødudgange.
- 4.3. Vejledning mht. identifikation og håndtering af passagerer, som er eller bliver påvirket af alkohol eller er påvirket af medicin eller narkotika eller er aggressive.
- 4.4. Forholdsregler, der skal træffes, når levende dyr transporteres i passagerkabinen.
- 4.5. Opgaver i forbindelse med turbulens, herunder sikring af passagerkabinen.
- 4.6. Metoder, der kan anvendes til at motivere passagererne, samt den nødvendige crowd control med henblik på hurtig nødevakuering.
5. **Flyvmedicinske aspekter og førstehjælp**
 - 5.1. Generelle instruktioner om flyvmedicinske aspekter og overlevelse.
 - 5.2. De fysiologiske virkninger af flyvning, navnlig hypoxi, iltbehov, det eustakiske rørs funktion og barotraumer.
 - 5.3. Grundlæggende førstehjælp, herunder behandling af:
 - a) luftsyge
 - b) mave-tarmforstyrrelser
 - c) hyperventilation
 - d) forbrændinger
 - e) sår
 - f) bevidstløshed
 - g) knoglebrud og blødvævsskader
 - 5.4. Nødstilfælde under flyvningen og førstehjælp forbundet dermed, herunder mindst:
 - a) astma
 - b) stress og allergiske reaktioner
 - c) chok
 - d) diabetes
 - e) kvælning
 - f) epilepsi
 - g) fødsel
 - h) slagtilfælde
 - i) hjerteanfald.
 - 5.5. Anvendelse af passende udstyr, herunder nødilt, førstehjælpskasser, medicinsk nødudstyr og indholdet heraf.

▼ M1

- 5.6. Praktisk træning i cardio-pulmonal genoplivning, hvor hvert enkelt kabinebesætningsmedlem skal bruge en særlig dukke og tage højde for det specifikke luftfartøjsmiljø.
- 5.7. Sundhed og hygiejne under flyvning, herunder:
 - a) hygiejne ombord
 - b) risiko for kontakt med infektionssygdomme og midler til reduktion af sådanne risici
 - c) håndtering af klinisk affald
 - d) desinfektion af luftfartøjet
 - e) håndtering af dødsfald ombord
 - f) fastholdelse af opmærksomhed, fysiologiske virkninger af træthed, søvnfysiologi, døgnrytme og skift af tidszoner.
6. **Farligt gods i henhold til gældende tekniske instruktioner fra ICAO**
7. **Generelle sikkerhedsaspekter i luftfarten, herunder kendskab til bestemmelserne i forordning (EF) nr. 300/2008**
8. **Træning i brand- og røgbekæmpelse**
 - 8.1. Understregning af, at det er kabinepersonalets ansvar hurtigt at reagere på krisesituationer forbundet med brand og røg og navnlig, at det er vigtigt at fastslå den faktiske årsag til branden.
 - 8.2. Øjeblikkelig underretning af flyvebesætningen, samt de specifikke handlinger, der er nødvendige med henblik på samordning og assistance, når brand eller røg opdages.
 - 8.3. Nødvendigheden af at foretage hyppig kontrol af potentielle brandrisikosteder, inklusive toiletter, og de tilhørende røgdetektorer.
 - 8.4. De forskellige typer brand og det korrekte slukningsmiddel og procedurer for særlige brandsituationer.
 - 8.5. Teknikker for anvendelse af slukningsmidler og konsekvenserne af ukorrekt anvendelse samt af anvendelse i et snævert rum, herunder praktisk træning i brandbekæmpelse og i iførelse og anvendelse af røgbeskyttelsesudstyr, som bruges i luftfarten.
 - 8.6. De generelle procedurer for udryknings- og beredskabstjenester på jorden i lufthavne.
9. **Overlevelsestræning**
 - 9.1. Principper for overlevelse i fjendtlige miljøer (f.eks. polarområder, ørkenområder, jungleområder eller havområder).
 - 9.2. Overlevelse i vand, herunder iførelse og anvendelse af personligt flydeudstyr i vand og anvendelse af redningsbåde og lignende udstyr samt praktiske øvelser i vandet.

▼ M1*BILAG VI***MYNDIGHEDSKRAV TIL BESÆTNINGSMEDLEMMER PÅ FLY****[DEL-ARA]**

SUBPART GEN

GENERELLE KRAV*AFSNIT I***Generelle bestemmelser****ARA.GEN.105 Definitioner**

I denne del og i del-ORA forstås ved:

- 1) »acceptable midler til påvisning af overholdelse«: ikke-bindende standarder, der er fastsat af agenturet for at illustrere midler til at påvise overholdelse af grundforordningen og dens gennemførelsesbestemmelser
- 2) »alternative midler til påvisning af overholdelse«: forslag til et alternativ til et eksisterende acceptabelt middel til påvisning af overholdelse, eller forslag til nye midler til påvisning af overholdelse af forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser, for hvilke agenturet ikke har fastsat tilknyttede acceptable midler til påvisning af overholdelse
- 3) »godkendt træningsorganisation«: en organisation, der er kvalificeret til udstedelse eller forlængelse af en godkendelse til at gennemføre træning i forbindelse med pilotcertifikater og tilknyttede ratings og beviser

▼ M6

- 3a) »ARO.RAMP«: subpart RAMP i bilag II til forordningen om flyveoperationer
- 3b) »automatisk godkendelse«: når en stat, der er kontraherende part i ICAO, og som er opført i ICAO-tillægget, uden formaliteter accepterer et flyvebesætningscertifikat, der er udstedt af en stat i henhold til bilag 1 til Chicagokonventionen

▼ M1

- 4) »grundlæggende instrumenttræningsanordningsmodel«: en fastlagt kombination af hardware og software, som har opnået kvalifikation som grundlæggende instrumenttræningsanordning
- 5) »certificeringsspecifikationer«: tekniske standarder, der er fastsat af agenturet, som angiver midler til at påvise overholdelse af grundforordningen og dens gennemførelsesbestemmelser, og som kan anvendes af organisationen med henblik på certificering
- 6) »flyveinstruktør«: en instruktør med ret til at gennemføre træning i et luftfartøj i henhold til del-FCL
- 7) »flyvesimulatoretræningsanordning (FSTD)«: en træningsanordning, som er
 - a) med hensyn til fly, en fuld flyvesimulator, en flyvetræningsanordning, en flyve- og navigationsproceduretræner eller en grundlæggende instrumenttræningsanordning
 - b) med hensyn til helikoptere, en fuld flyvesimulator, en flyvetræningsanordning eller en flyve- og navigationsproceduretræner
- 8) »FSTD-kvalifikation«: en FSTD's tekniske egnethedsniveau, som det er defineret i overensstemmelsesdokumentet
- 9) »FSTD-bruger«: en organisation eller person, der anmoder om træning, kontrol eller afprøvning under anvendelse af en flyvesimulatoretræningsanordning til en godkendt træningsorganisation

▼ M1

- 10) »udstedelse af startforbud«: udstedelse af et formelt forbud mod, at et luftfartøj letter fra en lufthavn, og de nødvendige foranstaltninger til at tilbageholde det
- 11) »vejledende materiale«: ikke-bindende materiale udarbejdet af agenturet, som belyser betydningen af et krav eller en specifikation, og som anvendes til at understøtte fortolkningen af grundforordningen, dens gennemførelsesbestemmelser og acceptable midler til påvisning af overholdelse

▼ M6

- 12) »ICAO-tillæg«: et tillæg til et automatisk godkendt flyvebesætningscertifikat udstedt i henhold til bilag 1 til Chicagokonventionen; tillægget er nævnt i flyvebesætningscertifikatets felt XIII

▼ M1

- 13) »andre træningsanordninger«: andre hjælpemidler end flyvesimulatortræningsanordninger, som giver mulighed for træning af piloter, hvor et komplet cockpitmiljø ikke er nødvendigt
- 14) »del-ARA«: bilag VI til forordningen om flybesætninger i civil luftfart
- 15) »del-ORO«: bilag III til forordningen om flyveoperationer
- 16) »del-CC«: bilag V til forordningen om flybesætninger i civil luftfart
- 17) »del-FCL«: bilag I til forordningen om flybesætninger i civil luftfart
- 18) »del-MED«: bilag IV til forordningen om flybesætninger i civil luftfart
- 19) »del-ORA«: bilag VII til forordningen om flybesætninger i civil luftfart
- 20) »hovedforretningssted«: en organisations hovedkontor eller vedtægtsmæssige hjemsted, inden for hvilken de vigtigste økonomiske funktioner og den i denne forordning omhandlede operationelle kontrol udøves
- 21) »kvalifikationsprøvevejledning«: et dokument, der har til formål at påvise, at en flyvesimulatortræningsanordnings ydeevne og betjeningsegenskaber svarer til det luftfartøj, den flyklasse eller helikoptertype, der simuleres, inden for forud fastsatte grænser, samt at alle relevante krav er opfyldt. Kvalifikationsprøvevejledningen omfatter både data for luftfartøjet, flyklassen eller helikoptertypen og data for flyvesimulatortræningsanordningen, som anvendes som støtte ved valideringen.

ARA.GEN.115 Tilsynsdokumentation

Den kompetente myndighed sørger for alle love, standarder, regler, tekniske publikationer og relaterede dokumenter til relevant personale, således at de kan udføre deres opgaver og varetage deres ansvar.

ARA.GEN.120 Midler til påvisning af overholdelse

- a) Agenturet udvikler acceptable midler til påvisning af overholdelse, som kan anvendes til at påvise overholdelse af forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser. Når disse acceptable midler overholdes, er de tilhørende krav i gennemførelsesbestemmelserne opfyldt.
- b) Alternative midler til påvisning af overholdelse kan anvendes til at påvise overholdelse af gennemførelsesbestemmelserne.
- c) Den kompetente myndighed opretter et system til konsekvent at vurdere, om alle alternative midler til påvisning af overholdelse, som anvendes af myndigheden selv eller af organisationer og personer, der er omfattet af myndighedens tilsyn, giver mulighed for at påvise overholdelse af forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser.

▼ M1

- d) Den kompetente myndighed vurderer alle alternative midler til påvisning af overholdelse, som foreslås af en organisation i overensstemmelse med ORA.GEN.120 ved at analysere den fremlagte dokumentation og, hvis det findes nødvendigt, gennemføre en inspektion af organisationen.

Når den kompetente myndighed finder, at de alternative midler til påvisning af overholdelse er i overensstemmelse med gennemførelsesbestemmelserne, skal den uden ugrundet ophold

- 1) underrette ansøgeren om, at de alternative midler til påvisning af overholdelse kan implementeres, og, hvis det er relevant, ændre godkendelsen af eller beviset til ansøgeren i overensstemmelse dermed
 - 2) underrette agenturet om deres indhold, herunder en kopi af al relevant dokumentation
 - 3) underrette andre medlemsstater om alternative midler til påvisning af overholdelse, som er blevet accepteret.
- e) Hvis den kompetente myndighed selv anvender alternative midler til påvisning af overholdelse for at opnå overholdelse af forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser, skal den
- 1) stille dem til rådighed for alle organisationer og personer, der er omfattet af myndighedens tilsyn
 - 2) uden ugrundet ophold underrette agenturet.

Den kompetente myndighed giver agenturet en komplet beskrivelse af de alternative midler til påvisning af overholdelse, herunder evt. ændringer til procedurer, der kan være relevante, samt en vurdering, som viser, at gennemførelsesbestemmelserne er opfyldt.

ARA.GEN.125 Oplysninger til agenturet

- a) Den kompetente myndighed underretter agenturet uden ugrundet ophold om eventuelle tilfælde af betydelige problemer i forbindelse med gennemførelsen af forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser.
- b) Den kompetente myndighed giver agenturet oplysninger af sikkerhedsmæssig betydning, som stammer fra de hændelsesindberetninger, myndigheden har modtaget.

ARA.GEN.135 Omgående reaktion på et sikkerhedsproblem

- a) Med forbehold af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF ⁽¹⁾ etablerer den kompetente myndighed et system til behørig indsamling, analyse og formidling af sikkerhedsoplysninger.
- b) Agenturet etablerer et system til behørig analyse af relevante sikkerhedsoplysninger, det måtte modtage, og giver uden ugrundet ophold medlemsstaterne og Kommissionen alle oplysninger, herunder anbefalinger eller afhjælpende foranstaltninger, der bør træffes, som er nødvendige for, at de kan reagere i tide på et sikkerhedsproblem, som involverer produkter, dele, apparatur, personer eller organisationer i henhold til forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser.
- c) Når den kompetente myndighed har modtaget oplysningerne i litra a) og b), træffer myndigheden passende foranstaltninger til at håndtere problemet.
- d) Underretning om foranstaltninger, der træffes i henhold til litra c), gives straks til alle personer eller organisationer, som skal overholde dem i følge forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser. Den kompetente myndighed underretter også agenturet om disse foranstaltninger og, når der kræves en kombineret indsats, de andre berørte medlemsstater.

⁽¹⁾ EUT L 167 af 4.7.2003, s. 23.

▼ **M1***AFSNIT II***Styring****ARA.GEN.200 Styringsystem**

- a) Den kompetente myndighed etablerer og vedligeholder et styringsystem, herunder som minimum:
- 1) dokumenterede politikker og procedurer til beskrivelse af dens organisation, midler og metoder til at sikre overholdelse af forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser. Procedurerne ajourføres og fungerer som den kompetente myndigheds grundlæggende arbejdsdokumenter for alle tilknyttede opgaver
 - 2) et tilstrækkeligt antal medarbejdere til at udføre dens opgaver og varetage dens ansvar. Disse medarbejdere skal være kvalificerede til at udføre de tildelte opgaver og have den nødvendige viden, erfaring samt grundlæggende træning og periodisk træning til at sikre vedvarende kompetence. Der skal forefindes et system til personaleplanlægning for at sikre, at alle opgaver udføres tilfredsstillende
 - 3) tilstrækkelige faciliteter og kontorlokaler til at udføre de tildelte opgaver
 - 4) en funktion til at overvåge, at styringssystemet opfylder de relevante krav, og at procedurerne er tilstrækkelige, herunder etablering af en intern revisionsproces og en proces til sikkerhedsmæssig risikostyring. Overholdelsesovervågningen skal omfatte et system til tilbagemeldinger om revisionsresultater til den kompetente myndigheds øverste ledelse med henblik på at sikre gennemførelse af eventuelle afhjælpende foranstaltninger
 - 5) en person eller en gruppe af personer, der er endeligt ansvarlige over for den kompetente myndigheds øverste ledelse for overholdelsesovervågningsfunktionen
- b) Den kompetente myndighed udpeger for hvert aktivitetsområde inklusive styringssystemet en eller flere personer, som skal have det overordnede ansvar for styringen af den eller de relevante opgaver.
- c) Den kompetente myndighed etablerer procedurer for deltagelse i en gensidig udveksling af alle nødvendige oplysninger og bistand med andre berørte kompetente myndigheder, herunder om alle resultater, der er påpeget, og opfølgende foranstaltninger, der er truffet i forbindelse med tilsynet med personer og organisationer, som udøver aktiviteter på en medlemsstats område, men som har bevis fra den kompetente myndighed i en anden medlemsstat eller fra agenturet.
- d) En kopi af procedurerne i forbindelse med styringssystemet og af ændringer til dem stilles til rådighed for agenturet med henblik på standardisering.

ARA.GEN.205 Tildeling af opgaver til kvalificerede enheder

- a) Medlemsstaterne tildeler udelukkende opgaver i forbindelse med den grundlæggende certificering eller fortsat tilsyn med personer eller organisationer i henhold til forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser til kvalificerede enheder. Ved tildelingen af opgaver sikrer den kompetente myndighed, at
- 1) der forefindes et system til grundlæggende og fortsat at vurdere, om den kvalificerede enhed overholder bilag V til forordning (EF) nr. 216/2008.

