

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	
► <u>M7</u>	Kommissionens forordning (EU) 2018/1119 af 31. juli 2018	L 204		13	13.8.2018	
► <u>M8</u>	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1974 af 14. december 2018	L 326		1	20.12.2018	
► <u>M9</u>	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/27 af 19. december 2018	L 8		1	10.1.2019	
► <u>M10</u>	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/430 af 18. marts 2019	L 75		66	19.3.2019	
► <u>M11</u>	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/1747 af 15. oktober 2019	L 268		23	22.10.2019	
► <u>M12</u>	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/359 af 4. marts 2020	L 67		82	5.3.2020	
► <u>M13</u>	Kommissionens delegerede forordning (EU) 2020/723 af 4. marts 2020	L 170		1	2.6.2020	
► <u>M14</u>	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/2193 af 16. december 2020	L 434		13	23.12.2020	

▼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)

▼M12*Artikel 1***Genstand**

1. Ved denne forordning fastsættes nærmere bestemmelser for:
 - a) forskellige rettigheder til brug i forbindelse med pilotcertifikater, betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af pilotcertifikater, pilotcertifikatindehavernes beføjelser og ansvar samt betingelserne for konvertering af eksisterende nationale pilotcertifikater og nationale flyvemaskinistcertifikater til pilotcertifikater
 - b) certificeringen af personer med ansvar for at udbyde flyvetræning eller flyvesimulatortræning og for at bedømme piloters færdigheder
 - c) forskellige helbredsgodkendelser til piloter, betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af helbredsgodkendelser, helbredsgodkendelsesindehavernes beføjelser og ansvar samt betingelserne for konvertering af eksisterende nationale helbredsgodkendelser til gensidigt anerkendte helbredsgodkendelser
 - d) certificeringen af flyvelæger og de betingelser, hvorunder alment praktiserende læger kan fungere som flyvelæger
 - e) den jævnlige flyvemedicinske vurdering af kabinebesætningsmedlemmer samt kvalifikationerne for de personer, der er ansvarlige for denne undersøgelse
 - f) betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af kabinepersonalecertifikater samt kabinepersonalecertifikatindehavernes beføjelser og ansvar
 - g) 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 flyvebesætningsmedlemmer inden for civil luftfart
 - h) kravene om certificering af flyvesimulatortræningsanordninger og kravene til organisationer, der opererer og anvender disse anordninger
 - i) kravene til administrations- og forvaltningssystemet, som skal opfyldes af medlemsstaterne, Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) og organisationerne i henhold til de i littera a)-h) nævnte bestemmelser.

▼ M12

2. Artikel 11b og 11c i denne forordning samt bilag IV (del-MED), bilag VI (del-ARA), bilag VII (del-ORA) og bilag VIII (del-DTO) til denne forordning finder anvendelse på pilotcertifikater for balloner og svævefly.

▼ 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

▼ M11**▼ B**

- 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

▼ M11**▼ 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

▼ M11**▼ M7**

- 14) »acceptable måder for overensstemmelse (AMC)«: ikke-bindende standarder, som agenturet har vedtaget med henblik på at illustrere, hvordan overensstemmelse med forordning (EF) nr. 216/2008 og gennemførelsesbestemmelserne kan sikres

▼ **M7**

- 15) »alternative måder for overensstemmelse (AltMoC)«: måder for overensstemmelse, der foreslås som alternativ til eksisterende AMC, eller forslag til nye måder til påvisning af overholdelse af forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser, for hvilke agenturet ikke har fastsat tilknyttede AMC
- 16) »godkendt træningsorganisation (ATO)«: en organisation, der har ret til at træne piloter på grundlag af en godkendelse udstedt i henhold til artikel 10a, stk. 1, første afsnit
- 17) »grundlæggende instrumenttræningsanordning (BITD)«: jordbaseret træningsanordning til træning af piloter, 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
- 18) »certificeringsspecifikationer (CS)«: tekniske specifikationer, som agenturet har vedtaget, som angiver midler, som en organisation skal anvende med henblik på certificering

▼ **M12**

- 19) »flyveinstruktør«: en instruktør med beføjelser til at udbyde træning i et luftfartøj i henhold til subpart J i bilag I (del-FCL) til nærværende forordning, subpart FI i bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 ⁽¹⁾, eller subpart FI i bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976 ⁽²⁾

▼ **M7**

- 20) »flyvesimulatortræningsanordning (FSTD)«: en træningsanordning til træning af piloter, som er:
 - a) for flyvemaskiner, en fuld flyvesimulator (FFS), en flyvetræningsanordning (FTD), en træningsanordning til flyve- og navigationsprocedurer (FNPT) eller en grundlæggende instrumenttræningsanordning (BITD)
 - b) for helikoptere, en fuld flyvesimulator, en flyvetræningsanordning eller en flyve- og navigationsproceduretræner
- 21) »FSTD-kvalifikation«: en FSTD's tekniske egnethedsniveau, som det er defineret i certificeringsspecifikationerne vedrørende den relevante FSTD
- 22) »hovedforretningssted«: en organisations hovedkontor eller vedtægtsmæssige hjemsted, inden for hvilken de vigtigste økonomiske funktioner og den i nærværende forordning omhandlede operationelle kontrol udøves

⁽¹⁾ Kommissionens forordning (EU) 2018/395 af 13. marts 2018 om gennemførelsesbestemmelser for flyvning med balloner i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 71 af 14.3.2018, s. 10).

⁽²⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976 af 14. december 2018 om gennemførelsesbestemmelser for operation af svævefly i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 (EUT L 326 af 20.12.2018, s. 64).

▼ M9

- 22a) »ARO.RAMP«: subpart RAMP i bilag II til forordningen om flyveoperationer
- 22b) »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
- 22c) »ICAO-tillæg«: et tillæg til et automatisk godkendt flyvebesætningscertifikat udstedt i henhold til bilag 1 til Chicagokonventionen; tillægget er nævnt i flyvebesætningscertifikatets felt XIII

▼ M7

- 23) »kvalifikationsprøvevejledning«: et dokument, der har til formål at påvise, at en flyvesimulatoretræningsanordnings 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 flyvesimulatoretræningsanordningen, som anvendes som støtte ved valideringen
- 24) »anmeldt træningsorganisation (DTO)«: en organisation, der har ret til at træne piloter på grundlag af en erklæring afgivet i overensstemmelse med artikel 10a, stk. 1, andet afsnit
- 25) »DTO-træningsprogram«: et dokument oprettet af en DTO, som detaljeret beskriver det træningskursus, som denne DTO tilbyder.

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

- 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.
- 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****▼M11****▼B**

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
- 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.

▼M11

6. Uanset stk. 3 skal indehavere af beviser som klasserettighedsinstruktører eller -eksaminatorer, som har beføjelser til højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, have disse beføjelser konverteret til et bevis for typerettighedsinstruktører eller -eksaminatorer for flyvemaskiner med én pilot.

▼M10

7. En medlemsstat kan give flyveelever, der følger et LAPL-træningskursus, tilladelse til at udøve begrænsede beføjelser uden tilsyn, før de opfylder alle de krav, der er nødvendige for at få udstedt et LAPL, hvis følgende betingelser er opfyldt:

▼ M10

- a) omfanget af beføjelserne er baseret på en sikkerhedsrisikovurdering udført af medlemsstaten under hensyntagen til, hvor megen træning der er nødvendig for, at piloten opnår det ønskede kvalifikationsniveau
- b) beføjelserne er begrænset til:
 - i) det nationale område eller en del heraf tilhørende den medlemsstat, der udsteder tilladelsen
 - ii) luftfartøjer, som er registreret i den medlemsstat, der udsteder tilladelsen
 - iii) enmotorede flyvemaskiner og helikoptere med stempelmotor med en maksimal startmasse på ikke over 2 000 kg samt svævefly og balloner
- c) for den træning, som er gennemført i henhold til tilladelsen, skal indehaveren af en sådan tilladelse, der ansøger om at få udstedt et LAPL, modtage godskrivning som fastsat af medlemsstaten på grundlag af en henstilling fra en ATO eller en DTO
- d) medlemsstaten forelægger hvert tredje år Kommissionen og agenturet periodiske rapporter og sikkerhedsrisikovurderinger
- e) medlemsstaterne overvåger, hvordan tilladelserne i henhold til dette stykke anvendes, for at sikre et acceptabelt flyvesikkerhedsniveau og træffe egnede forholdsregler, hvis en øget risiko eller eventuelle andre sikkerhedsmæssige betænkeligheder påvises.

▼ M3

8. Medlemsstaterne kan indtil den ► **M12** 8. september 2021 ◀ udstede tilladelser til piloter til med specifikke begrænsede beføjelser at føre luftfartøjer i henhold til instrumentflyverreglerne, før denne opfylder alle de krav, der er nødvendige for at få udstedt en instrumenttrettighed 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
- 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

▼ M3

- 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.
- 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.

⁽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

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.

▼ M8*Artikel 4b***Træning i forebyggelse af og udretning fra uønskede flyvestillinger**

1. Træning i forebyggelse af og udretning fra uønskede flyvestillinger gøres til en obligatorisk del af træningskurset med henblik på pilotcertifikat til luftfartøjer med flere besætningsmedlemmer (MPL), et integreret træningskursus med henblik på pilotcertifikat til rutefly (ATP(A)), et træningskursus med henblik på et erhvervsmæssigt pilotcertifikat til flyvemaskiner (CPL(A)) og til træningskurser med henblik på en klasse- eller typerettighed for:

- a) flyvemaskiner med én pilot, der opereres i operationer med flere piloter
- b) ikke-højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot
- c) højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot eller
- d) flyvemaskiner med flere piloter

i henhold til bilag I (del-FCL).

2. For træningskurser som omhandlet i stk. 1, der påbegyndes før den 20. december 2019 hos en godkendt træningsorganisation (ATO), er træning i forebyggelse af og udretning fra uønskede flyvestillinger ikke obligatorisk, forudsat at:

- a) CPL(A)-, ATP(A)- eller MPL-træningskurset i øvrigt afsluttes i overensstemmelse med bilag I (del-FCL), og den praktiske prøve afsluttes i overensstemmelse med punkt FCL.320 (CPL), FCL.620 (IR) eller FCL.415.A (MPL) i bilag I (del-FCL) senest den 20. december 2021, eller
- b) klasse- eller typerettighedstræningskurset til flyvemaskiner i øvrigt afsluttes i overensstemmelse med bilag I (del-FCL), og den praktiske prøve afsluttes i overensstemmelse med punkt FCL.725, litra c), andet afsnit, i bilag I (del-FCL) til denne forordning senest den 20. december 2021.

Med henblik på stk. 1 kan den kompetente myndighed efter egen vurdering og efter anbefaling fra en ATO give merit for træning i forebyggelse af og udretning fra uønskede flyvestillinger, som måtte være afsluttet inden den 20. december 2019 i henhold til nationale krav til træningen.

▼ M12*Artikel 4c***Overgangsforanstaltninger for indehavere af en en-route-instrumentrettighed**

1. Til og med 8. september 2022 skal indehavere af en en-route-instrumentrettighed (»EIR«) som fastsat i punkt FCL.825 i bilag I (del-FCL):

- a) have ret til fortsat at udøve beføjelser i tilknytning til deres EIR

▼M12

- b) gives forlængelse eller fornyelse af deres EIR i henhold til punkt FCL.825, litra g), i Kommissionens delegerede forordning (EU) ⁽¹⁾
- c) have ret til fuld godskrivning med henblik på opfyldelse af kravene til træning i punkt FCL.835, litra c), nr. 2), i) og ii), i bilag I (del-FCL), når der ansøges om udstedelse af en grundlæggende instrumentrettighed (BIR) i henhold til punkt FCL.835 i bilag I (del-FCL), og
- d) gives fuld godskrivning som fastsat for EIR-indehavere i bilag I (del-FCL).

2. Fra den 8. september 2021 kan træningskurser med henblik på en EIR som omhandlet i stk. 1, der er påbegyndt før denne dato, fortsættes, og de betragtes som træningskurser med henblik på en BIR. På grundlag af en vurdering af ansøgeren fastsætter den godkendte træningsorganisation med ansvar for BIR-træningskurset, hvilken andel af EIR-træningen, der skal godskrives med henblik på en BIR.

3. Ansøgere til en BIR, som før den 8. september 2021 indehaver en EIR eller har bestået teoriprøven med henblik på en EIR i henhold til punkt FCL.825, litra d), skal gives fuld godskrivning med henblik på opfyldelsen af kravene til teoriundervisning og -prøve for den pågældende BIR.

▼M11**▼B***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 ⁽²⁾ 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.

*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.

⁽¹⁾ Kommissionens delegerede forordning (EU) af 4. marts 2020 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁽²⁾ EUT L 243 af 27.9.2003, s. 6.

▼B

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.

▼M13**▼B***Artikel 9***Godskrivning for træning, der er påbegyndt før denne forordnings anvendelse****▼M11**

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 JAR 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 JAR, godskrives fuldt ud, forudsat at træning og prøve blev afsluttet senest den 8. april 2016, og der udstedes et del-FCL-certifikat senest den 1. april 2020.

▼B

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 i 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. Typerettighedstræningskurser, 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 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****▼M11**

1. Organisationer er i overensstemmelse med artikel 24, stk. 2, i forordning (EU) 2018/1139 kun berettigede til at træne piloter, der opererer de i artikel 2, stk. 1, litra b), nr. i) og ii), i forordning (EU) 2018/1139 omhandlede luftfartøjer, hvis disse organisationer har fået udstedt en godkendelse af den kompetente myndighed, hvori det bekræftes, at de opfylder de væsentlige krav i bilag IV til forordning (EU) 2018/1139 og kravene i bilag VII til nærværende forordning.

Under henvisning til artikel 24, stk. 6, i forordning (EU) 2018/1139 er organisationer, hvis hovedforretningssted er beliggende i en medlemsstat, dog berettigede til at udføre den træning, der er omhandlet i punkt DTO.GEN.110 i bilag VIII til nærværende forordning, uden en sådan godkendelse inden for det område, for hvilket medlemsstaterne er ansvarlige i henhold til Chicagokonventionen, hvis de har afgivet en erklæring til den kompetente myndighed i overensstemmelse med de krav, der er fastlagt i punkt DTO.GEN.115 i nævnte bilag, og den kompetente myndighed har godkendt træningsprogrammet, hvis dette kræves i henhold til punkt DTO.GEN.230, litra c), i nævnte bilag.

▼ M11

▼ 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***Flyvesimulatortræningsanordninger**

1. Flyvesimulatortræningsanordninger (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.

▼ M11

▼ M1*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.

▼ M11

▼ 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.

▼ M11

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

1. Kabinebesætningsmedlemmer, som er involveret i erhvervmæssig 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.

▼ M11**▼ M1**

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
- c) hvis de ikke har medvirket ved erhvervsmæssige 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 erhvervsmæssige 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.

▼ M1

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
- 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.

▼ M12*Artikel 11c***Overgangsforanstaltninger**

Medlemsstaterne:

- a) overfører senest den 8. april 2021 alle optegnelser til EASA vedrørende tilsyn med organisationer, der udbyder træning med henblik på pilotcertifikater i henhold til forordning (EU) 2018/395 og gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, og for hvilke EASA er den kompetente myndighed i henhold til artikel 78 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 ⁽¹⁾
- b) afslutter i samarbejde med EASA de certificeringsprocedurer, der er iværksat før den 8. april 2020, og udsteder det certifikat, hvorved EASA påtager sig alle sine opgaver som kompetent myndighed for de certificerede organisationer.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 (EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1).

▼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.

▼M11

▼M12

▼M11

▼M8

4. Uanset stk. 1 kan medlemsstaterne beslutte først fra den ►**M14** 20. juni 2022 ◀ at anvende denne forordnings bestemmelser på piloter, som er indehavere af et certifikat og tilhørende helbreds-godkendelse udstedt af et tredjeland, og som er involveret i ikke-erhvervsmæssig operation af de luftfartøjer, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra b), nr. i) eller ii), i forordning (EU) 2018/1139. Medlemsstaterne offentliggør sådanne beslutninger.

▼M11

7. Anvender en medlemsstat kravene i stk. 2a og 4, skal den underrette Kommissionen og agenturet herom. I underretningen beskrives årsagerne til denne undtagelse og et gennemførelsesprogram med en tids- og handlingsplan.

▼M8

8. Uanset stk. 1 finder punkt FCL.315.A, punkt FCL.410.A, litra a), andet punktum, og punkt FCL.725.A, litra c), i bilag I (del-FCL) anvendelse fra den 20. december 2019.

▼B

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**▼M8**

I dette bilag (del-FCL) forstås ved:

»tilgængelig«: det forhold, at en anordning kan anvendes af:

- den godkendte træningsorganisation (ATO), hvor et træningskursus for en klasse- eller typerettighed afholdes eller
- den eksaminator, som udfører kompetencebedømmelsen, den praktiske prøve eller duelighedsprøven med henblik på vurdering, test eller kontrol

»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, beviser eller rettigheder ud over rettigheden til kunstflyvning

▼B

»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

▼M8

»træning i forebyggelse af og udretning fra uønskede flyvestillinger« (UPRT): træning bestående af:

- træning i forebyggelse af uønskede flyvestillinger: en kombination af teoretisk viden og flyvetræning med det formål at give flyvebesætningen de fornødne kompetencer til at forhindre uønskede flyvestillinger og
- træning i udretning fra uønskede flyvestillinger: en kombination af teoretisk viden og flyvetræning med det formål at give flyvebesætningen de fornødne kompetencer til at udrette fra uønskede flyvestillinger

▼B

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

▼M12

»luftskib«: et kraftdrevet luftfartøj, som er lettere end luft, med undtagelse af varmluftskibe, som anses for balloner i overensstemmelse med artikel 2, nr. 7), i Kommissionens forordning (EU) 2018/395.

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

▼ M8

»disponibel FSTD«: enhver flyvesimulatortræningsanordning (FSTD), der er ledig med henblik på FSTD-operatørens eller kundens anvendelse, uanset tidspunkt

▼ M5

»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

▼ M11

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

▼ B

»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

»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

▼ M7

»kompetencebedømmelse«: demonstration af færdigheder, viden og holdninger med henblik på den første udstedelse, forlængelse eller fornyelse af et instruktør- eller eksaminatorbevis

▼ 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

▼ M12**▼ B**

»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

»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

▼B

»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

▼M12

»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

▼B

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

»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

▼M11

»flyves udelukkende med reference til instrumenter«: piloterne flyver luftfartøjet uden ydre visuelle referencer under simulerede eller faktiske instrumentvejrforhold (IMC)

▼M12**▼B**

»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

▼ M11

»ruteflyvning under tilsyn (LIFUS)«: ruteflyvning efter et godkendt ZFTT-rettighedskursus (nulflyvetidstræning) eller ruteflyvning som krævet ifølge en rapport over data om operationel egnethed (OSD)

▼ M5

»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

▼ M11

»nat«: perioden mellem afslutningen på civilt aftentusmørke og begyndelsen på civilt morgentusmørke eller den periode mellem solnedgang og solopgang, som er foreskrevet af vedkommende myndighed

»OSD«: de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I (del-21) til forordning (EU) nr. 748/2012

»andre træningsanordninger (OTD)«: andre træningsanordninger end FSTD, 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

»motorsvæveflyvemaskine«: et svævefly, som er forsynet med en eller flere motorer, og som, hvis motoren/motorerne er ude af drift, har et svæveflys egenskaber

▼ M12

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

▼ B

»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

▼ M11

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

▼ B

»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

»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

▼ **B**

»luftfartøjschefelev« (SPIC): en flyveelev, der fungerer som luftfartøjschef på en flyvning med instruktør, hvor instruktøren kun observerer flyveeleven 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

▼ **M12**

»motorsvæveflyvemaskine til rejsebrug« (TMG): en specifik klasse af motorsvæveflyvemaskine, som er udstyret med en integreret, ikke-indtrækkelig motor og ikke-indtrækkelig propel, medmindre andet angives ifølge certificeringsproceduren i henhold til bilag I (del 21) til forordning (EU) nr. 748/2012. 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

▼ **M11**

»typerettigheds- og certifikatpåtegningsliste«: en af agenturet offentliggjort liste, som er baseret på resultatet af OSD-evalueringen, og som indeholder klasser af flyvemaskiner og luftfartøjstyper med henblik på udstedelse af flyvebesætningscertifikater

▼ **M5**

»VNAV«: vertikal navigation

▼ **M14**

»EBT-operatør (Evidence based training operator)«: en organisation, der er indehaver af et AOC i henhold til bilag III (del-ORO) til forordning (EU) nr. 965/2012 og har indført et EBT-program, som den kompetente myndighed har godkendt i henhold til bestemmelserne i den nævnte forordning

»EBT-baseret praktisk vurdering«: en præstationsvurderingsmetode, hvormed det samlede kompetencepræstationsniveau verificeres. Den finder sted i et simuleret eller et operationelt miljø

»EBT-program«: et pilotvurderings- og træningsprogram i overensstemmelse med punkt ORO.FC.231 i bilag III (del-ORO) til forordning (EU) nr. 965/2012

»blandet EBT-program«: en operatørs periodiske trænings- og kontrolprogram som omhandlet i punkt ORO.FC.230 i bilag III (del-ORO) til forordning (EU) nr. 965/2012, hvori anvendelsen af EBT indgår uden at træde i stedet for duelighedsprøver, jf. tillæg 9 i nærværende bilag.

▼ **M3**

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

▼ **M12**

- a) En ansøgning om udstedelse, forlængelse og fornyelse af pilotcertifikater og de dertil knyttede rettigheder og beviser samt eventuelle ændringer heraf indsendes til den kompetente myndighed i den form og på den måde, som

▼ M12

denne myndighed har foreskrevet. Ansøgningen skal ledsages af dokumentation for, at ansøgere opfylder kravene til udstedelse, forlængelse og fornyelse af certifikatet eller beviset samt de dertil knyttede rettigheder eller påtegninger, som er fastlagt i dette bilag (del-FCL) og i bilag IV (del-MED).

- b) Medmindre andet er anført i dette bilag, skal enhver begrænsning eller udvidelse af de beføjelser, et certifikat, en rettighed eller et bevis giver, påtegnes certifikatet eller beviset af den kompetente myndighed.

▼ B

- c) En person må ikke på noget tidspunkt have mere end ét certifikat pr. luftfartøjskategori udstedt i overensstemmelse med denne del.

▼ M12

- d) En certifikatindehaver skal indgive ansøgninger i henhold til litra a) til den kompetente myndighed, der er udpeget af den medlemsstat, hvor vedkommendes certifikat er udstedt i overensstemmelse med dette bilag (del-FCL), bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 eller bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, alt efter hvad der er relevant.

- e) Indehaveren af et certifikat, som er udstedt i henhold til dette bilag (del-FCL), kan ansøge en anden medlemsstats kompetente myndighed om en ændring med hensyn til kompetent myndighed for alle certifikater i vedkommendes besiddelse, jf. litra d).

- f) Med henblik på udstedelse af et certifikat, en rettighed eller et bevis skal ansøgeren ansøge senest 6 måneder efter at have bestået den praktiske prøve eller kompetencebedømmelsen.

▼ M14

- g) Træning, der fuldføres i luftfartøjer eller i FSTD'er i overensstemmelse med bilag III (del-ORO) til forordning (EU) nr. 965/2012, skal tages i betragtning i relation til de krav til erfaring og forlængelse, der er fastsat i nærværende bilag (del-FCL).

▼ M3**FCL.020 Flyveelev**

- a) En flyveelev må ikke flyve alene, medmindre vedkommende er autoriseret hertil og overvåges af en flyveinstruktør.

▼ M12

- b) Før flyveelevens første soloflyvning skal flyveeleven være fyldt mindst 16 år.

▼ M3**FCL.025 Teoriprøver for udstedelse af certifikater og rettigheder****▼ B**

- a) *Ansøgerens ansvar*

▼ M11

- 1) Ansøgere skal tage alle teoriprøver til et bestemt certifikat eller en rettighed under den samme medlemsstats kompetente myndigheds ansvar.

▼ M7

- 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 anmeldte træningsorganisation (DTO) eller den godkendte træningsorganisation (ATO), som er ansvarlig for deres træning.

- 3) EN DTO's eller 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 DTO eller ATO på grundlag af ansøgerens behov.

▼ M11b) *Beståkrav*

- 1) En teoprøve vil være bestået, hvis ansøgeren opnår mindst 75 % af de point, der er tildelt den pågældende besvarelse. Der gives ikke strafpoint.
- 2) Medmindre andet er fastlagt i denne del, har en ansøger bestået den krævede teoprøve for det relevante pilotcertifikat eller den relevante rettighed, hvis vedkommende har bestået alle de krævede eksamensopgaver under teoprøven inden for 18 måneder fra udgangen af den kalendermåned, hvor ansøgeren for første gang brugte et prøveforsøg.
- 3) Hvis en ansøger til en teoprøve for et ATPL eller med henblik på udstedelse af et erhvervsmæssigt pilotcertifikat (CPL), en instrumentrettighed (IR) eller en route-instrumentrettighed (EIR) ikke har bestået en af eksamensopgaverne under teoprøven efter fire forsøg eller ikke har bestået alle opgaver efter enten seks forsøg eller inden for den periode, der er nævnt i litra b), nr. 2), skal vedkommende besvare alle eksamensopgaverne under teoprøven på ny.

▼ M14

- 4) Hvis personer, der ansøger om udstedelse af et pilotcertifikat til lette luftfartøjer (LAPL) eller et privat pilotcertifikat (PPL), ikke har bestået en af eksamensopgaverne under teoprøven efter fire forsøg eller ikke har bestået alle opgaver inden for den periode, der er nævnt i litra b), nr. 2), skal de besvare alle eksamensopgaverne under teoprøven på ny.

▼ M11

- 5) Før ansøgerne tager teoprøven en gang til, skal de have ekstra træning hos en DTO eller en ATO. Omfanget af den påkrævede træning fastlægges af DTO eller ATO på grundlag af ansøgernes behov.

▼ Bc) *Gyldighedsperiode*

- 1) Når ansøgeren har bestået teoprøverne, vil dette være gyldigt:

▼ M12

- i) i en periode på 24 måneder for udstedelse af et pilotcertifikat til lette luftfartøjer eller et privat pilotcertifikat

▼ 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 teoprøven i overensstemmelse med litra b), nr. 2).

- 2) Efter at en ATPL-teoprøve 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) For en praktisk prøve for udstedelse af et certifikat, en rettighed eller et bevis tages, skal ansøgeren have bestået den krævede teoprøve, undtagen i tilfælde af ansøgere, som gennemgår integreret flyvetræning.

▼B

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 videna) *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.

▼M14

- 4) Alle timer, der flyves i flyvemaskiner eller TMG, som er omfattet af en afgørelse truffet af en medlemsstat i henhold til artikel 2, stk. 8, litra a) eller c), i forordning (EU) 2018/1139, eller som er omfattet af anvendelsesområdet for bilag I til nævnte forordning, godskrives fuldt ud med hensyn til flyvetidskravene i punkt FCL.140.A, litra a), nr. 1), og punkt FCL.740.A, litra b), nr. 1), ii), i nærværende bilag, forudsat at følgende betingelser er opfyldt:

- i) den pågældende flyvemaskine eller TMG er af samme kategori og klasse som det del-FCL-luftfartøj, for hvilket de fløjne timer skal godskrives

▼ M14

- ii) for træningsflyvninger med en instruktør er den anvendte flyvemaskine eller TMG underlagt den tilladelse, der er angivet i bilag VII (del-ORA), punkt ORA.ATO.135, eller i bilag VIII (del-DTO), punkt DTO.GEN.240.

▼ 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 ► **M14** FCL.720.A, litra a), nr. 2), ii), A) ◀.

▼ 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).

▼ M11**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 alt efter hvilke beføjelser, der udøves.

▼B**FCL.045 Forpligtelse til at bære og fremlægge dokumenter**

- a) Piloten skal altid medbringe et gyldigt certifikat og en gyldig helbreds-godkendelse, når piloten udfører 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 soloflyvninger 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 flyvebe-sætningscertifikatet, 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.