Systemet og resultaterne af vurderingerne dokumenteres
 - 2) den har indgået en dokumenteret aftale med den kvalificerede enhed, som er godkendt af begge parter på et behørigt ledelsesniveau, og som klart definerer:
 - i) de opgaver, der skal udføres

▼ M1

- ii) de erklæringer, rapporter og optegnelser, der skal fremlægges
 - iii) de tekniske betingelser, der skal opfyldes ved udførelsen af sådanne opgaver
 - iv) den tilhørende ansvarsdækning
 - v) den beskyttelse, der gives i forbindelse med oplysninger, som indhentes som led i udførelsen af opgaverne.
- b) Den kompetente myndighed sikrer, at den interne revisionsproces og en proces til sikkerhedsmæssig risikostyring, som kræves i henhold til ARA.GEN.200, litra a), punkt 4), omfatter alle certificeringsopgaver og opgaver i forbindelse med løbende tilsyn, som udføres på myndighedens vegne.

ARA.GEN.210 Ændringer i styringssystemet

- a) Den kompetente myndighed sikrer, at der forefindes et system til identificering af ændringer, som har indflydelse på myndighedens mulighed for at udføre sine opgaver og varetage sit ansvar som fastlagt i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser. Systemet skal sætte myndigheden i stand til at træffe passende foranstaltninger for at sikre, at dens forvaltningssystem forbliver tilstrækkeligt og effektivt.
- b) Den kompetente myndighed ajourfører sit styringssystem, så det afspejler eventuelle ændringer til forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser rettidigt med henblik på at sikre effektiv gennemførelse.
- c) Den kompetente myndighed underretter agenturet om ændringer, som har indflydelse på myndighedens mulighed for at udføre sine opgaver og varetage sit ansvar som fastlagt i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser.

ARA.GEN.220 Registrering

- a) Den kompetente myndighed etablerer et registreringssystem, som giver mulighed for passende opbevaring, adgang til og pålidelig sporbarhed for:
- 1) styringssystemets dokumenterede politikker og procedurer
 - 2) træning, kvalifikation og bemyndigelse af personalet
 - 3) tildeling af opgaver, som dækker de elementer, der kræves i ARA.GEN.205, samt nærmere oplysninger om de tildelte opgaver
 - 4) certificeringsprocesser og løbende tilsyn med godkendte organisationer
 - 5) processer til udstedelse af personalecertifikater, ratings, beviser og godkendelser samt til løbende tilsyn med indehaverne af disse certifikater, ratings, beviser og godkendelser
 - 6) processer til udstedelse af FSTD-kvalifikationsbeviser samt til løbende tilsyn med flyvesimulatortræningsanordningen og den organisation, der anvender den
 - 7) tilsyn med personer og organisationer, som udfører aktiviteter på medlemsstatens område, men som den kompetente myndighed i en anden medlemsstat eller agenturet fører tilsyn med og udsteder bevis til, som aftalt mellem disse myndigheder
 - 8) evalueringen og underretningen til agenturet om alternative midler til påvisning af overholdelse foreslået af organisationer og vurdering af alternative midler til påvisning af overholdelse anvendt af den kompetente myndighed selv
 - 9) resultater, afhjælpende foranstaltninger og dato for afslutningen af foranstaltningen
 - 10) iværksatte håndhævelsesforanstaltninger
 - 11) sikkerhedsoplysninger og opfølgende foranstaltninger

▼ **M1**

- 12) anvendelse af fleksibilitetsbestemmelserne i henhold til artikel 14 i forordning (EF) nr. 216/2008
- b) Den kompetente myndighed fører en liste over alle udstedte organisationsbeviser, FSTD-kvalifikationsbeviser samt personalecertifikater og -beviser.
- c) Alle fortegnelser opbevares i den minimumsperiode, der er fastlagt i denne forordning. Hvis der ikke er fastlagt nogen minimumsperiode, opbevares fortegnelserne i mindst fem år i henhold til gældende databeskyttelseslovgivning.

*AFSNIT III**Tilsyn, certificering og håndhævelse***ARA.GEN.300 Tilsyn**

- a) Den kompetente myndighed kontrollerer:
- 1) opfyldelsen af kravene for organisationer eller personer før udstedelsen af enten et organisationsbevis, en godkendelse, et FSTD-kvalifikationsbevis eller et personalecertifikat, -bevis eller en personrating
 - 2) vedvarende opfyldelse af de gældende krav for de organisationer, den har certificeret, for personer og indehavere af FSTD-kvalifikationsbeviser
 - 3) gennemførelse af passende sikkerhedsforanstaltninger, som den kompetente myndighed har fastlagt, jf. ARA.GEN.135, litra c) og d).
- b) Denne kontrol
- 1) understøttes af dokumentation, der særligt har til formål at vejlede personale med ansvar for tilsynet med sikkerheden i udførelsen af deres funktioner
 - 2) oplyser de relevante personer og organisationer om resultaterne af sikkerhedstilsynet
 - 3) er baseret på revisioner og inspektioner, herunder rampeinspektioner og uanmeldte inspektioner
 - 4) forsyner den kompetente myndighed med de nødvendige beviser, hvis der kræves yderligere foranstaltninger, herunder de foranstaltninger, der er fastlagt i ARA.GEN.350 og ARA.GEN.355.
- c) Omfanget af det tilsyn, der er defineret i litra a) og b) ovenfor, fastlægges på grundlag af resultaterne af tidligere tilsynsaktiviteter og sikkerhedsprioriteter.
- d) Uanset medlemsstaternes kompetencer og deres forpligtelser i henhold til ARO.RAMP fastlægges omfanget af tilsynet med aktiviteter, der udføres på en medlemsstats område af personer eller organisationer, som er etableret eller bosiddende i en anden medlemsstat, på grundlag af sikkerhedsprioriteringerne samt tidligere tilsynsaktiviteter.
- e) Hvis en persons eller organisations aktiviteter involverer flere end én medlemsstat eller agenturet, kan den kompetente myndighed med ansvar for tilsynet under litra a) aftale, at tilsynsopgaver udføres af den eller de kompetente myndigheder i den eller de medlemsstater, hvor aktiviteten finder sted, eller af agenturet. Enhver person eller organisation, som berøres af en sådan aftale, underrettes om aftalen og dens anvendelsesområde.
- f) Den kompetente myndighed indsamler og behandler alle oplysninger, som den finder relevante for tilsynet, herunder for rampeinspektioner og uanmeldte inspektioner.

▼ M1**ARA.GEN.305 Tilsynsprogram**

- a) Den kompetente myndighed etablerer og vedligeholder et tilsynsprogram, som dækker de tilsynsaktiviteter, der kræves i ARA.GEN.300 og ARO.RAMP.
- b) For organisationer, der er certificeret af den kompetente myndighed, samt indehavere af FSTD-kvalifikationsbeviser udarbejdes tilsynsprogrammet under hensyntagen til organisationens særlige karakter, aktiviteterens kompleksitet og resultaterne af tidligere certificerings- og/eller tilsynsaktiviteter og baseres på vurderingen af de tilknyttede risici. Inden for hver tilsynsplanlægningscyklus omfatter programmet:
- 1) revisioner og inspektioner, herunder evt. rampeinspektioner og uanmeldte inspektioner
 - 2) møder mellem den ansvarlige leder og den kompetente myndighed for at sikre, at begge er informerede om vigtige spørgsmål.
- c) For organisationer, der er certificeret af den kompetente myndighed, og indehavere af FSTD-kvalifikationsbeviser gælder en tilsynsplanlægningscyklus på højst 24 måneder.

Tilsynsplanlægningscyklussen kan forkortes, hvis der er tegn på, at organisationens eller indehaveren af FSTD-kvalifikationsbevisets sikkerhedsmæssige præstation er forringet.

Tilsynsplanlægningscyklussen kan forlænges til højst 36 måneder, hvis den kompetente myndighed i løbet af de foregående 24 måneder har konstateret:

- 1) at organisationen har udvist effektiv identifikation af luftfartssikkerhedsfarer og styring af de tilknyttede risici
- 2) at organisationen vedvarende i henhold til ORA.GEN.130 har vist, at den har fuld kontrol over alle ændringer
- 3) at der ikke er udstedt nogen niveau 1-resultater
- 4) at alle afhjælpende foranstaltninger er gennemført inden for den frist, som den kompetente myndighed har godkendt eller forlænget som defineret i ARA.GEN.350, litra d), punkt 2).

Tilsynsplanlægningscyklussen kan igen forlænges til højst 48 måneder, hvis organisationen, ud over ovenstående, også har oprettet, og den kompetente myndighed har godkendt, et effektivt system til løbende rapportering til den kompetente myndighed om organisationens egne sikkerhedsresultater og egen regeloverholdelse.

▼ M4

- ca) Uanset litra c) skal der anvendes en tilsynsplanlægningscyklus på højst 48 måneder for organisationer, der alene leverer træning med henblik på LAPL, PPL, SPL eller BPL samt tilknyttede rettigheder og certifikater. Tilsynsplanlægningscyklussen skal afkortes, hvis der er belæg for, at indehaverorganisationens sikkerhedspræstation er forringet.

Tilsynsplanlægningscyklussen kan forlænges til højst 72 måneder, hvis den kompetente myndighed i løbet af de foregående 48 måneder har konstateret:

- 1) at organisationen har godtgjort, at den effektivt kan identificere luftfartssikkerhedsrisici og styre de tilknyttede risici, hvilket fremgår af resultaterne af den årlige gennemgang i overensstemmelse med ORA.GEN.200, litra c)
- 2) at organisationen løbende har ført kontrol med alle ændringer i overensstemmelse med ORA.GEN.130, hvilket fremgår af resultaterne af den årlige gennemgang i overensstemmelse med ORA.GEN.200, litra c)
- 3) at der ikke er udstedt nogen niveau 1-anmærkninger og
- 4) at alle afhjælpende foranstaltninger er gennemført inden for den frist, som den kompetente myndighed har godkendt eller forlænget som defineret i ARA.GEN.350, litra d), nr. 2).

▼ M1

- d) For indehavere af et certifikat, et bevis eller en rating udstedt af den kompetente myndighed omfatter tilsynsprogrammet inspektioner, herunder uanmeldte inspektioner, hvor det er relevant.

▼ **M1**

- e) Tilsynsprogrammet omfatter fortegnelser over de datoer, hvor revisioner, inspektioner og møder skal finde sted, og hvor sådanne revisioner, inspektioner og møder er gennemført.

ARA.GEN.310 Indledende certificeringsprocedure — organisationer

- a) Når den kompetente myndighed modtager en ansøgning om indledende udstedelse af et certifikat til en organisation, kontrollerer myndigheden organisationens opfyldelse af de gældende krav.
- b) Når den kompetente myndighed har konstateret, at organisationen opfylder de gældende krav, udsteder myndigheden beviset/beviserne, som angivet i tillæg III og tillæg V til denne del. Beviset/beviserne udstedes med ubegrænset varighed. Rettighederne i forbindelse med og omfanget af de aktiviteter, som organisationen er godkendt til at udføre, angives nærmere i godkendelsesbetingelserne, som er vedføjet beviset/beviserne.
- c) For at give en organisation mulighed for at gennemføre ændringer uden forudgående samtykke fra den kompetente myndighed, jf. ORA.GEN.130, godkender den kompetente myndighed den procedure, som organisationen har indsendt, og som definerer omfanget af sådanne ændringer og beskriver, hvordan de vil blive håndteret og formidlet.

ARA.GEN.315 Procedure for udstedelse, forlængelse, fornyelse eller ændring af certifikater, ratings eller beviser — personer

- a) Når den kompetente myndighed modtager en ansøgning om udstedelse, forlængelse, fornyelse eller ændring af personcertifikater, -ratings eller -beviser samt eventuel støttedokumentation, kontrollerer myndigheden, om ansøgeren opfylder de gældende krav.
- b) Når den kompetente myndighed har konstateret, at ansøgeren opfylder de gældende krav, udsteder, fornyr eller forlænger myndigheden certifikatet, ratingen eller beviset.

ARA.GEN.330 Ændringer — organisationer

- a) Når den kompetente myndighed modtager en ansøgning om en ændring, som kræver forudgående godkendelse, kontrollerer myndigheden, om organisationen opfylder de gældende krav, før den afgiver sin godkendelse.

Den kompetente myndighed fastlægger betingelser for organisationens drift i forbindelse med ændringen, medmindre den kompetente myndighed vurderer, at organisationens bevis skal suspenderes.

Når den kompetente myndighed har konstateret, at organisationen opfylder de gældende krav, godkender myndigheden ændringen.

- b) Uanset eventuelle andre håndhævelsesforanstaltninger suspenderer, begrænser eller tilbagekalder den kompetente myndighed organisationens bevis, hvis organisationen gennemfører ændringer, som kræver forudgående godkendelse, uden at have fået den kompetente myndigheds godkendelse i overensstemmelse med litra a).
- c) For ændringer, som ikke kræver forudgående godkendelse, vurderer den kompetente myndighed oplysningerne i meddelelsen, som organisationen har indsendt i henhold til ORA.GEN.130 for at kontrollere, at de gældende krav er opfyldt. I tilfælde af manglende opfyldelse
- 1) underretter den kompetente myndighed organisationen om den manglende opfyldelse og anmoder om yderligere ændringer
 - 2) handler den kompetente myndighed i overensstemmelse med ARA.GEN.350 i tilfælde af niveau 1- eller niveau 2-resultater.

ARA.GEN.350 Resultater og afhjælpende foranstaltninger — organisationer

- a) Den kompetente myndighed for tilsyn, jf. ARA.GEN.300, litra a), etablerer et system til analyse af resultaterne med henblik på at vurdere deres betydning for sikkerheden.
- b) Et niveau 1-resultat udstedes af den kompetente myndighed, hvis den konstaterer en betydelig manglende opfyldelse af de gældende krav i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser, af organisationens procedurer og håndbøger eller af betingelserne for en godkendelse eller et bevis, som sænker sikkerheden eller bringer flyvesikkerheden i alvorlig fare.

Ved et niveau 1-resultat forstås følgende:

- 1) undladelse af at give den kompetente myndighed adgang til organisationens faciliteter, jf. ORA.GEN.140, i de almindelige arbejdstider og efter to skriftlige anmodninger

▼ **M1**

- 2) opnåelse eller bevarelse af gyldigheden af organisationens certifikat ved hjælp af forfalskning af indsendt dokumentation
 - 3) bevis for uregelmæssigheder eller svigagtig brug af organisationscertifikatet
 - 4) fravær af en ansvarlig leder.
- c) Et niveau 2-resultat udstedes af den kompetente myndighed, hvis den konstaterer en betydelig manglende opfyldelse af de gældende krav i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser, af organisationens procedurer og håndbøger eller af betingelserne for en godkendelse eller et bevis, som kunne sænke sikkerheden eller bringe flyvesikkerheden i alvorlig fare.
- d) Når der ved tilsyn eller på anden måde konstateres et resultat, underretter den kompetente myndighed, ud over de andre foranstaltninger, der kræves i henhold til forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser, skriftligt organisationen om resultatet og anmoder om foranstaltninger til at afhjælpe den manglende opfyldelse. Hvor det er relevant, underretter den kompetente myndighed den stat, hvor luftfartøjet er indregistreret.
- 1) Ved et niveau 1-resultat træffer den kompetente myndighed umiddelbart passende foranstaltninger til at forbyde eller begrænse aktiviteter og, hvis det er relevant, til at tilbagekalde beviset eller den specifikke godkendelse eller til at begrænse eller suspendere det helt eller delvist, afhængigt af omfanget af niveau 1-resultatet, indtil organisationen har afhjulpet manglen med et vellykket resultat.
 - 2) Ved niveau 2-resultater skal den kompetente myndighed:
 - i) give organisationen en frist til gennemførelse af afhjælpende foranstaltninger, som er rimelig i forhold til arten af resultaterne, men som under alle omstændigheder som udgangspunkt ikke må overstige tre måneder. Ved udløbet af denne periode og afhængigt af arten af resultaterne kan den kompetente myndighed forlænge perioden på tre måneder under forudsætning af, at der foreligger en tilfredsstillende plan for afhjælpende foranstaltninger, som er godkendt af den kompetente myndighed
 - ii) vurdere de afhjælpende foranstaltninger og den gennemførelsesplan, som organisationen har foreslået, og acceptere disse, hvis myndigheden vurderer, at de er tilstrækkelige til at afhjælpe den manglende opfyldelse.
 - 3) Hvis en organisation ikke fremsender en acceptabel plan for afhjælpende foranstaltninger eller gennemfører de afhjælpende foranstaltninger inden for den frist, som den kompetente myndighed har accepteret eller forlænget, hæves resultatet til et niveau 1-resultat, og der træffes de i litra d), punkt 1), beskrevne foranstaltninger.
 - 4) Den kompetente myndighed registrerer alle de resultater, den har påpeget eller modtaget meddelelse om, og, hvor det er relevant, de håndhævelsesforanstaltninger, den har truffet, samt alle afhjælpende foranstaltninger og datoer for afslutning af foranstaltninger for resultater.
- e) Uanset andre håndhævelsesforanstaltninger gælder det, at hvis myndigheden i en medlemsstat, der handler i overensstemmelse med bestemmelserne i ARA.GEN.300, litra d), konstaterer manglende opfyldelse af de gældende krav i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser hos en organisation, som er certificeret af den kompetente myndighed i en anden medlemsstat eller af agenturet, underretter den den pågældende kompetente myndighed og angiver resultatniveauet.

ARA.GEN.355 Resultater og håndhævelsesforanstaltninger — personer

- a) Hvis den kompetente myndighed med ansvar for tilsyn i henhold til ARA.GEN.300, litra a), ved tilsyn eller på anden måde konstaterer, at en person med et certifikat, en rating eller et bevis udstedt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser ikke har opfyldt de gældende krav, udsteder den kompetente myndighed et resultat, registrerer det og meddeler det skriftligt til indehaveren af certifikatet, ratingen eller beviset.

▼ M1

- b) Når et sådant resultat udstedes, gennemfører den kompetente myndighed en undersøgelse. Hvis resultatet bliver bekræftet,
- 1) begrænser, suspenderer eller tilbagekalder den kompetente myndighed certifikatet, ratingen eller beviset, når der er konstateret et sikkerhedsproblem
 - 2) træffer den kompetente myndighed eventuelle yderligere håndhævelsesforanstaltninger, der er nødvendige for at hindre, at den manglende opfyldelse fortsætter.
- c) Hvor det er relevant, underretter den kompetente myndighed den person eller organisation, der har udstedt helbredsbeviset eller certifikatet.
- d) Uanset andre håndhævelsesforanstaltninger gælder det, at hvis myndigheden i en medlemsstat, der handler i overensstemmelse med bestemmelserne i ARA.GEN.300, litra d), finder bevis for manglende opfyldelse af de gældende krav af en person, som besidder et certifikat, rating eller bevis, der er udstedt af den kompetente myndighed i en anden medlemsstat, underretter den den pågældende kompetente myndighed.
- e) Hvis det ved tilsyn eller på anden måde konstateres, at en person, som er underlagt kravene i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser, og som ikke har et certifikat, en rating eller et bevis udstedt i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesbestemmelser, ikke har opfyldt de gældende krav, træffer den kompetente myndighed, som konstaterede den manglende opfyldelse, de nødvendige håndhævelsesforanstaltninger for at hindre, at den manglende opfyldelse fortsætter.

SUBPART FCL

SPECIFIKKE KRAV VEDRØRENDE CERTIFICERING AF FLYVEBESÆTNINGER*AFSNIT I***Generelle bestemmelser****ARA.FCL.120 Registrering**

Ud over de fortegnelser, der kræves i ARA.GEN.220, litra a), skal den kompetente myndighed i sit registreringssystem medtage oplysninger om teoriprøver og vurderinger af piloters færdigheder.

*AFSNIT II***Certifikater, ratings og beviser****ARA.FCL.200 Procedure for udstedelse, forlængelse eller fornyelse af certifikater, ratings og beviser****▼ M6**

- a) Udstedelse af certifikater og ratings. Den kompetente myndighed udsteder et flyvebesætningscertifikat og tilhørende ratings på en blanket, som vist i tillæg I til denne del.

Hvis en pilot har til hensigt at flyve uden for Unionens område i et luftfartøj, der er registreret i en anden medlemsstat end den, der har udstedt flyvebesætningscertifikatet, skal den kompetente myndighed:

- 1) tilføje følgende bemærkning i flyvebesætningscertifikatets felt XIII: »Certifikatet godkendes automatisk, jf. ICAO-tillægget til dette certifikat« og
- 2) stille ICAO-tillægget til rådighed for piloten i trykt eller elektronisk format.

▼ M1

- b) Udstedelse af instruktør- og eksaminatorbeviser. Den kompetente myndighed udsteder et instruktør- eller eksaminatorbevis som:
- 1) en påtegning af de relevante rettigheder på pilotcertifikatet som angivet i tillæg I til denne del eller
 - 2) et separat dokument i den form og på den måde, som den kompetente myndighed foreskriver.

▼ M1

- c) Eksaminators påtegning af certifikater. Før visse eksaminatorer specifikt bemyndiges til at forlænge eller forny ratings eller beviser, udarbejder den kompetente myndighed passende procedurer.

▼ M4

- d) Instruktørers påtegning af certifikater. Før visse instruktører specifikt bemyndiges til at forlænge klasseretigheder til enmotorede luftfartøjer med stempelmotorer og TMG, udarbejder den kompetente myndighed passende procedurer.

▼ M1**ARA.FCL.205 Overvågning af eksaminatorer**

- a) Den kompetente myndighed udarbejder et tilsynsprogram til overvågning af eksaminators handlemåde og resultater, idet der tages højde for:
 - 1) antallet af eksaminatorer, den har certificeret, og
 - 2) antallet af eksaminatorer, der er certificeret af andre kompetente myndigheder, som udøver deres rettigheder inden for det område, hvor den kompetente myndighed fører tilsyn.

▼ M3

- b) De kompetente myndigheder fører en liste over eksaminatorer, som den har certificeret. Listen skal også vise, hvilke rettigheder eksaminatorerne har, og skal offentliggøres og ajourføres af den kompetente myndighed.

▼ M1

- c) Den kompetente myndighed udarbejder procedurer for udpegning af eksaminatorer til gennemførelse af praktiske prøver.

▼ M3**ARA.FCL.210 Oplysninger om eksaminatorer**

- a) Den kompetente myndighed underretter Agenturet om de nationale administrative procedurer, krav om beskyttelse af personoplysninger, regler om erstatningsansvar, ulykkesforsikring og afgifter, der gælder på dens område, og som eksaminatoren skal anvende i forbindelse med de praktiske prøver, duelighedsprøver eller kompetencebedømmelser, som ansøgeren skal gennemgå, hvis ansøgerens kompetente myndighed ikke er den samme som den, der har udstedt eksaminatorens bevis.
- b) For at lette formidlingen af og adgangen til de oplysninger, der er indsendt af de kompetente myndigheder i henhold litra a), skal Agenturet offentliggøre oplysningerne i et bestemt format, som det fastsætter.
- c) Den kompetente myndighed kan meddele de eksaminatorer, den har certificeret, og eksaminatorer certificeret af andre kompetente myndigheder, som udøver deres rettigheder på førstnævnte myndigheds område, de sikkerhedskriterier, der skal overholdes, når praktiske prøver og duelighedsprøver udføres på et luftfartøj."

▼ M1**ARA.FCL.215 Gyldighedsperiode**

- a) Ved udstedelse eller fornyelse af en rating eller et bevis skal den kompetente myndighed eller, i tilfælde af fornyelse, en eksaminator, som specifikt er bemyndiget af den kompetente myndighed, forlænge gyldighedsperioden frem til udgangen af den relevante måned.
- b) Når den kompetente myndighed eller en eksaminator, som specifikt er bemyndiget af den kompetente myndighed, forlænger en rating, et instruktør- eller et eksaminatorbevis, skal denne forlænge gyldighedsperioden for ratingen eller beviset frem til udgangen af den relevante måned.
- c) Den kompetente myndighed eller en eksaminator, som er specifikt bemyndiget til formålet af den kompetente myndighed, skal angive udløbsdatoen på certifikatet eller beviset.
- d) Den kompetente myndighed kan udarbejde procedurer til at sikre, at indehaveren af certifikatet eller beviset kan udøve rettigheder i en periode på højst otte uger efter, at den eller de relevante prøver er bestået, og indtil certifikatet eller beviset påtegnes.

ARA.FCL.220 Procedure for fornyelse af pilotcertifikater

- a) Den kompetente myndighed fornyer et certifikat, hvis det er nødvendigt af administrative årsager, og:
 - 1) efter den første udstedelse af en rating eller

▼ M1

2) når punkt XII i certifikatet, som er fastlagt i tillæg I til denne del, er udfyldt, og der ikke er flere tomme felter.

b) Kun gyldige ratings og beviser overføres til det nye certifikatdokument.

ARA.FCL.250 Begrænsning, suspension og tilbagekaldelse af certifikater, ratings og beviser

a) Den kompetente myndighed begrænser, suspenderer eller tilbagekalder et pilotcertifikat og tilhørende ratings eller beviser i overensstemmelse med ARA.GEN.355 bl.a. under følgende omstændigheder:

- 1) hvis pilotcertifikatet, ratingen eller beviset er opnået ved hjælp af forfalskning af indsendt dokumentation
- 2) hvis logbogen og certifikat- og bevisfortegnelserne er blevet forfalsket
- 3) hvis certifikatindehaveren ikke længere opfylder de gældende krav i del-FCL
- 4) hvis indehaveren udøver rettighederne for sit certifikat, rating eller bevis under påvirkning af alkohol eller narkotika
- 5) hvis indehaveren ikke opfylder de gældende operationelle krav
- 6) hvis der er bevis for uregelmæssigheder eller svigagtig brug af beviset
- 7) hvis flyveeksaminatoren varetager sine opgaver eller sit ansvar på en uacceptabel måde i en hvilken som helst fase.

b) Den kompetente myndighed kan også begrænse, suspendere eller tilbagekalde certifikatet, ratingen eller beviset efter skriftlig anmodning fra indehaveren af certifikatet eller beviset.

c) Alle praktiske prøver, duelighedsprøver og kompetencebedømmelser, som udføres under suspensionen eller efter tilbagekaldelsen af et eksaminatorbevis, er ugyldige.

*AFSNIT III**Teoriprøver***ARA.FCL.300 Prøveprocedurer**

a) Den kompetente myndighed etablerer de nødvendige ordninger og procedurer til, at ansøgerne kan tage teoriprøver i overensstemmelse med de gældende krav i del-FCL.

b) For ATPL-, MPL-, erhvervsmæssige pilotcertifikater (CPL) og instrumentratings skal disse procedurer overholde alle følgende betingelser:

- 1) Prøverne skal aflægges skriftligt eller på computer.
- 2) Spørgsmålene til prøven udvælges af den kompetente myndighed efter en metode, som dækker hele pensummet i hvert emne, fra European Central Question Bank (ECQB). ECQB er en database med multiple choice-spørgsmål, som agenturet fører.
- 3) Prøven i kommunikation kan aflægges separat fra prøverne i andre emner. En ansøger, som tidligere har bestået en af prøverne eller begge prøver i VFR-kommunikation (visuelflyveregler) og IFR-kommunikation (instrumentflyveregler), skal ikke prøves i de relevante afsnit igen.

▼ M1

- c) Den kompetente myndighed underretter ansøgerne om de sprog, prøven kan tages i.
- d) Den kompetente myndighed etablerer passende procedurer til at sikre prøvernes integritet.
- e) Hvis den kompetente myndighed finder, at ansøgeren ikke opfylder prøveprocedurerne under prøven, skal det vurderes, om ansøgeren skal underkendes i enten ét emne eller i hele prøven.
- f) Den kompetente myndighed udelukker ansøgere, der tages i at snyde, fra at tage enhver yderligere prøve inden for mindst 12 måneder at regne fra den dato, de blev taget i at snyde.

SUBPART CC

SPECIFIKKE KRAV VEDRØRENDE KABINEBESÆTNINGER*AFSNIT I****Kabinepersonalecertifikater*****ARA.CC.100 Procedurer for kabinepersonalecertificering**

- a) Den kompetente myndighed etablerer procedurer for udstedelse og registrering af samt tilsyn med kabinepersonalecertifikater i overensstemmelse med henholdsvis ARA.GEN.315, ARA.GEN.220 og ARA.GEN.300.
- b) Kabinepersonalecertifikater udstedes i det format og med de specifikationer, der er fastlagt i tillæg II til denne del.

enten

- 1) af den kompetente myndighed

og/eller, såfremt det beslutes af en medlems stat,

- 2) en organisation, der har fået godkendelse dertil af den kompetente myndighed.

- c) Den kompetente myndighed gør følgende offentligt tilgængeligt:

- 1) hvilket eller hvilke organer der udsteder kabinepersonalecertifikater i dens område

- 2) hvis organisationer har godkendelse dertil, listen over disse organisationer.

ARA.CC.105 Suspension og tilbagekaldelse af kabinepersonalecertifikater

Den kompetente myndighed træffer foranstaltninger i overensstemmelse med ARA.GEN.355, herunder suspension eller tilbagekaldelse af kabinepersonalecertifikater, som minimum i følgende tilfælde:

- a) manglende opfyldelse af del-CC eller af de gældende krav i del-ORO og del-CAT, når der er konstateret et sikkerhedsproblem
- b) opnåelse eller bevarelse af gyldigheden af kabinepersonalecertifikatet ved hjælp af forfalskning af indsendt dokumentation
- c) udøvelse af rettighederne for kabinepersonalecertifikatet under påvirkning af alkohol eller narkotika

▼ M1

- d) bevis for uregelmæssigheder eller svingagtig brug af kabinepersonalecertifikatet.

*AFSNIT II****Organisationer, der udbyder kabinepersonaletræning eller udsteder kabinepersonalecertifikater*****ARA.CC.200 Godkendelse af organisationer til at udbyde kabinepersonaletræning eller udstede kabinepersonalecertifikater**

- a) Før den kompetente myndighed udsteder en godkendelse til en træningsorganisation eller et luftfartsforetagende til at udbyde kabinepersonaletræning, skal myndigheden kontrollere:

- 1) at afholdelsen af, pensu og de tilknyttede programmer for de træningskurser, organisationen udbyder, opfylder de relevante krav i del-CC
- 2) at de træningsanordninger, der anvendes af organisationen, er en realistisk kopi af passagerkabinen på luftfartøjstypen eller -typerne og afspejler de tekniske egenskaber ved det udstyr, kabinebesætningen skal betjene, og
- 3) at de undervisere og instruktører, der afholder træningssessioner, er tilstrækkeligt erfarne og kvalificerede i det relevante træningsemne.

- b) Hvis en medlemsstat vælger, at organisationer kan godkendes til at udstede kabinepersonalecertifikater, giver den kompetente myndighed kun sådanne godkendelser til organisationer, der opfylder kravene i litra a). Før en sådan godkendelse gives, skal den kompetente myndighed:

- 1) vurdere organisationens kapacitet og ansvarlighed med hensyn til at udføre de relaterede opgaver
- 2) sikre, at organisationen har etableret dokumenterede procedurer for udførelsen af de relaterede opgaver, herunder afholdelse af prøve(r) ved personale, som er kvalificeret dertil og ikke har nogen interessekonflikt, og for udstedelse af kabinepersonalecertifikater i overensstemmelse med ARA.GEN.315 og ARA.CC. 100, litra b)
- 3) kræve, at organisationen fremsender oplysninger og dokumentation vedrørende de kabinepersonalecertifikater, den udsteder, og deres indehavere, i det omfang det er relevant for den kompetente myndigheds udførelse af sine registrerings-, tilsyns- og håndhævelsesopgaver.

SUBPART ATO

SPECIFIKKE KRAV VEDRØRENDE GODKENDTE TRÆNINGSORGANISATIONER (ATO)*AFSNIT I****Generelle bestemmelser*****ARA.ATO.105 Tilsynsprogram**

ATO'ers tilsynsprogram skal omfatte overvågning af kursusstandarder, herunder stikprøvekontrol af træningsflyvninger med elever, hvis det er relevant for det anvendte luftfartøj.