▼M11**FCL.055 Sprogfærdigheder**

- a) Generelt. Flyvemaskinepiloter, helikopterpiloter, VTOL-luftfartøjspiloter 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 angive sproget, færdighedsniveauet og gyldighedsdatoen, og den skal være opnået efter en procedure, som en kompetent myndighed har fastlagt. Det acceptable minimumsfærdighedsniveau er det operative niveau (niveau 4) i overensstemmelse med tillæg 2 til dette bilag.
- b) En ansøger til en sprogpåtegning skal i overensstemmelse med tillæg 2 til dette bilag mindst demonstrere sprogfærdigheder på operativt niveau både i anvendelsen af fraseologi og almindeligt sprog over for en sagkyndig, der er certificeret af en kompetent myndighed, eller et organ, der udfører sprogtest, og som er godkendt af en kompetent myndighed, alt efter hvad der er relevant. For at gøre dette skal ansøgeren demonstrere evnen til at:
 - 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.

▼ M11

c) Undtagen for piloter, som har demonstreret sprogfærdigheder på ekspertniveau (niveau 6) i overensstemmelse med tillæg 2 til dette bilag, skal sprogpåtegningen revurderes:

1) hvert fjerde år ved operativt niveau (niveau 4) eller

2) hvert sjette år ved udvidet niveau (niveau 5).

d) Specifikke krav til indehavere af en instrumentrettighed (IR) eller en route-instrumentrettighed (EIR). Uanset ovenstående bestemmelser skal indehavere af en IR eller en EIR have demonstreret evnen til at anvende engelsk på et tilstrækkeligt færdighedsniveau, jf. definitionen i tillæg 2 til dette bilag.

e) Sprogfærdigheder og evnen til at bruge engelsk demonstreres for IR- og EIR-indehaveres vedkommende ved hjælp af en metode, som fastlægges af en kompetent myndighed.

▼ B**FCL.060 Nylig erfaring****▼ M12**

b) Flyvemaskiner, helikoptere, VTOL-luftfartøjer og luftskibe. En pilot må ikke føre et luftfartøj i erhvervsmæssig lufttransport eller til befordring af passagerer:

▼ B

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 rutesektor 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.

▼B

- 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 ruteflyvning under tilsyn af en typerettighedsinstruktør eller -eksaminator.

▼M11

- 2) Opfylder piloten ikke kravet i nr. 1), skal vedkommende gennemføre en træningsflyvning med en instruktør, der i henhold til subpart J er kvalificeret til at instruere i den pågældende luftfartøjstype. Træningsflyvningen skal udføres i luftfartøjet eller en FFS af den luftfartøjstype, der skal anvendes, og den skal mindst omfatte de krav, der er beskrevet i litra b), nr. 1) og 2), før vedkommende kan udøve sine beføjelser.

▼M4

FCL.065 Indskrænkninger i rettigheder for certifikatindehavere på over 60 år i erhvervsmæssig 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 erhvervsmæssig lufttransport bortset fra som medlem af en besætning med flere piloter.

▼M12

- b) 65 år. Indehavere af et pilotcertifikat, som er fyldt 65 år, må ikke flyve som pilot på et luftfartøj i erhvervsmæssige lufttransportoperationer.

▼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

▼M12

FCL.100 LAPL — Aldersgrænse

Ansøgere til et LAPL til flyvemaskiner eller helikoptere skal være mindst 17 år gamle.

▼ B**FCL.105 LAPL — Beføjelser og betingelser**

- a) Generelt. Indehavere af et LAPL har beføjelser til uden betaling at fungere som luftfartøjschef i ikke-erhvervsmæssige 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.

▼ M7**FCL.115 LAPL — Træningskursus**

- a) Ansøgere til et LAPL skal gennemføre et træningskursus hos en DTO eller en ATO.
- b) Kurset skal omfatte teoriundervisning og flyveinstruktion af relevans for de beføjelser, der er tilknyttet det LAPL, der ansøges om.
- c) Teoriundervisning og flyveinstruktion kan fuldføres hos en anden DTO eller en anden ATO end den, hvor ansøgerne påbegyndte træningen.

▼ M11

- d) I forbindelse med træning med henblik på at opnå beføjelse til enmotorede flyvemaskiner med stempelmotor — søklasse skal elementerne i tillæg 9 til dette bilag, afsnit B. (Specifikke krav for flyvemaskinekategori), nr. 7 (Klasserettigheder — sø), tages i betragtning.

▼ M12**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
 - kommunikation og
 - navigation.
- b) specifikke emner om de forskellige luftfartøjskategorier:
 - flyveprincipper
 - operationelle procedurer
 - flyvepræstation og -planlægning og
 - generel viden om luftfartøjer.

▼B**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)***▼M11****FCL.105.A LAPL(A) — Beføjelser og betingelser**

a) Beføjelser

En indehaver af et LAPL til flyvemaskiner har beføjelser til at fungere som luftfartøjschef på enmotorede flyvemaskiner med stempelmotor — land (SEP(land)), enmotorede flyvemaskiner med stempelmotor — sø (SEP(sø)) eller TMG med en maksimal certificeret startmasse på 2 000 kg eller derunder med højst 3 passagerer, således at der aldrig er flere end 4 personer om bord på luftfartøjet.

b) Betingelser

- 1) Indehavere af et LAPL(A) må udelukkende medbringe passagerer, hvis de efter udstedelsen af certifikatet har fuldført 10 timers flyvetid som luftfartøjschef om bord på flyvemaskiner eller TMG.
- 2) Indehavere af et LAPL(A), som har været indehaver af et ATPL(A), et MPL(A), et CPL(A) eller et PPL(A), er undtaget fra kravene i litra b), nr. 1).

▼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:

▼B

- 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.

▼M12

- b) Specifikke krav til ansøgere, der er indehavere af et SPL, som er udstedt i henhold til bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, herunder beføjelser til at flyve TMG. Ansøgere til et LAPL(A), der er indehavere af et SPL med beføjelse til at flyve TMG, skal have fuldført mindst 21 timers flyvetid på TMG efter påtegningen af TMG-beføjelsen og opfylde kravene i punkt FCL.135.A, litra a), på flyvemaskiner.

▼M7

- 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 DTO eller ATO, hvor piloten gennemgår træningskurset, hvor meget der godskrives, men dette 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).

▼B

FCL.135.A LAPL(A) — Udvidelse af beføjelser til en anden flyvemaskine-klasse 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.

▼M11

- b) For at udvide beføjelserne til en anden variant inden for en klasse skal piloten gennemføre enten difference- eller rutineopbygningstræning. Differencetræningen indføres i pilotens logbog eller i et tilsvarende dokument og underskrives af instruktøren.

▼ M12

- c) Ansøgere til udvidelse af beføjelserne tilknyttet et LAPL(A) til TMG, som også er indehavere af et SPL, der er udstedt i henhold til bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, herunder beføjelsen til at flyve i TMG, gives fuld godskrivning med henblik på opfyldelsen af kravene i litra a).

▼ M11**FCL.140.A LAPL(A) — Krav om nylig erfaring**

- a) Indehavere af et LAPL(A) må udelukkende udøve beføjelser tilknyttet deres certifikat, hvis de i løbet af de seneste to år har opfyldt en eller flere af følgende betingelser som piloter på flyvemaskiner eller TMG:

- 1) de har fuldført mindst 12 timers flyvetid som luftfartøjschef, hvor de flyver med dobbeltstyring eller solo under tilsyn af en instruktør, herunder:

— 12 starter og landinger og

— opfriskningstræning på mindst én times samlet flyvetid med en instruktør

- 2) de har bestået en LAPL(A)-duelighedsprøve med en eksaminator. Programmet for duelighedsprøven skal være baseret på den praktiske prøve for LAPL(A).

- b) Hvis indehavere af et LAPL(A) har såvel SEP(land)- som SEP(sø)-beføjelse, opfylder de muligvis kravene i litra a), nr. 1), i en af klasserne eller en kombination heraf, som skal være gyldig for begge beføjelser. Der skal til dette formål fuldføres mindst 1 time af den påkrævede flyvetid og 6 af de krævede 12 starter og landinger i hver klasse.

▼ B*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.

▼ M7

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

▼ M7

På grundlag af en flyveprøve inden optagelsen bestemmer den DTO eller ATO, hvor piloten gennemgår træningskurset, hvor meget der godskrives, men dette 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).

▼ B**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
 - 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.

▼ M11**FCL.140.H LAPL(H) — Krav om nylig erfaring**

Indehavere af et LAPL(H) må udelukkende udøve beføjelser tilknyttet deres certifikat på en bestemt type, hvis de inden for de seneste 12 måneder har enten:

- a) fuldført mindst seks timers flyvetid på helikoptere af den pågældende type som luftfartøjschef, hvor de flyver med dobbeltstyring eller solo under tilsyn af en instruktør, herunder seks starter, indflyvninger og landinger, og fuldført opfriskningstræning på mindst 1 time af den samlede flyvetid med en instruktør, eller
- b) bestået en duelighedsprøve med en eksaminator på den relevante type, før de igen udøver beføjelser tilknyttet deres certifikat. Dette program for duelighedsprøven skal være baseret på den praktiske prøve for LAPL(H).

▼ M12

▼ B

SUBPART C

▼ M12***PRIVAT PILOT CERTIFIKAT (PPL)*****▼ B*****SEKTION 1******Fælles krav*****▼ M12****FCL.200 Aldersgrænse**

Ansøgere til et PPL skal være mindst 17 år.

▼ B**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.

▼ M7**FCL.210 Træningskursus****▼ M12**

- a) Ansøgere til et PPL skal fuldføre et træningskursus hos en ATO eller en DTO.
- b) Kurset skal omfatte teoriundervisning og flyveinstruktion af relevans for de beføjelser, der er tilknyttet det PPL, der ansøges om.

▼ M7

- c) Teoriundervisning og flyveinstruktion kan fuldføres hos en anden DTO eller en anden ATO end den, hvor ansøgerne påbegyndte træningen.

▼ M12**FCL.215 Teoriprøve**

Ansøgere til et 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
 - kommunikation og
 - navigation.
- b) specifikke emner om de forskellige luftfartøjskategorier:
 - flyveprincipper
 - operationelle procedurer
 - flyvepræstation og -planlægning og
 - generel viden om luftfartøjer.

▼ B**FCL.235 Praktisk prøve****▼ M14**

- a) Ved fuldførelsen af en praktisk prøve skal ansøgerne til et PPL påvise evnen til at optræde som luftfartøjschef i den relevante luftfartøjskategori og udføre de relevante procedurer og manøvrer på et kompetenceniveau, der svarer til de beføjelser, der gives.

▼ M12

- b) Ansøgere til en praktisk prøve skal have modtaget flyveinstruktion i samme luftfartøjsklasse eller -type, som skal anvendes i den praktiske prøve.

▼ B

- 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****▼ M11**

- a) Indehavere af et PPL(A) har beføjelser til vederlagsfrit at fungere som luftfartøjschef eller andenpilot på flyvemaskiner eller TMG i ikke-erhvervsmæssige operationer og udøve alle beføjelser, som tildeles indehavere af et LAPL(A).

▼ B

- 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.

▼ M7

- 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 DTO eller 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.

▼ M12

- c) Specifikke krav til ansøgere, der er indehavere af et SPL, som er udstedt i henhold til bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, herunder beføjelser til at flyve TMG. Ansøgere til et PPL(A), som er indehaver af et SPL, med beføjelser til at flyve TMG, skal have fuldført:

- 1) mindst 24 timers flyvetid i en TMG efter påtegning af TMG-beføjelsen og

▼ M7

- 2) mindst 15 timers flyveinstruktion på flyvemaskiner på et træningskursus hos en DTO eller en ATO, herunder mindst kravene i litra a), nr. 2).

▼ B

- 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****▼ M11**

- a) Indehaveren af et PPL(H) har beføjelser til vederlagsfrit at fungere som luftfartøjschef eller andenpilot på helikoptere i ikke-erhvervsmæssige operationer og udøve alle beføjelser, som tildeles indehavere af et LAPL(H).

▼ B

- 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:

▼B

- 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.

▼M7

- 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 DTO eller 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.

▼B

- 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).

*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 løsørelse fra mast
 - 3) otte timers soloflyvetid under tilsyn.

▼M12

- b) Ansøgere, der er indehaver af et BPL, som er udstedt i henhold til bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395, og som er kvalificeret til at flyve varmluftskibe, godskrives 10 % af deres samlede flyvetid som luftfartøjschef på sådanne luftskibe, dog højst 5 timer.

▼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

▼B

- 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.

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 fuldføre 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
BESÆTNINGSMEDLEMMER (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

▼B

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.

▼M8**FCL.410.A MPL — Træningskursus og teoriprøver**

a) Kursus

Ansøgere med henblik på udstedelse af et MPL skal have fuldført et træningskursus med teoriundervisning og flyveinstruktion hos en ATO i overensstemmelse med tillæg 5 til dette bilag (del-FCL).

b) Prøve

Ansøgere med henblik på udstedelse af et MPL skal demonstrere teoretisk viden på et niveau, der svarer til indehavere af et ATPL(A), i overensstemmelse med FCL.515, og til en typerettighed til flyvemaskiner med flere piloter.

▼B**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 fuldføre 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.

▼B**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
- 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

▼B

- 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 fuldføre 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

▼B

- 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.

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**▼M12****FCL.600 IR — Generelt**

Med forbehold af punkt FCL.835 må IFR-operationer på flyvemaskiner, helikoptere, luftskibe eller VTOL-luftfartøjer kun foretages af indehavere af et PPL, CPL, MPL og ATPL med en IR, der svarer til luftfartøjskategorien, eller — hvis en IR, der svarer til luftfartøjskategorien, ikke er til rådighed — udelukkende i forbindelse med praktiske prøver eller dobbeltstyringsinstruktion.

▼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.

▼B

- 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).

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 fuldføre de relevante procedurer og manøvrer ud fra et kompetenceniveau, der svarer til de beføjelser, der gives.

▼B

- 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.

▼M12

- c) Ansøgere, der har fuldført en praktisk prøve med henblik på en flermotoret IR på en flermotoret flyvemaskine med én pilot, for hvilken der kræves en klasserettighed, skal også have udstedt en enmotoret IR for de klasse- eller -typerettigheder til enmotorede flyvemaskiner, som de er indehavere af.

▼M11**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 ved at overholde kriterierne for forlængelse for den relevante luftfartøjskategori.
- 2) Vælger ansøgere at opfylde kravene med henblik på forlængelse tidligere end foreskrevet i nr. 1), indledes den nye gyldighedsperiode fra datoen for duelighedsprøven.
- 3) Ansøgere, som ikke består det relevante afsnit af en IR-duelighedsprøve for udløbsdatoen, må udelukkende udøve de pågældende IR-beføjelser, hvis de har bestået IR-duelighedsprøven.

▼M14

- 4) Personer, som ansøger om forlængelse af en IR, skal modtage fuld godskrivning for den duelighedsprøve, der kræves i denne subpart, hvis de hos en EBT-operator fuldfører en EBT-baseret praktisk vurdering i overensstemmelse med tillæg 10 med henblik på den pågældende IR.

- c) Fornyelse

Hvis en IR er udløbet, skal ansøgere for at få fornyet deres beføjelser overholde alle følgende betingelser:

- 1) for at fastslå, om opfriskningstræning er nødvendig for, at ansøgerne kan nå op på det fornødne færdighedsniveau til at bestå instrumentdelen af den praktiske prøve i overensstemmelse med tillæg 9, skal de vurderes hos en af følgende organisationer:
 - i) hos en ATO
 - ii) hos en EBT-operator, der er specifikt godkendt til opfriskningstræning af den art
- 2) hvis det skønnes nødvendigt af den organisation, der foretager vurderingen i henhold til nr. 1), skal de fuldføre opfriskningstræning hos den pågældende organisation
- 3) efter at have opfyldt nr. 1) og, hvis det er relevant, nr. 2), skal de bestå en duelighedsprøve i overensstemmelse med tillæg 9 eller fuldføre en EBT-baseret praktisk vurdering i overensstemmelse med tillæg 10 i den relevante luftfartøjskategori. Den EBT-baserede praktiske vurdering kan kombineres med den i nr. 2) angivne opfriskningstræning
- 4) de skal være indehavere af den relevante klasse- eller typerettighed, medmindre andet er angivet i dette bilag.

▼M11

- d) Hvis IR'en ikke er blevet forlænget eller fornyet i de foregående syv år, skal personer, der ansøger om den pågældende IR, på ny bestå teoripróven og den praktiske prøve for IR.

▼ M14

- e) Indehavere af en gyldig IR på et pilotcertifikat, der er udstedt af et tredjeland i overensstemmelse med kravene i bilag 1 til Chicagokonventionen, fritages for at opfylde kravene i litra c), nr. 1) og 2), og litra d), i forbindelse med fornyelse af IR-beføjelserne på certifikater, som er udstedt i overensstemmelse med dette bilag.
- f) Den duelighedsprøve, der er angivet i litra c), nr. 3), kan kombineres med en duelighedsprøve med henblik på fornyelse af den relevante klasse- eller typerettighed.

▼ B*SEKTION 2**Specifikke krav for flyvemaskinekategorien***FCL.625.A IR(A) — Forlængelse****▼ M11**

- a) Forlængelse.

For at forlænge en IR(A) skal ansøgere:

- 1) indehave den relevante klasse- eller typerettighed, medmindre forlængelsen af IR kombineres med fornyelsen af den relevante klasse- eller typerettighed

▼ M14

- 2) bestå en duelighedsprøve i overensstemmelse med tillæg 9 eller fuldføre den EBT-baserede praktiske vurdering i overensstemmelse med tillæg 10, hvis forlængelsen af IR kombineres med forlængelsen af en klasse- eller typerettighed

▼ M11

- 3) hvis forlængelsen af IR ikke kombineres med forlængelsen af en klasse- eller typerettighed:
 - i) fuldføre 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 dette bilag, for flyvemaskiner med én pilot og
 - ii) fuldføre afsnit 6 i duelighedsprøven for flyvemaskiner med én pilot i overensstemmelse med tillæg 9 til dette bilag udelukkende med reference til instrumenter for flermotorede flyvemaskiner.

▼ M14

- 4) En FNPT II eller en FFS, der repræsenterer den relevante flyvemaskineklasse eller -type, kan anvendes med henblik på forlængelse i medfør af nr. 3), forudsat at mindst hver anden duelighedsprøve med henblik på en forlængelse af en IR(A) udføres i en flyvemaskine.

▼ B

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

*SEKTION 3**Specifikke krav for helikopter kategorien***▼ M11****FCL.625.H IR(H) — Forlængelse**

- a) For at forlænge en IR(H) skal ansøgere:

- 1) indehave den relevante typerettighed, medmindre forlængelsen af IR kombineres med fornyelsen af den relevante typerettighed

▼ M11

- 2) bestå en duelighedsprøve i overensstemmelse med tillæg 9 til dette bilag for den relevante helikoptertype, hvis forlængelsen af IR kombineres med forlængelsen af en typerettighed
- 3) fuldføre afsnit 5 og de relevante emner i afsnit 1 i den duelighedsprøve, der er fastlagt i tillæg 9 til dette bilag, for den relevante helikoptertype, hvis forlængelsen af IR ikke kombineres med forlængelse af en typerettighed.
- b) En FTD 2/3 eller en FFS, der repræsenterer den relevante helikoptertype, kan anvendes til duelighedsprøven i medfør af litra a), nr. 3), forudsat at mindst hver anden duelighedsprøve med henblik på en forlængelse af en IR(H) udføres i en helikopter.
- c) Der godskrives i overensstemmelse med tillæg 8 til dette bilag.

▼ B**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 fuldføre:

- 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.

*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****▼ M12**

- a) Indehavere af et pilotcertifikat må kun fungere som piloter på et luftfartøj, hvis de har en gyldig og korrekt klasse- eller typerettighed, medmindre følgende gør sig gældende:

- 1) hvis de udøver beføjelser tilknyttet et LAPL

▼ M12

- 2) hvis de aflægger praktiske prøver eller duelighedsprøver med henblik på fornyelse af klasse- eller typerettigheder
- 3) hvis de modtager flyveinstruktion
- 4) hvis de har en prøveflyvningsrettighed, som er udstedt i henhold til punkt 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.

▼ M11**FCL.710 Klasse- og typerettigheder — varianter**

- a) Piloter skal fuldføre difference- eller rutineopbygningstræning for at udvide deres beføjelser til en anden luftfartøjsvariant inden for en klasse- eller typerettighed. I forbindelse med varianter inden for en klasse- eller typerettighed skal difference- eller rutineopbygningstræningen omfatte de relevante elementer, der er defineret i de pågældende OSD, hvis det er relevant.
- b) Differencetræningen gennemføres hos en af følgende:
 - 1) en ATO
 - 2) en DTO for så vidt angår luftfartøjer, der er omhandlet i punkt DTO.GEN.110, litra a), nr. 1) c), og litra a), nr. 2) c), i bilag VIII
 - 3) en AOC-indehaver, som har et godkendt differencetræningsprogram for den relevante klasse eller type.
- c) Uanset kravet i litra b) må differencetræning for TMG, enmotorede flyvemaskiner med stempelmotor (SEP), enmotorede flyvemaskiner med turbine-motorer (SET) og flermotorede flyvemaskiner med stempelmotor (MEP) udføres af en behørigt kvalificeret instruktør, medmindre andet er fastsat i de pågældende OSD.
- d) Har piloter ikke fløjet den pågældende variant inden for en periode på to år efter differencetræningen, jf. litra b), skal der fuldføres yderligere difference-træning eller en duelighedsprøve på varianten, bortset fra typer eller varianter inden for klasserettigheder til SEP og TMG.
- e) Differencetræningen eller duelighedsprøven på den pågældende variant skal indføres i pilotens logbog eller et tilsvarende dokument og underskrives af instruktøren eller eksaminatoren, alt efter hvad der er relevant.

▼ B**FCL.725 Krav for udstedelse af klasse- og typerettigheder****▼ M7**

- a) Træningskursus. Ansøgere til en klasse- eller typerettighed skal gennemføre et træningskursus hos en ATO. Ansøgere til en klasserettighed til ikke-højtydende enmotorede flyvemaskiner med stempelmotorer, en TMG-klasserettighed eller en typerettighed til enmotorede helikoptere, som omhandlet i punkt DTO.GEN.110, litra a), nr. 2), litra c), i bilag VIII (del-DTO), kan gennemføre træningskurset hos en DTO. Typerettighedskurset skal omfatte de obligatoriske træningselementer for den relevante type, som defineret i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I (del-21) til Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012.

▼B

- 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.

▼M11

- 5) For enmotorede flyvemaskiner med én pilot og flermotorede flyvemaskiner (sø) med én pilot skal prøven være skriftlig og indeholde mindst 30 multiple choice-spørgsmål.

▼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.

▼M8

- 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. Sådanne ansøgere skal fuldføre yderligere flyvetræning i den anden form for operation hos en ATO eller en AOC-indehaver, der er specifikt godkendt til sådan træning af den kompetente myndighed. Denne form for operation skal angives på certifikatet.

▼B

- 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 luftfartøjstype, 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.

▼M12

- f) Ansøgere til en TMG-klasserettighed, som også er indehavere af et SPL, der er udstedt i henhold til bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, herunder beføjelsen til at flyve i TMG, gives fuld godskrivning med henblik på opfyldelsen af kravene i litra a), b) og c).

▼ M14**FCL.740 Gyldighed og fornyelse af klasse- og typerettigheder****a) Gyldighed**

- 1) 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 OSD. Vælger piloter at opfylde kravene med henblik på forlængelse tidligere end foreskrevet i punkt FCL.740.A, FCL.740.H, FCL.740.PL og FCL.740.As, indledes den nye gyldighedsperiode fra datoen for duelighedsprøven.
- 2) Personer, som ansøger om forlængelse af en klasse- og typerettighed, skal modtage fuld godskrivning for den duelighedsprøve, der kræves i denne subpart, hvis de fuldfører en EBT-baseret praktisk vurdering i overensstemmelse med tillæg 10 hos en operatør, der har indført EBT for den relevante klasse- og typerettighed.

b) Fornyelse

I forbindelse med fornyelse af en klasse- eller typerettighed skal ansøgerne opfylde alle følgende betingelser:

- 1) for at fastslå, om opfriskningstræning er nødvendig for, at ansøgerne kan nå op på det fornødne færdighedsniveau til at kunne operere luftfartøjet på sikker vis, skal de vurderes hos en af følgende organisationer:
 - i) hos en ATO
 - ii) hos en DTO eller en ATO, hvis den udløbne rettighed vedrørte en klasserettighed til ikke-højtydende enmotorede flyvemaskiner med stempelmotor, en TMG-klasserettighed eller en typerettighed til enmotorede helikoptere som omhandlet i punkt DTO.GEN.110, litra a), nr. 2) c), i bilag VIII
 - iii) hos en DTO eller en ATO eller med en instruktør, hvis rettigheden udløb højst 3 år forinden, og rettigheden vedrørte en klasserettighed til ikke-højtydende enmotorede luftfartøjer med stempelmotor eller en TMG-klasserettighed
 - iv) hos en EBT-operatør, der er specifikt godkendt til opfriskningstræning af den art
- 2) hvis organisationen eller instruktøren, som foretager vurderingen, jf. nr. 1), finder det påkrævet, skal de fuldføre opfriskningstræning hos den pågældende organisation eller med den pågældende instruktør
- 3) efter at have opfyldt nr. 1) og, hvis det er relevant, nr. 2), skal de bestå en duelighedsprøve i overensstemmelse med tillæg 9 eller fuldføre en EBT-baseret praktisk vurdering i overensstemmelse med tillæg 10. Den EBT-baserede praktiske vurdering kan kombineres med den i nr. 2) angivne opfriskningstræning

Uanset litra b), nr. 1), 2) og 3), er piloter, som indehaver en prøveflyvningsrettighed udstedt i henhold til punkt FCL.820, som deltog i prøveflyvninger i forbindelse med udvikling, certificering eller produktion af en luftfartøjstype, og som har fuldført enten 50 timers samlet flyvetid eller 10 timers flyvetid som luftfartøjschef på prøveflyvninger på den pågældende type i året forud for datoen for deres ansøgning, berettiget til at ansøge om forlængelse eller fornyelse af den relevante typerettighed.

▼ M14

Ansøgere er undtaget fra kravet i litra b), nr. 1) og 2), hvis de er indehavere af en gyldig rettighed for samme klasse eller type af luftfartøj på et pilotcertifikat, der er udstedt af et tredjeland i overensstemmelse med Chicagokonventionens bilag 1, og hvis de har ret til at udøve beføjelserne i denne rettighed.

- c) Piloter, som forlader en operators EBT-program uden at have påvist et acceptabelt kompetenceniveau i overensstemmelse med det pågældende EBT-program, må ikke udøve deres beføjelser i relation til denne typerettighed, før de har opfyldt et af følgende:

- 1) de har fuldført en EBT-baseret praktisk vurdering i overensstemmelse med tillæg 10
- 2) de har bestået en duelighedsprøve i overensstemmelse med punkt FCL.625, litra c), nr. 3), eller punkt FCL.740, litra b), nr. 3), alt efter hvad der er relevant. I så fald finder punkt FCL.625, litra b), nr. 4), og punkt FCL.740, litra a), nr. 2), ikke anvendelse.

▼ B*SEKTION 2**Specifikke krav for flyvemaskinekategorien***▼ M8****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 (OSD), der er fastsat i overensstemmelse med bilag I (del-21) til forordning (EU) nr. 748/2012, skal ansøgere med henblik på udstedelse af en klasse- eller typerettighed opfylde følgende krav om erfaring og forudsætninger for udstedelse af den relevante rettighed:

- a) flyvemaskiner med én pilot.