▼ M1**ARA.ATO.120 Registrering**

Ud over de fortegnelser, der kræves i AR.GEN.220, skal den kompetente myndighed i sit registreringssystem have oplysninger om de kurser, ATO'en udbyder, og, hvis det er relevant, fortegnelser vedrørende de FSTD'er, der anvendes til træning.

SUBPART FSTD

SPECIFIKKE KRAV VEDRØRENDE KVALIFIKATION AF FLYVESIMULATORTRÆNINGSANORDNINGER (FSTD)*AFSNIT I****Generelle bestemmelser*****ARA.FSTD.100 Grundlæggende evalueringsprocedure**

- a) Når den kompetente myndighed modtager en ansøgning om FSTD-kvalifikation, skal den
- 1) evaluere den FSTD, der er indgivet til indledende evaluering eller opgradering, i forhold til det relevante kvalifikationsgrundlag
 - 2) vurdere FSTD'en på de områder, der er vigtige for at gennemføre flyvebesætningsstræning, -test og -kontrol, alt efter hvad der er relevant
 - 3) udføre objektive, subjektive og funktionelle test i overensstemmelse med kvalifikationsgrundlaget og gennemgå resultaterne af sådanne test med henblik på at udarbejde kvalifikationstestvejledningen (QTG)
 - 4) kontrollere, om den organisation, der arbejder med FSTD'en, opfylder de gældende krav. Dette gælder ikke for den indledende evaluering af grundlæggende instrumenttræningsanordninger (BITD).
- b) Den kompetente myndighed godkender først QTG'en efter gennemførelsen af den indledende evaluering af FSTD'en, og når alle uoverensstemmelser i QTG'en er blevet afhjulpet til den kompetente myndigheds tilfredshed. Den QTG, der udarbejdes i den indledende evalueringsprocedure, vil fungere som den hovedvejledning (MQTG), som danner grundlag for FSTD-kvalifikationer og de efterfølgende periodiske FSTD-evalueringer.
- c) Kvalifikationsgrundlag og særlige betingelser.
- 1) Den kompetente myndighed kan fastlægge særlige betingelser for FSTD-kvalifikationsgrundlaget, hvis kravene i ORA.FSTD.210, litra a), er opfyldt, og det påvises, at de særlige betingelser vil sikre et sikkerhedsniveau svarende til det, der er fastlagt i den relevante certificeringsspecifikation.
 - 2) Når den kompetente myndighed, hvis denne ikke er agenturet, har fastlagt særlige betingelser for kvalifikationsgrundlaget for en FSTD, meddeler den straks dette til agenturet. Denne meddelelse ledsages af en fuld beskrivelse af de fastlagte særlige betingelser samt en sikkerhedsvurdering, der påviser, at der er opnået et sikkerhedsniveau svarende til det, der er fastlagt i den gældende certificeringsspecifikation.

▼ M1**ARA.FSTD.110 Udstedelse af et FSTD-kvalifikationsbevis**

- a) Den kompetente myndighed udsteder FSTD-kvalifikationsbeviset med ubegrænset varighed på den blanket, der er angivet i tillæg IV til denne del, når den har gennemført en evaluering af FSTD'en og har konstateret, at FSTD'en opfylder det gældende kvalifikationsgrundlag i henhold til ORA.FSTD.210, og at den organisation, der anvender den, opfylder de gældende krav til opretholdelse af FSTD'ens kvalifikation i henhold til ORA.FSTD.100.

ARA.FSTD.115 Foreløbig FSTD-kvalifikation

- a) Ved indførelse af nye luftfartsprogrammer, hvor det ikke er muligt at overholde denne subparts krav til FSTD-kvalifikation, kan den kompetente myndighed udstede et foreløbigt FSTD-kvalifikationsniveau.
- b) For fulde flyvesimulatorer (FFS) kan der kun gives et foreløbigt kvalifikationsniveau på niveau A, B eller C.
- c) Dette foreløbige niveau er gyldigt, indtil der kan udstedes et endeligt kvalifikationsniveau, og kan under alle omstændigheder ikke overstige tre år.

ARA.FSTD.120 Forlængelse af en FSTD-kvalifikation

- a) Den kompetente myndighed overvåger løbende den organisation, der anvender FSTD'en, for at kontrollere:
- 1) at et komplet sæt test i MQTG gentages progressivt over en 12-måneders periode
 - 2) at resultaterne af evalueringerne fortsat overholder kvalifikationsstandarderne, dateres og opbevares
 - 3) at der er etableret et konfigurationskontrollsystem for at sikre den fortsatte integritet af den hardware og software, der anvendes i den kvalificerede FSTD.
- b) Den kompetente myndighed udfører periodiske evalueringer af FSTD'en i overensstemmelse med de procedurer, der er beskrevet i ARA.FSTD.100. Disse evalueringer foretages:
- 1) hvert år for en flyvesimulator (FFS), en flyvetræningsanordning (FTD) eller en flyve- og navigationsproceduretræner (FNPT). Starten på hver 12-måneders gentagne periode er på datoen for den første kvalifikation. Den gentagne FSTD-evaluering foretages inden for 60 dage inden udgangen af den aktuelle gentagne 12-måneders evalueringsperiode
 - 2) hvert tredje år for en BITD.

ARA.FSTD.130 Ændringer

- a) Ved modtagelse af en ansøgning om ændringer til FSTD-kvalifikationsbeviset opfylder den kompetente myndighed de relevante krav til den indledende evalueringprocedure som beskrevet i ARA.FSTD.100, litra a) og b).
- b) Den kompetente myndighed kan udføre en særlig evaluering efter større ændringer, eller når en FSTD viser sig ikke at opfylde det oprindelige kvalifikationsniveau.
- c) Den kompetente myndighed udfører altid en særlig evaluering, før den udsteder en kvalifikation på et højere niveau for FSTD'en.

▼ M1**ARA.FSTD.135 Resultater og afhjælpende foranstaltninger — FSTD-kvalifikationsbevis**

Den kompetente myndighed begrænser, suspenderer eller tilbagekalder et FSTD-kvalifikationsbevis i overensstemmelse med ARA.GEN.350 bl.a. under følgende omstændigheder:

- a) hvis FSTD-kvalifikationsbeviset er opnået ved hjælp af forfalskning af indsendt dokumentation
- b) hvis den organisation, der anvender FSTD'en, ikke længere kan dokumentere, at FSTD'en opfylder kvalifikationsgrundlaget
- c) hvis den organisation, der anvender FSTD'en, ikke længere opfylder de gældende krav i del-ORA.

ARA.FSTD.140 Registrering

Ud over de fortegnelser, der kræves i ARA.GEN.220, fører og ajourfører den kompetente myndighed en liste over de kvalificerede FSTD'er, den fører tilsyn med, samt datoer for, hvornår evaluering skal foretages, og for, hvornår disse evalueringer er gennemført.

SUBPART AeMC

SPECIFIKKE KRAV VEDRØRENDE FLYVEMEDICINSKE CENTRE (AeMC)*AFSNIT I****Generelle bestemmelser*****ARA.AeMC.110 Indledende certificeringsprocedure**

Certificeringsproceduren for et AeMC er underlagt bestemmelserne i ARA.GEN.310.

ARA.AeMC.150 Resultater og afhjælpende foranstaltninger — AeMC

Uanset ARA.GEN.350 omfatter niveau 1-resultater bl.a. følgende:

- a) undladelse af at udpege en chef for AeMC
- b) undladelse af at sikre den lægelige tavshedspligt for flyvemedicinske fortegnelser
- c) undladelse af at give den kompetente myndighed lægelige og statistiske data til tilsynsformål.

SUBPART MED

SPECIFIKKE KRAV VEDRØRENDE FLYVEMEDICINSKE BEVISER*AFSNIT I****Generelle bestemmelser*****ARA.MED.120 Lægefaglige eksperter**

Den kompetente myndighed udpeger en eller flere lægefaglige eksperter til at udføre de opgaver, der er beskrevet i dette afsnit. Den lægefaglige ekspert skal være uddannet læge og have

- a) mindst fem års erhvervs erfaring som uddannet læge
- b) specialiseret viden og erfaring inden for flyvemedicin
- c) specifik træning inden for helbredsbeviser.

ARA.MED.125 Henvisning til den licensudstedende myndighed

Når et AeMC eller en flyvelæge (AME) har henvist beslutningen om en ansøgers egnethed til den licensudstedende myndighed,

▼ M1

- a) evaluerer den lægefaglige ekspert eller den kompetente myndigheds sundhedspersonale den relevante helbredsdocumentation og anmoder om yderligere helbredsdocumentation, prøver og test, hvor det er nødvendigt
- b) bedømmer den lægefaglige ekspert ansøgerens egnethed til udstedelse af et helbredsbevis med én eller flere begrænsninger, hvis det er nødvendigt.

▼ M3**ARA.MED.130 Helbredsbevisets format**

Helbredsbeviset skal opfylde følgende specifikationer:

- a) Indhold
 - 1) land, hvor pilotcertifikatet er udstedt, eller hvor der er indgivet ansøgning om et pilotcertifikat (I)
 - 2) helbredsbevisklasse (II)
 - 3) bevisets serienummer startende med FN-landekoden for det land, hvor pilotcertifikatet er udstedt, eller hvor der er indgivet ansøgning om et pilotcertifikat, efterfulgt af en kode med tal og/eller bogstaver bestående af arabertal og latinske bogstaver (III)
 - 4) indehaverens navn (IV)
 - 5) indehaverens nationalitet (VI)
 - 6) indehaverens fødselsdato: (dd/mm/åååå) (XIV)
 - 7) indehaverens underskrift (VII)
 - 8) begrænsning(er) (XIII)
 - 9) helbredsbevisets udløbsdato (IX) for:
 - i) erhvervsmæssige operationer med én pilot og passagerbefordring i klasse 1
 - ii) andre erhvervsmæssige operationer i klasse 1
 - iii) klasse 2
 - iv) LAPL
 - 10) dato for helbredsundersøgelse
 - 11) dato for seneste elektrokardiogram
 - 12) dato for seneste audiogram
 - 13) Dato for udstedelse og underskrift af den flyvelæge (AME) eller lægefaglige ekspert, der udstedte beviset (X). Den alment praktiserende læge (GMP) kan tilføjes i dette felt, hvis denne har kompetence til at udstede helbredsbeviser i henhold til national ret i den medlemsstat, hvor certifikatet er udstedt.
 - 14) segl eller stempel (XI).
- b) Materiale: Det papir eller andet materiale, der anvendes, skal hindre eller klart vise eventuelle rettelser eller sletninger, undtagen i tilfælde hvor et LAPL er udstedt af en GMP. Eventuelle tilføjelser eller sletninger på blanketten skal godkendes tydeligt af den certifikatudstedende myndighed.
- c) Sprog: Beviser skal udfærdiges på det eller de nationale sprog og på engelsk og sådanne andre sprog, som den certifikatudstedende myndighed måtte finde passende.
- d) Alle datoer på helbredsbeviset skal angives i formatet dd/mm/åååå.

▼ M1**ARA.MED.135 Flyvemedicinske blanketter**

Den kompetente myndighed anvender blanketter til:

- a) ansøgningsblanketten til et helbredsbevis
- b) undersøgelsesrapportblanketten til klasse 1- og klasse 2-ansøgere
- c) undersøgelsesrapportblanketten til ansøgere til pilotcertifikatet for lette luftfartøjer (LAPL).

▼ M1**ARA.MED.145 Meddelelse fra alment praktiserende læger til den kompetente myndighed**

Den kompetente myndighed etablerer, hvor det er relevant, en meddelellesproces for alment praktiserende læger (GMP) for at sikre, at den alment praktiserende læge er bekendt med helbredskravene i MED.B.095.

ARA.MED.150 Registrering

- a) Ud over de fortegnelser, der kræves i ARA.GEN.220, skal den kompetente myndighed i sit registreringssystem medtage oplysninger om flyvemedicinske undersøgelser og vurderinger indsendt af AME, AeMC eller GMP.
- b) Alle certifikatindehaveres flyvemedicinske fortegnelser opbevares i mindst 10 år efter udløbet af deres sidste helbredsbevis.
- c) Med henblik på flyvemedicinske vurderinger og standardisering stilles flyvemedicinske fortegnelser til rådighed med ansøgerens/certifikatindehaverens skriftlige samtykke for:
 - 1) et AeMC, en AME eller en GMP med henblik på gennemførelse af en flyvemedicinsk vurdering
 - 2) en lægefaglig undersøgelseskomité, som kan nedsættes af den kompetente myndighed med henblik på en sekundær vurdering af grænsetilfælde
 - 3) relevante lægefaglige specialister med henblik på gennemførelse af en flyvemedicinsk vurdering
 - 4) den kompetente myndighed i en anden medlemsstats lægefaglige ekspert med henblik på fælles tilsyn
 - 5) den pågældende ansøger/certifikatindehaver på skriftlig anmodning
 - 6) agenturet med henblik på standardisering efter anonymisering af ansøgeren/certifikatindehaveren.
- d) Den kompetente myndighed kan stille flyvemedicinske fortegnelser til rådighed for andre formål end dem, der er nævnt i litra c), i overensstemmelse med direktiv 95/46/EF, som det er gennemført i national ret.
- e) Den kompetente myndighed fører lister:
 - 1) over alle flyvelæger (AME), der er indehavere af et gyldigt bevis udstedt af den pågældende myndighed
 - 2) hvor det er relevant over alle praktiserende læger (GMP), der fungerer som AME'er på myndighedens område.

Disse lister videregives efter anmodning til andre medlemsstater og til agenturet.

*AFSNIT II**Flyvelæger (AME)***ARA.MED.200 Procedure for udstedelse, forlængelse, fornyelse og ændring af et AME-bevis**

- a) Certificeringsproceduren for en AME er underlagt bestemmelserne i ARA.GEN.315. Før den kompetente myndighed udsteder beviset, skal den have dokumentation for, at AME-praksissen er fuldt udrustet til at udføre flyvemedicinske undersøgelser inden for det AME-bevis, der ansøges om.

▼ M3

- b) Når den kompetente myndighed har konstateret, at AME'en opfylder de gældende krav, udsteder, forlænger, fornyer eller ændrer myndigheden AME-beviset for en periode på højst tre år ved hjælp af den blanket, der er fastlagt i tillæg VII til denne del.

▼ M1**ARA.MED.240 Alment praktiserende læger (GMP), der fungerer som AME**

Den kompetente myndighed i en medlemsstat underretter agenturet og de kompetente myndigheder i andre medlemsstater, hvis flyvemedicinske undersøgelser til LAPL kan udføres på dens område af GMP'er.

▼ M1**ARA.MED.245 Løbende tilsyn med AME og GMP**

Når den kompetente myndighed udarbejder det program for løbende tilsyn, der omtales i ARA.GEN.305, tager den højde for det antal AME'er og GMP'er, der udøver deres rettigheder inden for det område, hvor den kompetente myndighed udøver tilsyn.

ARA.MED.250 Begrænsning, suspension og tilbagekaldelse af et AME-bevis

a) Den kompetente myndighed begrænser, suspenderer eller tilbagekalder et AME-bevis, når

- 1) AME ikke længere opfylder de gældende krav
- 2) kriterierne for certificering eller forlængelse af beviset ikke er opfyldt
- 3) der er mangler i de flyvemedicinske fortegnelser, eller der indsendes ukorrekte data eller oplysninger
- 4) helbredsdocumentation, beviser eller dokumentation forfalskes
- 5) der hemmeligholdes oplysninger vedrørende en ansøgning til eller en indehaver af et helbredsbevis, eller der afgives falske eller svigagtige erklæringer eller udtalelser til den kompetente myndighed
- 6) mangler konstateret ved kontrollen af AME-praksissen ikke afhjælpes
- 7) en certificeret AME anmoder derom.

b) AME-beviset tilbagekaldes automatisk i følgende tilfælde:

- 1) ved tilbagekaldelse af lægeautorisation
- 2) ved fjernelse fra lægeregistret.

ARA.MED.255 Håndhævelsesforanstaltninger

Hvis der ved tilsyn eller på anden måde findes beviser for manglende opfyldelse hos et AeMC, en AME eller en GMP, vurderer den licensudstedende myndighed de helbredsbeviser, som AeMC, AME eller GMP har udstedt, og kan gøre dem ugyldige, hvis dette er nødvendigt for at garantere flyvesikkerheden.

*AFSNIT III**Helbredsbeviser***ARA.MED.315 Gennemgang af undersøgelsesrapporter**

Den licensudstedende myndighed skal:

- a) gennemgå undersøgelses- og vurderingsrapporter modtaget fra AeMC, AME og GMP og underrette dem om eventuelle uoverensstemmelser eller fejl i vurderingsprocessen
- b) på anmodning bistå AME og AeMC i deres beslutningstagning vedrørende helbredsmæssig egnethed i stridsspørgsmål.

ARA.MED.325 Sekundær vurderingsprocedure

Den kompetente myndighed etablerer en procedure til vurdering af grænsetilfælde og stridsspørgsmål med uafhængige lægefaglige rådgivere med erfaring inden for flyvemedicin med henblik på at vurdere og rådgive om en ansøgers helbredsmæssige egnethed til certificering.

▼ M4**ARA.MED.330 Særlige helbredsmæssige omstændigheder**

- a) Når der er opdaget ny medicinsk teknologi, medicinsk behandling eller procedurer, som kan berettige til en egnethedsvurdering af ansøgerne, som ellers ikke opfylder kravene, kan der udføres forsøg for at indsamle dokumentation for, at de tildelte beføjelser i certifikatet udøves på sikker vis.

▼ M4

- b) Til forsøgsformål kan en kompetent myndighed i samarbejde med mindst én anden kompetent myndighed udvikle og evaluere en protokol for medicinsk vurdering, og på dette grundlag kan disse kompetente myndigheder udstede et fastlagt antal helbreds-godkendelser for piloter med passende begrænsninger.
- c) AeMC og AME må alene udstede helbreds-godkendelser på grundlag af en forsøgsprotokol, hvis den kompetente myndighed har givet dem instrukser herom.
- d) Protokollen skal aftales mellem de berørte kompetente myndigheder og skal som minimum omfatte:
 - 1) en risikovurdering
 - 2) en litteraturgennemgang og evaluering for at dokumentere, at en helbreds-godkendelse, som udstedes på grundlag af forskningsprotokollen, ikke bringer den sikre udøvelse af de beføjelser, der tildeles i certifikatet, i fare
 - 3) udførlige kriterier for udvælgelse af piloter, som optages i protokollen
 - 4) begrænsninger, som vil blive påtegnet helbreds-godkendelsen
 - 5) kontrolprocedurer, der skal gennemføres af de berørte kompetente myndigheder
 - 6) fastlæggelse af endepunkter for opsigelse af protokollen.
- e) Protokollen skal være i overensstemmelse med relevante etiske principper.
- f) Udøvelse af beføjelser på certifikater af certifikatindehaverne med en helbreds-godkendelse, som er udstedt på grundlag af protokollen, skal begrænses til flyvninger i luftfartøjer, der er registreret i de medlemsstater, der medvirker i forsøgsprotokollen. Denne begrænsning skal angives på helbreds-godkendelsen.
- g) De medvirkende kompetente myndigheder skal:
 - 1) forelægge agenturet:
 - i) forsøgsprotokollen forud for gennemførelsen
 - ii) nærmere oplysninger og kvalifikationer om det udpegede kontaktpunkt for hver medvirkende kompetente myndighed
 - iii) dokumenterede rapporter over regelmæssige evalueringer af dennes effektivitet
 - 2) forsyne AeMC og AME inden for deres jurisdiktion med nærmere oplysninger om protokollen inden gennemførelsen heraf til deres orientering.

▼ M4*Tillæg I***Flyvebesætningscertifikat**

Flyvebesætningscertifikater udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med del-FCL skal opfylde følgende specifikationer:

a) Indhold. Det viste feltnummer skal altid angives i forbindelse med feltoverskriften. Felt I til XI er de »permanente« felter, og felt XII til XIV er de »variable« felter, som kan angives på en separat eller løs del af hovedblanketten. Eventuelle separate eller løse dele skal klart kunne identificeres som en del af certifikatet.

1) Permanente felter:

- I) certifikatudstedende land
- II) certifikatets titel
- III) certifikatets serienummer startende med FN-landekoden for det certifikatudstedende land efterfulgt af »FCL« og en kode med tal og/eller bogstaver bestående af arabertal og latinske bogstaver
- IV) indehaverens navn (med latinsk skrift, selv om skriften for det eller de nationale sprog ikke er latinsk)
- IVa) fødselsdato
- V) indehaverens adresse
- VI) indehaverens nationalitet
- VII) indehaverens underskrift
- VIII) den kompetente myndighed og, hvor det er nødvendigt, betingelser for udstedelse af certifikatet
- IX) certificering af gyldighed og godkendelse for de rettigheder, der gives
- X) den certifikatudstedende embedsmands underskrift og udstedelsesdato og
- XI) den kompetente myndigheds segl eller stempel.

2) Variable felter:

- XII) rettigheder og certifikater: klasse, type, instruktørbeviser osv. med udløbsdatoer. Radiotelefonirettigheder (R/T) kan vises på certifikatblanketten eller på et separat certifikat

▼ M6

- XIII) bemærkninger: dvs. særlige påtegninger vedrørende begrænsninger og påtegninger om rettigheder, herunder påtegninger om sprogfærdigheder, bemærkninger vedrørende automatisk godkendelse af certifikatet og ratings for bilag II-luftfartøjer, når de anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, og

▼ M4

- XIV) eventuelle andre oplysninger, som den kompetente myndighed kræver (f.eks. fødselssted/oprindelsessted).

b) Materiale Det papir eller andet materiale, der anvendes, skal hindre eller klart vise eventuelle rettelser eller sletninger. Eventuelle tilføjelser eller sletninger på blanketten skal klart godkendes af den kompetente myndighed.

c) Sprog. Certifikater skal udfærdiges på det eller de nationale sprog og på engelsk og sådanne andre sprog, som den kompetente myndighed måtte finde passende.

▼ **M4**

Hæftets omslag

<p>Den kompetente myndigheds navn og logo (Engelsk og eventuelle andre sprog foreskrevet af den kompetente myndighed)</p> <p>DEN EUROPÆISKE UNION (Kun engelsk)</p> <p>FLYVEBESÆTNINGSCERTIFIKAT (Engelsk og eventuelle andre sprog foreskrevet af den kompetente myndighed)</p> <p>Udstedt i overensstemmelse med del-FCL</p> <p>Dette certifikat opfylder ICAO-standarderne, bortset fra LAPL- og EIR-rettighederne (Engelsk og eventuelle andre sprog foreskrevet af den kompetente myndighed)</p> <p>EASA-formular 141, 2. udgave.</p>	<p>Krav</p> <p>»Den Europæiske Union« slettes for ikke-EU-medlemsstater</p> <p>Hver side skal have en størrelse på 1/8 A4-ark</p>
--	---

Side 2

I	Udstedende land	Krav
III	Certifikatnummer	Certifikatets serienummer starter altid med FN-landekoden for det certifikatudstedende land efterfulgt af ».FCL.«.
IV	Indehaverens for- og efternavn	
IVa	Fødselsdato (se vejledning)	Standarddatoformatet skal anvendes, dvs. dd/mm/åååå.
XIV	Fødested	
V	Indehaverens adresse: vej, postnummer, by, område	
VI	Nationalitet	
VII	Indehaverens underskrift	
VIII	Den udstedende kompetente myndighed F.eks. Dette CPL(A) er udstedt på grundlag af et ATPL udstedt af (tredjeland)	
X	Den udstedende embedsmands underskrift og dato	
XI	Den kompetente myndigheds segl eller stempel	

▼ **M4**

Side 3

II	Titel på certifikatet, dato for første udstedelse og landekode	De anvendte forkortelser vil svare til forkortelserne i del-FCL (f.eks. PPL(H), ATPL(A) osv.) Standarddatoformatet skal anvendes, dvs. dd/mm/åååå.
IX	Gyldighed: Certifikatets rettigheder kan kun udøves, hvis indehaveren har et gyldigt helbredsbevis til den pågældende rettighed. Indehaveren skal bære billed-ID med henblik på identifikation.	Denne ID specificeres ikke nærmere, men et pas er tilstrækkeligt, når indehaveren befinder sig uden for det udstedende land.
XII	Radiotelefonrettigheder: Indehaveren af dette certifikat har påvist kompetencer til betjening af R/T-udstyr på et luftfartøj på (angiv et eller flere sprog).	
XIII	Bemærkninger: Sprogfærdigheder: (sprog/niveau/gyldighedsdato)	Alle yderligere påkrævede certifikatoplysninger og rettigheder foreskrevet af ICAO, EF- eller EU-direktiver/forordninger angives her. Sprogpåtegning(er), niveau og gyldighedsdato skal også angives. For LAPL: LAPL ikke udstedt i overensstemmelse ICAO's standarder

Yderligere sider — Krav

Certifikatets side 1, 2 og 3 skal være i overensstemmelse med det format, der er fastsat i modellen i dette punkt. Den kompetente myndighed skal indsætte yderligere sider med tabeller, der mindst skal indeholde følgende oplysninger:

- Ratings, certifikater, påtegninger og rettigheder
- Udløbsdatoer for ratings samt instruktør- og eksaminatorrettigheder
- Datoer for prøver
- Bemærkninger og begrænsninger (operationelle begrænsninger)
- Felter til eksaminatorbevisets og/eller instruktørbevisets nummer og underskrift, alt efter hvad der er relevant
- Forkortelser.

Disse sider er tiltænkt den kompetente myndighed eller specifikt bemyndigede instruktører eller eksaminatorer.

Førstegangsudstedelse af ratings eller certifikater skal angives af den kompetente myndighed. Forlængelse eller fornyelse af ratings eller certifikater kan angives af den kompetente myndighed eller specifikt bemyndigede instruktører eller eksaminatorer.

Operationelle begrænsninger skal angives under »Bemærkninger og begrænsninger« ved den relevante begrænsede rettighed, f.eks. praktisk IR-prøve taget med andenpilot, instruktionsrettigheder begrænset til én luftfartøjstype.

Den kompetente myndighed kan fjerne ratings, som ikke er blevet forlænget, fra certifikatet.

▼ **M1***Tillæg II til BILAG VI DEL-ARA***EASA's standardformat for kabinpersonalecertifikater**

Kabinpersonalecertifikater udstedt i overensstemmelse med del-CC i en medlemsstat skal opfylde følgende specifikationer:

<p>1. KABINEPERSONALECERTIFIKATER Udstedt i overensstemmelse med del-CC</p> <p>2. Referencenummer: 3. Udstedende land: 4. Indehaverens fulde navn: 5. Fødselsdato og sted: 6. Nationalitet: 7. Indehaverens underskrift: 8. Kompetent myndighed: 9. Udstedende organ: <i>Officielt segl, stempel eller logo</i> 10. Den udstedende embedsmands underskrift: 11. Udstedelsesdato: 12. Indehaveren må kun udøve rettigheder som kabinbesætningsmedlem på luftfartøjer under erhvervs-mæssige lufttransportoperationer, hvis denne opfylder kravene i del-CC om fortsat egnethed og gyldige luftfartøjstyp kvalifikationer.</p> <p>EASA-blanket 142, 1. udgave.</p>

Vejledning:

▼ **M3**

- a) Kabinpersonalecertifikatet skal indeholde alle de felter, der er angivet i EASA-blanket 142 i overensstemmelse med felt 1-12 nedenfor.
- b) Størrelsen skal være enten 105 mm x 74 mm (1/8 A4-ark) eller 85 mm x 54 mm, og materialet skal forhindre eller klart vise eventuelle rettelser eller sletninger.

▼ **M1**

- c) Dokumentet skal udfærdiges på engelsk og sådanne andre sprog, som den kompetente myndighed finder passende.
- d) Dokumentet udstedes af den kompetente myndighed eller af en organisation, som er godkendt til at udstede kabinpersonalecertifikater. I sidstnævnte tilfælde skal der henvises til medlemsstatens kompetente myndigheds godkendelse.
- e) Kabinpersonalecertifikatet er anerkendt i alle medlemsstater, og det er ikke nødvendigt at udskifte dokumentet i tilfælde af arbejde i en anden medlemsstat.

Felt 1: Titlen »KABINEPERSONALECERTIFIKAT« og henvisning til del-CC

Felt 2: Certifikatets referencenummer skal begynde med medlemsstatens FN-landekode efterfulgt af mindst de to sidste tal i udstedelsesåret og en individuel reference/et individuelt nummer efter en kode, der fastlægges af den kompetente myndighed (f.eks. BE-08-xxxx).

Felt 3: Den medlemsstat, hvor certifikatet er udstedt.

Felt 4: Det fulde navn (efternavn og fornavn) som angivet i indehaverens officielle identitetsdokument.

▼ M1

Felt 5 og 6: Fødselsdato og -sted samt nationalitet som angivet i indehaverens officielle identitetsdokument.

Felt 7: Indehaverens underskrift.

▼ M3

Felt 8: Identifikationsoplysninger for den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor certifikatet udstedes, skal angives og skal omfatte den kompetente myndigheds fulde navn, postadresse, officielle segl, stempel eller logo, hvis det er relevant.

▼ M4

Felt 9: Hvis den kompetente myndighed er det udstedende organ, angives »kompetent myndighed« og det officielle segl, stempel eller logo. Alene i dette tilfælde kan den kompetente myndighed bestemme, om dens officielle segl, stempel eller logo også skal indføres under felt 8.

▼ M1

Felt 10: Underskrift af den embedsmand, der handler på vegne af det udstedende organ.

Felt 11: Standarddatoformatet skal anvendes: dvs. fuld dag/måned/år (f.eks. 22/02/2008).

Felt 12: Den samme sætning på engelsk og en fuld og nøjagtig oversættelse til sådanne andre sprog, som den kompetente myndighed finder passende.

*Tillæg III til BILAG VI DEL-ARA***BEVISER TIL GODKENDTE TRÆNINGSORGANISATIONER (ATO)****Den Europæiske Union (*)****Kompetent myndighed****GODKENDT TRÆNINGSORGANISATIONSBEVIS**

[BEVISNUMMER/-REFERENCE]

I medfør af Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 og i henhold til nedenstående betingelser attesterer [den kompetente myndighed] hermed, at

[TRÆNINGSORGANISATIONENS NAVN]

[TRÆNINGSORGANISATIONENS ADRESSE]

er en del-ORA-certificeret træningsorganisation med ret til at udbyde del-FCL-træningskurser, herunder anvendelse af FSTD'er, som angivet i den vedføjede træningskursusgodkendelse.

BETINGELSER:

Dette bevis er begrænset til rettighederne til og aktiviteterne forbundet med at udbyde træningskurser, herunder anvendelse af FSTD'er, som angivet i den vedføjede træningskursusgodkendelse.

Dette bevis er gyldigt, så længe den godkendte organisation opfylder del-ORA, del-FCL og andre gældende bestemmelser.

Hvis ovenstående betingelser opfyldes, vil dette bevis forblive gyldigt, medmindre det er blevet overdraget, afløst, begrænset, suspenderet eller tilbagekaldt.

Udstedelsesdato:

Underskrift:

[Kompetent myndighed]

(*) »Den Europæiske Union« slettes for ikke-EU-medlemsstater.
EASA-blanket 143, 1. udgave — side 1/2.



**GODKENDT TRÆNINGSORGANISATIONSBEVIS
TRÆNINGSKURSUSGODKENDELSE**

Tillæg til ATO-bevis nr.:

[BEVISNUMMER/-REFERENCE]

[TRÆNINGSORGANISATIONENS NAVN]

har opnået ret til at udbyde og gennemføre følgende del-FCL-træningskurser og anvende følgende FSTD'er:

Træningskursus	Anvendt(e) FSTD(’er), herunder bogstavkode (1)

(1) Som angivet på kvalifikationsbeviset.