▼ M14

Personer, som ansøger om den første udstedelse af beføjelser til at operere en flyvemaskine med én pilot i operationer med flere piloter, enten hvis de ansøger om udstedelse af en klasse- eller typerettighed, eller hvis de udvider deres beføjelser for en eksisterende klasse- eller typerettighed til operationer med flere piloter, skal opfylde kravene i litra b), nr. 4), og — inden de påbegynder det relevante træningskursus — litra b), nr. 5).

▼ M8

Derudover gælder følgende for:

- 1) Flermotorede flyvemaskiner med én pilot

Ansøgere med henblik på udstedelse af en første klasse- eller typerettighed til en flermotoret flyvemaskine med én pilot skal have fuldført mindst 70 timer som luftfartøjschef i flyvemaskiner.

- 2) Højtydende ikke-komplekse flyvemaskiner med én pilot

Før ansøgere med henblik på udstedelse af en klasse- eller typerettighed til en flyvemaskine med én pilot, som klassificeres som en højtydende flyvemaskine, påbegynder flyvetræning, skal de:

- i) have mindst 200 timers samlet flyveerfaring, heraf 70 timer som luftfartøjschef på flyvemaskiner, og

- ii) opfylde et af følgende krav:

A) have et kursusbevis fra et supplerende teorikursus hos en ATO eller

B) have bestået teoriprøverne for ATPL(A) i overensstemmelse med dette bilag (del-FCL) eller

▼ M8

- C) ud over et certifikat udstedt i overensstemmelse med dette bilag (del-FCL) have et ATPL(A) eller CPL(A)/IR med godskrivning af teoretisk viden for ATPL(A), udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1.

▼ M14

- 3) Højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot

Personer, der ansøger om udstedelse af en typerettighed til en kompleks flyvemaskine med én pilot, der er klassificeret som en højtydende flyvemaskine, skal ud over at opfylde kravene i nr. 2) opfylde alle følgende betingelser:

- i) de skal have eller have haft en én- eller flermotoret IR(A), alt efter hvad der er relevant, jf. subpart G
- ii) for at få udstedt den første typerettighed, skal de, inden de påbegynder typerettighedskurset, opfylde kravene i litra b), nr. 5).

▼ M8

- b) Flyvemaskiner med flere piloter

▼ M14

Personer, der ansøger om udstedelse af den første typerettighed til en flyvemaskine med flere piloter, skal være flyveelever, der på ansøgningstidspunktet følger et MPL-træningskursus, eller som, før de påbegynder typerettighedskurset, opfylder følgende krav:

▼ M8

- 1) have mindst 70 timers flyveerfaring som luftfartøjschef i flyvemaskiner
- 2) have eller have haft en flermotoret IR(A)-rettighed
- 3) have bestået teoriprøverne for ATPL(A) i overensstemmelse med dette bilag (del-FCL)
- 4) bortset fra når typerettighedskurset kombineres med et MCC-kursus:
 - i) have et kursusbevis fra et fuldført MCC-kursus i flyvemaskiner eller
 - ii) have et kursusbevis fra et fuldført MCC i helikoptere og have mere end 100 timers flyveerfaring som piloter på helikoptere med flere piloter eller
 - iii) have mindst 500 timer som pilot i helikoptere med flere piloter eller
 - iv) have mindst 500 timer som piloter i operationer med flere piloter på flermotorede flyvemaskiner med én pilot i erhvervsmæssig lufttransport i overensstemmelse med de gældende krav til flyveoperationer og

▼ M14

- 5) have fuldført det træningskursus, der er anført i punkt FCL.745.A, medmindre de opfylder et af følgende krav:
 - i) inden for de foregående 3 år skal de have fuldført træning og kontrol i henhold til punkt ORO.FC.220 og ORO.FC.230 i bilag III (del-ORO) til forordning (EU) nr. 965/2012
 - ii) de har fuldført den træning, der er anført i punkt FCL.915, litra e), nr. 1), ii).

▼M8

- c) Uanset litra b) må en medlemsstat udstede en typerettighed med begrænsede beføjelser for en flyvemaskine med flere piloter, som giver indehavere af en sådan rettighed ret til at fungere som andenpiloter til afløsning ved march-højde (cruise relief) over FL200, forudsat at to andre besætningsmedlemmer har en typerettighed i overensstemmelse med litra b).
- d) Hvor det er fastlagt i OSD, 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 piloternes logbog eller et tilsvarende dokument og underskrives af instruktøren. Begrænsningen ophæves, når piloterne demonstrerer, at flyvetimerne under tilsyn, som kræves i OSD, 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 bilag I (del-21) til forordning (EU) nr. 748/2012, gælder følgende:

- a) for 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, og
 - 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) for søflyvemaskiner med én pilot:
- 1) træningskurset for rettigheder til søflyvemaskiner med én pilot skal omfatte teoriundervisning og flyveinstruktion, og
 - 2) flyvetræningen for en klasse- eller typerettighed til søflyvemaskiner med én pilot skal omfatte mindst otte timers dobbeltstyringsinstruktion, hvis ansøgerne har landversionen af den relevante klasse- eller typerettighed, eller 10 timer, hvis ansøgerne ikke har en sådan rettighed, og
- c) for ikke-højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot og flyvemaskiner med flere piloter skal træningskurserne omfatte teori- og flyveinstruktion i UPRT relateret til de særlige forhold i den relevante klasse eller type.

▼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

▼B

- 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 typerettighedskursus, 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 typerettighedskursus, 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:

▼M14

- 1) bestå en duelighedsprøve i overensstemmelse med tillæg 9 eller fuldføre en EBT-baseret praktisk vurdering i overensstemmelse med tillæg 10 i den relevante flyvemaskineklasse eller -type eller en FSTD, der repræsenterer den pågældende klasse eller type, højst tre måneder umiddelbart før rettighedens udløbsdato og

▼B

- 2) i løbet af rettighedens gyldighedsperiode mindst fuldføre:
 - i) 10 rutesektorer som pilot i den relevante flyvemaskineklasse eller -type eller
 - 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).

▼ M12

- 4) Forlængelse af en BIR 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.

▼ M12

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

▼ M4

- 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-rettinghed, 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.

▼ M12

- 5) Duelighedsprøven med henblik på forlængelse af en klasserettighed til enmotorede flyvemaskiner med én pilot må kombineres med duelighedsprøven med henblik på forlængelse af en BIR i henhold til punkt FCL.835, litra g), nr. 8).

▼ B

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

▼M8**FCL.745.A Avanceret UPRT-kursus — flyvemaskiner**

- a) Det avancerede UPRT-kursus skal være fuldført hos en ATO og skal mindst omfatte:
- 1) fem timers teoriundervisning
 - 2) briefings før og debriefings efter flyvning og
 - 3) tre timers flyveinstruktion med dobbeltstyring med en flyveinstruktør for flyvemaskiner FI(A), der er kvalificeret i overensstemmelse med punkt FCL.915, litra e), bestående af avanceret UPRT i en flyvemaskine, der er kvalificeret til træningsopgaven.
- b) Efter fuldførelse af UPRT-kurset skal ansøgere have udstedt et kursusbevis af ATO'en.

▼B*SEKTION 3**Specifikke krav for helikopter kategorien***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

▼B

- 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.

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).

▼B

- 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.
- 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 haves, 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.

▼B*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-retting, 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
- 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-rettinger skal ansøgeren:

▼B

- 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.

*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.

▼B

- 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) 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****▼M12**

- a) Indehavere af et pilotcertifikat med beføjelser til at flyve flyvemaskiner eller TMG må kun foretage kunstflyvninger, hvis de også er indehaver af en rettighed til kunstflyvning i henhold til dette punkt.

▼B

- b) Ansøgere til en rettighed til kunstflyvning skal have fuldført:

▼M12

- 1) efter udstedelse af certifikatet, mindst 30 timers flyvetid som luftfartøjschef i flyvemaskiner eller TMG

▼M7

- 2) et træningskursus hos en DTO eller en ATO, herunder:

▼B

- i) teoriundervisning af relevans for rettigheden

▼M12

- ii) mindst 5 timers kunstflyvningsinstruktion i flyvemaskiner eller TMG, der flyves med motoreffekt.

- c) Beføjelser i tilknytning til en rettighed til kunstflyvning skal begrænses til kunstflyvning på enten flyvemaskiner eller TMG, der flyves med motoreffekt, afhængigt af på hvilket luftfartøj kravene i litra b), nr. 1), og litra b), nr. 2), ii), blev opfyldt. Denne begrænsning ophæves efter ansøgning, hvis en pilot har fuldført mindst 3 træningsflyvninger med dobbeltstyring i flyvemaskiner, eller TMG der flyves med motoreffekt, alt efter hvad der er relevant, og som dækker det fulde træningsprogram for kunstflyvning.

▼ M12

d) Ansøgere til en rettighed til kunstflyvning, der også er indehaver af en TMG-klasserettighed og beføjelse til avanceret kunstflyvning på svæveflyvemaskiner med beføjelser som angivet i punkt SFCL.200, litra d), i bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, skal:

- 1) fritages fra at få deres rettighed til kunstflyvning begrænset til flyvemaskiner, jf. litra c), hvis de har opfyldt kravene i litra b), nr. 1), og litra b), nr. 2), ii), i flyvemaskiner, eller
- 2) gives fuld godskrivning med henblik på opfyldelsen af kravene i litra b) for udstedelse af en rettighed til kunstflyvning, der er begrænset til TMG, som flyves med motoreffekt. Denne begrænsning ophæves efter ansøgning, hvis en pilot har fuldført træning som angivet i litra c).

▼ B**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:

▼ M7

- 2) et træningskursus hos en DTO eller en ATO, herunder:

▼ B

- i) teoriundervisning om slæbeoperationer og -procedurer
- ii) mindst 10 instruktionsflyvninger med slæb af en svæveflyvemaskine, herunder mindst fem dobbeltstyringsflyvninger, og

▼ M12

- iii) bortset fra indehavere af et SPL i henhold til bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, fem rutineopbygningsflyvninger i en svæveflyvemaskine, som startes af et luftfartøj.

▼ B

- 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

▼ M7

- 2) et træningskursus hos en DTO eller en ATO, herunder:

▼ B

- i) teoriundervisning om slæbeoperationer og -procedurer
- ii) mindst 10 instruktionsflyvninger med slæb af et banner, herunder mindst fem dobbeltstyringsflyvninger.

▼ M11

- d) Beføjelser i tilknytning til rettigheder til at slæbe svæveflyvemaskiner og bannere begrænses til flyvemaskiner eller TMG, henholdsvis luftfartøjer, som flyveinstruktionen blev fuldført på. Beføjelserne til at slæbe bannere begrænses til den slæbemetode, der blev anvendt i forbindelse med flyveinstruktionen. Beføjelserne udvides, hvis piloter har fuldført mindst tre træningsflyvninger med dobbeltstyring, der omfatter det fulde træningsprogram for slæbning i det relevante luftfartøj og metoden til slæbning af banner.

▼ B

- 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.

▼ M12

- g) Ansøgere til en rettighed til at slæbe svæveflyvemaskiner eller bannere på TMG i henhold til dette litra gives fuld godskrivning med henblik på opfyldelsen af kravene i litra b) eller c), alt efter hvad der er relevant, hvis de er indehaver af en rettighed til at slæbe svæveflyvemaskiner eller bannere i henhold til punkt SFCL.205 i bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, alt efter hvad der er relevant, eller hvis de har opfyldt alle kravene for at få udstedt denne rettighed.

▼ B**FCL.810 Rettighed til natflyvning**

- a) Flyvemaskiner, TMG, luftskibe.

▼ M12

- 1) Ansøgere skal inden for en periode på op til seks måneder have gennemført et træningskursus hos en DTO eller en ATO for at kunne udøve beføjelser tilknyttet et LAPL eller PPL for flyvemaskiner, TMG eller luftskibe under VFR-betingelser om natten. 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 sololandinge 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 klasserettheds til enmotorede landflyvemaskiner med stempelmotor og en TMG-klasserettheds, kan de fuldføre kravene i nr. 1) i en af disse klasser eller begge klasser.

▼ M12

- 4) Ansøgere til en rettighed til natflyvning for flyvemaskiner eller TMG i henhold til dette underafsnit gives fuld godskrivning med henblik på opfyldelsen af kravene i underafsnit 1) eller 2), hvis de er indehaver af en rettighed til natflyvning i TMG i henhold til punkt SFCL.210 i bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, eller hvis de har opfyldt alle kravene for at få udstedt denne rettighed.

▼ B

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

▼ M7

- 2) fuldført et træningskursus hos en DTO eller en ATO. Kurset skal afsluttes inden for en periode på seks måneder og omfatte:

▼ B

- i) fem timers teoriundervisning
 - ii) 10 timers instrumenttid med dobbeltstyring på helikoptere og
 - 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.

▼ M12**▼ B****FCL.815 Rettighed til bjergflyvning****▼ M12**

- a) Beføjelser. Indehavere af en rettighed til bjergflyvning har beføjelse til at udføre flyvninger med flyvemaskiner eller TMG til og fra flader, som ifølge de af medlemsstaterne udpegede relevante myndigheder gør en sådan rettighed påkrævet.

Indehavere af et LAPL eller et PPL med beføjelse til at flyve flyvemaskiner eller TMG kan opnå den første rettighed til bjergflyvning på:

▼ B

- 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.

▼ M7

- 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 DTO eller en ATO. Kursets indhold skal være i overensstemmelse med de beføjelser til bjergflyvning, der ansøges om.

▼ B

- c) Praktisk prøve. Efter træningen skal ansøgeren bestå en praktisk prøve med en FE, der er kvalificeret til formålet. Den praktiske prøve skal omfatte:

▼B

- 1) en mundtlig teoriprøve
- 2) seks landinger på mindst to forskellige flader, som kræver en rettighed til bjergflyvning, ud over afgangsladen.
- d) Gyldighed. En rettighed til bjergflyvning er gyldig i en periode på 24 måneder.

▼M11

- e) Forlængelse

For at få forlænget en rettighed til bjergflyvning skal ansøgere enten:

- 1) i de foregående to år have fuldført mindst seks landinger på en overflade, som kræver en rettighed til bjergflyvning, eller
- 2) bestå en duelighedsprøve, der er i overensstemmelse med kravene i litra c).

▼B

- 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
 - 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 regionalkategorien, 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 klasseretighed, som beskrevet i subpart H, dog må rettigheden til prøveflyvning ikke bruges til at udføre erhvervsmæssige 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 en 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.

- 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

▼ **M3**

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.

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 ansøgere 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 duelighedsprøven 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 duelighedsprøve 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.

▼ M12**▼ 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

▼B

- 2) syntetisk flyveinstruktion eller MCC-instruktion, når personen har et instruktørbevis af relevans for instruktionen udstedt i overensstemmelse med denne subpart.

b) Særlige betingelser

▼M8

- 1) Den kompetente myndighed må udstede et specifikt bevis, som giver beføjelser med henblik på flyveinstruktion, hvis det ikke er muligt at opfylde kravene i denne subpart, i forbindelse med indførelse af:

i) nye luftfartøjer i medlemsstaterne eller i en operators flåde eller

ii) nye træningskurser i dette bilag (del-FCL).

Et sådant bevis er begrænset til de træningsflyvninger, der er nødvendige for indførelsen af den nye type luftfartøj eller det nye træningskursus, og det må under alle omstændigheder højst være gyldigt i ét år.

▼B

- 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.

▼M11

c) Instruktion, som gives uden for medlemsstaternes område

- 1) Uanset litra a) skal den kompetente myndighed i tilfælde af, at flyveinstruktion i forbindelse med et træningskursus, som er godkendt i henhold til dette bilag, finder sted uden for det område, hvor medlemsstaterne er ansvarlige i henhold til Chicagokonventionen, udstede et instruktørbevis til ansøgere, som:

i) er indehaver af et pilotcertifikat, der opfylder alle følgende kriterier:

A) det er i overensstemmelse med Chicagokonventionens bilag 1

B) det er under alle omstændigheder mindst et CPL for den relevante luftfartøjskategori med en relevant rettighed eller et relevant certifikat

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 flyvesikkerhedsregler til at kunne udøve instruktørbeføjelser i overensstemmelse med dette bilag.

- 2) Beviset skal afgrænses til alene at give flyveinstruktion i forbindelse med et træningskursus, som er godkendt i henhold til dette bilag, og som opfylder alle følgende betingelser:

i) den gives uden for det område, som medlemsstaterne er ansvarlige for i henhold til Chicagokonventionen.

ii) den gives til flyveelever, som har tilstrækkelige færdigheder i det sprog, flyveinstruktionen gives på.

▼ M8**FCL.915 Generelle forudsætninger og krav for instruktører**

a) Generelle bestemmelser

Ansøger med henblik på udstedelse af et instruktørbevis skal være mindst 18 år.

b) Supplerende krav til instruktører, der udfører flyveinstruktion på luftfartøjer

Ansøgere med henblik på udstedelse af eller indehavere af et instruktørbevis med beføjelser til at give flyveinstruktion på et luftfartøj skal:

- 1) for certifikattræning som minimum besidde det certifikat — eller i tilfælde af punkt FCL.900, litra c), det ækvivalente certifikat — som flyveinstruktionen vedrører
- 2) for rettighedstræning som minimum besidde det certifikat — eller i tilfælde af punkt FCL.900, litra c), det ækvivalente certifikat — som flyveinstruktionen vedrører
- 3) bortset fra prøveflyvningsinstruktører (FTI) have:
 - i) fuldført mindst 15 timers flyvetid som piloter på den luftfartøjsklasse eller -type, som instruktionen gives på, hvoraf højst syv timer må være i en FSTD, der repræsenterer luftfartøjsskassen eller -typen, hvis det er relevant, eller
 - ii) bestået en bedømmelse af kompetence for den relevante instruktørkategori på luftfartøjsklassen eller -typen og
- 4) være berettiget til at fungere som luftfartøjschef i luftfartøjet under sådan flyveinstruktion.

▼ M12

c) Godskrivning med henblik på supplerende instruktørbeviser og med henblik på forlængelse

- 1) Der gives fuld godskrivning med henblik på undervisnings- og læringskompetencer til:
 - i) indehavere af et instruktørbevis, der ansøger om yderligere instruktørbeviser, og
 - ii) ansøgere til et instruktørbevis, som allerede er indehaver af et instruktørbevis, der er udstedt i henhold til bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 eller bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976.

▼ M8

- 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.

d) Ved godskrivning i forhold til udvidelse til andre typer skal der tages hensyn til de relevante elementer, som er defineret i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I (del-21) til forordning (EU) nr. 748/2012.

e) Yderligere krav til instruktion i et træningskursus i overensstemmelse med FCL.745.A:

- 1) Ud over litra b) skal indehavere af et instruktørbevis, inden de fungerer som instruktører for et træningskursus i overensstemmelse med FCL.745.A:

▼M8

- i) have mindst 500 timers flyvetid som piloter på flyvemaskiner, herunder mindst 200 timers flyveinstruktion
 - ii) efter at have opfyldt kravene til erfaring i litra e), nr. 1) i), have fuldført et UPRT-instruktørtræningskursus hos en ATO, hvor ansøgernes kompetencer skal være blevet vurderet løbende og
 - iii) efter fuldførelsen af kurset have fået udstedt et kursusbevis fra en ATO, hvis skoleleder (HT) har indføjet de beføjelser, der er angivet i litra e), nr. 1), i ansøgernes logbog.
- 2) De i litra e), nr. 1), omhandlede beføjelser må kun udøves, hvis instruktører i det seneste år har fået genopfriskningstræning hos en ATO, i hvilken HT vurderer, at den nødvendige kompetence til at give instruktion på et kursus i overensstemmelse med punkt FCL.745.A er tilfredsstillende.
- 3) Instruktører, der er indehavere af de beføjelser, der er angivet i litra e), nr. 1), må fungere som instruktører for et kursus som omhandlet i litra e), nr. 1) ii), forudsat at de:
- i) har 25 timers flyvetræningsinstruktionserfaring i overensstemmelse med FCL.745.A
 - ii) har gennemgået en kompetencevurdering vedrørende denne beføjelse og
 - iii) opfylder kravet om nylig erfaring i litra e), nr. 2).
- 4) Disse beføjelser skal indføres i instruktørernes logbog og underskrives af eksaminatoren.

▼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

▼B

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:

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).

▼M7**FCL.930 Træningskursus**

a) Ansøgere til et instruktørbevis skal have gennemført et kursus med teoriundervisning og flyveinstruktion hos en ATO. Ansøgere til et instruktørbevis for svæveflyvemaskiner og motorsvæveflyvemaskiner kan have gennemført et kursus med teoriundervisning og flyveinstruktion hos en DTO.

b) Ud over det specifikke indhold, der er omhandlet i dette bilag (del-FCL) for de enkelte instruktørkategorier, skal kurset have det indhold, der er foreskrevet i punkt FCL.920.

▼B**FCL.935 Kompetencebedømmelse****▼M11**

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, i den relevante klasse eller type eller en FSTD, for at demonstrere over for en eksaminator, som er kvalificeret i henhold til subpart K i dette bilag, 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

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.

▼M11**FCL.940 Instruktørbevisets gyldighed**

Bortset fra MI og uanset punkt FCL.900, litra b), nr. 1), og punkt FCL.915, litra e), nr. 2), 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***▼M11****FCL.905.FI FI — Beføjelser og betingelser**

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

▼M12

a) et PPL og LAPL i den relevante luftfartøjskategori

b) klasse- og typerettigheder til luftfartøjer med én pilot, bortset fra højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot

▼M11

c) klasse- og typerettigheder for flyvemaskiner med én pilot, bortset fra højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, i operationer udført med flere piloter, hvis FI opfylder en eller flere af følgende betingelser:

- 1) vedkommende har eller har haft et TRI-bevis til flyvemaskiner med flere piloter
- 2) vedkommende har fuldført alt følgende:
 - i) mindst 500 timer som pilot i operationer med flere piloter på flyvemaskiner
 - ii) træningskurset for MCCI i overensstemmelse med punkt FCL.930.MCCI

▼ M11

- d) typerettigheder til luftskibe med én eller flere piloter
- e) et CPL i den relevante luftfartøjskategori, hvis FI har fuldført mindst 200 timers flyveinstruktion i den pågældende luftfartøjskategori
- f) rettigheden til natflyvning, hvis FI opfylder alle følgende betingelser:
 - 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 litra j)
 - 3) opfylder kravet til naterfaring som fastsat i punkt FCL.060, litra b), nr. 2)

▼ M12

- g) en slæberettighed og en rettighed til kunstflyvning, hvis sådanne beføjelser indehaves, og den pågældende FI over for en FI, som er kvalificeret i overensstemmelse med litra j), har demonstreret evnen til at give instruktion i forbindelse med denne rettighed

▼ M11

- h) en EIR eller IR i den relevante luftfartøjskategori, hvis FI opfylder alle følgende betingelser:
 - 1) har fuldført mindst 200 timers flyvetid i henhold til IFR, hvoraf højst 50 timer må være instrumenttid på jorden i en FFS, FTD 2/3 eller FNPT II
 - 2) har fuldført IRI-træningskurset som flyveelev og bestået en kompetencebedømmelse for IRI-beviset
 - 3) opfylder kravene i punkt FCL.915.CRI, litra a), FCL.930.CRI og FCL.935 for så vidt angår flermotorede flyvemaskiner og punkt FCL.910.TRI, litra c), nr. 1), og punkt FCL.915.TRI, litra d), nr. 2), for så vidt angår flermotorede helikoptere
- i) klasse- eller typerettigheder til flermotorede fartøjer med én pilot, bortset fra højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, hvis FI opfylder følgende betingelser:
 - 1) for så vidt angår flyvemaskiner opfylder kravene i punkt FCL.915.CRI, litra a), punkt FCL.930.CRI og punkt FCL.935
 - 2) for så vidt angår helikoptere opfylder kravene i punkt FCL.910.TRI, litra c), nr. 1), og punkt FCL.915.TRI, litra d), nr. 2)
- j) et FI-, et IRI-, et CRI-, et STI- eller et MI-bevis, hvis FI opfylder alle følgende betingelser:

▼ M12

- 1) de har fuldført mindst 500 timers flyveinstruktion i den relevante luftfartøjskategori

▼ M11

- 2) de har bestået en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med punkt FCL.935 i den relevante luftfartøjskategori ved over for en flyveinstruktørekssaminator (FIE) at demonstrere evnen til at give instruktion med henblik på det relevante certifikat

▼ M11

k) et MPL, hvis FI opfylder alle følgende betingelser:

- 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 fuldført mindst 1 500 timers flyvetid i operationer med flere besætningsmedlemmer.
- 3) for 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 fuldførelse af et struktureret kursus med træning bestående af:
 - 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-kurset.

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

▼ B

FCL.910.FI FI — Begrænsede beføjelser

▼ M7

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

▼ M12

- 1) med henblik på udstedelse af PPL og LAPL

▼ B

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

▼ M12

- 3) med henblik på klasse- og typerettigheder til enmotorede luftfartøjer med én pilot, bortset fra højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot

▼ 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 flyveelever tilladelse til at udføre første soloflyvninger og første solorundflyvninger.

▼B

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 flyveelever
- 2) for FI(H): 100 timers flyveinstruktion på helikoptere og derudover tilsyn med mindst 25 soloflyvningsøvelser foretaget af flyveelever

▼M12

- 3) for FI(As): 15 timers flyveinstruktion eller 50 starter under flyveinstruktion, som omfatter hele træningspensummet for udstedelse af PPL(As).

▼B**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:

▼M11

- i) bortset fra en FI(A), der kun tilbyder træning med henblik på LAPL(A) og har bestået den CPL-teoriprøve, som kan tages uden at fuldføre et CPL-teorikursus, og som ikke giver ret til udstedelse af et CPL, og

▼B

- 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 stempelmotor, 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

▼M11

- 2) mindst 200 timer som luftfartøjschef, hvis ansøgeren har mindst et PPL(H) og har bestået den CPL-teoriprøve, som kan tages uden at fuldføre et CPL-teorikursus, og som ikke giver ret til udstedelse af et CPL

▼B

- d) for FI(As) have fuldført 500 timers flyvetid på luftskibe som luftfartøjschef, hvoraf 400 timer skal være som luftfartøjschef med et CPL(As)

▼M12**▼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

▼M12

- 2) mindst 100 timers teoriundervisning, herunder midtvejsprøver

▼B

- 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)

▼M12

- ii) mindst 20 timers flyveinstruktion, hvoraf 15 timer skal være dobbeltstyringsinstruktion, for FI(As).

- 4) Ansøgere om et FI-bevis i en anden luftfartøjskategori, som indehaver eller har haft et FI(A), (H) eller (As), får godskrevet 55 timer med henblik på opfyldelsen af kravet i litra b), nr. 2).

▼M11

- c) Ansøgere til et FI-bevis, der har eller har haft et andet instruktørbevis, som er udstedt i overensstemmelse med dette bilag, anses for at opfylde kravene i litra b), nr. 1).

FCL.940.FI FI — Forlængelse og fornyelse

- a) Forlængelse

- 1) For at få forlænget et FI-bevis skal indehavere opfylde mindst to af følgende tre krav før FI-bevisets udløbsdato:

- i) de skal have fuldført:

- A) mindst 50 timers flyveinstruktion i den relevante luftfartøjskategori som FI, TRI, CRI, IRI, MI eller som eksaminator for FI(A) og FI(H). Hvis beføjelserne til at give instruktion til IR skal forlænges, skal mindst 10 af disse timer være flyveinstruktion for en IR, og de skal være fuldført inden for den umiddelbart forudgående 12-månedersperiode før FI-bevisets udløbsdato

▼ M11

- B) mindst 20 timers flyveinstruktion på luftskibe som FI, IRI eller som eksaminator for et FI(A). 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 den umiddelbart forudgående 12-månedersperiode før FI-bevisets udløbsdato

▼ M12

▼ M11

- ii) de har gennemført opfriskningstræning som FI hos en ATO eller hos den kompetente myndighed. FI(B) og FI(S) må fuldføre denne opfriskningstræning hos en DTO
- iii) de har bestået en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med punkt FCL.935 inden for den umiddelbart forudgående 12-månedersperiode før FI-bevisets udløbsdato.