Denne træningskursusgodkendelse er gyldig, så længe:

- a) ATO-beviset ikke er blevet overdraget, afløst, begrænset, suspenderet eller tilbagekaldt, og
- b) alle aktiviteter udføres i overensstemmelse med del-ORA, del-FCL, andre gældende bestemmelser og, hvor det er relevant, procedurerne i organisationens dokumentation i henhold til del-ORA.

Udstedelsesdato:

Underskrift: [Kompetent myndighed]

For medlemsstaten/EASA

EASA-blanket 143, 1. udgave — side 2/2.

▼ M1*Tillæg IV til BILAG VI DEL-ARA***KVALIFIKATIONSBEVIS TIL FLYVESIMULATORTRÆNING-
ANORDNING****Indledning**

EASA-blanket 145 anvendes til FSTD-kvalifikationsbeviset. Dette dokument skal indeholde FSTD-specifikationen, herunder eventuelle begrænsninger og særlige tilladelser eller godkendelser, alt efter hvad der er relevant for den pågældende FSTD. Kvalifikationsbeviset udfærdiges på engelsk og eventuelle andre sprog foreskrevet af den kompetente myndighed.

Konvertible FSTD'er skal have et særskilt kvalifikationsbevis for hver luftfartøjs-type. Andre motorer og andet udstyr på én FSTD kræver ikke særskilte kvalifikationsbeviser. Alle kvalifikationsbeviser skal indeholde et serienummer indledt af en bogstavkode, som skal være specifik for den pågældende FSTD. Bogstavkoden skal være specifik for den udstedende kompetente myndighed.



Den Europæiske Union (*)
Kompetent myndighed

KVALIFIKATIONSBEVIS TIL FLYVESIMULATORTRÆNINGSANORDNING

REFERENCE:

I medfør af Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 og i henhold til nedenstående betingelser attesterer [den kompetente myndighed] hermed, at

FSTD [TYPE OG BOGSTAVKODE]

som befinder sig på [ORGANISATIONENS ADRESSE],

har opfyldt de kvalifikationskrav, der er fastlagt i del-OR, i henhold til betingelserne i den vedføjede FSTD-specifikation.

Dette kvalifikationsbevis forbliver gyldigt, så længe FSTD'en og indehaveren af kvalifikationsbeviset opfylder de gældende krav i del-OR, medmindre det er blevet overdraget, afløst, suspenderet eller tilbagekaldt.

Udstedelsesdato:

Underskrift:

(*) »Den Europæiske Union« slettes for ikke-EU-medlemsstater.
EASA-blanket 145, 1. udgave — side 1/2.



[kompetent myndighed]

FSTD-KVALIFIKATIONSBEVIS: [Reference]

FSTD-SPECIFIKATIONER

- A. Luftfartøjstype eller variant:
- B. FSTD-kvalifikationsniveau:
- C. Primært referencedokument:
- D. Visuelt system:
- E. Bevægelsessystem:
- F. Motor:
- G. Instrumenter:
- H. ACAS-system:
- I. Vindvariation (windshear):
- J. Andre egenskaber:
- K. Restriktioner eller begrænsninger:

L. Vejledning vedrørende træning, test og kontrol

CAT I	RVR	m	DH	ft	
CAT II	RVR	m	DH	ft	
CAT III	RVR	m	DH	ft	
(laveste minimum)					
LVTO	RVR	m			
Aktualitet					
IFR-træning/kontrol					/
Typerating					
Duelighedsprøver					
Autokoblet indflyvning					
Autolandings-/rulningsledesystem					/
ACAS I/II					/
System til varsling af vindvariation/forudsigelse af vindvariation					/
WX-radar					
HUD/HUGS					/
Ventilatorer					
GPWS/EGPWS					/
ETOPS-kapacitet					
GPS					
Andet					

Udstedelsesdato:

Underskrift:

For medlemsstaten/EASA.

EASA-blanket 145, 1. udgave — side 2/2.

▼ **M3**

Tillæg V til BILAG VI DEL-ARA

BEVIS TIL FLYVEMEDICINSKE CENTRE (AeMC)

Den Europæiske Union ⁽¹⁾

Kompetent myndighed

BEVIS TIL FLYVEMEDICINSKE CENTRE

REFERENCE:

I medfør af Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 og i henhold til nedenstående betingelser attesterer [den kompetente myndighed] hermed, at

[ORGANISATIONENS NAVN]

[ORGANISATIONENS ADRESSE]

er et del-ORA-certificeret flyvemedicinsk center med de rettigheder og aktiviteter, der er anført i de vedføjede godkendelsesbetingelser.

BETINGELSER:

1. Dette bevis er begrænset til det, der er beskrevet under godkendelsens omfang i den godkendte organisations håndbog.
2. Dette bevis kræver overholdelse af de procedurer, der er angivet i organisationsdokumentationen i henhold til del-ORA.
3. Dette bevis forbliver gyldigt, så længe kravene i del-ORA opfyldes, medmindre det er blevet overdraget, afløst, suspenderet eller tilbagekaldt.

Udstedelsesdato Underskrift:

⁽¹⁾ »Den Europæiske Union« udgår for ikke-EU-medlemsstater.
EASA-blanket 146, 1. udgave.

▼ M1

Tillæg VI til BILAG VI DEL-ARA

▼ M3

BLANK SIDE



Tillæg VII til BILAG VI DEL-ARA

BEVIS FOR FLYVELÆGER (AME)

**Den Europæiske Union (*)
Kompetent myndighed**

FLYVELÆGEBEVIS

BEVISNUMMER/-REFERENCE:

I medfør af Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 og i henhold til nedenstående betingelser attesterer [den kompetente myndighed] hermed, at

[FLYVELÆGENS NAVN]

[FLYVELÆGENS ADRESSE]

er flyvelæge.

BETINGELSER:

1. Beviset er begrænset til de rettigheder, der er angivet i tillægget til dette flyvelægebevis.
2. Dette bevis kræver overholdelse af de gennemførelsesbestemmelser og procedurer, der er angivet i del-MED.
3. Dette bevis forbliver gyldigt i en periode på tre år indtil [xx/yy/zzzz (**)], så længe kravene i del-MED opfyldes, medmindre det er blevet overdraget, afløst, begrænset, suspenderet eller tilbagekaldt.

Udstedelsesdato: xx/yy/zzzz

Underskrift: [Kompetent myndighed]

(*) »Den Europæiske Union« slettes for ikke-EU-medlemsstater.

(**) Udløbsdato: dag/måned/år.

**FLYVELÆGEBEVIS**

Tillæg til AME-bevis nr.:

RETTIGHEDER OG AKTIVITETER

[Flyvelægens navn og akademiske titel] har opnået rettighed(er) til at foretage flyvemedicinske undersøgelser og vurderinger med henblik på udstedelse af helbredsbeviser som angivet i nedenstående tabel samt til at udstede disse helbredsbeviser til:

LAPL	[ja/dato]
Klasse 2	[ja/dato]
Klasse 1-forlængelse/fornyelse	[ja/dato]/[nej]

Udstedelsesdato: xx/yy/zzzz

Underskrift: [Kompetent myndighed]

▼ **M1***BILAG VII***ORGANISATIONSKRAV FOR FLYVEBESÆTNINGER****[DEL-ORA]**

SUBPART GEN

GENERELLE KRAV*AFSNIT I***Generelle bestemmelser****ORA.GEN.105 Kompetent myndighed**

- a) I denne del er den kompetente myndighed, som udøver tilsyn med:
- 1) organisationer, som er underlagt en certificeringsforpligtelse:
 - i) for organisationer, hvis hovedforretningssted er beliggende i en medlemsstat: den myndighed, der er udpeget af den pågældende medlemsstat
 - ii) for organisationer, hvis hovedforretningssted er beliggende i et tredjeland: agenturet
 - 2) FSTD'er:
 - i) agenturet for:
 - FSTD'er, der er beliggende uden for medlemsstaternes område, og
 - FSTD'er, der befinder sig på medlemsstaternes område og anvendes af organisationer, hvis hovedforretningssted er beliggende i et tredjeland
 - ii) for FSTD'er, der befinder sig på medlemsstaternes område og anvendes af organisationer, hvis hovedforretningssted er beliggende i en medlemsstat, den myndighed, som er udpeget af medlemsstaten, hvor den organisation, der anvender den, har sit hovedforretningssted, eller agenturet, hvis den pågældende medlemsstat anmoder derom.
- b) Når en FSTD, der befinder sig uden for medlemsstaternes område, anvendes af en organisation, som er certificeret af en medlemsstat, kvalificerer agenturet en sådan FSTD under koordinering med den medlemsstat, som har certificeret den organisation, der anvender FSTD'en.

ORA.GEN.115 Ansøgning om et organisationsbevis

- a) Ansøgningen om et organisationsbevis eller en ændring af et eksisterende bevis indgives i den form og på den måde, som den kompetente myndighed foreskriver, idet der tages højde for de gældende krav i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser.
- b) Når ansøgere ansøger om beviset for første gang, skal de give den kompetente myndighed dokumentation for, hvordan de agter at opfylde kravene i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser. Sådan dokumentation skal omfatte en procedure, der beskriver, hvordan ændringer, som ikke kræver forudgående godkendelse, vil blive håndteret og meddelt den kompetente myndighed.

ORA.GEN.120 Midler til påvisning af overholdelse

- a) En organisation kan anvende alternative midler til påvisning af overholdelse i forhold til dem, som agenturet vedtager, til at påvise overensstemmelse med forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser.

▼ M1

- b) Når en organisation ønsker at anvende et alternativt middel til påvisning af overholdelse, skal den, før den gennemfører det, give den kompetente myndighed en fuld beskrivelse af det alternative middel til overholdelse. Beskrivelsen skal omfatte revisioner af håndbøger eller procedurer, der kan være relevante, samt en vurdering, som påviser, at forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser er overholdt.

Organisationen kan gennemføre disse alternative midler til påvisning af overholdelse med den kompetente myndigheds forudgående godkendelse og efter modtagelse af den meddelelse, der er foreskrevet i ARA.GEN.120, litra d).

ORA.GEN.125 Betingelser for godkendelse og rettigheder for en organisation

En certificeret organisation skal overholde anvendelsesområdet og rettighederne i betingelserne for godkendelse, som er vedføjet organisationens bevis.

ORA.GEN.130 Ændringer i organisationer

- a) Enhver ændring, som berører:

- 1) anvendelsesområdet for beviset eller betingelserne for godkendelse for en organisation eller
- 2) ethvert af de elementer i organisationens styringssystem, som kræves i ORA.GEN.200, litra a), punkt 1) og 2)

kræver den kompetente myndigheds forudgående godkendelse.

- b) For ændringer, som kræver forudgående godkendelse i henhold til forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser, skal organisationen ansøge om og erhverve en godkendelse udstedt af den kompetente myndighed. Ansøgningen skal indgives, før ændringerne foretages, for at give den kompetente myndighed mulighed for at vurdere, om forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser fortsat overholdes, og om nødvendigt at ændre organisationsbeviset og de dertil hørende betingelser for godkendelse.

Organisationen skal give den kompetente myndighed al relevant dokumentation.

Ændringen gennemføres først efter modtagelse af en formel godkendelse fra den kompetente myndighed i overensstemmelse med ARA.GEN.330.

Organisationen skal drives i overensstemmelse med de betingelser, som den kompetente myndighed foreskriver, under gennemførelsen af sådanne ændringer, hvor det er relevant.

- c) Alle ændringer, som ikke kræver forudgående godkendelse, skal håndteres og meddeles den kompetente myndighed som defineret i den procedure, den kompetente myndighed har godkendt i overensstemmelse med ARA.GEN.310, litra c).

ORA.GEN.135 Fortsat gyldighed

- a) Organisationens bevis skal fortsat være gyldigt på følgende betingelser:

- 1) at organisationen fortsat opfylder de relevante krav i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser, idet der tages højde for bestemmelserne om håndtering af resultater som anført i ORA.GEN.150
- 2) at den kompetente myndighed får adgang til organisationen som defineret i ORA.GEN.140 for at konstatere, om de relevante krav i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser fortsat opfyldes
- 3) at beviset ikke er blevet overdraget eller tilbagekaldt.

- b) I tilfælde af tilbagekaldelse eller overdragelse returneres beviset til den kompetente myndighed uden ugrundet ophold.

▼ **M1****ORA.GEN.140 Adgang**

For at fastslå, at de relevante krav i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser er overholdt, giver organisationen adgang til faciliteter, luftfartøjer, dokumenter, fortegnelser, data, procedurer eller andet materiale af relevans for de aktiviteter, der skal certificeres, uanset om det er kontraheret, til enhver person, som er bemyndiget af:

- a) den kompetente myndighed, der er defineret i ORA.GEN.105, eller
- b) den myndighed, der handler i henhold til bestemmelserne i ARA.GEN.300, litra d), ARA.GEN.300, litra e), eller ARO.RAMP.

ORA.GEN.150 Resultater

Efter modtagelse af meddelelse om resultaterne skal organisationen:

- a) identificere den egentlige årsag til den manglende overholdelse
- b) fastlægge en plan for afhjælpende foranstaltninger
- c) påvise gennemførelse af afhjælpende foranstaltninger til den kompetente myndigheds tilfredshed inden for en tidsperiode, der aftales med denne myndighed som defineret i ARA.GEN.350, litra d).

ORA.GEN.155 Omgående reaktion på et sikkerhedsproblem

Organisationen gennemfører:

- a) sikkerhedsforanstaltninger, som den kompetente har fastlagt i overensstemmelse med ARA.GEN.135, litra c)
- b) eventuelle relevante obligatoriske sikkerhedsoplysninger udstedt af agenturet, herunder luftdygtighedsdirektiver.

ORA.GEN.160 Hændelsesrapportering

- a) Organisationen skal til den kompetente myndighed eller til enhver anden organisation, som luftfartsforetagendets hjemstat kræver informeret, indberette ethvert havari, enhver alvorlig hændelse eller begivenhed, som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 ⁽¹⁾ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF ⁽²⁾.

▼ **M2**

- b) Uanset litra a) skal organisationen til den kompetente myndighed og den organisation, der er ansvarlig for luftfartøjets konstruktion, indberette enhver form for hændelse, funktionsfejl, teknisk fejl, overskridelse af tekniske begrænsninger og eventuelle hændelser, der ville fremhæve unøjagtige, ufuldstændige eller tvetydige oplysninger i data om operationel egnethed, som er fastsat i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012 ⁽³⁾, eller anden uregelmæssig omstændighed, der har eller kan have bragt luftfartøjets sikre operation i fare, og som ikke har resulteret i et havari eller en alvorlig hændelse.

▼ **M1**

- c) Uanset forordning (EU) nr. 996/2010, direktiv 2003/42/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 ⁽⁴⁾ og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007 ⁽⁵⁾ foretages de indberetninger, der er beskrevet i litra a) og b), i den form og på den måde, der er foreskrevet af den kompetente myndighed, og skal indeholde alle væsentlige oplysninger om omstændigheden, som organisationen har kendskab til.
- d) Indberetningen skal foretages så hurtigt som muligt, men under alle omstændigheder inden for 72 timer efter organisationens konstatering af den omstændighed, som indberetningen vedrører, medmindre særlige omstændigheder forhindrer dette.

⁽¹⁾ EUT L 295 af 12.11.2010, s. 35.

⁽²⁾ EUT L 167, 4.7.2003, s. 23.

⁽³⁾ EUT L 224 af 21.8.2012, s. 1.

⁽⁴⁾ EUT L 294 af 13.11.2007, s. 3.

⁽⁵⁾ EUT L 295 af 14.11.2007, s. 7.

▼ M1

- e) Hvis det er relevant, udarbejder organisationen en opfølgingsrapport med nærmere oplysninger om de foranstaltninger, den agter at træffe for at forhindre lignende hændelser i fremtiden, så snart disse foranstaltninger er identificeret. Rapporten skal udarbejdes i den form og på den måde, som den kompetente myndighed foreskriver.

*AFSNIT II**Styring***ORA.GEN.200 Styringssystem**

- a) Organisationen etablerer, gennemfører og vedligeholder et styringssystem, som omfatter:
- 1) klare linjer med hensyn til ansvar og forpligtelser i hele organisationen, herunder den sikkerhedsansvarlige leders direkte ansvar
 - 2) en beskrivelse af organisationens filosofi og principper med hensyn til sikkerhed, dvs. sikkerhedspolitikken
 - 3) identifikation af luftfartssikkerhedsfarer ved organisationens aktiviteter, evaluering deraf og styring af de dermed forbundne risici, herunder foranstaltninger til at reducere risikoen og kontrollere deres effektivitet
 - 4) sikring af, at personalet til stadighed er uddannet og kompetent til at udføre deres opgaver
 - 5) dokumentation for alle vigtige processer for styringssystemet, herunder en proces til oplysning af personalet om deres ansvar og proceduren for ændring af denne dokumentation
 - 6) en funktion til overvågning af organisationens opfyldelse af de relevante krav. Denne overvågning skal omfatte et system til tilbagemeldinger om resultater til den ansvarlige leder for at sikre effektiv gennemførelse af afhjælpende foranstaltninger, hvor det er nødvendigt
 - 7) eventuelle andre krav, der er fastlagt i de relevante subparter i denne del eller andre gældende dele.
- b) Styringssystemet skal svare til organisationens størrelse samt aktiviteterens art og kompleksitet, idet der tages højde for farer og dermed forbundne risici ved disse aktiviteter.

▼ M4

- c) Uanset litra a) kan organisationer, der alene leverer træning for LAPL, PPL, SPL eller BPL og tilhørende ratings eller certifikater, opfylde kravene om styring af sikkerhedsmæssige risici og overvågning af opfyldelsen af kravene, der er defineret i litra a), nr. 3) og 6), ved en granskning af organisationen, som skal udføres mindst én gang hvert kalenderår. Den kompetente myndighed skal underrettes om resultaterne af denne granskning af organisationen uden unødigt forsinkelse.

▼ M1**ORA.GEN.205 Kontraherede aktiviteter**

- a) Kontraherede aktiviteter omfatter alle aktiviteter inden for organisationens godkendelse, der udføres af en anden organisation, som enten selv er certificeret til at udføre en sådan aktivitet, eller som, hvis den ikke er certificeret, arbejder under den kontraherende organisations godkendelse. Organisationen sikrer i forbindelse med kontrahering eller køb af en hvilken som helst del af dens aktivitet, at de kontraherede eller købte tjenester eller produkter opfylder de gældende krav.
- b) Når den certificerede organisation kontraherer en hvilken som helst del af sin aktivitet til en organisation, som ikke selv er certificeret i overensstemmelse med denne del til at udføre en sådan aktivitet, arbejder den kontraherede organisation under den kontraherende organisations godkendelse. Den kontraherende organisation sikrer, at den kompetente myndighed får adgang til den kontraherede organisation for at fastslå fortsat opfyldelse af de gældende krav.

ORA.GEN.210 Krav til personale

- a) Organisationen skal udpege en ansvarlig leder, der har organisationens bemyndigelse til at sikre, at alle aktiviteter kan finansieres og udføres i overensstemmelse med de gældende krav. Den ansvarlige leder har ansvaret for at etablere og vedligeholde et effektivt styringssystem.

▼ M1

- b) Organisationen udpeger en person eller en gruppe af personer, som skal være ansvarlige for at sikre, at organisationen fortsat opfylder de gældende krav. Denne eller disse personer skal i sidste instans være ansvarlig(e) over for den ansvarlige leder.
- c) Organisationen skal have tilstrækkeligt kvalificeret personale til de planlagte opgaver og aktiviteter, der skal udføres i overensstemmelse med de gældende krav.
- d) Organisationen fører passende fortegnelser over erfaring, kvalifikationer og træning for at påvise overensstemmelse med litra c) ovenfor.
- e) Organisationen sikrer, at alt personale er bekendt med reglerne og procedurerne af relevans for udførelsen af deres opgaver.

ORA.GEN.215 Krav til faciliteter

Organisationen skal have faciliteter, der giver mulighed for udførelse og styring af alle planlagte opgaver og aktiviteter i overensstemmelse med de gældende krav.

ORA.GEN.220 Registrering

- a) Organisationen etablerer et registreringssystem, som gør det muligt at opbevare og spore alle de udviklede aktiviteter pålideligt, herunder især alle de elementer, der er angivet i ORA.GEN.200.
- b) Formatet for fortegnelserne specificeres i organisationens procedurer.
- c) Fortegnelserne skal lagres på en måde, der sikrer, at de er beskyttet mod skader, ændringer og tyveri.

SUBPART ATO

GODKENDTE TRÆNINGSORGANISATIONER*AFSNIT I****Generelle bestemmelser*****ORA.ATO.100 Anvendelsesområde**

Denne subpart indeholder de krav, organisationer, som udbyder træning til pilotcertifikater og tilhørende ratings og beviser, skal opfylde.

ORA.ATO.105 Ansøgning

- a) Ansøgere til et bevis som godkendt træningsorganisation (ATO) skal give den kompetente myndighed
 - 1) følgende oplysninger:
 - i) træningsorganisationens navn og adresse
 - ii) dato for planlagt iværksættelse af aktiviteten
 - iii) skolelederens (HT), flyveinstruktørens/flyveinstruktørernes, flyvesimulatortræningsinstruktørernes og teoriinstruktørens/teoriinstruktørernes personlige oplysninger og kvalifikationer
 - iv) navn(e) og adresse(r) på den eller de flyvepladser og/eller driftssted(er), hvor træningen skal udføres
 - v) liste over luftfartøjer, der skal anvendes til træning, herunder gruppe, klasse eller type, registrering, ejere og kategori for luftdygtighedsbeviser, hvis det er relevant
 - vi) liste over flyvesimulatortræningsanordninger (FSTD), som træningsorganisationen agter at anvende, hvis det er relevant

▼ M1

- vii) den type træning, som træningsorganisationen ønsker at udbyde, og det tilsvarende træningsprogram
- 2) driftshåndbog og træningshåndbog.
- b) Prøveflyvningstræningsorganisationer. Uanset litra a), punkt 1), nr. iv) og v) skal træningsorganisationer, som udbyder prøveflyvningstræning, kun angive:
- 1) navn(e) og adresse(r) på den eller de vigtigste flyvepladser og/eller driftssted(er), hvor træningen skal udføres
 - 2) en liste over de typer eller kategorier af luftfartøjer, der skal anvendes til prøveflyvningstræning.
- c) I forbindelse med ændringer af beviset skal ansøgere give den kompetente myndighed de relevante dele af de oplysninger og den dokumentation, der omtales i litra a).

ORA.ATO.110 Krav til personale

- a) Der skal udpeges en HT. HT skal have omfattende erfaring som instruktør inden for de områder, der er relevante for den træning, der udbydes af ATO, og skal have gode lederevner.
- b) HT's ansvarsområder omfatter:
- 1) sikring af, at den udbudte træning er i overensstemmelse med del-FCL og, i forbindelse med prøveflyvningstræning, at de relevante krav i del-21 og træningsprogrammet er blevet fastlagt
 - 2) sikring af, at flyvetræningen i et luftfartøj eller en flyvesimulatortræningsanordning (FSTD) og teoriundervisningen er integreret på en tilfredsstillende måde
 - 3) overvågning af de enkelte elevers fremskridt.
- c) Teoriundervisere skal:
- 1) have en praktisk baggrund inden for luftfart inden for områder af relevans for den udbudte træning og have taget et kursus i undervisningsteknikker eller
 - 2) have tidligere erfaring med at give teoriundervisning og en passende teoretisk baggrund i det emne, som de skal undervise i.
- d) Flyveinstruktører og flyvesimulatortræningsinstruktører skal have de kvalifikationer, der kræves i del-FCL for den type træning, de udbyder.

ORA.ATO.120 Registrering

Følgende fortegnelser opbevares i en periode på mindst tre år efter, at træningen er gennemført:

- a) oplysninger om jord-, flyve- og simulatorflyvetræning til de enkelte elever
- b) detaljerede og regelmæssige midtvejsrapporter fra instruktører, herunder bedømmelser, samt regelmæssige midtvejsflyveprøver og prøver på jorden
- c) information om elevernes certifikater og tilhørende ratings og beviser, herunder udløbsdatoer for helbredsbeviser og ratings.

▼ M1**ORA.ATO.125 Træningsprogram**

- a) Der udarbejdes et træningsprogram for hver enkelt kursustype.
- b) Træningsprogrammet skal opfylde kravene i del-FCL og i forbindelse med prøveflyvningstræning også de relevante krav i del-21.

ORA.ATO.130 Driftshåndbog og træningshåndbog

- a) ATO'en udarbejder og vedligeholder en træningshåndbog og en driftshåndbog med oplysninger og instrukser, som gør det muligt for personalet at udføre deres opgaver og vejlede eleverne i, hvordan de opfylder kursuskravene.
- b) ATO'en stiller oplysningerne i træningshåndbogen, driftshåndbogen og ATO'ens godkendelsesdokumentation til rådighed for personalet og, hvor det er relevant, for eleverne.
- c) For ATO'er, der udbyder prøveflyvningstræning, skal driftshåndbogen opfylde kravene til prøveflyvningsdriftshåndbogen, der er fastlagt i del-21.
- d) Driftshåndbogen skal indeholde regler om flyvetidsbegrænsning for flyveinstruktører, herunder et maksimalt antal flyvetimer, et maksimalt antal tjenestetimer og minimumshviletid mellem instruktionsopgaverne i overensstemmelse med del-ORO.

ORA.ATO.135 Træningsluftfartøj og FSTD**▼ M5**

- a) ATO'en skal anvende en passende flåde af træningsluftfartøjer eller FSTD'er, hvis udstyr er hensigtsmæssigt til de træningskurser, denne udbyder.

▼ M1

- b) ATO'en udfører kun træning i FSTD'er, når den over for den kompetente myndighed kan påvise:
 - 1) foreneligheden mellem FSTD-specifikationerne og det relaterede træningsprogram
 - 2) at de anvendte FSTD'er opfylder de relevante krav i del-FCL
 - 3) for flyvesimulatorer (FFS), at FFS i tilstrækkelig grad repræsenterer den relevante luftfartøjstype
 - 4) at den har etableret et system til passende overvågning af ændringer i FSTD og sikring af, at sådanne ændringer ikke berører træningsprogrammets tilstrækkelighed.
- c) Hvis det luftfartøj, der anvendes til den praktiske prøve, er en anden type end den FFS, der anvendes til visuel flyvetræning, godskrives der højst det antal timer, der er tildelt flyve- og navigationsproceduretræner II (FNPT II) for flyvemaskiner og FNPT II/III for helikoptere i det relevante flyvetræningsprogram.
- d) Prøveflyvningstræningsorganisationer. Luftfartøjer, som anvendes til prøveflyvningstræning, skal være udstyret med prøveflyvningsinstrumenter i overensstemmelse med formålet med træningen.

ORA.ATO.140 Flyvepladser og driftssteder

Når ATO'en udfører flyvetræning på et luftfartøj, skal der anvendes flyvepladser eller driftssteder med egnede faciliteter og egenskaber til at træne relevante manøvrer under hensyntagen til den udbudte træning og den anvendte luftfartøjskategori og -type.

▼ M2**ORA.ATO.145 Forudsætninger for træning**

- a) ATO'en sikrer, at eleverne opfylder alle forudsætninger for træning, der er fastlagt i del-MED, del-FCL og, hvor det er relevant, som er defineret i den obligatoriske del af data om operationel egnethed, der er fastlagt i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 748/2012.
- b) For ATO'er, der udbyder prøveflyvningstræning, skal eleverne opfylde alle forudsætningerne for træning, der er fastlagt i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 748/2012.

▼ M1**ORA.ATO.150 Træning i tredjelande**

Hvis ATO'er er godkendt til at udføre træning til instrumentratingen (IR) i tredjelande:

- a) skal træningsprogrammet omfatte akklimatiseringsflyvning i en af medlemsstaterne, før den praktiske IR-prøve tages
- b) skal den praktiske IR-prøve tages i en af medlemsstaterne.

*AFSNIT II****Supplerende krav til ATO'er, som udbyder træning til CPL, MPL og ATPL og de tilhørende ratings og beviser*****ORA.ATO.210 Krav til personale**

- a) *Skoleleder (HT)*. Bortset fra ATO'er, der udbyder prøveflyvningstræning, skal den udpegede HT have omfattende erfaring i træning som flyveinstruktør for erhvervspilotcertifikater og tilhørende ratings eller beviser.
- b) *Chefinstruktør/flyvning (CFI)*. En ATO, som udbyder flyveinstruktion, udpeger en CFI, som er ansvarlig for tilsynet med flyveinstruktører og flyvesimulatorinstruktører samt for standardiseringen af al flyveinstruktion og flyvesimulatorinstruktion. CFI skal have det højeste erhvervspilotcertifikat og tilhørende ratings, der vedrører de afholdte flyvetræningskurser, og have et instruktørbevis med ret til at instruere for mindst ét af de afholdte træningskurser.
- c) *Chefinstruktør/teori (CTKI)*. En ATO, som udbyder teoriundervisning, skal udpege en CTKI, som er ansvarlig for tilsynet med alle teoriinstruktører samt for standardiseringen af teoriundervisningen. CTKI skal have omfattende erfaring som teoriinstruktør på de områder, der er relevante for den træning, ATO'en udbyder.

ORA.ATO.225 Træningsprogram

- a) Træningsprogrammet skal inddeles i flyve- og teoriundervisning enten pr. uge eller fase og skal omfatte en liste over standardøvelser og en oversigt over pensum.
- b) Indholdet af og rækkefølgen i træningsprogrammet skal være angivet i træningshåndbogen.

ORA.ATO.230 Driftshåndbog og træningshåndbog

- a) Træningshåndbogen skal angive standarder, målsætninger og træningsmål for hver træningsfase, som eleverne skal opfylde, og omfatte følgende emner:

— træningsplan

— briefing og øvelser i luften

— flyvetræning i en FSTD, hvor det er relevant

▼ M1

— teoriundervisning.

- b) Driftshåndbogen skal indeholde relevante oplysninger til de enkelte personalegrupper, f.eks. flyveinstruktører, flyvesimulatorinstruktører, teoriinstruktører, drifts- og vedligeholdelsespersonale, samt generelle, tekniske, rute- og personaletræningsoplysninger.

*AFSNIT III***Supplerende krav til ATO'er, der udbyder specifikke træningstyper****Kapitel 1****Fjernundervisning****ORA.ATO.300 Generelt**

ATO kan godkendes til at afholde modulopbyggede kurser med fjernundervisning i følgende tilfælde:

- a) modulopbyggede kurser med teoriundervisning
- b) supplerende teorikurser for en klasse- eller typerating
- c) kurser med godkendt teoriundervisning før ansættelse for første typerating til en flermotors helikopter.

ORA.ATO.305 Klasseundervisning

- a) Der skal indgå klasseundervisning i alle emner på modulopbyggede fjernundervisningskurser.
- b) Klasseundervisningen skal mindst udgøre 10 % af kursets samlede varighed.
- c) Der skal til dette formål være klasseværelser enten på ATO'ens hovedforretningssted eller i egnede lokaler.

ORA.ATO.310 Instruktører

Alle instruktører skal være bekendt med kravene til kursusprogrammet for fjernundervisningen.

Kapitel 2**Nul-flyvetidstræning****ORA.ATO.330 Generelt**

- a) Godkendelse til nul-flyvetidstræning (ZFTT), som angivet i del-FCL, gives kun til ATO'er, som også har rettigheder til at udføre erhvervmæssige lufttransportoperationer, eller ATO'er, som har særlige ordninger med erhvervmæssige luftfartsforetagender.
- b) Godkendelse til ZFTT gives kun, hvis luftfartsforetagendet har mindst 90 dages operationelle erfaringer på flyvemaskinetypen.
- c) For ZFTT afholdt af en ATO, som har en særlig ordning med et luftfartsforetagende, gælder kravet om 90 dages operationelle erfaringer ikke, hvis typeratinginstruktøren (TRI(A)), som deltager i de supplerende starter og landinger i henhold til del-ORO, har operationelle erfaringer på flyvemaskinetypen.