▼ M12

- 2) For mindst hver anden forlængelse af FI(A) eller FI(H) eller hver tredje forlængelse af FI(As) skal indehavere af det relevante FI-bevis bestå en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med punkt FCL.935.

▼ M11

- b) Fornyelse.

Er FI-beviset udløbet, skal ansøger inden for en periode på 12 måneder forud for datoen for ansøgning om fornyelse fuldføre opfriskningstræning som FI hos en ATO eller hos en kompetent myndighed eller for et FI(B) eller FI(S) hos en ATO, hos en DTO eller en kompetent myndighed og fuldføre en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med punkt FCL.935.

▼ B*SEKTION 4**Specifikke krav for typerettighedsinstruktører — TRI***▼ M14****FCL.905.TRI TRI — beføjelser og betingelser**

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

- 1) forlængelse og fornyelse af en IR, hvis TRI har en gyldig IR
- 2) udstedelse af et TRI- eller SFI-bevis, hvis indehaveren opfylder alle følgende betingelser:
 - i) vedkommende har mindst 50 timers erfaring i instruktion som TRI eller SFI i henhold til denne forordning eller forordning (EU) nr. 965/2012
 - ii) vedkommende har gennemgået flyveinstruktionspensummet for den relevante del af TRI-træningskurset i henhold til punkt FCL.930.TRI, litra a), nr. 3), til ATO-skolelederens tilfredshed, og
- 3) når det gælder TRI til flyvemaskiner med én pilot:
 - i) udstedelse, forlængelse og fornyelse af typerettigheder til højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, hvis ansøgeren ønsker beføjelser til operationer med én pilot.

▼ M14

TRI(SPA)'s beføjelser kan udvides til flyveinstruktion for typerettigheder til højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot i operationer med flere piloter, hvis TRI opfylder en eller flere af følgende betingelser:

- A) har eller har haft et TRI-bevis til flyvemaskiner med flere piloter
 - B) har mindst 500 timer på flyvemaskiner i operationer med flere piloter og har fuldført et MCCI-træningskursus i henhold til punkt FCL.930.MCCI
 - ii) har gennemført MPL-grundkurset, hvis vedkommendes beføjelser skal udvides til operationer med flere piloter, og vedkommende har eller har haft et FI(A)- eller et IRI(A)-bevis
- 4) når det gælder TRI til flyvemaskiner med flere piloter:
- i) udstedelse, forlængelse og fornyelse af typerettigheder for:
 - A) flyvemaskiner med flere piloter
 - B) højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, når ansøgeren ønsker rettigheder til operationer med flere piloter
 - ii) MCC-træning
 - iii) MPL-kurset på grundniveau, mellemniveau og videregående niveau, hvis vedkommende med henblik på grundtræningen har eller har haft et FI(A)- eller IRI(A)-bevis.
- 5) når det gælder TRI til helikoptere:
- i) udstedelse, forlængelse og fornyelse af helikoptertyperettigheder
 - ii) MCC-træning, hvis vedkommende har en typerettighed til helikoptere med flere piloter
 - iii) udvidelse af enmotorede IR(H) til flermotorede IR(H)
- 6) når det gælder TRI til VTOL-luftfartøjer:
- i) udstedelse, forlængelse og fornyelse af VTOL-rettigheder
 - ii) MCC-træning.
- b) Beføjelserne i tilknytning til en TRI omfatter beføjelser til at foretage en EBT-baseret praktisk vurdering hos en EBT-operatør, forudsat at instruktøren opfylder kravene i bilag III (del-ORO) til forordning (EU) nr. 965/2012 om EBT-instruktørstandardisering hos den pågældende EBT-operatør.

▼ M11**FCL.910.TRI TRI — Begrænsede beføjelser**

- a) Generelt. Hvis TRI-træningen kun udføres på FSTD'er, skal beføjelserne i tilknytning til TRI være begrænset til træning i FSTD'er. Denne begrænsning skal dog omfatte følgende rettigheder til i luftfartøjet at gennemføre:
- 1) LIFUS, forudsat at TRI-træningskurset har omfattet den træning, som er specificeret i punkt FCL.930.TRI, litra a), nr. 4) i)
 - 2) landingstræning, forudsat at TRI-træningskurset har omfattet den træning, som er specificeret i punkt FCL.930.TRI, litra a), nr. 4) ii), eller

▼ **M11**

- 3) den træningsflyvning, der er specificeret i punkt FCL.060, litra c), nr. 2), hvis TRI-træningskurset har omfattet den træning, som er omhandlet i litra a), nr. 1), eller litra a), nr. 2).

Begrænsningen til FSTD ophæves, hvis TRI har fuldført en kompetencebedømmelse i luftfartøjet.

- b) TRI'er til flyvemaskiner og til VTOL-luftfartøjer — TRI(A) og TRI(PL). TRI's beføjelser er begrænset til den type flyvemaskine eller VTOL-luftfartøj, i hvilken træningen og kompetencebedømmelsen blev foretaget. Medmindre andet er fastlagt i dataene om operationel egnethed, gælder det, at TRI for at få udvidet beføjelserne i tilknytning til TRI til andre typer skal have:

- 1) fuldført mindst 15 rutesektorer inden for de forudgående 12 måneder før ansøgningen, herunder starter og landinger i den relevante luftfartøjstype, hvoraf højst syv sektorer må fuldføres i en FSTD
- 2) fuldført de relevante dele af den tekniske træning og flyveinstruktionsdelene af det relevante TRI-kursus
- 3) bestået de relevante afsnit af kompetencebedømmelsen i overensstemmelse med punkt FCL.935 med sigte på over for en FIE eller en TRE, som er kvalificeret i overensstemmelse med subpart K i dette bilag, 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.

TRI's beføjelser skal udvides til yderligere varianter i overensstemmelse med OSD, hvis TRI har fuldført de relevante dele af den tekniske træning og flyveinstruktionsdelene af det relevante TRI-kursus.

- c) TRI til helikoptere — TRI(H).

- 1) TRI(H)'s beføjelser er begrænset til den type helikopter, som kompetencebedømmelsen med henblik på udstedelse af TRI-beviset blev aflagt i. Medmindre andet er fastlagt i data om operationel egnethed, udvides beføjelserne i tilknytning til TRI til andre typer, hvis TRI har:

- i) fuldført de relevante dele af TRI-kursets tekniske træning og flyveinstruktionsdele
- ii) fuldført følgende inden for de sidste 12 måneder forud for ansøgningsdatoen: mindst 10 timer på den relevante helikoptertype, hvoraf højst 5 timer må fuldføres i en FFS eller FTD 2/3, og
- iii) bestået de relevante afsnit af kompetencebedømmelsen i overensstemmelse med punkt FCL.935 med sigte på over for en FIE eller en TRE, som er kvalificeret i overensstemmelse med subpart K i dette bilag, 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.

TRI's beføjelser skal udvides til yderligere varianter i overensstemmelse med OSD, hvis TRI har fuldført de relevante dele af den tekniske træning og flyveinstruktionsdelene af det relevante TRI-kursus.

▼M11

- 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 punkter er indehavere af et TRI-bevis, som har modtaget en typerettighed i overensstemmelse med punkt FCL.725, litra e), berettiget til at få deres TRI-beføjelser udvidet til den nye luftfartøjstype.

▼B**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

▼M11

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

- 1) inden for de forudgående 12 måneder før datoen for ansøgningen have fuldført mindst 30 rutesektorer, herunder starter og landinger, som luftfartøjschef på den relevante flyvemaskinetype, hvoraf højst 15 sektorer må fuldføres i en FSTD, der repræsenterer den pågældende type, og

▼B

- 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
- 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

▼ B

- 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 fuldføres i en FFS, der repræsenterer den pågældende type.

FCL.930.TRI TRI — Træningskursus**▼ M11**

- a) TRI-træningskurset må kun gennemføres i luftfartøjet, hvis en FSTD ikke er disponibel og tilgængelig, og det skal omfatte:

▼ B

- 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 undervisnings-lokale/simulator

▼ M11

- 3) fem timers flyveinstruktion på det relevante luftfartøj eller i en FSTD, som repræsenterer det pågældende luftfartøj, for luftfartøjer med én pilot og 10 timer for luftfartøjer med flere piloter eller en FSTD, som repræsenterer det pågældende luftfartøj
- 4) følgende træning, alt efter hvad der er relevant:
 - i) supplerende specifik træning inden udførelse af LIFUS
 - ii) supplerende specifik træning inden udførelse af landingstræning. Denne træning i FSTD skal omfatte træning i nødprocedurer i relation til luftfartøjet.

▼ B

- 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.

▼ M11**FCL.935.TRI TRI — Kompetencebedømmelse**

- a) Kompetencebedømmelsen for TRI til MPA og PL skal foretages i en FFS. Er FFS ikke disponibel eller tilgængelig, benyttes et luftfartøj.
- b) Kompetencebedømmelsen for TRI på højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot og helikoptere skal udføres i et af følgende:
 - 1) en disponibel og tilgængelig FFS
 - 2) hvis ingen FFS er disponibel eller tilgængelig: i en kombination af FSTD'er og et luftfartøj
 - 3) hvis ingen FSTD er disponibel eller tilgængelig: i et luftfartøj.

▼ **M11****FCL.940.TRI TRI — Forlængelse og fornyelse****a) Forlængelse****1) Flyvemaskiner**

For at forlænge et TRI(A)-bevis skal ansøgere inden for de 12 måneder, der går umiddelbart forud for bevisets udløbsdato, opfylde mindst to af de følgende tre krav:

- i) udføre en af følgende dele af et komplet typerettighedstræningskursus eller et periodisk træningskursus: simulatorsession på mindst tre timer eller en luftøvelse på mindst én time bestående af mindst to starter og landinger
- ii) fuldføre opfriskningstræning som TRI(A) hos en ATO
- iii) bestå en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med punkt FCL.935. Ansøgere, der har opfyldt kravene i punkt FCL.910.TRI, litra b), nr. 3), anses for at opfylde dette krav.

2) Helikoptere og VTOL-luftfartøjer

For at få forlænget et TRI(H)- eller TRI(PL)-bevis skal ansøgere inden for TRI-bevisets gyldighedsperiode opfylde mindst to af de følgende tre krav:

- i) have fuldført mindst 50 timers flyveinstruktion i hver af de luftfartøjs-typer, vedkommende har instruktørbeføjelser til, eller i en FSTD, der repræsenterer de pågældende typer, hvoraf mindst 15 timer skal være fuldført inden for den umiddelbart forudgående 12-månedersperiode før TRI-bevisets udløbsdato. For TRI(PL) skal disse timer fuldføres som TRI eller typerettighedseksaminator (TRE), eller som 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 medregnes til dette formål
- ii) fuldføre opfriskningstræning som TRI(H) eller TRI(PL), alt efter hvad der er relevant, hos en ATO
- iii) i den umiddelbart forudgående 12-månedersperiode før bevisets udløbsdato have bestået en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med punkt FCL.935, FCL.910.TRI, litra b), nr. 3), eller FCL.910.TRI, litra c), nr. 3), alt efter hvad der er relevant.

3) For mindst hver anden forlængelse af et TRI-bevis skal indehavere bestå en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med punkt FCL.935.**4) Hvis TRI indehaver et bevis til flere end én luftfartøjstype inden for samme kategori, skal kompetencebedømmelsen, som er gennemført på en af disse luftfartøjstyper, gælde for en forlængelse af TRI-beviset for de andre typer, som indehaves inden for samme luftfartøjskategori, medmindre andet er fastlagt i OSD.****5) Specifikke krav for forlængelse af et TRI(H)-bevis.**

TRI(H), som indehaver et FI(H)-bevis til den relevante type, skal anses for at opfylde kravene i litra a). I dette tilfælde er TRI(H)-beviset gyldigt indtil FI(H)-bevisets udløbsdato.

b) Fornyelse

For at forny et TRI-bevis skal ansøgere inden for de 12 måneder, der går umiddelbart forud for ansøgningsdatoen, have bestået kompetencebedømmelsen i overensstemmelse med punkt FCL.935 og have fuldført følgende:

▼ M11

- 1) for flyvemaskiner:
 - i) mindst 30 rutesektorer, herunder starter og landinger i den relevante flyvemaskinetype, hvoraf højst 15 sektorer må udføres i en FFS
 - ii) opfriskningstræning som TRI hos en ATO, hvilket skal omfatte de relevante elementer af TRI-træningskurset
- 2) for helikoptere og VTOL-luftfartøjer:
 - i) mindst 10 timers flyvetid, herunder starter og landinger i den relevante luftfartøjstype, hvoraf højst 5 timer må udføres i en FFS eller FTD 2/3
 - ii) opfriskningstræning som TRI hos en ATO, hvilket skal omfatte de relevante elementer af TRI-træningskurset
- 3) Hvis ansøgere har været indehaver af et bevis til flere end én luftfartøjstype inden for samme kategori, skal kompetencebedømmelsen, som er gennemført på en af disse luftfartøjstyper, gælde for en forlængelse af TRI-beviset for de andre typer inden for samme luftfartøjskategori, medmindre andet er fastlagt i OSD.

▼ B*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.

▼ M11

ba) CRI har beføjelser til at give instruktion i forbindelse med klasse- og typerettigheder for flyvemaskiner med én pilot, bortset fra højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, i operationer udført med flere piloter, hvis CRI opfylder en eller flere af følgende betingelser:

- 1) vedkommende har eller har haft et TRI-bevis til flyvemaskiner med flere piloter
- 2) vedkommende har mindst 500 timer på flyvemaskiner i operationer med flere piloter og har fuldført et MCCI-træningskursus i overensstemmelse med punkt FCL.930.MCCI.

▼ 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 undervisnings-lokale/simulator

▼ M11

3) 5 timers flyveinstruktion på flermotorede flyvemaskiner eller en FSTD, der repræsenterer den pågældende flyvemaskineklasse eller -type, herunder mindst 3 timer på flyvemaskinen, eller mindst 3 timers flyveinstruktion på enmotorede flyvemaskiner udført af en FI(A), som er kvalificeret i overensstemmelse med punkt FCL.905.FI, litra j).

▼ B

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

▼ M11**FCL.940.CRI CRI — Forlængelse og fornyelse**

a) For at få forlænget et CRI-bevis skal ansøgere inden for CRI-bevisets gyldighedsperiode opfylde mindst to af de følgende tre krav:

- 1) udføre mindst 10 timers flyveinstruktion som CRI. Har ansøgere CRI-beføjelser til både enmotorede og flermotorede flyvemaskiner, deles disse timers flyveinstruktion ligeligt mellem enmotorede og flermotorede flyvemaskiner

▼ M11

- 2) fuldføre opfriskningstræning som CRI hos en ATO eller hos en kompetent myndighed
 - 3) bestå kompetencebedømmelsen i overensstemmelse med punkt FCL.935 for flermotorede eller enmotorede flyvemaskiner, alt efter hvad der er relevant.
- b) For mindst hver anden forlængelse af et CRI-bevis skal indehavere have opfyldt kravet i litra a), nr. 3).
- c) Fornyelse

Er CRI-beviset udløbet, skal det fornys, hvis ansøgere inden for en periode på 12 måneder forud for datoen for ansøgningen om fornyelse:

- 1) har fuldført opfriskningstræning som CRI hos en ATO eller hos en kompetent myndighed
- 2) har fuldført kompetencebedømmelsen som påkrævet ifølge punkt FCL.935.

▼ B*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).

▼ M12**FCL.915.IRI IRI — Forudsætninger**

Ansøgere til et IRI-bevis skal:

- a) for IRI(A):
- 1) have fuldført mindst 200 timers flyvetid i henhold til IFR efter udstedelsen af den pågældende BIR eller IR, hvoraf mindst 50 timer skal være i flyvemaskiner for at kunne tilbyde træning i FSTD'er på et godkendt træningskursus hos en ATO
 - 2) have fuldført mindst 800 timers flyvetid i henhold til IFR, hvoraf mindst 400 timer skal være i flyvemaskiner for at kunne tilbyde træning i en flyvemaskine
 - 3) opfylde kravene i punkt FCL.915.CRI, litra a), FCL.930.CRI og FCL.935 for at kunne ansøge om en IRI(A) til flermotorede flyvemaskiner

▼ M12

b) for IRI(H):

- 1) have fuldført mindst 125 timers flyvetid i henhold til IFR efter udstedelsen af den pågældende IR, hvoraf mindst 65 timer skal være instrumentflyvetid i helikoptere for at kunne tilbyde træning i FSTD'er på et godkendt træningskursus hos en ATO
 - 2) have fuldført mindst 500 timers flyvetid i henhold til IFR, hvoraf mindst 250 timer skal være instrumentflyvetid i helikoptere for at kunne tilbyde træning i en helikopter og
 - 3) opfylde kravene i punkt FCL.905.FI, litra h), nr. 2), for at kunne ansøge om en IR(H) til flermotorede helikoptere
- c) Ansøgere til et IRI(As)-bevis skal have fuldført mindst 300 timers flyvetid i henhold til IFR, hvoraf mindst 100 timer skal være instrumentflyvetid på luftskibe.

▼ B**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

▼ M11

- ii) for IRI(H) mindst 10 timers flyveinstruktion i en helikopter, FFS, FTD 2/3 eller FNPT II/III. For ansøgere med et FI(H)-bevis reduceres disse timer til mindst fem

▼ B

- 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***▼ M11****FCL.905.SFI SFI — Beføjelser og betingelser**

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

▼ M11

- 1) forlængelse og fornyelse af en IR, hvis vedkommende har eller har haft en IR i den relevante luftfartøjskategori
 - 2) udstedelse af en IR, hvis vedkommende har eller har haft en IR i den relevante luftfartøjskategori og har fuldført et IRI-træningskursus.
- b) SFI har beføjelser til for flyvemaskiner med én pilot at udføre syntetisk flyveinstruktion med henblik på:
- 1) udstedelse, forlængelse og fornyelse af typerettigheder til højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, hvis ansøgere anmoder om beføjelser til operationer med én pilot.

SFI's beføjelser vedrørende flyvemaskiner med én pilot kan udvides til flyveinstruktion for typerettigheder til højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot i operationer med flere piloter, hvis vedkommende opfylder en eller flere af følgende betingelser:

- i) vedkommende har eller har haft et TRI-bevis til flyvemaskiner med flere piloter
 - ii) vedkommende har mindst 500 timer på flyvemaskiner i operationer med flere piloter og har fuldført et MCCI-træningskursus i overensstemmelse med punkt FCL.930.MCCI.
- 2) MCC- og MPL-træningsgrundkurser, hvis SFI(SPA)-beføjelserne er blevet udvidet til operationer med flere piloter i overensstemmelse med nr. 1).
- c) SFI har beføjelser til for flyvemaskiner med flere piloter at udføre syntetisk flyveinstruktion med henblik på:
- 1) udstedelse, forlængelse og fornyelse af typerettigheder til flyvemaskiner med flere piloter, og — hvis ansøgere anmoder om beføjelser til operationer med flere piloter — for højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot.
 - 2) træningskurset for MCCI
 - 3) MPL-kurset på grundniveau, mellemniveau og videregående niveau, hvis ansøgeren har eller har haft et FI(A)- eller et IRI(A)-bevis for grundniveauet
- d) SFI har beføjelser til for helikoptere at udføre syntetisk flyveinstruktion med henblik på:
- 1) udstedelse, forlængelse og fornyelse af helikoptertyperettigheder
 - 2) MCC-træning, hvis SFI har beføjelser til at give instruktion med henblik på helikoptere med flere piloter.

▼ M14

- e) Beføjelserne i tilknytning til en SFI omfatter beføjelser til at foretage en EBT-baseret praktisk vurdering hos en EBT-operatør, forudsat at instruktøren opfylder kravene i bilag III (del-ORO) til forordning (EU) nr. 965/2012 om EBT-instruktørstandardisering hos den pågældende EBT-operatør.

▼ M11**FCL.910.SFI SFI — Begrænsede beføjelser**

SFI's beføjelser skal begrænses til den FTD 2/3 eller FFS i den luftfartøjstype, som SFI-træningskurset er blevet gennemført i.

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

▼M11

- a) fuldført simulatordelen af det relevante typerettighedskursus
- b) fuldført de relevante dele af den tekniske træning og FSTD-delen af flyveinstruktionspensummet for det relevante TRI-kursus
- c) fuldført på et fuldstændigt typerettighedskursus mindst 3 timers flyveinstruktion vedrørende en SFI's opgaver på den relevante type under tilsyn og godkendt af en TRE eller en SFE, der er kvalificeret til dette formål.

SFI's beføjelser skal udvides til yderligere varianter i overensstemmelse med OSD, hvis SFI har fuldført de typer relevante dele af den tekniske træning og FSTD-delen af flyveinstruktionspensummet for det relevante TRI-kursus.

▼B**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**▼M14**

- a) Træningskurset for SFI skal omfatte:

- 1) FSTD-indholdet på det relevante typerettighedskursus
- 2) de relevante dele af den tekniske træning og FSTD-delen af flyveinstruktionspensummet for det relevante TRI-træningskursus
- 3) 25 timers undervisnings- og læringsinstruktion.

▼B

- 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.

▼M11**FCL.940.SFI SFI — Forlængelse og fornyelse**

- a) Forlængelse

For at få forlænget et SFI-bevis skal ansøgere før SFI-bevisets udløbsdato opfylde mindst to af de følgende tre krav:

- 1) have fuldført mindst 50 timer som instruktør eller eksaminator i FSTD'er, heraf mindst 15 timer i den umiddelbart forudgående 12-månedersperiode før SFI-bevisets udløbsdato
- 2) have fuldført opfriskningstræning som SFI hos en ATO
- 3) have bestået de relevante afsnit af en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med punkt FCL.935.
- b) Desuden skal ansøgere på en FFS have gennemført duelighedsprøverne for udstedelse af de specifikke luftfartøjstyperettigheder, der repræsenterer de typer, for hvilke beføjelser indehaves.
- c) For mindst hver anden forlængelse af et SFI-bevis skal indehavere opfylde kravet i litra a), nr. 3).
- d) Hvis SFI indehaver et bevis til flere end én luftfartøjstype inden for samme kategori, skal kompetencebedømmelsen, som er gennemført på en af disse typer, forlænge SFI-beviset for de andre typer, som indehaves inden for samme luftfartøjskategori, medmindre andet er fastlagt i OSD.
- e) Fornyelse

For at forny SFI-beviset skal ansøgere inden for den 12-månedersperiode, der går umiddelbart forud for ansøgningen om fornyelse, opfylde alle følgende betingelser:

- 1) have fuldført opfriskningstræning som SFI hos en ATO

▼ M11

- 2) have bestået en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med punkt FCL.935
- 3) på en FSTD have fuldført den praktiske prøve med henblik på udstedelse af de specifikke luftfartøjstyperettigheder, der repræsenterer de typer, for hvilke beføjelserne skal fornyes.

▼ B*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.

Beføjelserne kan udvides til andre FSTD, som repræsenterer andre luftfartøjstyper, 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 luftfartøjskategori
- 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 besætningsmedlemmer, 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

▼B

- 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
 - 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.

▼M11**FCL.910.STI STI — Begrænsede beføjelser**

STI's beføjelser skal begrænses til den FSTD, som STI-træningskurset blev gennemført i.

Beføjelserne kan udvides til andre FSTD'er, der repræsenterer andre luftfartøjs-typer, hvis indehaverne inden for den 12-månedersperiode, der går umiddelbart forud for ansøgningen, har:

- a) fuldført FSTD-delen af CRI- eller TRI-kurset for den luftfartøjsklasse eller -type, som der anmodes om beføjelser til
- b) bestået det relevante afsnit af duelighedsprøven, jf. tillæg 9 til dette bilag, for den relevante luftfartøjsklasse eller -type i den FSTD, hvori flyveinstruktionen gives.

▼ M11

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

- c) udført mindst tre timers flyveinstruktion på et CPL-, IR-, PPL- eller klasse- eller typerettighedskursus under tilsyn af en FI, CRI(A), IRI eller TRI, der er udpeget til formålet af en ATO, herunder mindst 1 times flyveinstruktion under tilsyn af en FIE i den relevante luftfartøjskategori.

FCL.915.STI STI — Forudsætninger

- a) Ansøgere om udstedelse af et STI-bevis skal:

- 1) inden for de tre foregående år inden ansøgningen have eller have haft et pilotcertifikat og instruktørbeføjelser af relevans for de kurser, instruktionen skal gives på
- 2) have gennemført den relevante duelighedsprøve for klasse- eller typerettigheden i en FSTD inden for den 12-månedersperiode, der går umiddelbart forud for ansøgningen.

Personer, som ansøger om udstedelse af et STI(A), og som kun ønsker at instruere på BITD, skal kun fuldføre de øvelser, der er relevante for den praktiske prøve med henblik på udstedelse af et PPL(A)

- b) Foruden de i litra a) fastsatte krav skal personer, som ansøger om udstedelse af et STI(H)-bevis, have fuldført mindst én times flyvetid som observatør i cockpittet på den relevante helikoptertype inden for den 12-månedersperiode, der går umiddelbart forud for ansøgningen.

▼ B**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.

▼ M11**FCL.940.STI STI — Forlængelse og fornyelse af STI-beviset**

- a) Forlængelse

For at forlænge STI-beviset skal ansøgere inden for den 12-månedersperiode, der går umiddelbart forud for STI-bevisets udløbsdato, opfylde alle følgende betingelser:

- 1) have udført mindst tre timers flyveinstruktion i en FSTD som led i et fuldstændigt CPL-, IR-, PPL-kursus eller et klasse- eller typerettighedskursus
- 2) have bestået de relevante afsnit af duelighedsprøven, jf. tillæg 9 til dette bilag, for den relevante luftfartøjsklasse eller -type i den FSTD, hvori flyveinstruktionen gives.

▼ M11

For 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

For at forny SFI-beviset skal ansøgere inden for den 12-månedersperiode, der går umiddelbart forud for ansøgningen om fornyelse:

- 1) udføre opfriskningstræning som STI hos en ATO
- 2) bestå de relevante afsnit af duelighedsprøven, jf. tillæg 9 til dette bilag, for den relevante luftfartøjsklasse eller -type i den FSTD, hvori flyveinstruktionen gives.

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) udføre mindst tre timers flyveinstruktion i den relevante luftfartøjskategori på et fuldstændigt CPL-, IR-, PPL-kursus eller et klasse- eller typerettighedskursus under tilsyn af en FI, CRI, IRI eller TRI, der er udpeget til formålet af en ATO, herunder mindst 1 times flyveinstruktion under tilsyn af en flyveinstruktørekssaminator (FIE).

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

En indehaver af en MI-rettinghed 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) For 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.940.MI MI-bevisets gyldighed**

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



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 undervisnings-lokale/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
 - ii) fem timers prøveflyvningsinstruktion inden for 12 måneder forud for FTI-bevisets udløbsdato eller

▼B

- 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***▼M11****FCL.1000 Eksaminatorbeviser**

a) Generelt

Indehavere af et eksaminatorbevis skal:

- 1) medmindre andet fremgår af dette bilag 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 i luftfartøjet under en praktisk prøve, duelighedsprøve eller kompetencebedømmelse, hvis den udføres om bord på luftfartøjet.

b) Særlige betingelser:

- 1) Den kompetente myndighed må udstede et særligt bevis, der giver beføjelser til at udføre praktiske prøver, duelighedsprøver og kompetencebedømmelser, hvis det ikke er muligt opfylde kravene i denne subpart, på grund af indførelsen af en eller flere af følgende:

i) nye luftfartøjer i medlemsstaterne eller i en operatørs flåde

ii) nye træningskurser i dette bilag.