▼ **M1****ORA.ATO.335 Flyvesimulator (full flight simulator)**

- a) Den FFS, der godkendes til ZFTT, skal være anvendelig i overensstemmelse med ATO'ens styringssystemkriterier.
- b) FFS'ens bevægelses- og visuelle system skal være fuldt ud anvendeligt i overensstemmelse med de gældende certificeringsspecifikationer for FSTD, jf. ORA.FSTD.205.

Kapitel 3

Kurser for pilotcertifikater til luftfartøjer med flere besætningsmedlemmer (MPL)**ORA.ATO.350 Generelt**

Rettighederne til at afholde integrerede MPL-træningskurser og MPL-instruktørkurser gives kun til ATO'en, hvis den også har rettigheder til at udføre erhvervs-mæssige lufttransportoperationer eller en særlig ordning med et erhvervs-mæssigt luftfartsforetagende.

Kapitel 4

Prøveflyvningstræning**ORA.ATO.355 Prøveflyvningstræningsorganisationer**

- a) En ATO, som er blevet godkendt til at udføre prøveflyvningstræning til udstedelse af en prøveflyvningsrating i kategori 1 eller 2 i overensstemmelse med del-FCL, kan få rettighederne udvidet til at omfatte træning til andre kategorier af prøveflyvninger og andre kategorier af prøveflyvningspersonale, forudsat at:
 - 1) de relevante krav i del-21 er opfyldt, og
 - 2) der findes en særlig ordning mellem ATO'en og del-21-organisationen, som beskæftiger eller agter at beskæftige sådant personale.
- b) Træningsfortegnelserne skal omfatte elevens skriftlige rapporter, som krævet i træningsprogrammet, herunder, hvor det er relevant, databehandling og analyse af rekorderede parametre af relevans for prøveflyvningstypen.

SUBPART FSTD

SPECIFIKKE KRAV TIL ORGANISATIONER, DER ANVENDER FLYVESIMULATORTRÆNINGSANORDNINGER (FSTD) OG FSTD-KVALIFIKATION

AFSNIT I

Krav til organisationer, der anvender FSTD'er**ORA.FSTD.100 Generelt**

- a) Ansøgeren til et FSTD-kvalifikationsbevis skal over for den kompetente myndighed påvise, at denne har etableret et styringssystem i overensstemmelse med ORA.GEN afsnit II. Dette skal sikre, at ansøgeren direkte eller via kontrakt er i stand til at opretholde ydelse, funktioner og andre egenskaber, som er specificeret for det pågældende FSTD-kvalifikationsniveau, og til at kontrollere installationen af FSTD'en.
- b) Hvis ansøgeren har et bevis udstedt i overensstemmelse med denne del, angives FSTD-specifikationer:
 - 1) i betingelserne for ATO-beviset eller
 - 2) for en AOC-indehaver i træningshåndbogen.

▼ M1**ORA.FSTD.105 Vedligeholdelse af FSTD-kvalifikationen**

- a) For at vedligeholde FSTD-kvalifikationen skal alle test i hovedkvalifikations-testvejledningen (MQTG) samt funktionelle og subjektive test køres progressivt over en periode på 12 måneder.
- b) Resultaterne dateres, markeres som analyseret og evalueret og opbevares i overensstemmelse med ORA.FSTD.240 for at påvise, at FSTD-standarderne fortsat opfyldes.
- c) Der etableres et konfigurationskontrollsystem for at sikre den fortsatte integritet af den hardware og software, der anvendes i den kvalificerede FSTD.

ORA.FSTD.110 Ændringer

- a) Indehaveren af en FSTD-kvalifikation etablerer og vedligeholder et system til identifikation, vurdering og indarbejdning af vigtige ændringer i de FSTD'er, denne anvender, navnlig:
 - 1) ændringer i luftfartøjet, som er vigtige for træning, test og kontrol, uanset om dette er foreskrevet i et luftdygtighedsdirektiv
 - 2) enhver ændring af en FSTD, herunder bevægelsessystemer og visuelle systemer, når dette er vigtigt for træning, test og kontrol, f.eks. i forbindelse med datarevisioner.
- b) Ændringer i hardwaren eller softwaren til FSTD'en, der berører manøvreringen, ydelsen og systemdriften, eller større ændringer i bevægelsessystemet eller det visuelle system skal evalueres for at vurdere indvirkningen på de oprindelige kvalifikationskriterier. Organisationen udarbejder ændringer for eventuelt berørte valideringstest. Organisationen tester FSTD'en i forhold til de nye kriterier.
- c) Organisationen underretter på forhånd den kompetente myndighed om eventuelle større ændringer for at få konstateret, om de udførte test er tilfredsstillende. Den kompetente myndighed vurderer, om det er nødvendigt at foretage en særlig evaluering af FSTD'en, før den igen anvendes til træning efter ændringen.

ORA.FSTD.115 Installation

- a) Indehaveren af et FSTD-kvalifikationsbevis sikrer, at:
 - 1) FSTD'en installeres i et passende miljø, som giver mulighed for sikker og pålidelig betjening
 - 2) alle FSTD-brugere og alt vedligeholdelsespersonale informeres om sikkerheden ved FSTD'en for at sikre, at de er bekendt med alt sikkerhedsudstyr og alle sikkerhedsprocedurer i FSTD'en i nødstilfælde
 - 3) FSTD'en og udstyret dertil opfylder de lokale regler om sikkerhed og sundhed.
- b) FSTD'ens sikkerhedsfunktioner såsom nødstop og nødbelysning kontrolleres mindst hvert år og registreres.

ORA.FSTD.120 Ekstraudstyr

Hvis der er installeret ekstraudstyr i FSTD'en, selv om dette ikke er påkrævet for kvalifikation, skal det vurderes af den kompetente myndighed for at sikre, at det ikke forringer træningens kvalitet.

▼ **M1***AFSNIT II***Krav til FSTD-kvalifikation****ORA.FSTD.200 Ansøgning om FSTD-kvalifikation**

- a) Ansøgningen om FSTD-kvalifikation skal indgives i den form og på den måde, der fastlægges af den kompetente myndighed:
- 1) af producenten for grundlæggende instrumenttræningsanordninger (BITD)
 - 2) af den organisation, der ønsker at anvende FSTD'en, i alle andre tilfælde.
- b) Personer, som ansøger om kvalifikationen første gang, skal give den kompetente myndighed dokumentation for, hvordan de agter at opfylde kravene i denne forordning. Denne dokumentation skal omfatte den procedure, der er etableret for at sikre overholdelse af ORA.GEN.130 og ORA.FSTD.230.

ORA.FSTD.205 Certificeringsspecifikationer for FSTD

- a) Agenturet udsteder i overensstemmelse med artikel 19 i forordning (EF) nr. 216/2008 certificeringsspecifikationer som standardmetode til at påvise FSTD'ers opfyldelse af de væsentlige krav i bilag III til forordning (EF) nr. 216/2008.
- b) Sådanne certificeringsspecifikationer skal være tilstrækkeligt detaljerede og specifikke til at beskrive over for ansøgerne, hvilke betingelser der gælder for udstedelse af kvalifikationer.

ORA.FSTD.210 Kvalifikationsgrundlag

- a) Kvalifikationsgrundlaget for udstedelse af en FSTD-kvalifikation skal omfatte:
- 1) de gældende certificeringsspecifikationer, som agenturet har udarbejdet, og som er gældende på datoen for ansøgning om den første kvalifikation

▼ **M2**

- 2) valideringsdata for luftfartøjet, som er defineret i den obligatoriske del af data om operationel egnethed, der er godkendt i henhold til forordning (EU) nr. 748/2012, hvis dette er relevant, og

▼ **M1**

- 3) eventuelle særlige betingelser foreskrevet af den kompetente myndighed, hvis de tilhørende certificeringsspecifikationer ikke omfatter tilstrækkelige eller passende standarder for FSTD, fordi FSTD'en har nye eller anderledes egenskaber i forhold til dem, som de gældende certificeringsspecifikationer er baseret på.
- b) Kvalifikationsgrundlaget gælder for fremtidige periodiske kvalifikationer for FSTD'en, medmindre den omkategoriseres.

ORA.FSTD.225 Varighed og fortsat gyldighed

- a) Kvalifikationen til flyvesimulatoren (FFS), flyvetræningsanordningen (FTD) eller flyve- og navigationsproceduretræneren (FNPT) forbliver gyldig under forudsætning af:
- 1) at FSTD'en og den organisation, der anvender den, vedbliver med at opfylde de gældende krav
 - 2) at den kompetente myndighed får adgang til organisationen som defineret i ORA.GEN.140 for at konstatere, om de relevante krav i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser fortsat opfyldes
 - 3) at kvalifikationen ikke er blevet overdraget eller tilbagekaldt.

▼ M1

- b) Den periode på 12 måneder, der er fastlagt i ARA.FSTD.120 litra b), punkt 1), kan forlænges op til højst 36 måneder i følgende tilfælde:
- 1) FSTD'en har været underkastet den første og mindst én periodisk evaluering, som har påvist, at den opfylder kvalifikationsgrundlaget
 - 2) indehaveren af FSTD-kvalifikationsbeviset har haft positive FSTD-evalueringer i de seneste 36 måneder
 - 3) den kompetente myndighed udfører en formel kontrol af det system for overvågning af overensstemmelsen, der er defineret i ORA.GEN.200, litra a), punkt 6), i organisationen hver 12. måned
 - 4) en udpeget person i organisationen med tilstrækkelig erfaring gennemgår de periodiske gentagelser af kvalifikationstestguiden (QTG) og udfører de relevante funktionelle og subjektive test hver 12. måned og sender en rapport med resultaterne til den kompetente myndighed.
- c) En BITD-kvalifikation forbliver gyldig under forudsætning af, at den kompetente myndighed udfører regelmæssige evalueringer for at påvise opfyldelse af det gældende kvalifikationsgrundlag i henhold til ARA.FSTD.120.
- d) Ved overdragelse eller tilbagekaldelse skal FSTD-kvalifikationsbeviset returneres til den kompetente myndighed.

ORA.FSTD.230 Ændringer i den kvalificerede FSTD

- a) Indehaveren af FSTD-kvalifikationsbeviset underretter den kompetente myndighed om foreslåede ændringer i FSTD'en, som f.eks.:
- 1) større ændringer
 - 2) flytning af FSTD'en
 - 3) deaktivering af FSTD'en.
- b) I tilfælde af opgradering af FSTD-kvalifikationsniveauet indgiver organisationen en ansøgning til den kompetente myndighed om en opgraderingsevaluering. Organisationen udfører alle valideringstest for det ønskede kvalifikationsniveau. Resultaterne af tidligere evalueringer må ikke anvendes til at validere FSTD'ens ydelse for den aktuelle opgradering.
- c) Når en FSTD flyttes til en ny placering, underretter organisationen den kompetente myndighed før den planlagte aktivitet og indsender en plan over tiltag i den forbindelse.

Før FSTD'en anvendes igen på den nye placering, udfører organisationen mindst en tredjedel af valideringstestene samt funktionelle og subjektive test for at sikre, at FSTD'ens ydelse opfylder den oprindelige kvalifikationsstandard. En kopi af testdokumentationen opbevares sammen med FSTD-fortegnelserne med henblik på den kompetente myndigheds kontrol.

Den kompetente myndighed kan udføre en evaluering af FSTD'en efter flytningen. Evalueringen skal være i overensstemmelse med FSTD'ens oprindelige kvalifikationsgrundlag.

- d) Hvis en organisation planlægger at deaktivere en FSTD i længere perioder, skal den kompetente myndighed underrettes, og der skal etableres passende kontrol i den periode, hvor FSTD'en er inaktiv.

Organisationen aftaler en plan for deaktiveringen, opbevaring og genaktivering med den kompetente myndighed for at sikre, at FSTD'en kan genaktiveres på det oprindelige kvalifikationsniveau.

▼ M1**ORA.FSTD.235 Overdragelse af en FSTD-kvalifikation**

- a) Når der sker en udskiftning af den organisation, der anvender en FSTD, skal den nye organisation underrette den kompetente myndighed på forhånd for at aftale en plan for overdragelse af FSTD'en.
- b) Den kompetente myndighed kan udføre en evaluering i overensstemmelse med FSTD'ens oprindelige kvalifikationsgrundlag.
- c) Hvis FSTD'en ikke længere opfylder det oprindelige kvalifikationsgrundlag, skal organisationen ansøge om et nyt FSTD-kvalifikationsbevis.

ORA.FSTD.240 Registrering

Indehaveren af en FSTD-kvalifikation opbevarer fortegnelser over:

- a) alle dokumenter, som beskriver og dokumenterer det oprindelige kvalifikationsgrundlag og -niveau for FSTD'en, i hele FSTD'ens levetid
- b) eventuelle andre dokumenter og rapporter vedrørende de enkelte FSTD'er og overvågningen af regeloverholdelsen, i en periode på mindst fem år.

SUBPART AeMC

FLYVEMEDICINSKE CENTRE*AFSNIT I****Generelle bestemmelser*****ORA.AeMC.105 Anvendelsesområde**

Denne subpart indeholder supplerende krav, organisationen skal opfylde for at få udstedt eller forlænget en godkendelse som flyvemedicinsk center (AeMC) til at udstede helbredsbeviser, herunder det første klasse 1-helbredsbevis.

ORA.AeMC.115 Ansøgning

Ansøgere til et AeMC-bevis skal:

- a) overholde MED.D.005
- b) oplyse om kliniske forbindelser til hospitaler eller medicinske institutioner med henblik på speciallægeundersøgelser, ud over den dokumentation til godkendelse af en organisation, som kræves i ORA.GEN.115.

ORA.AeMC.135 Fortsat gyldighed

AeMC-beviset udstedes med ubegrænset gyldighed. Det forbliver gyldigt, så længe indehaveren og organisationens flyvelæger:

- a) overholder MED.D.030
- b) sikrer, at de holder deres færdigheder ved lige ved at udføre et tilstrækkeligt antal klasse 1-helbredsundersøgelser hvert år.

*AFSNIT II****Styring*****ORA.AeMC.200 Styringssystem**

AeMC'et etablerer og vedligeholder et styringssystem, som omfatter de punkter, der er omtalt i ORA.GEN.200, og endvidere processer:

- a) til udstedelse af helbredsbeviser i overensstemmelse med del-MED

▼ M1

b) til sikring af, at den lægelige tavshedspligt til enhver tid overholdes.

ORA.AeMC.210 Krav til personale

a) AeMC'et skal:

- 1) udpege en flyvelæge (AME) som chef for AeMC med rettigheder til at udstede klasse 1-helbredsbeviser og tilstrækkelig erfaring inden for flyvemedicin til at varetage sine opgaver
- 2) have ansat et tilstrækkeligt antal fuldt kvalificerede AME'er samt andre tekniske medarbejdere og eksperter.

b) Chefen for AeMC'et er ansvarlig for at koordinere vurderingen af undersøgelsesresultater og underskrive rapporter, beviser og de første klasse 1-helbredsbeviser.

ORA.AeMC.215 Krav til faciliteter

AeMC'et skal udstyres med mediko-tekniske faciliteter, som er egnede til at udføre de flyvemedicinske undersøgelser, der er nødvendige for at udøve de rettigheder, der er knyttet til godkendelsen.

ORA.AeMC.220 Registrering

Ud over de fortegnelser, der kræves i ORA.GEN.220, skal AeMC'et:

- a) opbevare fortegnelser over helbredsundersøgelser og -vurderinger udført i forbindelse med udstedelse, forlængelse eller fornyelse af helbredsbeviser og resultaterne deraf i mindst 10 år efter den seneste undersøgelsesdato
- b) opbevare al helbredsdocumentation på en måde, som sikrer, at den lægelige tavshedspligt til enhver tid overholdes.