Et sådant bevis skal være begrænset til de praktiske prøver, duelighedsprøver og kompetencebedømmelser, der er nødvendige for at indføre den nye luftfartøjstype eller det nye træningskursus, 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 kategori af eksaminatorbeviset.
- 3) Hvis en kvalificeret eksaminator ikke står til rådighed, kan de kompetente myndigheder i hvert enkelt tilfælde tillade inspektører eller eksaminatorer, der ikke opfylder de relevante krav til instruktør-, type- eller klasserettigheder som specificeret i litra a), at udføre praktiske prøver, duelighedsprøver og kompetencebedømmelser.

c) Prøve, der tilbydes uden for medlemsstaternes område:

- 1) Uanset litra a) udsteder den kompetente myndighed i forbindelse med praktiske prøver og duelighedsprøver, der tilbydes uden for det område, som medlemsstaterne er ansvarlige for i henhold til Chicagokonventionen, et eksaminatorbevis til ansøgere, som indeholder et pilotcertifikat, der er i overensstemmelse med bilag 1 til Chicagokonventionen, forudsat at disse ansøgere:

▼ M11

- i) mindst har et certifikat, en rettighed eller et bevis svarende til, hvad de er autoriseret til at udføre praktiske prøver, duelighedsprøver eller kompetencebedømmelser for, og i alle tilfælde mindst et CPL
 - ii) er kvalificeret til at fungere som luftfartøjschef i luftfartøjet under en praktisk prøve eller duelighedsprøve, hvis den udføres om bord på luftfartøjet
 - iii) opfylder kravene i denne subpart for udstedelse af det relevante eksaminatorbevis og
 - iii) over for den kompetente myndighed demonstrerer en tilstrækkelig viden om de europæiske flyvesikkerhedsregler til at kunne udøve eksaminatorbeføjelser i overensstemmelse med dette bilag.
- 2) Det bevis, der nævnes i nr. 1), skal være begrænset til at udføre praktiske prøver og duelighedsprøver:
- i) uden for de områder, som medlemsstaterne er ansvarlige for i henhold til Chicagokonventionen. 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 med henblik på at udstede et certifikat, en rettighed eller et bevis til ansøgere, 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, og
- b) praktiske prøver, duelighedsprøver eller kompetencebedømmelser, hvis de ikke er sikre på, at de kan være objektive.

▼ B**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**▼ M14**

- a) Personer, der ansøger om et eksaminatorbevis, skal gennemgå et standardiseringskursus udbudt af den kompetente myndighed eller af en ATO og godkendt af den kompetente myndighed.

▼ B

- 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

▼B

- 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
 - 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.

▼M11**FCL.1025 Gyldighed, forlængelse og fornyelse af eksaminatorbeviser****a) Gyldighed**

Et eksaminatorbevis er gyldigt i tre år.

b) Forlængelse

For at forlænge et eksaminatorbevis skal indehavere opfylde alle følgende betingelser:

▼M14

- 1) inden certifikatets udløbsdato have gennemført mindst seks praktiske prøver, duelighedsprøver, kompetencebedømmelser eller EBT-evalueringsfaser inden for et EBT-modul som omhandlet i punkt ORO.FC.231 i bilag III (del-ORO) til forordning (EU) nr. 965/2012
- 2) i den umiddelbart forudgående 12-månedersperiode før bevisets udløbsdato have deltaget i et opfriskningsseminar for eksaminatorer, der er udbudt af den kompetente myndighed eller af en ATO og godkendt af den kompetente myndighed.
- 3) en af de praktiske prøver, duelighedsprøver, kompetencebedømmelser eller EBT-evalueringsfaser, der udføres i overensstemmelse med nr. 1), skal finde sted i den umiddelbart forudgående 12-månedersperiode før bevisets udløbsdato, og skal:

▼M11

- i) 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, eller

- ii) opfylde kravene i punkt FCL.1020.

▼M11

Har personer, som ansøger om forlængelse, beføjelser til mere end én eksaminatorkategori, kan alle eksaminatorbeføjelser efter aftale med den kompetente myndighed forlænges, hvis ansøgerne opfylder kravene i litra b), nr. 1) og 2), og punkt FCL.1020 for én af de kategorier af eksaminatorbeviser, som indehaves.

c) Fornylse

Er beviset udløbet, skal ansøgerne, inden de genoptager udøvelsen af beføjelserne, opfylde kravene i litra b), nr. 2), og punkt FCL.1020 inden for den 12-månedersperiode, der går umiddelbart forud for ansøgningen om fornyelse.

d) Et eksaminatorbevis kan kun forlænges eller fornys, hvis ansøgere demonstrerer, at de fortsat opfylder de krav, som er fastsat i punkt FCL.1010 og FCL.1030.

▼B**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
- 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 eksaminatorbeviset. 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 eksaminatorens bevis
- v) en kopi af eksaminatorbeviset 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 eksaminatorbeviset.

▼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 eksaminatorbeviset 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:
 - 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

▼B

- 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.

▼M12**▼B****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

▼M11

- 5) kompetencebedømmelser med henblik på udstedelse, forlængelse eller fornyelse af et TRI- eller SFI-bevis i den relevante luftfartøjskategori, hvis de har fuldført mindst tre år som TRE og har gennemgået specifik træning i kompetencebedømmelse i overensstemmelse med punkt FCL.1015, litra b).

▼B

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)

▼M11

- 4) kompetencebedømmelser med henblik på udstedelse, forlængelse eller fornyelse af et TRI(H)- eller SFI(H)-bevis, hvis de har fuldført mindst tre år som TRE og har gennemgået specifik træning i kompetencebedømmelse i overensstemmelse med punkt FCL.1015, litra b).

▼B**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) For 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

▼M11

- b) duelighedsprøver for:
 - 1) forlængelse eller fornyelse af klasse- og typerettigheder
 - 2) forlængelse af IR, forudsat at de har fuldført mindst 1 500 timer som piloter på flyvemaskiner og har fuldført mindst 450 timers flyvetid i henhold til IFR
 - 3) fornyelse af IR, forudsat at de opfylder de krav, der er fastsat i punkt FCL.1010.IRE, litra a), og
 - 4) forlængelse og fornyelse af en EIR, forudsat at de har fuldført mindst 1 500 timer som pilot på flyvemaskiner og opfylder de krav, der er fastsat i punkt FCL.1010.IRE, litra a), nr. 2)

▼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)

▼M11

- b) have et CRI- eller FI-bevis med instruktørbeføjelser til den relevante klasse eller type

▼B

- 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.

▼ M11**FCL.1010.IRE IRE — Forudsætninger****a) IRE(A)**

Personer, der ansøger om et IRE-bevis til flyvemaskiner, skal have et IRI(A)- eller et FI(A)-bevis med instruktørbeføjelser til at give instruktion i IR(A) og have fuldført:

- 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)

Personer, der ansøger om et IRE-bevis til helikoptere, skal have et IRI(H)- eller et FI(H)-bevis med instruktørbeføjelser til at give instruktion i IR(H) og have fuldført:

- 1) 2 000 timers flyvetid som pilot på helikoptere og
- 2) 300 timers instrumentflyvetid i helikoptere, hvoraf 200 timer skal være som instruktør.

c) IRE(As)

Personer, der ansøger om et IRE-bevis til luftskibe, skal have et IRI(As)- eller et FI(As)-bevis med instruktørbeføjelser til at give instruktion i IR(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.

▼ B*SEKTION 6**Specifikke krav for syntetiske flyveeksaminatorer — SFE***▼ M11****FCL.1005.SFE SFE — Beføjelser og betingelser****a) SFE på flyvemaskiner (SFE(A)) og SFE på VTOL-luftfartøjer (SFE(PL))**

SFE på flyvemaskiner eller VTOL-luftfartøjer har beføjelser til i en FFS — eller med henblik på bedømmelserne i nr. 5) i den relevante FSTD — at udføre følgende:

- 1) praktiske prøver og duelighedsprøver med henblik på udstedelse, forlængelse eller fornyelse af typerettigheder til enten flyvemaskiner eller VTOL-luftfartøjer, alt efter hvad der er relevant
- 2) duelighedsprøver med henblik på forlængelse eller fornyelse af IR, hvis disse kombineres med forlængelse eller fornyelse af en typerettighed, forudsat at de har bestået en duelighedsprøve for luftfartøjstypen, herunder instrumentrettigheden, inden for det seneste år
- 3) praktiske prøver med henblik på udstedelse af ATPL(A)
- 4) praktiske prøver med henblik på udstedelse af MPL, hvis de har opfyldt de krav, der er fastsat i punkt FCL.925, og

▼ M11

- 5) kompetencebedømmelser med henblik på udstedelse, forlængelse eller fornyelse af et SFI-bevis i den relevante luftfartøjskategori, hvis de har fuldført mindst tre år som SFE(A) og har gennemgået specifik træning i kompetencebedømmelse i overensstemmelse med punkt FCL.1015, litra b).

b) SFE til helikoptere (SFE(H))

SFE(H) har beføjelser til i en FFS — eller med henblik på bedømmelserne i nr. 4) i den relevante FSTD — at udføre følgende:

- 1) praktiske prøver og duelighedsprøver med henblik på udstedelse, forlængelse eller fornyelse af typerettigheder
- 2) duelighedsprøver med henblik på forlængelse og fornyelse af IR, hvis disse prøver kombineres med forlængelse eller fornyelse af en typerettighed, forudsat at SFE har bestået en duelighedsprøve for luftfartøjstypen, herunder instrumentrettigheden, inden for det seneste år, der går forud for duelighedsprøven
- 3) praktiske prøver med henblik på udstedelse af ATPL(H) og
- 4) kompetencebedømmelser med henblik på udstedelse, forlængelse eller fornyelse af et SFI(H)-bevis, hvis de har fuldført mindst tre år som SFE(H) og har gennemgået specifik træning i kompetencebedømmelse i overensstemmelse med punkt FCL.1015, litra b).

FCL.1010.SFE SFE — Forudsætninger**▼ M12**

a) SFE(A)

Ansøgere til et SFE(A)-bevis, skal opfylde alle følgende betingelser:

- 1) for flyvemaskiner med flere piloter:
 - i) indehave eller have haft et ATPL(A) og en typerettighed

▼ M14

- ii) have et SFI(A)-bevis til den relevante flyvemaskinetype og

▼ M12

- iii) have fuldført mindst 1 500 timers flyvetid som piloter på flyvemaskiner med flere piloter

2) for højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot:

- i) indehave eller have haft et CPL(A) eller et ATPL(A) og en typerettighed

▼ M14

- ii) have et SFI(A)-bevis til den relevante flyvemaskineklasse eller -type og

▼ M12

- iii) have fuldført mindst 500 timers flyvetid som piloter på flyvemaskiner med én pilot

▼ M11

- 3) med henblik på den første udstedelse af et SFE-bevis have fuldført mindst 50 timers syntetisk flyveinstruktion som TRI(A) eller SFI(A) på den relevante type.

b) SFE(H)

Personer, der ansøger om et SFE(H)-bevis, skal opfylde alle følgende betingelser:

- 1) have eller have haft et ATPL(H) og en typerettighed til den relevante helikoptertype
- 2) have et SFI(H)-bevis til den relevante helikoptertype

▼M11

- 3) have fuldført mindst 1 000 timers flyvetid som piloter på helikoptere med flere piloter
- 4) med henblik på den første udstedelse af et SFE-bevis have fuldført mindst 50 timers syntetisk flyveinstruktion som TRI(H) eller SFI(H) på den relevante type.

▼B*SEKTION 7**Specifikke krav for flyveinstruktørexaminatorer — 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.

▼M12

- c) FIE(As). FIE på luftskibe har beføjelser til at udføre kompetencebedømmelse for udstedelse, forlængelse eller fornyelse af instruktørbeviser for luftskibe, hvis denne har det relevante instruktørbevis.

▼B**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.
- 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.

▼M12

▼B*Tillæg 1***Godskrivning af teoretisk viden****▼M4****A. GODSKRIVNING AF TEORETISK VIDEN MED HENBLIK PÅ
UDSTEDELSE AF ET PILOTCERTIFIKAT — KRAV TIL OVER-
GANGSINSTRUKTION OG -PRØVE****▼M12****1. LAPL og PPL**

- 1.1. Indehavere af et LAPL i en anden luftfartøjskategori skal i forbindelse med udstedelse af et LAPL godskrives fuldt med henblik på opfyldelse af kravene til teoriundervisning i de generelle emner, der er fastsat i punkt FCL.120, litra a).
- 1.2. Indehavere af et PPL, CPL eller ATPL i en anden luftfartøjskategori skal i forbindelse med udstedelse af et LAPL eller et PPL godskrives fuldt med henblik på opfyldelse af kravene til teoriundervisning i de generelle emner, der er fastsat i punkt FCL.215, litra a). Denne godskrivning gælder også for ansøgere til et LAPL eller et PPL, som er indehaver af et BPL udstedt i henhold til bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 eller et SPL udstedt i henhold til bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, bortset fra at emnet »navigation« ikke må godskrives.

-
- 1.3. Indehavere af et LAPL i samme luftfartøjskategori skal i forbindelse med udstedelse af et PPL have dette godskrevet fuldt med henblik på opfyldelse af kravene til teoriundervisning og -prøve.
 - 1.4. Uanset afsnit 1.2 skal indehaveren af et SPL, der er udstedt i henhold til bilag III (del-SFCL) til gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976 med beføjelser til at flyve TMG, demonstrere et tilstrækkeligt niveau af teoretisk viden om enmotorede landflyvemaskiner i henhold til punkt 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 erhvervsmæssig 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.

▼M8

4. Kurset skal omfatte:
 - a) teoriundervisning til ATPL(A)-niveau
 - b) visuel flyvetræning og instrumentflyvetræning
 - c) MCC-træning for flyvemaskiner med flere piloter. og
 - d) UPRT i overensstemmelse med FCL.745.A, medmindre ansøgerne allerede har fuldført dette træningskursus, før de påbegynder det integrerede ATP-kursus.
5. Ansøgere, som ikke består eller ikke kan fuldføre hele ATP(A)-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.

▼B**TEORETISK VIDEN**

6. Et ATP(A)-teorikursus skal omfatte mindst 750 timers instruktion.

► **M8** 7.1. ◀ MCC-kurset skal omfatte mindst 25 timers teoriundervisning og øvelser.

▼M8

- 7.2. Teoriundervisningen i UPRT skal udføres i overensstemmelse med FCL.745.A.

▼B**TEORIPRØVE**

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

▼B

FLYVETRÆNING

▼M8

9. Flyvetræningen, bortset fra typerettighedstræning, skal omfatte i alt mindst 195 timer og herunder 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

▼M11

- b) 70 timer som luftfartøjschef, hvoraf op til 55 timer kan være som luftfartøjschefelev. Instrumentflyvetiden som luftfartøjschefelev medregnes kun som flyvetid som luftfartøjschef med op til højst 20 timer

▼M8

- 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 og

- d) fem timers flyvetid om natten, herunder tre timers dobbeltstyringsinstruktion, som omfatter mindst:

- 1) 1 times rundflyvningsinstruktion

- 2) fem solostarter og

- 3) fem sololanding med fuldt stop

- e) UPRT-flyveinstruktion i overensstemmelse med FCL.745.A

- f) 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.

Ansøgere, som har et kursusmodulbevis 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 og

- g) 5 timer i en flyvemaskine eller TMG, der:

- 1) er certificeret til befordring af mindst fire personer og

- 2) som har en propel med variabel pitch og optrækkeligt understel.

▼B

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:

▼B

- 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.

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 erhvervsmæssig 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 typerettighedstræning, 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

▼M11

- b) 70 timer som luftfartøjschef, hvoraf op til 55 timer kan være som luftfartøjschefelev. Instrumentflyvetiden som luftfartøjschefelev medregnes kun som flyvetid som luftfartøjschef med op til højst 20 timer

▼B

- 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 skal omfatte mindst én times rundflyvningsnavigation og fem solostarter og fem sololandinger 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 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 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 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 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 teoripróven 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

▼M11

- b) 70 timer som luftfartøjschef, hvoraf op til 55 timer kan være som luftfartøjschefelev

▼B

- 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 sololanding 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 optrækeligt 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.

▼B

3. Før flyvetræningen påbegyndes, skal ansøgeren:

▼M12

- a) have fuldført 150 timers flyvetid, heraf 50 timer som luftfartøjschef på flyvemaskiner, hvoraf 10 timer skal være på rundflyvning.

Bortset fra kravet om 50 timer som luftfartøjschef i flyvemaskiner kan timer som luftfartøjschef i andre luftfartøjskategorier medregnes i de 150 timers flyvemaskineflyvetid i følgende tilfælde:

- 1) 20 timer i helikoptere, hvis ansøger har et PPL(H)
- 2) 50 timer i helikoptere, hvis ansøger har et CPL(H)
- 3) 10 timer i TMG eller svæveflyvemaskiner
- 4) 20 timer på luftskibe, hvis ansøger har et PPL(As)
- 5) 50 timer på luftskibe, hvis ansøger har et CPL(As)

▼B

- 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.
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 sololanding 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.

▼B

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 sololanding med fuldt stop og
 - 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 instrumentflyve-modul, godskrives op til 10 timer i forhold til den krævede instrumentinstruktionstid. 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 erhvervmæssig 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.

▼B

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.

TEORETISK VIDEN

- 6. Et ATP(H)/IR-teorikursus skal omfatte mindst 750 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

▼B

- d) fem timers flyvetid på helikoptere skal fuldføres 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.
- 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.

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 erhvervmæssig 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 teoriprøven 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.

▼B**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

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.

▼B**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.
2. Ansøgere, som ønsker at gennemgå et integreret CPL(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, der svarer til niveauet for viden til CPL(H) og IR og den første typerettighed til flermotorede helikoptere og
 - b) visuel flyvetræning og instrumentflyvetræning.

▼B

5. Ansøgere, som ikke består eller ikke kan gennemføre hele CPL(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.

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 fuldføre:

- 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) 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) 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 sololandringsrunder om natten. Hver runde skal omfatte en start og en landing.

▼B

- 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 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 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.

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).

▼B**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 godskrivningen højst være den, der er tildelt FNPT II/III.

- b) 50 timer som luftfartøjschef, hvoraf 35 timer kan være som luftfartøjschefelev. 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 sololandringsrunder 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:

▼M11

- a) have fuldført 155 timers flyvetid, herunder 50 timer som luftfartøjschef i helikoptere, hvoraf 10 timer skal være på rundflyvning.

Bortset fra kravet om 50 timer som luftfartøjschef i helikoptere kan timer som luftfartøjschef i andre luftfartøjskategorier medregnes i de 155 timers helikopterflyvetid i følgende tilfælde:

- 1) 20 timer på flyvemaskiner, hvis ansøgere har et PPL(A)
- 2) 50 timer på flyvemaskiner, hvis ansøgere har et CPL(A)
- 3) 10 timer i TMG eller svæveflyvemaskiner
- 4) 20 timer på luftskibe, hvis ansøgere har et PPL(As)
- 5) 50 timer på luftskibe, hvis ansøgere har et CPL(As)

▼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.

▼B

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 sololandingsrunder 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.

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.

▼B

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:

- 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.

▼B**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.
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

▼B

- 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.
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.

▼B

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 udføre 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 sololandingsskifter om natten. Hver runde skal omfatte en start og en landing.

ERFARING

10. Ansøgere til et CPL(As) skal have udført 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.



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 befordring af mindst fire passagerer, have propel med variabel pitch og optrækkeligt 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:
- a) operere flyvemaskinen inden for dens begrænsninger
 - b) fuldføre alle manøvrer roligt og nøjagtigt
 - c) udvise god dømmekraft og godt luftmandskab
 - d) anvende flyvefaglig viden and
 - e) 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, afisning/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	Handleringer 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

- Den helikopter, der anvendes til den praktiske prøve, skal opfylde kravene til helikoptere til undervisningsbrug.
- 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.
- Ansøgeren skal demonstrere evnen til at:
 - operere helikopteren inden for dens begrænsninger
 - fuldføre alle manøvrer roligt og nøjagtigt
 - udvise god dømmekraft og godt luftmandskab
 - anvende flyvefaglig viden og
 - 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 $\pm 10^\circ$

Kurs

normal flyvning $\pm 10^\circ$

med simuleret alvorlig nødsituation $\pm 15^\circ$

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, afsningsprocedurer 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 flyvningen/flyvningerne skal være mindst 60 minutter.
3. Ansøgeren skal demonstrere evnen til at:
 - a) operere luftskibet inden for dets begrænsninger
 - b) fuldføre 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 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

▼M8

7. Et godkendt MPL-teorikursus skal omfatte mindst 750 timers instruktion til ATPL(A)-niveau samt de timer, der kræves til:

- a) teoriundervisning for den relevante typerettighed, i overensstemmelse med subpart H og
- b) UPRT-teoriundervisning i overensstemmelse med FCL.745.A.

▼B

FLYVETRÆNING

▼M8

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.

▼ M8

c) Fase 3 — Mellem

Anvendelse af operationer med flere besætningsmedlemmer på en flermotoret flyvemaskine med turbinemotorer certificeret som en højtydende flyvemaskine i overensstemmelse med bilag I (del-21) til forordning (EU) nr. 748/2012.

d) Fase 4 — Videregående

Typerettighedstræning i et luftfartsselskabsmiljø.

MCC-kravene skal indarbejdes i de relevante faser ovenfor.

Træning i asymmetrisk flyvning skal enten udføres på en flyvemaskine eller en FFS.

8a. Flyveerfaring i faktisk flyvning skal omfatte:

- a) alle de krav om erfaring, der er fastsat i subpart H
- b) UPRT-flyveinstruktion i overensstemmelse med FCL.745.A
- c) flyvemaskine-/UPRT-øvelser relateret til den relevante types særlige forhold i overensstemmelse med FCL.725.A, litra c)
- d) natflyvning
- e) flyvning udelukkende med reference til instrumenter og
- f) den fornødne erfaring med henblik på at opnå det relevante luftmandskab.

▼ B

- 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 turbinemotorer 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
 - 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 sidestyretpind 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 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(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 radiohjælpemidler	$\pm 5^\circ$
----------------------	---------------

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 $\pm$ 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	$\pm 5^\circ$
-------------------------	---------------

med simuleret motorbortfald	$\pm 10^\circ$
-----------------------------	----------------

Hastighed

alle motorer i funktion	± 5 knob
-------------------------	--------------

med simuleret motorbortfald	+ 10 knob/– 5 knob
-----------------------------	--------------------

PRØVENS INDHOLD (IR/PBN)**▼ M11****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
---	---

▼ **M11**

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
h	PBN-udflyvning (hvis relevant): — Kontrol af, at den korrekte procedure er indlæst i navigationssystemet 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	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
e	Begrænset panel: stabiliseret stigning eller nedstigning, vandrette standarddrej på bestemte kurser, genopretning fra usædvanlige flyvestillinger

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

▼ **M11**

AFSNIT 3a — ANKOMSTPROCEDURER	
a	Indstilling og tjek af navigationshjælpemidler og identifikation af hjælpemidler, hvis det er 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 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 (stabilised approach)
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 (stabilised approach), Stop Down Fixes (SDF), hvis relevant
g (+)	Aktiviteter i forbindelse med go-around
h (+)	Procedurer i forbindelse med afbrudt indflyvning/landing
i	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer

▼ **M11**

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 4 eller afsnit 5.

► **M12** (++) For at opnå 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. ◀

▼ **M5****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 afgangs-, 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 (***)
► M12 ⁽⁺⁾ For at opnå 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.	

▼ **M11***Tillæg 8***Godskrivning af IR-delen af en duelighedsprøve for klasse- eller typerettigheder****A. Flyvemaskiner**

Der godskrives kun, når indehavere anmoder om at forlænge eller forny IR-beføjelser for enmotorede flyvemaskiner og flermotorede flyvemaskiner med én pilot, alt efter hvad der er relevant.

Hvis der udføres en praktisk prøve eller en duelighedsprøve omfattende IR, og indehaveren har en gyldig:	Godskrives der i forhold til IR-delen i en duelighedsprøve for:
MPA-typerettighed	SE-klasserettighed (*) og
Typerettighed til højtydende kompleks flyvemaskine med én pilot	SE-typerettighed (*) og SP ME-klasse- og typerettighed undtagen for typerettigheder til højtydende kompleks flyvemaskine — kun godskrivning for afsnit 3B i duelighedsprøven i punkt B.5 i tillæg 9
SP ME-klasse- og typerettighed for flyvemaskiner undtagen for typerettigheder til højtydende kompleks flyvemaskine til operationer én pilot	SE-klasserettighed og SE-typerettighed og SP ME-klasse- og typerettighed undtagen for typerettigheder til højtydende kompleks flyvemaskine
SP ME-klasse- og typerettighed for flyvemaskiner undtagen for typerettigheder til højtydende kompleks flyvemaskine begrænset til operationer med flere piloter	SE-klasserettighed (*) og SE-typerettighed (*) og SP ME-klasse- og typerettighed undtagen for typerettigheder til højtydende kompleks flyvemaskine (*).
SP SE-klasse- eller -typerettighed til flyvemaskiner	SE-klasserettighed og SE-typerettighed

(*) Med forbehold af, at ansøgere inden for de foregående 12 måneder har fløjet mindst tre IFR-udflyvninger og -indflyvninger under udøvelse af PBN-beføjelser, herunder mindst en RNP APCH på en flyvemaskine i SP-klasse eller -type i SP-operationer eller flermotorede ikke-højtydende komplekse flyvemaskiner, har ansøgere bestået afsnit 6 i den praktiske prøve for SP og ikke-højtydende komplekse flyvemaskiner, som flyves udelukkende med reference til instrumenter i SP-operationer.

B. Helikoptere

Der godskrives kun, hvis indehavere forlænger IR-beføjelser for enten enmotorede helikoptere eller flermotorede helikoptere med én pilot.

Hvis der udføres en praktisk prøve eller en duelighedsprøve, der omfatter IR, og indehavere har en gyldig:	Godskrives der i forhold til IR-delen i en duelighedsprøve for:
--	--

▼ **M11**

Typerettighed til en helikopter med flere piloter (MPH)	SE-typerettighed (*) og SP ME-typerettighed (*)
SP ME-typerettighed 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 (*)
SP SE-typerettighed til operationer med én pilot	SP SE-typerettighed til operationer med én pilot

(*) 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.

▼ **M8***Tillæg 9***Træning, praktisk prøve og duelighedsprøve for MPL, ATPL, type- og klasserettigheder og duelighedsprøve for IRS****A. Generelle bestemmelser**

1. Ansøgere til en praktisk prøve skal have modtaget instruktion i samme luftfartøjsklasse eller -type, som skal anvendes ved prøven.

Træning med henblik på typerettigheder til MPA og PL skal udføres i en FFS eller i en kombination af FSTD'er og FFS. Den praktiske prøve eller duelighedsprøven med henblik på typerettigheder til MPA og PL hhv. udstedelsen af et ATPL og et MPL skal udføres i en FFS, hvis en sådan findes.

Træning, praktiske prøver eller duelighedsprøver for klasse- eller typerettigheder til SPA og helikoptere skal gennemføres i:

- a) en disponibel og tilgængelig FFS eller
- b) en kombination af FSTD'er og luftfartøjet, hvis en FFS ikke er disponibel eller tilgængelig eller
- c) luftfartøjet, hvis FSTD'en ikke er disponibel eller tilgængelig.

Anvendes FSTD i forbindelse med træning, test eller kontrol, skal de anvendte FSTD'ers egnethed efterprøves i forhold til den gældende »tabel over funktionelle og subjektive test« og den gældende »tabel over FSTD-valideringstest«, der er indeholdt i det primære referencedokument, som gælder for den anvendte anordning. Alle restriktioner og begrænsninger angivet på anordningens kvalifikationsbevis skal tages i betragtning.

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		

4. Medmindre andet er fastlagt i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I (del-21) til forordning (EU) nr. 748/2012, 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 OSD.
5. Bortset fra praktiske prøver for udstedelse af et ATPL, kan der, hvis det er fastlagt i OSD for det specifikke luftfartøj, godskrives for emner i den praktiske prøve, som er fælles for andre typer eller varianter, hvor piloterne er kvalificeret.

AFHOLDELSE AF PRØVEN

6. Eksaminatoren kan vælge mellem forskellige scenarier for praktiske prøver eller duelighedsprøver indeholdende simulerede relevante operationer. Der skal anvendes FFS og andre træningsanordninger som fastlagt i dette bilag (del-FCL).
7. Under duelighedsprøven skal eksaminatoren bekræfte, at indehaverne af klasse- eller typerettigheden har en tilstrækkelig teoretisk viden.

▼M8

8. Hvis ansøgerne vælger at afslutte den praktiske prøve af årsager, som eksaminatoren ikke finder fyldestgørende, skal de 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 ansøgerne. Eksaminatoren kan afbryde prøven på ethvert trin, hvis det skønnes, at ansøgernes demonstration af flyvefærdigheder kræver en fuldstændig omprøve.
10. Ansøgerne skal flyve luftfartøjet fra en position, hvor enten luftfartøjschefens eller andenpilotens funktioner kan udføres, alt efter tilfældet. Tages prøven i operationer med én pilot, udføres prøven, som om der ikke var andre besætningsmedlemmer.
11. Under forberedelserne før flyvning i forbindelse med prøven skal ansøgerne bestemme power settings og hastigheder. Ansøgerne 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 ansøgerne i overensstemmelse med operations- eller flyvehåndbogen for det anvendte luftfartøj. Beslutningshøjder over havet/jorden, mindste nedgangshøjde over havet/jorden og punkt for afbrudt anflyvning skal aftales med eksaminatoren.
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/DUELIGHEDS-
PRØVEN 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. Ansøgerne 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 påvise 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 luftfartøjschefs opgaver, uanset om ansøgerne 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.

▼M8

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 i luftfartøjet, kan den praktiske prøve udføres i en FFS og afsluttes før den første flyvetræning i luftfartøjet.

Den godkendte flyvetræning udføres af en kvalificeret instruktør under ansvar af:

- a) en ATO eller
- b) en organisation med en AOC, der er udstedt i overensstemmelse med bilag III (del-ORO) til forordning (EU) nr. 965/2012, og som er godkendt specifikt til sådan træning eller
- c) instruktøren, i de tilfælde, hvor flyvetræning i luftfartøjet for SP-luftfartøjer hos en ATO eller indehaver af en AOC-godkendelse ikke er godkendt, og flyvetræningen i luftfartøjet er godkendt af ansøgernes kompetente myndighed.

Et kursusbevis fra typerettighedskurset med flyvetræning i luftfartøjet fremsendes til den kompetente myndighed, før den nye typerettighed indføres i ansøgernes certifikat.

18. I forbindelse med træning i udretning fra uønskede flyvestillinger forstås ved »stall-hændelse« enten begyndende stall eller egentlig stall. ATO må anvende FFS til enten at træne udretning fra stall eller demonstrere de typespecifikke karakteristika ved et stall, eller begge, forudsat at:
- a) FFS'en er blevet kvalificeret i overensstemmelse med de særlige evalueringskrav i CS-FSTD (A) og
 - b) ATO'en har godtgjort over for den kompetente myndighed, at der er taget højde for enhver negativ overførsel af træning.

B. Specifikke krav for flyvemaskinekategori

BESTÅKRAV

1. For flyvemaskiner med én pilot, bortset fra højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, skal ansøgerne bestå alle dele af den praktiske prøve eller duelighedsprøven. Hvis ansøgerne underkendes i et hvilket som helst emne i et afsnit, vil hele afsnittet blive underkendt. Underkendes de kun i ét afsnit, skal alene dette afsnit tages om igen. Hvis ansøgerne underkendes i mere end ét afsnit, skal de tage hele prøven igen. Hvis ansøgerne underkendes i et hvilket som helst afsnit i en fornyet prøve, herunder de afsnit, som er bestået ved tidligere forsøg, skal de tage hele prøven igen. For flermotorede flyvemaskiner med én pilot skal afsnit 6 i den relevante prøve, som omhandler asymmetrisk flyvning, bestås.
2. For flyvemaskiner med flere piloter og højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot skal ansøgerne bestå alle afsnit af den praktiske prøve eller duelighedsprøven. Hvis ansøgerne underkendes i mere end fem emner, skal de tage hele prøven igen. Hvis ansøgerne underkendes i fem emner eller derunder, skal de tage disse emner igen. Hvis ansøgerne underkendes i et hvilket som helst emne i en fornyet prøve, herunder de emner, som er bestået ved tidligere forsøg, skal de tage hele prøven igen. Afsnit 6 indgår ikke i den praktiske ATPL- eller MPL-prøve. Hvis ansøgerne kun underkendes i eller ikke tager afsnit 6, vil typerettigheden blive udstedt uden KAT II- eller KAT III-beføjelser. For at få typerettigheder til KAT II eller KAT III skal ansøgerne bestå afsnit 6 på den relevante luftfartøjstype.

▼ **M8**

GRÆNSER FOR FLYVEPRØVEN

3. Ansøgerne skal demonstrere evnen til at:
- a) operere flyvemaskinen inden for dens begrænsninger
 - b) fuldføre alle manøvrer roligt og nøjagtigt
 - c) udvise god dømmekraft og godt luftmandskab
 - d) anvende flyvefaglig viden
 - e) opretholde kontrollen med flyvemaskinen 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.
4. Følgende grænser gælder under hensyntagen til turbulente forhold og den anvendte flyvemaskines manøvreringsegenskaber og præstationer.

Højde

Generelt	± 100 ft
Begyndende go-around i beslutningshøjde	+ 50 ft/– 0 ft
Mindste nedgangshøjde/MAPt/højde	+ 50 ft/– 0 ft

Tracking

På radiohjælpemidler	± 5°
For vinkelafvigelse	Halv afvigelse, azimuth og glidevinkel (f.eks. LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) and 3D (LNAV/VNAV) »lineære« laterale afvigelse	Cross-track fejl/afvigelse skal normalt begrænses til ± $\frac{1}{2}$ af RNP-værdien for proceduren. Korte afvigelser fra denne standard op til højst én 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

▼M8

INDHOLD	AF	TRÆNINGEN/DEN	PRAKTISKE
		PRØVE/DUELIGHEDSPRØVEN	

5. Flyvemaskiner med én pilot, bortset fra højtydende komplekse flyvemaskiner

a) Følgende symboler betyder:

P = Trænet som luftfartøjschef eller andenpilot samt som flyvende pilot og ikke-flyvende pilot

OTD = Der må anvendes andre træningsanordninger til denne øvelse

X = FFS skal anvendes til denne øvelse; ellers skal der anvendes en flyvemaskine, hvis det er hensigtsmæssigt for manøvreren 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

FFS = flyvesimulator (full flight simulator)

FSTD = flyvesimulatortræningsanordning

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 fuldført.

e) Hvis bogstavet »M« er vist i kolonnen med praktisk prøve eller duelighedsprøve, angiver dette en obligatorisk øvelse eller et valg, hvis der vises mere end én øvelse.

f) En FSTD skal anvendes til praktisk træning for type- eller ME-klasserettigheder, hvis de indgår i et godkendt klasse- eller typerettighedskursus. Følgende faktorer indgår i godkendelsen af kurset:

i) kvalifikationen for FSTD som fastsat i de relevante krav i bilag VI (del-ARA) og bilag VII (del-ORA)

ii) instruktørernes kvalifikationer

iii) den mængde FSTD-træning, der udføres på kurset og

iv) piloternes kvalifikationer og tidligere erfaring på lignende typer.

▼M8

- g) Hvis der søges om beføjelser til operationer med flere piloter for første gang, skal piloter, der har beføjelser til operationer med én pilot:
- 1) fuldføre et overgangskursus indeholdende manøvrer og procedurer, herunder MCC, samt øvelserne i afsnit 7, der anvender trussels- og fejlstyring (TEM), CRM og menneskelige faktorer, hos en ATO og
 - 2) bestå en duelighedsprøve i operationer med flere piloter.
- h) Hvis der søges om beføjelser til operationer med én pilot for første gang, skal piloter, der har beføjelser til operationer med flere piloter, trænes hos en ATO og kontrolleres med hensyn til følgende yderligere manøvrer og procedurer i operationer med én pilot:
- 1) for SE-flyvemaskiner, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 og, hvis det er relevant, én metode fra afsnit 3.B og
 - 2) for ME-flyvemaskiner, 1.6, afsnit 6 og, hvis det er relevant, én metode fra afsnit 3.B.
- i) Piloter, der har beføjelser til operationer med både én pilot og flere piloter i overensstemmelse med litra g) og h), kan forlænge beføjelser for begge typer operationer ved at fuldføre en duelighedsprøve i operationer med flere piloter ud over de øvelser, der er omhandlet i litra h), nr. 1) eller h), nr. 2), i operationer med én pilot.
- j) Hvis der fuldføres en praktisk prøve eller duelighedsprøve i operationer med flere piloter, begrænses typerettigheden til operationer med flere piloter. Begrænsningen ophæves, når piloterne overholder litra h).
- k) Træning, test og kontrol foretages i henhold til nedenstående tabel.
- 1) Træning ved en ATO, test og kontrolkrav for beføjelser til operationer med én pilot
 - 2) Træning ved en ATO, test og kontrolkrav for beføjelser til operationer med flere piloter
 - 3) Træning ved en ATO, test og kontrolkrav for piloter, som har beføjelser til operationer med én pilot, og som søger om beføjelser til operationer med flere piloter for første gang (overgangskursus)
 - 4) Træning ved en ATO, test og kontrolkrav for piloter, som har beføjelser til operationer med flere piloter, og som søger om beføjelser til operationer med én pilot for første gang (overgangskursus)
 - 5) Træning hos en ATO og kontrolkrav til kombineret forlængelse og fornyelse af beføjelser til operationer med én pilot og flere piloter

▼ M14

	1)		2)		3)		4)		5)	
	Operationstype									
Luftfartøjstype	SP		MP		SP → MP (første gang)		MP → SP (første gang)		SP + MP	
	Træning	Prøver/kontrol	Træning	Prøver/kontrol	Træning	Prøver/kontrol	Træning, prøver og kontrol (SE-flyvemaskiner)	Træning, prøver og kontrol (ME-flyvemaskiner)	SE-flyvemaskiner	ME-flyvemaskiner
Første udstedelse										
Alle (undtagen SP-kompleks)	Afsnit 1-6	Afsnit 1-6	MCC CRM Menneskelige faktorer TEM Afsnit 1-7	Afsnit 1-6	MCC CRM Menneskelige faktorer TEM Afsnit 7	Afsnit 1-6	1.6, 4.5, 4.6, 5.2 og, hvis det er relevant, én indflyvning fra afsnit 3.B	1.6, afsnit 6 og, hvis det er relevant, én indflyvning fra afsnit 3.B		
SP-kompleks	1-7	1-6								
Forlængelse										
Alle	ikke relevant	Afsnit1-6	ikke relevant	Afsnit 1-6	ikke relevant	ikke relevant	ikke relevant	ikke relevant	MPO: Afsnit 1-7 (træning) Afsnit 1-6 (kontrol) SPO: 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 og, hvis det er relevant, én indflyvning fra afsnit 3.B	MPO: Afsnit 1-7 (træning) Afsnit 1-6 (kontrol) SPO: 1.6, afsnit 6 og, hvis det er relevant, én indflyvning fra afsnit 3.B
Fornyelse										
Alle	FCL.740	Afsnit 1-6	FCL.740	Afsnit 1-6	ikke relevant	ikke relevant	ikke relevant	ikke relevant	Træning: FCL.740 Kontrol: som ved forlængelse	Træning: FCL.740 Kontrol: som ved forlængelse

▼ **M12**

- l) For at opnå 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.

Uanset ovenstående afsnit gælder det, at hvis en duelighedsprøve med henblik på forlængelse af PBN-beføjelser ikke omfatter en RNP APCH-øvelse, må pilotens PBN-beføjelser ikke omfatte RNP APCH. Begrænsningen ophæves, hvis piloten har fuldført en duelighedsprøve, herunder en RNP APCH-øvelse.

▼ **M8**

TMG OG FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT BORTSET FRA HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER		PRAKTISK TRÆNING			KLASSE- ELLER TYPE-RETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer		FSTD	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Prøvet eller kontrolleret i FSTD eller A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
AFSNIT 1						
1	Afgang	OTD				
1.1	Før flyvning, herunder: — dokumentation — masse og balance — orientering om vejret og — NOTAM.					
1.2	Tjek før start					
1.2.1	Ydre	OTD P#	P		M	
1.2.2	Indre	OTD P#	P		M	
1.3	Motorstart: normale fejl.	P—>	—>		M	
1.4	Taxiing	P—>	—>		M	
1.5	Tjek før afgang: motorafprøvnig (hvis det er relevant)	P—>	—>		M	
1.6	Startprocedure: — normal med flapindstillinger iht. flyvehåndbog og — sidevind (hvis de rette forhold er til stede).	P—>	—>		M	
1.7	Stigning: — V _x /V _y — drej på kurser og — udfladning.	P—>	—>		M	
1.8	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer	P—>			M	
AFSNIT 2						
2	Opgaver (visuelle vejrforhold (VMC))	P—>	—>			
2.1	Flyvning ligeud og vandret ved forskellige hastigheder, herunder flyvning ved kritisk lave hastigheder med og uden flaps, (inkl. anflyvning til V _{mca} , hvor det er relevant)					

▼ **M8**

TMG OG FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT BORTSET FRA HØJTJDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER		PRAKTISK TRÆNING			KLASSE- ELLER TYPE-RETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer		FSTD	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Prøvet eller kontrolleret i FSTD eller A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
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 og 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	P—>	—>		M	
AFSNIT 3A						
3A	En route-procedurer iht. VFR	P—>	—>			
3A.1	(se B.5, litra c) og d)) Flyveplan, bestiknavigation og kortlæsning					
3A.2	Bibeholdelse af højde, kurs og hastighed	P—>	—>			
3A.3	Orientering, timing og revision af ETA'er	P—>	—>			
3A.4	Anvendelse af radionavigationshjælpe-midler (hvis det er relevant)	P—>	—>			
3A.5	Flyveadministration (driftsflyveplan, rutinetjek inkl. brændstof, systemer og tilisning)	P—>	—>			
3A.6	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer	P—>	—>			
AFSNIT 3B						
3B	Instrumentflyvning	P—>	—>		M	
3B.1*	IFR under afgang					

▼M8

TMG OG FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT BORTSET FRA HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER		PRAKTISK TRÆNING			KLASSE- ELLER TYPE-RETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer		FSTD	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Prøvet eller kontrolleret i FSTD eller A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
3B.2*	IFR en route	P—>	—>		M	
3B.3*	Holdingprocedurer	P—>	—>		M	
3B.4*	3D-operationer til beslutningshøjde over havet/jorden (DH/A) på 200 ft (60 m) eller til højere minima, hvis det er foreskrevet i indflyvningsproceduren (autopilot kan anvendes til det endelige anflyvnings-segment vertikal flyvevej-intercept)	P—>	—>		M	
3B.5*	2D-operationer til mindste nedgangshøjde/højde over havet (MDH/A)	P—>	—>		M	
3B.6*	Flyveøvelser, herunder simuleret fejl i kompas og flyveindstillingsindikator: — standarddrej og — genopretning fra usædvanlige flyvestillinger	P—>	—>		M	
3B.7*	Fejl i LLZ eller glidevinkel	P—>	—>			
3B.8*	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer	P—>	—>		M	
Tomt felt						
AFSNIT 4						
4	Anflyvning og landinger	P—>	—>		M	
4.1	Procedure i forbindelse med anflyvning af flyvepladsen					
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 enmotorede flyvemaskiner)	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 — efterrettelighed, R/T-procedurer	P—>	—>		M	
AFSNIT 5						
5	Unormale procedurer og nødprocedurer (Dette afsnit kan kombineres med afsnit 1 til 4)					

▼M8

TMG OG FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT BORTSET FRA HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER		PRAKTISK TRÆNING			KLASSE- ELLER TYPE-RETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer		FSTD	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Prøvet eller kontrolleret i FSTD eller A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
5.1	Afbrudt start med rimelig hastighed	P—>	—>		M	
5.2	Simuleret motorbortfald efter start (kun enmotorede flyvemaskiner)		P		M	
5.3	Simuleret nødlanding uden motorkraft (kun enmotorede flyvemaskiner)		P		M	
5.4	Simulerede nødsituationer: i) brand eller røgudvikling under flyvning og ii) fejl i systemer, hvis det er relevant	P—>	—>			
5.5	Alene for træning med ME-flyvemaskiner og TMG: slukning og genstart af motor (i en sikker højde, hvis det udføres i luftfartøjet)	P—>	—>			
5.6	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer					
AFSNIT 6						
6	Simuleret asymmetrisk flyvning	P—>	—>X		M	
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)					
6.2*	Asymmetrisk anflyvning og go-around	P—>	—>		M	
6.3*	Asymmetrisk anflyvning og landing med fuldt stop	P—>	—>		M	
6.4	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer	P—>	—>		M	
AFSNIT 7						
7	UPRT					
7.1	Flyvemanøvrer og -procedurer					
7.1.1	Manuel flyvning med og uden kunstig horisont (ingen autopilot, ingen selvstændig kraft/automatisk gasspjæld og ved???, hvis det er relevant)	P—>	—>			
7.1.1.1	Ved forskellige hastigheder (herunder i langsom flyvning) og i højder inden for FSTD-træningen.	P—>	—>			

▼ **M8**

TMG OG FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT BORTSET FRA HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER		PRAKTISK TRÆNING			KLASSE- ELLER TYPE-RETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer		FSTD	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Prøvet eller kontrolleret i FSTD eller A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
7.1.1.2	Krappe drej med 45° krængning, 180° til 360° venstre og højre	P————>	————>			
7.1.1.3	Drej med og uden spoiler	P————>	————>			
7.1.1.4	Procedureinstrumentflyvning og manøvrering, herunder instrumentudflyvning og -ankomst og visuel indflyvning	P————>	————>			
7.2 7.2.1	Træning i udretning fra uønskede flyvestillinger Udretning fra stall-hændelser i: — startkonfiguration — ren konfiguration ved lav højde — ren konfiguration i nærheden af den maksimale flyvehøjde og — landingskonfiguration	P————>	————>			
7.2.2	Følgende øvelser i udretning: — udretning fra nose-high ved forskellige krængningsvinkler og — udretning fra nose-low ved forskellige krængningsvinkler.	P	X Der må ikke anvendes en flyvemaskine til denne øvelse			
7.3	Go-around med alle motorer i drift* i forskellige faser under instrumentindflyvning	P—>	————>			
7.4	Afbrudt landing med alle motorer i drift: — fra forskellige højder under DH/MDH 15 m (50 ft) over banetærsklen — efter landing (afbrudt landing) — For flyvemaskiner, som ikke er certificeret i transportkategorien (JAR/FAR 25) eller i regional kategorien (SFAR 23), skal den afbrudte landing med alle motorer i drift indledes under MDH/A eller efter landing.	P————>	————>			

▼ M8

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.

OTD = Der må anvendes andre træningsanordninger til denne øvelse

X = FFS skal anvendes til denne øvelse; 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 op til et højere udstyrsniveau som angivet med pilen (————>).

Følgende forkortelser bruges til at angive det anvendte træningsudstyr:

A = flyvemaskine

FFS = flyvesimulator (full flight simulator)

FSTD = flyvesimulatortræningsanordning

- c) Emnerne med asterisk (*) skal flyves udelukkende med reference til instrumenter.

▼ M12

- d) Hvis bogstavet »M« er vist i kolonnen med praktisk prøve eller duelighedsprøve, angiver dette en obligatorisk øvelse eller et valg, hvis der vises mere end én øvelse.

▼ M8

- 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) instruktøernes kvalifikationer

ii) kvalifikationen og omfanget af den FSTD-træning, der udbydes på kurset og

iii) piloternes 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, 3.8.3.4, 4.4, 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 ►M14 FCL.720.A, litra c) ◀, skal ansøgerne opfylde samme krav som andre ansøgere til typerettigheden bortset fra de praktiske øvelser i relation til start- og landingsfasen.

▼ **M12**

- j) For at opnå 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.

Uanset ovenstående afsnit gælder det, at hvis en duelighedsprøve med henblik på forlængelse af PBN-beføjelser ikke omfatter en RNP APCH-øvelse, må pilotens PBN-beføjelser ikke omfatte RNP APCH. Begrænsningen ophæves, hvis piloten har gennemført en duelighedsprøve, der omfatter en RNP APCH-øvelse.

▼ **M8**

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT		PRAKTISK TRÆNING			ATPL-/MPL-/TYPERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer		FSTD	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Prøvet eller kontrolleret i FSTD eller A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
AFSNIT 1						
1	Forberedelser til flyvning	OTD				
1.1.	Udregning af præstationer	P				
1.2.	Ydre visuel inspektion af flyvemaskinen, placering af dele og formål	OTD 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/Taxiing i luften i overensstemmelse med ATC-instrukser eller instruktørens instrukser	P————>	————>			
1.6.	Tjek før start	P————>	————>		M	
AFSNIT 2						
2	Start	P————>	————>			
2.1.	Normal start med forskellige flapindstillinger, herunder hurtig start					
2.2*	Instrumentstart: overgang til instrumentflyvning kræves under rotation eller straks, når flyvemaskinen er lettet	P————>	————>			
2.3.	Start i sidevind	P————>	————>			
2.4.	Start ved maksimal startmasse (faktisk eller simuleret maksimal startmasse)	P————>	————>			
2.5.	Starter med simuleret motorbortfald:	P————>	————>			
2.5.1*	kort efter, at V2 er nået					

▼M8

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT	PRAKTISK TRÆNING			ATPL-/MPL-/TYPERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	FSTD	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Prøvet eller kontrolleret i FSTD eller A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
(På flyvemaskiner, som ikke er certificeret som flyvemaskiner i transport- eller regionalkategorien, 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)					
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. Manuel flyvning med og uden kunstig horisont (ingen autopilot, ingen selvstændig kraft/automatisk gasspjæld og ved???, hvis det er relevant)	P————>	————>			
3.1.1. Ved forskellige hastigheder (herunder i langsom flyvning) og i højder inden for FSTD-træningen	P————>	————>			
3.1.2. Krappe drej med 45° krængning, 180° til 360° venstre og højre	P————>	————>			
3.1.3. Drej med og uden spoiler	P————>	————>			
3.1.4. Procedureinstrumentflyvning og manøvrering, herunder instrumentudflyvning og -ankomst og visuel indflyvning	P————>	————>			
3.2. »Tuck under«- og machbuffet (hvis dette er relevant) og andre specifikke flyvekarakteristika ved flyvemaskinen (f.eks. dutch roll)	P————>	————>X Der må ikke anvendes en flyvemaskine til denne øvelse		Kun FFS	

▼M8

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTJDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT		PRAKTISK TRÆNING			ATPL-/MPL-/TYPERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer		FSTD	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Prøvet eller kontrolleret i FSTD eller A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
3.3.	Normal betjening af system- og kontrolpanel (hvis dette er relevant)	OTD P————→	————→			
3.4.	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)	OTD P————→	————→			
3.4.1.	Tryk- og klimaanlæg	OTD P————→	————→			
3.4.2.	Pitot-statisk system	OTD P————→	————→			
3.4.3.	Brændstofsistem	OTD P————→	————→			
3.4.4.	Elektrisk system	OTD P————→	————→			
3.4.5.	Hydrauliksystem	OTD P————→	————→			
3.4.6.	Flyvekontrol- og trimsystem	OTD P————→	————→			
3.4.7.	Afisningssystem/system til forebyggelse af isdannelse, blændskærm — varme	OTD P————→	————→			
3.4.8.	Autopilot/kunstig horisont	OTD P————→	————→		M kun én pilot)	
3.4.9.	Anordninger til advarsel om eller forhindring af stall samt stabilitetsforstærkningsanordninger	OTD P————→	————→			

▼M8

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT	PRAKTISK TRÆNING			ATPL-/MPL-/TYPERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
	FSTD	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Prøvet eller kontrolleret i FSTD eller A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
Manøvrer/procedurer					
3.4.10. System til varsling af terrænnærhed, vejrradar, radiohøjdemåler, transponder	P————>	————>			
3.4.11. Radio, navigationsudstyr, instrumenter og FMS	OTD P————>	————>			
3.4.12. Understel og bremse	OTD P————>	————>			
3.4.13. Lamel- og flapsystem	OTD	————>			
3.4.14. Hjælpeomotoranordning (APU)	OTD P————>	————>			
Tomt felt					
3.6. Unormale procedurer og nødprocedurer:				M	Der skal mindst vælges 3 emner fra 3.6.1 til og med 3.6.9
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. Brændstofudtømmning (simuleret)	P————>	————>			
3.6.5. Vindvariation (windshear) under start/landing	P	X		Kun FFS	
3.6.6. Simuleret fald i kabinetryk/nødnedstigning	P————>	————>			
3.6.7. Uarbejdsdygtighed hos flyvebesætningsmedlem	P————>	————>			
3.6.8. Andre nødprocedurer som beskrevet i den relevante flyvehåndbog for flyvemaskinen (AFM)	P————>	————>			

▼M8

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTJDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT	PRAKTISK TRÆNING			ATPL-/MPL-/TYPERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	FSTD	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Prøvet eller kontrolleret i FSTD eller A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
3.6.9. TCAS-hændelse	OTD P————>	Der må ikke anvendes en flyvemaskine		Kun FFS	
3.7. Træning i udretning fra uønskede flyvestillinger	P	X			
3.7.1. Udretning fra stall-hændelser i: — startkonfiguration — ren konfiguration ved lav højde — ren konfiguration i nærheden af den maksimale flyvehøjde og — landingskonfiguration.	FFS, som kun er kvalificeret til træningsopgaven	Der må ikke anvendes en flyvemaskine til denne øvelse			
3.7.2. Følgende øvelser i udretning: — udretning fra nose-high ved forskellige krængningsvinkler og — udretning fra nose-low ved forskellige krængningsvinkler	P FFS, som kun er kvalificeret til træningsopgaven	X Der må ikke anvendes en flyvemaskine til denne øvelse		Kun FFS	
3.8. Instrumentflyvningsprocedurer					
3.8.1.* Overholdelse af afgang- og ankomstruter og ATC-instrukser	P————>	————>		M	
3.8.2* Holdingprocedurer	P————>	————>			
3.8.3* 3D-operationer til DH/A på 200 ft (60 m) eller til højere minima, hvis dette kræves i henhold til indflyvningsproceduren					

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 3.8.3.1 i tilfælde af en sådan AFM-begrænsning).

3.8.3.1* Manuelt, uden kunstig horisont	P————>	————>		M (kun praktisk prøve)	
---	--------	-------	--	---------------------------	--

▼M8

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT	PRAKTISK TRÆNING			ATPL-/MPL-/TYPERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	FSTD	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Prøvet eller kontrolleret i FSTD eller A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
3.8.3.2. *Manuelt, med kunstig horisont	P————>	————>			
3.8.3.3. *Med autopilot	P————>	————>			

▼M12

3.8.3.4.* Manuelt, med én motor simuleret ude af drift under anflyvning, enten indtil landing eller indtil proceduren i forbindelse med afbrudt indflyvning er fuldført (hvis det er relevant), med udgangspunkt:

i) før 1 000 ft over flyvepladsniveau nås og

ii) efter 1 000 ft over flyvepladsniveau nås.

For flyvemaskiner, der ikke er certificeret som flyvemaskiner 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 2D-indflyvningen i henhold til 3.8.4. Go-around skal startes, når den offentliggjorte hindringsfri højde/højde over havet (OCH/A) er nået, dog ikke senere end når en MDH/A på 500 ft over banetærsklens niveau nås. I flyvemaskiner med samme præstation som en flyvemaskine i transportkategorien med hensyn til startmasse og tæthedshøjde kan instruktøren simulere motorbortfald i henhold til øvelse 3.8.3.4

P —>

—>

M

▼M8

3.8.4* 2D-operationer ned til MDH/A

P*——>

——>

M

3.8.5. Cirklingsanflyvning under følgende betingelser:

P*——>

——>

▼M8

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT		PRAKTISK TRÆNING			ATPL-/MPL-/TYPERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE
Manøvrer/procedurer	FSTD	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Prøvet eller kontrolleret i FSTD eller A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
a)* anflyvning til den autoriserede minimumshøjde for cirklingsanflyvning på den pågældende flyveplads i overensstemmelse med de lokale instrumentanflyvningsfaciliteter under simuleret instrumentflyvning efterfulgt af: b) cirklingsanflyvning til en anden landingsbane mindst 90° fra centerlinjen fra den endelige anflyvning, der er anvendt i litra a), ved den autoriserede minimumshøjde for cirklingsanflyvning. <i>Bemærk:</i> Hvis a) og b) ikke er mulige af ATC-årsager, kan der udføres en simuleret øvelse ved dårlig sigtbarhed.					
3.8.6. Visuelle indflyvninger	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*————>	————>			
4.2. Go-around med alle motorer i drift* i forskellige faser under instrumentindflyvning	P*————>	————>			
4.3. Andre procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning	P*————>	————>			
4.4* Manuel go-around med den kritiske motor simuleret ude af drift efter en instrumentanflyvning i beslutningshøjde, mindste nedgangshøjde eller afbrudt anflyvningspunkt	P*————>	————>		M	
4.5. Afbrudt landing med alle motorer i drift:	P————>	————>			
— fra forskellige højder under DH/MDH;					
— efter landing (afbrudt landing)					

▼M8

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT		PRAKTISK TRÆNING			ATPL-/MPL-/TYPERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer		FSTD	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Prøvet eller kontrolleret i FSTD eller A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
For flyvemaskiner, som ikke er certificeret i transportkategorien (JAR/FAR 25) eller i regionalkategorien (SFAR 23), skal den afbrudte landing med alle motorer i drift indledes under MDH/A eller efter landing.						
AFSNIT 5						
5	Landing	P				
5.1.	Normale landinger* med visuel reference fastsat i beslutningshøjde efter en instrumentindflyvning					
5.2.	Landing med simuleret fejl i horisontal stabilisator i en hvilken som helst udeftrimning-position	P————>	Der må ikke anvendes en flyvemaskine til denne øvelse		Kun FFS	
5.3.	Landing i sidevind (luftfartøj om muligt)	P————>	————>			
5.4.	Trafikrunde og landing uden udtrukne eller med delvist udtrukne flaps og lameller	P————>	————>			
5.5.	Landing med kritisk motor simuleret ude af drift	P————>	————>		M	
5.6.	Landing med to motorer ude af drift: — flyvemaskiner med 3 motorer: den midterste motor og 1 ydermotor så vidt muligt i overensstemmelse med data i AFM og — flyvemaskiner med fire motorer: to motorer i én side	P	X		M Kun FFS (kun praktisk prøve)	

Generelle bemærkninger:

Særlige krav for udvidelsen af en typerettighed til instrumentanflyvninger ned til en beslutningshøjde på mindre end 200 fod (60 m), dvs. KAT II/III-operationer.

▼M8

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT	PRAKTISK TRÆNING			ATPL-/MPL-/TYPERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	FSTD	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Prøvet eller kontrolleret i FSTD eller A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
AFSNIT 6					
Supplerende autorisation for typerettighed til instrumentanflyvninger 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 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 flyvemaskineudstyr, der kræves for typecertificering af instrumentanflyvninger ned til en beslutningshøjde på mindre end 60 m (200 fod).					
6.1* Afbrudt start ved mindste tilladte bane-synsvidde (RVR)	P*————>	————>X Der må ikke anvendes en flyvemaskine til denne øvelse		M*	
6.2* KAT II/III-indflyvninger: i simulerede instrumentflyvningsbetingelser ned til den gældende beslutningshøjde under anvendelse af flyvestyrings-system. 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*	

▼ **M8**

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT	PRAKTISK TRÆNING			ATPL-/MPL-/TYPERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	FSTD	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Prøvet eller kontrolleret i FSTD eller A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
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.

7. Klasserettigheder — sø

Afsnit 6 skal fuldføres 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	KLASSERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE
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 og — NOTAM.		
1.2. Tjek før start Ydre/indre		
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		

▼ **M8**

KLASSERETTIGHEDER — SØ	PRAKTISK TRÆNING	KLASSERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDS- PRØVE
Manøvrer/procedurer	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
1.8. Tjek før afgang: Motorafprøvning (hvis det er relevant)		
1.9. Startprocedure: — normal med flapindstillinger iht. flyvehåndbog og — 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 ii) anflyvning til stall i drej i forbindelse med nedstigning med krængning med anflyvningskonfiguration og motorkraft iii) anflyvning til stall i landingskonfiguration og motorkraft og 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		

▼ **M8**

KLASSERETTIGHEDER — SØ	PRAKTISK TRÆNING	KLASSERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDS- PRØVE
Manøvrer/procedurer	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
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)		
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 enmotorede flyvemaskiner)		
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)		

▼ **M8**

KLASSERETTIGHEDER — SØ	PRAKTISK TRÆNING	KLASSERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDS- PRØVE
Manøvrer/procedurer	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
5.4. Simulerede nødsituationer: i) brand eller røgudvikling under flyvning og ii) fejl i systemer, hvis det er relevant.		
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 en 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 ansøgerne bestå afsnit 1 til 4 og 6 (alt efter hvad der er relevant) i den praktiske prøve eller duelighedsprøven. Hvis ansøgerne underkendes i mere end fem emner, skal de tage hele prøven på ny. Ansøgere, som underkendes i fem emner eller derunder, skal tage disse emner på ny. Hvis ansøgerne underkendes i et hvilket som helst emne i omprøven eller i et hvilket som helst andet emne, som allerede er bestået, skal de tage hele prøven på ny. Alle relevante afsnit af den praktiske prøve eller duelighedsprøven skal være fuldført inden for seks måneder.
- I forbindelse med duelighedsprøver for en IR skal ansøgerne bestå afsnit 5 i duelighedsprøven. Hvis ansøgerne underkendes i mere end 3 emner, skal de tage hele afsnit 5 på ny. Ansøgere, som underkendes i 3 emner eller derunder, skal tage disse emner på ny. Hvis ansøgerne 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 de tage hele prøven på ny.

▼M8**GRÆNSER FOR FLYVEPRØVEN**

3. Ansøgerne skal demonstrere evnen til at:
- a) operere helikopteren inden for dens begrænsninger
 - b) fuldføre 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.
4. Følgende grænser gælder under hensyntagen til turbulente forhold og den anvendte helikopters manøvreringsegenskaber og præstationer.
- a) IFR-flyvegrænser

Højde

Generelt	± 100 ft
Begyndende go-around i beslutningshøjde	$+ 50$ ft/– 0 ft
Mindste nedgangshøjde/MAPt/højde	$+ 50$ ft/– 0 ft

Tracking

På radiohjælpemidler	$\pm 5^\circ$
For vinkelafvigelse	Halv afvigelse, azimuth og glidevinkel (f.eks. LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) and 3D (LNAV/VNAV) »lineære« laterale afvigelse	Cross-track fejl/afvigelse skal normalt begrænses til $\pm \frac{1}{2}$ af RNP-værdien for proceduren. Korte afvigelse fra denne standard op til højst én gang RNP-værdien er tilladt.
3D-lineære vertikale afvigelse (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	$\pm 5^\circ$
med simuleret motorbortfald	$\pm 10^\circ$

Hastighed

alle motorer i funktion	± 5 knob
med simuleret motorbortfald	$+ 10$ knob/– 5 knob

▼ M8

b) VFR-flyvegrænser

Højde	
Generelt	± 100 ft
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 ft
Landing	± 2 fod (med 0 fod flyvning bagud eller sidelæns)

INDHOLD AF TRÆNINGEN/DEN PRAKTISKE
 PRØVE/DUELIGHEDSPRØVEN

GENERELT

5. Følgende symbol betyder:

P = Trænet som luftfartøjschef for udstedelse af en typerettighed for helikoptere til operationer med én pilot (SPH) eller trænet som luftfartøjschef eller andenpilot og som flyvende pilot og ikke-flyvende pilot for udstedelse af en typerettighed for helikoptere til operationer med flere piloter (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 = flyvesimulatortræningsanordning

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 en FTD 2/3 kan anvendes til dette formål.

▼ M12

- 8a. For at opnå 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.

Uanset ovenstående afsnit gælder det, at hvis en duelighedsprøve med henblik på forlængelse af PBN-beføjelser ikke omfatter en RNP APCH-øvelse, må pilotens PBN-beføjelser ikke omfatte RNP APCH. Begrænsningen ophæves, hvis piloten har gennemført en duelighedsprøve, der omfatter en RNP APCH-øvelse.

▼M8

9. Hvis bogstavet »M« er vist i kolonnen med praktisk prøve eller duelighedsprøve, angiver dette en obligatorisk prøve.
10. En FSTD skal anvendes til praktisk træning og prøve, hvis FSTD indgår i et typerettighedskursus. Følgende faktorer er vigtige for kurset:
- a) kvalifikationen for FSTD som fastsat i de relevante krav i bilag VI (del-ARA) og bilag VII (del-ORA)
 - b) instruktøernes og eksaminatorens kvalifikationer
 - c) den mængde FSTD-træning, der udføres på kurset
 - d) piloternes kvalifikationer og tidligere erfaring i lignende typer. og
 - e) den mængde flyveerfaring under tilsyn, der er udført efter udstedelse af den nye typerettighed.

HELIKOPTERE MED FLERE PILOTTER

11. Ansøgere til den praktiske prøve for udstedelse af typerettighed til helikoptere med flere piloter og ATPL(H) skal kun bestå 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 bestå afsnit 1 til 4 og, hvis det er relevant, afsnit 6.

HELIKOPTERE MED ÉN ELLER FLERE PILOTTER		PRAKTISK TRÆNING			PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer		FSTD	H	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kontrolleret i FSTD eller 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 i 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	

▼M8

HELIKOPTERE MED ÉN ELLER FLERE PILOTER		PRAKTISK TRÆNING			PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer		FSTD	H	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kontrolleret i FSTD eller H	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
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	—>			
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 for enmotorede helikoptere (SEH) eller generhvervelse af motorkraft for flermotorede helikoptere (MEH)	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 3 emner fra dette afsnit
3.1	Motor	P	—>			
3.2	Klimaanlæg (varme, ventilation)	P	—>			

▼ **M8**

HELIKOPTERE MED ÉN ELLER FLERE PILOTER		PRAKTISK TRÆNING			PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
	Manøvrer/procedurer	FSTD	H	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kontrolleret i FSTD eller H	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
3.3	Pitot-statisk system	P	—>			
3.4	Brændstofsyst	P	—>			
3.5	Elektrisk system	P	—>			
3.6	Hydrauliksystem	P	—>			
3.7	Flyvekontrol- og trimsystem	P	—>			
3.8	Afisingssystem 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	APU	P	—>			
3.15	Radio, navigationsudstyr, instrumenter og FMS	P	—>			
AFSNIT 4 — Unormale procedurer og nødprocedurer						
4	Unormale procedurer og nødprocedurer				M	Der skal mindst vælges 3 emner fra dette afsnit
4.1	Brandøvelser (inkl. evakuering, hvis det er relevant)	P	—>			
4.2	Røgkontrol og -udsugning	P	—>			
4.3	Motorbortfald, slukning og genstart i en sikker højde	P	—>			
4.4	Brændstofudtømming (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			

▼M8

HELIKOPTERE MED ÉN ELLER FLERE PILOTER		PRAKTISK TRÆNING			PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer		FSTD	H	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kontrolleret i FSTD eller H	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
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 instrument-flyvning kræves straks, når fartøjet er lettet	P*	——>*			
5.1.1	Simuleret motorbortfald under afgang	P*	——>*		M*	
5.2	Overholdelse af afgangs- og ankomstruter og ATC-instrukser	P*	——>*		M*	
5.3	Holdingprocedurer	P*	——>*			
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. 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 5.4.1 i tilfælde af en sådan AFM-begrænsning).	P*	——>*		M*	
5.4.2	Manuelt, med kunstig horisont	P*	——>*		M*	
5.4.3	Med autopilot	P*	——>*			
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 fuldført	P*	——>*		M*	

▼M8

HELIKOPTERE MED ÉN ELLER FLERE PILOTER		PRAKTISK TRÆNING			PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer		FSTD	H	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kontrolleret i FSTD eller H	Eksaminatørens initialer efter afsluttet prøve
5.5	2D-operationer ned til MDH/A	P*	——>*		M*	
5.6	Go-around med alle motorer i drift ved DA/H eller MDA/MDH	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 DA/H eller MDA/MDH	P*	——>*		M*	
5.7	IMC-autorotation med generhvervelse af motorkraft	P*	——>*		M*	
5.8	Genopretning fra usædvanlige flyvestillinger	P*	——>*		M*	
AFSNIT 6 — Brug af valgfrit udstyr						
6	Brug af valgfrit udstyr	P	——>			

D. Specifikke krav for VTOL-luftfartøjskategorien

1. I forbindelse med praktiske prøver eller duelighedsprøver for typerettigheder til VTOL-luftfartøjer skal ansøgerne bestå afsnit 1 til 5 og 6 (alt efter hvad der er relevant) i den praktiske prøve eller duelighedsprøven. Hvis ansøgerne underkendes i mere end fem emner, skal de tage hele prøven på ny. Ansøgere, som underkendes i fem emner eller derunder, skal tage disse emner på ny. Hvis ansøgerne underkendes i et hvilket som helst emne i omprøven eller i et hvilket som helst andet emne, som allerede er bestået, skal de tage hele prøven på ny. Alle relevante afsnit af den praktiske prøve eller duelighedsprøven skal være fuldført inden for seks måneder.

GRÆNSER FOR FLYVEPRØVEN

2. Ansøgerne 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

▼M8

- 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 ft
Begyndende go-around i beslutningshøjde	$+ 50$ ft/ -0 ft
Mindste nedgangshøjde	$+ 50$ ft/ -0 ft
Tracking	
På radiohjælpemidler	$\pm 5^\circ$
Præcisionsindflyvning	halv afvigelse, azimut og glidevinkel
Kurs	
Normale operationer	$\pm 5^\circ$
Unormale operationer/nødoperationer	$\pm 10^\circ$
Hastighed	
Generelt	± 10 knob
Med simuleret motorbortfald	$+ 10$ knob/ -5 knob

b) VFR-flyvegrænser:

Højde	
Generelt	± 100 ft
Kurs	
Normale operationer	$\pm 5^\circ$
Unormale operationer/nødoperationer	$\pm 10^\circ$
Hastighed	
Generelt	± 10 knob
Med simuleret motorbortfald	$+ 10$ knob/ -5 knob
Afdrift på jorden	
T.O. hover I.G.E.	± 3 ft
Landing	± 2 fod (med 0 fod flyvning bagud eller sidelæns)

INDHOLD AF TRÆNINGEN/DEN PRAKTISKE
PRØVE/DUELIGHEDSPRØVEN

4. Følgende symbol 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 (————>).

▼ **M8**

6. Følgende forkortelser bruges til at angive det anvendte træningsudstyr:

FFS = flyvesimulator (full flight simulator)

FTD = flyvesimulatortræningsanordning

OTD = anden simulatortræningsanordning

PL = VTOL-luftfartøj (powered-lift aircraft)

- a) Ansøgere til den praktiske prøve for udstedelse af typerettighed til VTOL-luftfartøjer skal bestå 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 bestå 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 en obligatorisk prøve.
8. FSTD'er skal anvendes til praktisk træning og prøve, hvis de indgår i et godkendt typerettighedskursus. Følgende faktorer indgår i godkendelsen af kurset:
- a) kvalifikationen for FSTD'er som fastsat i de relevante krav i bilag VI (del-ARA) og bilag VII (del-ORA) og
- b) instruktørens kvalifikationer.

VTOL-LUFTFARTØJER		PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDS- PRØVE	
Manøvrer/procedurer		OTD	FTD	FFS	PL	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kontrol- leret i FFS PL	Eksaminatorens 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/Taxiing i luften i overensstemmelse med ATC-instrukser eller med en instruktørs instrukser		P	—>	—>			
1.5	Procedurer og tjek før start, herunder tjek af motorkraft	P	—>	—>	—>		M	

▼M8

VTOL-LUFTFARTØJER		PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDS- PRØVE	
Manøvrer/procedurer						Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kontrol- leret i FFS PL	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
		OTD	FTD	FFS	PL			
AFSNIT 2 — Flyvemanøvrer og -procedurer								
2.1	Normale VFR-startprofiler: Operationer på landingsbanen (kort start og landing (STOL) og lodret start og landing (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	Afbrudt start: — under operationer på landingsbanen — under operationer på hævet helikopterflyveplads og — under operationer på jorden		P	—>			M	
2.3.2	Start med simuleret motorbortfald efter beslutningspunkt: under operationer på landingsbanen under operationer på hævet helikopterflyveplads og 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 FFS kun	
2.4.1	Autorotativ nedstigning i flyvemaskinetilstand (der må ikke anvendes et luftfartøj til denne øvelse)		P	—>			M FFS kun	
2.5	Normale VFR-landingsprofiler: operationer på landingsbanen (STOL og VTOL) hævede helikopterflyvepladser helikopterflyvepladser på jorden		P	—>	—>		M	

▼M8

VTOL-LUFTFARTØJER		PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDS- PRØVE	
Manøvrer/procedurer						Instrukto- rens initialer efter afsluttet træning	Kontrol- leret i FFS PL	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
		OTD	FTD	FFS	PL			
2.5.1	Landing med simuleret motorbortfald efter beslutningspunkt: — under operationer på landingsbanen — under operationer på hævet helikopterflyveplads og — 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 3 emner fra dette afsnit
3.1	Motor	P	—>	—>				
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	Hydrauliksysteem	P	—>	—>				
3.7	Flyvekontrol- og trimsysteem	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	—>	—>				

▼M8

VTOL-LUFTFARTØJER		PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDS- PRØVE	
Manøvrer/procedurer						Instrukto- rens initialer efter afsluttet træning	Kontrol- leret i FFS PL	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
		OTD	FTD	FFS	PL			
3.11	Vejrradar, radiohøjdemåler, transponder, system til varslings af terrænnærhed (hvis et sådant er monteret)	P	—>	—>				
3.12	Understelsystem	P	—>	—>				
3.13	APU	P	—>	—>				
3.14	Radio, navigationsudstyr, instrumenter og FMS	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 3 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 (der må ikke anvendes et luftfartøj til denne øvelse), herunder konvertering med én motor ude af drift fra helikopter-til flyvemaskinetilstand og omvendt	P	—>	—>			FFS kun	
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			FFS kun	
4.6	Simuleret fald i kabinetryk/nødnedstigning (der må ikke anvendes et luftfartøj til denne øvelse)	P	—>	—>			FFS kun	

▼M8

VTOL-LUFTFARTØJER		PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDS- PRØVE	
Manøvrer/procedurer						Instrukto- rens initialer efter afsluttet træning	Kontrol- leret i FFS PL	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
		OTD	FTD	FFS	PL			
4.7	ACAS-hændelse (der må ikke anvendes et luftfartøj til denne øvelse)	P	—>	—>			FFS kun	
4.8	Uarbejdsdygtighed hos besætnings- medlem	P	—>	—>				
4.9	Fejl i transmission	P	—>	—>			FFS kun	
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	—>	—>			FFS kun	
4.11	Andre nødprocedurer som beskrevet i den relevante flyvehåndbog	P	—>	—>				
AFSNIT 5 — Instrumentflyveprocedurer (udføres i IMC eller simulerede IMC)								
5.1	Instrumentstart: overgang til instrument- flyvning kræves straks, når fartøjet er lettet	P*	—>*	—>*				
5.1.1	Simuleret motorbortfald under afgang efter beslutningspunkt	P*	—>*	—>*			M*	
5.2	Overholdelse af afgangs- og ankom- struter og ATC-instrukser	P*	—>*	—>*			M*	
5.3	Holdingprocedurer	P*	—>*	—>*				
5.4	Præcisionsanflyvning ned til en beslut- ningshøjde på mindst 60 m (200 fod)	P*	—>*	—>*				
5.4.1	Manuelt, uden kunstig horisont	P*	—>*	—>*			M* (kun prak- tisk prøve)	
5.4.2	Manuelt, med kunstig horisont	P*	—>*	—>*				
5.4.3	Med autopilot	P*	—>*	—>*				

▼M8

VTOL-LUFTFARTØJER		PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDS- PRØVE	
Manøvrer/procedurer						Instrukto- rens initialer efter afsluttet træning	Kontrol- leret i FFS PL	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
		OTD	FTD	FFS	PL			
5.4.4	Manuelt, med én motor simuleret ude af drift; Motorbortfald skal simuleres under den endelige anflyvning, før OM er passeret, og fortsat enten til landing eller indtil proceduren i forbindelse med afbrudt anflyvning er fuldført	P*	——>*	——>*			M*	
5.5	Ikke-præcisionsanflyvning ned til MDA/H	P*	——>*	——>*			M*	
5.6	Go-around med alle motorer i drift ved DA/H eller MDA/MDH	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 DA/H eller MDA/MDH	P*					M*	
5.7	IMC-autorotation med generhvervelse af motorkraft til landing på landingsbane udelukkende i helikoptertilstand (der må ikke anvendes et luftfartøj til denne øvelse)	P*	——>*	——>*			M* Kun FFS	
5.8	Opretning 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 (200 ft) (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 VTOL-luftfartøjsudstyr, der kræves for typecertificering af instrumentanflyvninger ned til en beslutningshøjde på mindre end 60 m.							

▼M8

VTOL-LUFTFARTØJER		PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDS- PRØVE	
Manøvrer/procedurer						Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kontrol- leret i FFS PL	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
		OTD	FTD	FFS	PL			
6.1	Afbrudt start ved mindste tilladte bane-synsvidde (RVR)		P	—>			M*	
6.2	ILS-anflyvninger: i simulerede instrumentflyvningsbetin-gelser ned til den gældende beslutnings-højde under anvendelse af flyvestyrings-system. Standardprocedurer for besæt-ningskoordinering 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 (simule-ret) 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 beslut-ningshøjde efter en instrumentanflyvning. Afhængigt af det specifikke flyvesty-ringssystem skal der udføres en auto-matisk 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 ansøgerne bestå afsnit 1 til 5 og 6 (alt efter hvad der er relevant) i den praktiske prøve eller duelighedsprøven. Hvis ansøgerne underkendes i mere end fem emner, skal de tage hele prøven på ny. Hvis ansøgerne underkendes i fem emner eller derunder, skal de tage disse emner igen. Hvis ansøgerne underkendes i et hvilket som helst emne i omprøven eller i et hvilket som helst andet emne, som allerede er bestået, skal de tage hele prøven på ny. Alle relevante afsnit af den praktiske prøve eller duelighedsprøven skal være fuldført inden for seks måneder.

GRÆNSER FOR FLYVEPRØVEN

- Ansøgerne skal demonstrere evnen til at:
 - operere luftskibet inden for dets begrænsninger

▼M8

- b) fuldføre alle manøvrer roligt og nøjagtigt
 - c) udvise god dømmekraft og godt luftmandskab
 - d) anvende flyvefaglig viden
 - e) 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
 - 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 luftskibs manøvreringsegenskaber og præstationer.

a) **IFR-flyvegrænser:**

Højde	
Generelt	± 100 ft
Begyndende go-around i beslutningshøjde	$+ 50$ ft/ -0 ft
Mindste nedgangshøjde	$+ 50$ ft/ -0 ft
Tracking	
På radiohjælpe midler	$\pm 5^\circ$
Præcisionsindflyvning	halv afvigelse, azimuth og glidevinkel
Kurs	
Normale operationer	$\pm 5^\circ$
Unormale operationer/nødoperationer	$\pm 10^\circ$

b) **VFR-flyvegrænser:**

Højde	
Generelt	± 100 ft
Kurs	
Normale operationer	$\pm 5^\circ$
Unormale operationer/nødoperationer	$\pm 10^\circ$

INDHOLD	AF	TRÆNINGEN/DEN	PRAKTISKE
		PRØVE/DUELIGHEDSPRØVEN	

4. Følgende symbol 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 = flyvesimulatortræningsanordning
 OTD = anden simulatortræningsanordning
 As = luftskib

▼M8

- a) Ansøgere til den praktiske prøve for udstedelse af typerettighed til luftskibe skal bestå afsnit 1 til 5 og, hvis det er relevant, afsnit 6.
- b) Ansøgere til duelighedsprøven for forlængelse eller fornyelse af typerettighed til luftskibe skal bestå 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 en obligatorisk prøve.
8. FSTD'er skal anvendes til praktisk træning og prøve, hvis de indgår i et typerettighedskursus. Følgende faktorer er vigtige for kurset:
- a) kvalifikationen for FSTD'er som fastsat i de relevante krav i bilag VI (del-ARA) og bilag VII (del-ORA) og
- b) instruktørens kvalifikationer.

LUFTSKIBE		PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDS- PRØVE	
Manøvrer/procedurer						Instrukto- rens initialer efter afsluttet træning	Kontrol- leret i	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
AFSNIT 1 — Forberedelser og tjek før flyvning								
1.1	Førflyvningscheck				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	
1.5	Procedurer og tjek før start	P	——>	——>	——>		M	
AFSNIT 2 — Flyvemanøvrer og -procedurer								
2.1	Normal VFR-startprofil			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	——>			

▼M8

LUFTSKIBE		PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDS- PRØVE	
Manøvrer/procedurer						Instruktø- rens initialer efter afsluttet træning	Kontrol- leret i	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
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							
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 3 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 trimsystem	P	—>	—>	—>			
3.8	Ballonetsysteem	P	—>	—>	—>			
3.9	Autopilot/kunstig horisont	P	—>	—>	—>			
3.10	Stabilitetsforstærkningsanordninger	P	—>	—>	—>			
3.11	Vejrradar, radiohøjdemåler, transponder, system til varslng af terrænnærhed (hvis et sådant er monteret)	P	—>	—>	—>			

▼M8

LUFTSKIBE		PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDS- PRØVE	
Manøvrer/procedurer						Instruktø- rens initialer efter afsluttet træning	Kontrol- leret i	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
3.12	Understelsystem	P	—> ->	—> ->	—>			
3.13	APU	P	—>	—>	—>			
3.14	Radio, navigationsudstyr, instrumenter og FMS	P	—>	—>	—>			
	Tomt felt							
AFSNIT 4 — Unormale procedurer og nødprocedurer								
4	Unormale procedurer og nødprocedurer (kan udføres i en FSTD, hvis den er kvali- ficeret 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	—>	—>	—>			
AFSNIT 5 — Instrumentflyveprocedurer (udføres i IMC eller simulerede IMC)								
5.1	Instrumentstart: overgang til instrument- flyvning 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*	

▼M8

LUFTSKIBE		PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDS- PRØVE	
Manøvrer/procedurer						Instruktø- rens initialer efter afsluttet træning	Kontrol- leret i	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
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 prak- tisk 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 OM er passeret, og fortsat indtil landing eller indtil proceduren i forbindelse med afbrudt anflyvning er fuldført	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.5	Ikke-præcisionsanflyvning ned til MDA/H	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.6	Go-around med alle motorer i drift ved DA/H eller MDA/MDH	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 DA/H eller MDA/MDH	P*					M*	
5.7	Genopretning fra usædvanlige flyvestillinger (dette afhænger af kvaliteten af FFS)	P*	—>*	—>*	—>*		M*	

▼M8

LUFTSKIBE		PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDS- PRØVE	
Manøvrer/procedurer						Instrukto- rens initialer efter afsluttet træning	Kontrol- leret i	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
AFSNIT 6 — Supplerende autorisation for typerettighed til instrumentanflyvninger ned til en beslutningshøjde på mindre end 60 m (200 ft) (KAT II/III)								
6	Supplerende autorisation for typerettighed til instrumentanflyvninger 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 instrumentanflyvninger ned til en beslutningshøjde på mindre end 60 m (200 fod). Under følgende instrumen- tanflyvninger og procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning skal der anvendes alt det luftskibsudstyr, der kræves for typecertificering af instrumentanflyvninger ned til en beslutningshøjde på mindre end 60 m (200 fod).							
6.1	Afbrudt start ved mindste tilladte bane- synsvidde (RVR)		P	——>			M*	
6.2	ILS-anflyvninger: i simulerede instrumentflyvningsbetin- gelser ned til den gældende beslutnings- højde under anvendelse af flyvestyrings- system. SOP for besætningskoordinering 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), luftfar- tøjsafvigelse over anflyvningsgrænserne for en vellykket anflyvning samt fejl i udstyr på jorden eller i luften før beslut- ningshøjde 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 instrumentanflyvning. Afhængigt af det specifikke flyvestyrings- system skal der udføres en automatisk landing		P	——>			M*	
AFSNIT 7 — Valgfrit udstyr								
7	Brug af valgfrit udstyr		P	——>				

▼ **M14***Tillæg 10***Forlængelse og fornyelse af typerettigheder samt forlængelse og fornyelse af instrumentrettigheder (IR), der kombineres med forlængelse eller fornyelse af typerettigheder — EBT-baseret praktisk vurdering****A — Generelle bestemmelser**

1. Forlængelse og fornyelse af typerettigheder samt forlængelse og fornyelse af instrumentrettigheder, der kombineres med forlængelse eller fornyelse af typerettigheder i overensstemmelse med dette tillæg, må udelukkende fuldføres hos EBT-operatører, der opfylder alle følgende krav:
 - a) de har udarbejdet et EBT-program, der er relevant for den pågældende typerettighed eller den gældende instrumentrettighed i henhold til punkt ORO.FC.231 i bilag III (del-ORO) til forordning (EU) nr. 965/2012
 - b) de har mindst 3 års erfaring med at gennemføre et blandet EBT-program
 - c) organisationen har udpeget en EBT-forvalter for hver typerettighed i EBT-programmet. EBT-forvalterne skal opfylde alle følgende krav:
 - i) de skal have eksaminatorbeføjelser for den relevante typerettighed
 - ii) de skal have omfattende træningserfaring som instruktør for den relevante typerettighed
 - iii) de skal enten være den person, der er udpeget i overensstemmelse med punkt ORO.AOC.135, litra a), nr. 2), i bilag III (del-ORO) til forordning (EU) nr. 965/2012, eller en stedfortræder for vedkommende.
2. Den EBT-forvalter, der har ansvaret for den relevante typerettighed, skal sikre, at ansøgeren opfylder alle krav i dette bilag til kvalifikationer, træning og erfaring for at opnå en forlængelse eller fornyelse af den relevante rettighed.
3. Ansøgere, der ønsker at forlænge eller forny en rettighed i overensstemmelse med dette tillæg, skal opfylde følgende betingelser:
 - a) de skal være indskrevet i operatørens EBT-program
 - b) hvis der er tale om forlængelse af en rettighed, skal de fuldføre operatørens EBT-program inden for den relevante rettigheds gyldighedsperiode
 - c) hvis der er tale om fornyelse af en rettighed, skal de følge de procedurer, som EBT-operatøren har udarbejdet i henhold til punkt ORO.FC.231, litra a), nr. 5), i bilag III (del-ORO) til forordning (EU) nr. 965/2012.
4. Forlængelse eller fornyelse af en rettighed i overensstemmelse med dette tillæg skal omfatte følgende:
 - a) en løbende EBT-baseret praktisk vurdering inden for rammerne af et EBT-program
 - b) påvisning af et acceptabelt præstationsniveau inden for alle kompetencer
 - c) den administrative foranstaltning med henblik på forlængelse eller fornyelse af certifikater, idet den EBT-forvalter, der har ansvaret for den relevante typerettighed, skal sørge for følgende:
 - 1) sikre, at kravene i punkt FCL.1030 er opfyldt
 - 2) når vedkommende handler i overensstemmelse med punkt FCL.1030, litra b), nr. 2), påtegne ansøgerens certifikat med den nye udløbsdato for rettigheden. Påtegningen kan foretages af en anden person på EBT-forvalterens vegne, hvis den pågældende person har fået en delegationsbeføjelse af EBT-forvalteren ifølge de procedurer, der er fastlagt i EBT-programmet.

B — Gennemførelse af den EBT-baserede praktiske vurdering

Den EBT-baserede praktiske vurdering skal gennemføres i overensstemmelse med operatørens EBT-program.

▼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-regionalkategori 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 flyvemaskinetype, 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 flyvesimulator-delen af det relevante typerettighedskursus, herunder MCC	SFI(A)
SFI(A)	Tre års nylig erfaring som SFI	have gennemført flyvesimulator-delen 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 (hvor det er relevant)	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 (<i>hvor det er relevant</i>)	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 (hvor det er relevant)	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 flyvesimulatordelen af det relevante typerettighedskursus, herunder MCC	SFI(H)
SFI(H)	Tre års nylig erfaring som SFI	Have gennemført simulatordelen 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.

▼ **M13**▼ **B***BILAG IV***[DEL-MED]**▼ **M9**

SUBPART A

GENERELLE KRAV*SEKTION 1**Generelt***MED.A.001 Kompetent myndighed**

I dette bilag (del-MED) forstås ved kompetent myndighed:

- a) for flyvemedicinske centre (AeMC'er):
 - 1) den myndighed, der er udpeget af den medlemsstat, hvor det flyvemedicinske center har sit hovedforretningssted
 - 2) agenturet, hvis det flyvemedicinske center ligger i et tredjeland
- b) for flyvelæger (AME'er):
 - 1) den myndighed, der er udpeget af den medlemsstat, hvor flyvelægen har sit hovedforretningssted
 - 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 dette bilag (del-MED) 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 flyvelev
- b) kabinepersonalets helbredsmæssige egnethed
- c) certificering af flyvelæger
- d) de alment praktiserende lægers og bedriftslægers kvalifikationer.

MED.A.010 Definitioner

I dette bilag (del-MED) forstås ved:

- »begrænsning«: en betingelse, som er pålagt en helbredsgodkendelse eller en helbredsattest for kabinepersonale, der skal overholdes under udøvelse af certifikatrettighederne, eller et kabinepersonalecertifikat
- »flyvemedicinsk undersøgelse«: inspektion, palpering, perkussion, auskultation eller andre former for udredning med henblik på at fastslå den helbredstilstand, der kræves til at udøve certifikatets rettigheder eller varetage kabinepersonalets sikkerhedsmæssige opgaver

▼ **M9**

- »flyvemedicinsk vurdering«: konklusionen om en ansøgers helbredsmæssige egnethed baseret på en evaluering af ansøgeren som påkrævet i henhold til dette bilag (del-MED) og yderligere undersøgelser og medicinske analyser ved klinisk indikation
- »væsentlig«: en helbredstilstand, som forhindrer sikker udøvelse af certificatets rettigheder eller kabinepersonalets sikkerhedsmæssige opgaver
- »ansøger«: en person, som ansøger om eller er indehaver af en helbredsgodkendelse, som underlægges en flyvemedicinsk vurdering af egnetheden til at udøve de rettigheder, der tildeles i certificatet, eller til at varetage kabinepersonalets sikkerhedsmæssige opgaver
- »sygehistorie«: en beskrivelse af eller fortegnelse over tidligere sygdomme, skader, behandlinger eller andre medicinske fakta, herunder uegnehedsvurdering(er) eller en begrænsning, der er pålagt en helbredsgodkendelse, og som er eller kan være relevant for en ansøgers aktuelle sundhedstilstand og flyvemedicinske egnethed
- »certifikatudstedende myndighed«: den kompetente myndighed i den medlemsstat, der udstedte certificatet, eller hos hvilken en person ansøger om udstedelse af et certifikat, eller, hvis en person endnu ikke har ansøgt om et certifikat, den kompetente myndighed i overensstemmelse med FCL.001 i bilag I (del-FCL)
- »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
- »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
- »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, for hvilken det kan være relevant med en praktisk risikovurdering
- »misbrug af stoffer«: en flyvebesætnings brug af et eller flere psykoaktive stoffer på en måde, der alternativt eller samlet:
 - a) udgør en direkte fare for brugeren eller bringer andres liv, helbred eller velfærd i fare
 - b) forårsager eller forværrer et erhvervmæssigt, socialt, mentalt eller fysisk problem eller tilsvarende sygdom.
- »psykoaktive stoffer«: alkohol, opioider, cannabinoider, beroligende midler, hypnotika, kokain og andre psykostimulerende midler, hallucinogener og flygtige opløsningsmidler, men ikke kaffe og tobak.
- »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 flyvemedicinske undersøgelser, vurderinger og certificering, skal sikre, at tavshedspligten til enhver tid respekteres.

MED.A.020 Forringelse af den helbredsmæssige egnethed

- a) Certificatindehavere må ikke udøve deres certifikatrettigheder og tilhørende rettigheder eller certifikater, og flyveelever må ikke flyve alene på noget tidspunkt, hvis de:

▼ M9

- 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 den sikre udøvelse af det relevante certifikats rettigheder.
- b) Desuden skal indehavere af en helbredsgodkendelse uden unødigt forsinkelse, og før de udøver deres certifikats rettigheder, søge flyvmedicinsk rådgivning hos det flyvmedicinske center, flyvelægen eller den alment praktiserende læge, alt efter omstændighederne, 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 betyder, at de ikke er i stand til at arbejde som medlem af flyvebesætningen
 - 4) har været ramt af væsentlig sygdom, der betyder, at de ikke er i 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.
- c) I de tilfælde, der er nævnt i b):
- 1) Indehavere af klasse 1- og klasse 2-helbredsgodkendelser skal søge rådgivning hos et flyvmedicinsk center eller en flyvelæge. I dette tilfælde skal det flyvmedicinske center eller flyvelægen vurdere certifikatindehaverens helbredsmæssige egnethed og beslutte, om denne er egnet til at genoptage udøvelsen af sine rettigheder.
 - 2) Indehavere af helbredsgodkendelser for pilotcertifikater til lette luftfartøjer skal søge rådgivning hos et flyvmedicinsk center, en flyvelæge eller den alment praktiserende læge, der underskrev helbredsgodkendelsen. I dette tilfælde skal det flyvmedicinske center, flyvelægen eller den alment praktiserende læge 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 medicinske 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 litra b), punkt 1) til 5), foreligger, uden unødigt forsinkelse søge rådgivning hos en flyvelæge, et flyvmedicinsk center eller en bedriftslæge, alt efter omstændighederne. I dette tilfælde skal flyvelægen, det flyvmedicinske center eller bedriftslægen vurdere kabinebesætningsmedlemmernes helbredsmæssige egnethed og beslutte, om de er egnet til at genoptage deres sikkerhedsopgaver.

▼ **M9****MED.A.025 Forpligtelser for det flyvemedicinske center, flyvelægen, den alment praktiserende læge og bedriftslægen**

- a) Ved udførelse af flyvemedicinske undersøgelser og flyvemedicinske vurderinger som påkrævet i henhold til dette bilag (del-MED) skal det flyvemedicinske center, flyvelægen, den alment praktiserende læge og bedriftslægen:
- 1) sikre, at kommunikation med ansøgeren kan ske uden sprogbarrierer
 - 2) gøre ansøgeren opmærksom på konsekvenserne af at afgive ufuldstændige, upræcise eller urigtige erklæringer om sin sygehistorie
 - 3) underrette den certifikatudstedende myndighed eller, i tilfælde af indehavere af kabinepersonalecertifikater, den kompetente myndighed, hvis ansøgeren afgiver ufuldstændige, upræcise eller urigtige erklæringer om sin sygehistorie
 - 4) underrette den certifikatudstedende myndighed, hvis en ansøger trækker sin ansøgning om en helbredsgodkendelse tilbage på noget tidspunkt i processen.
- b) Efter gennemførelse af de flyvemedicinske undersøgelser og vurderinger skal det flyvemedicinske center, flyvelægen, den alment praktiserende læge og bedriftslægen:
- 1) informere ansøgeren om, hvorvidt denne er egnet, uegnet eller henvises til den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert, det flyvemedicinske center eller flyvelægen, alt efter omstændighederne
 - 2) informere ansøgeren om enhver begrænsning, der kan begrænse flyvetræningen eller dennes certifikatrettigheder eller kabinepersonalecertifikatet, alt efter omstændighederne
 - 3) hvis ansøgeren er vurderet som uegnet, oplyse vedkommende om dennes ret til en fornyet gennemgang af afgørelsen i overensstemmelse med den kompetente myndigheds procedurer
 - 4) i tilfælde af ansøgere til en helbredsgodkendelse uden unødigt forsinkelse forelægge den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert en underskrevet eller elektronisk autentificeret rapport, der indeholder de detaljerede resultater af de flyvemedicinske undersøgelser og vurderinger til brug ved helbredsgodkendelsen, og en kopi af ansøgningsblanketten, udredningsformularen og helbredsgodkendelsen
 - 5) informere ansøgeren om dennes ansvar i tilfælde af forringelse af vedkommendes helbredsmæssige egnethed som anført i punkt MED.A.020.
- c) Hvis det er nødvendigt at konsultere den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert i overensstemmelse med dette bilag (del-MED), skal det flyvemedicinske center og flyvelægen følge den procedure, der er fastlagt af den kompetente myndighed.
- d) Flyvemedicinske centre, flyvelæger og bedriftslæger skal føre journaler med oplysninger om flyvemedicinske undersøgelser og vurderinger, som er foretaget i overensstemmelse med dette bilag (del-MED), og resultaterne af dem i mindst 10 år eller i den periode, der er fastlagt i national lovgivning, hvis denne er længere.
- e) Flyvemedicinske centre, flyvelæger og bedriftslæger skal på anmodning fremsende alle flyvemedicinske journaler og rapporter og eventuelle andre relevante oplysninger til den kompetente myndigheds lægefaglige ekspert, hvis de er nødvendige for:
- 1) helbredsgodkendelse
 - 2) tilsynsfunktioner.

▼ M9

- f) Flyvemedicinske centre og flyvelæger skal indtaste eller ajourføre oplysningerne i det europæiske flyvemedicinske dataregister i overensstemmelse med litra d) i punkt ARA.MED.160.

*SEKTION 2**Krav til helbredsgodkendelser***MED.A.030 Helbredsgodkendelser**

- a) En flyveelev må ikke flyve alene, medmindre den pågældende har en helbredsgodkendelse som påkrævet for det relevante certifikat.
- b) En ansøger til et certifikat skal i overensstemmelse med bilag I (del-FCL) have en helbredsgodkendelse, der er udstedt i henhold til dette bilag (del-MED) og svarende til de certifikatrettigheder, der ansøges om.

▼ M12

- c) Ved udøvelse af beføjelserne tilknyttet et:
- 1) pilotcertifikat til lette luftfartøjer (LAPL), pilotcertifikat til balloner (BPL), der er udstedt i henhold til bilag III (del-FCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395, eller et pilotcertifikat (SPL), der er udstedt i henhold til bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, skal piloten mindst have en gyldig LAPL-helbredsgodkendelse
 - 2) privat pilotcertifikat (PPL) skal piloten mindst have en gyldig klasse 2-helbredsgodkendelse
 - 3) BPL med henblik på:
 - i) erhvervsmæssig passagerbefordring med ballon skal ballonskipperen mindst have en gyldig klasse 2-helbredsgodkendelse
 - ii) andre erhvervsmæssige operationer end erhvervsmæssig passagerbefordring med ballon med flere end 4 personer om bord på luftfartøjet skal ballonskipperen mindst have en gyldig klasse 2-helbredsgodkendelse
 - 4) SPL med henblik på andre erhvervsmæssige svæveflyvningsoperationer end dem, som er angivet i artikel 3, stk. 2, i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, skal piloten mindst have en gyldig klasse 2-helbredsgodkendelse
 - 5) erhvervsmæssigt pilotcertifikat (CPL), et pilotcertifikat til luftfartøjer med flere besætningsmedlemmer (MPL) eller et pilotcertifikat til rutefly (ATPL) skal piloten have en gyldig klasse 1-helbredsgodkendelse.

▼ M9

- d) Hvis en rettighed til natflyvning påtegnes et PPL- eller et LAPL-certifikat, skal certifikatindehaveren være farvesikker.
- e) Hvis en instrumentrettighed eller en route-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.
- f) En certifikatindehaver må ikke på noget tidspunkt have mere end én helbredsgodkendelse, der er udstedt i henhold til dette bilag (del-MED).

MED.A.035 Ansøgning om en helbredsgodkendelse

- a) Ansøgninger om en helbredsgodkendelse skal udfærdiges i en form og på en måde, der er fastlagt af den kompetente myndighed.

▼ M9

- 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 ansøgt om en helbredsgodkendelse eller har gennemgået en flyvemedicinsk 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 deres seneste helbredsgodkendelse for det flyvemedicinske center, flyvelægen eller den alment praktiserende læge, alt efter omstændighederne, før de relevante flyvemedicinske undersøgelser.

MED.A.040 Udstedelse, forlængelse og fornyelse af helbredsgodkendelser

- a) En helbredsgodkendelse skal kun udstedes, forlænges eller fornys, når de påkrævede flyvemedicinske undersøgelser og lægelige vurderinger, hvis det er relevant, er gennemført, og ansøgeren er blevet vurderet som egnet.
- b) *Første udstedelse*
- 1) Klasse 1-helbredsgodkendelser skal udstedes af et flyvemedicinsk center.
 - 2) Klasse 2-helbredsgodkendelser skal udstedes af et flyvemedicinsk center eller en flyvelæge.
 - 3) LAPL-helbredsgodkendelser skal udstedes af et flyvemedicinsk center eller en flyvelæge. De kan også udstedes af en alment praktiserende læge, hvis dette er tilladt i henhold til den nationale lovgivning i medlemsstaten for den certifikatudstedende myndighed, til hvilken ansøgningen vedrørende helbredsgodkendelsen er indgivet.
- c) *Forlængelse og fornyelse*
- 1) Klasse 1- og klasse 2-helbredsgodkendelser skal forlænges og fornys af et flyvemedicinsk center eller en flyvelæge.
 - 2) LAPL-helbredsgodkendelser skal forlænges og fornys af et flyvemedicinsk center eller en flyvelæge. De kan også forlænges eller fornys af en alment praktiserende læge, hvis dette er tilladt i henhold til den nationale lovgivning i medlemsstaten for den certifikatudstedende myndighed, til hvilken ansøgningen vedrørende helbredsgodkendelsen er indgivet.
- d) Det flyvemedicinske center, flyvelægen eller den alment praktiserende læge må kun udstede, forlænge eller forny en helbredsgodkendelse, hvis følgende betingelser er opfyldt:
- 1) Ansøgeren har forelagt dem en fuld sygehistorie og, hvis det er påkrævet af det flyvemedicinske center, flyvelægen eller den alment praktiserende læge, med resultater af lægeundersøgelser og -test udført af ansøgerens læge eller en speciallæge.

▼ **M9**

- 2) Det flyvemedicinske center, flyvelægen eller en alment praktiserende læge har foretaget en flyvemedicinsk vurdering baseret på lægeundersøgelser og -test som påkrævet for den pågældende helbreds-godkendelse med henblik på at bekræfte, at ansøgeren opfylder alle relevante krav i dette bilag (del-MED).
- e) Flyvelægen, det flyvemedicinske center eller, i tilfælde af henvisning, den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert kan kræve, at ansøgeren skal gennemgå yderligere lægeundersøgelser og udredninger, hvis den kliniske eller epidemiologiske undersøgelse indikerer det, før helbreds-godkendelsen udstedes, forlænges eller fornyes.
- f) Den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert kan udstede eller genudstede en helbreds-godkendelse.

MED.A.045 Gyldighedsperiode, forlængelse og fornyelse af helbreds-godkendelser**a) Gyldighed**

- 1) Klasse 1-helbreds-godkendelser skal være gyldige i en periode på 12 måneder.
- 2) Uanset punkt 1) skal gyldighedsperioden for klasse 1-helbreds-godkendelser nedsættes til 6 måneder for indehavere af en godkendelse, hvis vedkommende:
- i) beskæftiger sig med erhvervsmæssig passagerbefordring i lufttransportoperationer med én pilot og er fyldt 40 år
 - ii) er fyldt 60 år.
- 3) Klasse 2-helbreds-godkendelser skal være gyldige i en periode på:
- i) 60 måneder indtil indehaveren af godkendelsen fylder 40. En helbreds-godkendelse, der udstedes inden det fyldte 40. år, skal ophøre med at være gyldigt, når indehaveren af godkendelsen fylder 42
 - ii) 24 måneder for indehavere af en godkendelse på mellem 40 og 50 år. En helbreds-godkendelse, der udstedes inden det fyldte 50. år, skal ophøre med at være gyldigt, når indehaveren af godkendelsen fylder 51
 - iii) 12 måneder for indehavere af en godkendelse på over 50 år.
- 4) LAPL-helbreds-godkendelser er gyldige i en periode på:
- i) 60 måneder indtil indehaveren af godkendelsen fylder 40. En helbreds-godkendelse, der udstedes inden det fyldte 40. år, skal ophøre med at være gyldigt, når indehaveren af godkendelsen fylder 42
 - ii) 24 måneder for indehavere af en godkendelse på over 40 år.
- 5) Gyldighedsperioden for en helbreds-godkendelse, herunder enhver hermed forbundet undersøgelse eller specialudredning, skal beregnes fra datoen for den flyvemedicinske undersøgelse ved første udstedelse og fornyelse og fra udløbsdatoen for den tidligere helbreds-godkendelse ved forlængelse.

b) Forlængelse

Flyvemedicinske undersøgelser og vurderinger, hvis det er relevant, i forbindelse med forlængelse af en helbreds-godkendelse kan foretages op til 45 dage før helbreds-godkendelsens udløbsdato.

▼ M9**c) Fornyelse**

- 1) Hvis indehaveren af en helbredsgodkendelse ikke opfylder litra b), skal der foretages en undersøgelse og vurdering, hvis det er relevant, med henblik på fornyelse.
- 2) For klasse 1- og klasse 2-helbredsgodkendelser gælder følgende:
 - i) Hvis helbredsgodkendelsen udløb for mindre end to år siden, skal der foretages en rutinemæssig flyvemedicinsk undersøgelse med henblik på forlængelse.
 - ii) Hvis helbredsgodkendelsen udløb for mere end to år siden, men mindre end fem år siden, må det flyvemedicinske center eller flyvelægen kun foretage den flyvemedicinske undersøgelse med henblik på fornyelse efter en vurdering af ansøgerens flyvemedicinske journal.
 - iii) Hvis helbredsgodkendelsen udløb for mere end fem år siden, skal kravene til den flyvemedicinske undersøgelse 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 de flyvemedicinske undersøgelser og vurderinger, alt efter omstændighederne, i henhold til punkt MED.B.005 og punkt MED.B.095.

MED.A.046 Inddragelse eller tilbagekaldelse af en helbredsgodkendelse

- a) En helbredsgodkendelse kan inddrages eller tilbagekaldes af den certifikatudstedende myndighed.
- b) I tilfælde af inddragelse af helbredsgodkendelsen skal indehaveren returnere helbredsgodkendelsen til den certifikatudstedende myndighed efter anmodning fra denne myndighed.
- c) I tilfælde af tilbagekaldelse af helbredsgodkendelsen skal indehaveren straks returnere helbredsgodkendelsen til den certifikatudstedende myndighed.

MED.A.050 Henvisning

- a) Hvis en ansøger til en klasse 1- eller klasse 2-helbredsgodkendelse henvises til den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert i henhold til punkt 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 helbredsgodkendelsesklasse, men ikke anses for at bringe den sikre udøvelse af det relevante certifikatets rettigheder i fare, skal det flyvemedicinske center eller flyvelægen:

▼ **M9**

- i) i tilfælde af ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse henviser beslutningen om ansøgerens egnethed til den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert som anført i denne subpart
 - ii) i tilfælde, hvor en henvisning til den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert 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 i samråd med den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert som anført i denne subpart, 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.
 - 2) Det flyvemedicinske center eller flyvelægen kan forlænge eller forny en helbredsgodkendelse med de(n) samme begrænsning(er) uden at henviser til eller konsultere den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert.
- b) *Begrænsninger for LAPL-helbredsgodkendelser*
- 1) Hvis en alment praktiserende læge efter behørig vurdering af ansøgerens sygehistorie konkluderer, at ansøgeren til en LAPL-helbredsgodkendelse ikke fuldt ud opfylder kravene til helbredsmæssig egnethed, skal den alment praktiserende læge henviser ansøgeren til et flyvemedicinsk center eller en flyvelæge, medmindre ansøgeren kræver begrænsning(er), som kun vedrører brugen af korregerende linser eller gyldighedsperioden for helbredsgodkendelsen.
 - 2) Hvis en ansøger til en LAPL-helbredsgodkendelse er blevet henvist i overensstemmelse med punkt 1), skal det flyvemedicinske center eller flyvelægen tage behørigt hensyn til punkt MED.B.005 og punkt 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 ansøgerens 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 henviser 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.

▼ **M9**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 myndigheds lægefaglige ekspert, skal denne lægefaglige ekspert vurdere, om helbredsgodkendelsen kan udstedes med en operationel flerpilotbegrænsning, der »kun er gyldig som eller med kvalificeret andenpilot«.
- 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 luftfartøjsklasse og -type, ikke er underlagt en operationel multipilotbegrænsning og ikke er fyldt 60 år.
- iii) En operationel flerpilotbegrænsning for klasse 1-helbredsgodkendelser skal indledningsvis pålægges og må kun ophæves af den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert.

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 og -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 enten af den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert, et flyvemedicinsk center eller en flyvelæge i samråd med den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert.
- iii) OSL-begrænsningen for LAPL-helbredsgodkendelser kan pålægges eller ophæves af den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert, et flyvemedicinsk center eller en flyvelæge.

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) OPL-begrænsningen for klasse 2-helbredsgodkendelser kan pålægges eller ophæves enten af den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert, et flyvemedicinsk center eller en flyvelæge i samråd med den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert.
- iii) OSL-begrænsningen for LAPL-helbredsgodkendelser kan pålægges eller ophæves af den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert, et flyvemedicinsk center eller en flyvelæge.

▼ M9

4) Operationel begrænsning for pilot (ORL — klasse 2- og LAPL-rettighe-der)

i) Indehaveren af en helbredsgodkendelse med en ORL-begrænsning må kun operere et luftfartøj, hvis en af følgende to betingelser er opfyldt:

A) 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

B) der ikke er nogen passagerer ombord på luftfartøjet.

ii) ORL-begrænsningen for klasse 2-helbredsgodkendelser kan pålægges eller ophæves enten af den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert, et flyvemedicinsk center eller en flyvelæge i samråd med den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert.

iii) ORL-begrænsningen for LAPL-helbredsgodkendelser kan pålægges eller ophæves af den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert, et flyvemedicinsk center eller en flyvelæge.

5) Særlig begrænsning som anført (SSL)

SSL-påtegningen på en helbredsgodkendelse skal følges af en beskrivelse af begrænsningen.

e) Enhver anden begrænsning kan pålægges indehaveren af en helbredsgodkendelse af den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert, det flyvemedicinske center, flyvelægen eller den alment praktiserende læge, hvis det er nødvendigt for at sikre flyvesikkerheden.

f) Enhver begrænsning, der pålægges indehaveren af en helbredsgodkendelse, skal anføres heri.

MED.B.005 Generelle medicinske krav

Ansøgere til en helbredsgodkendelse skal vurderes i overensstemmelse med de detaljerede medicinske krav, der er fastsat i sektion 2 og 3.

De skal derudover vurderes som uegnede, hvis de har en af følgende medicinske tilstande, der medfører 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:

- a) abnormitet, enten medfødt eller erhvervet
- b) aktiv, latent, akut eller kronisk sygdom eller handicap
- c) sår, skader eller følgevirkninger af operation
- d) virkning eller bivirkning af ethvert ordineret eller ikke-ordineret lægemiddel, der tages terapeutisk, diagnostisk eller præventivt.

SEKTION 2**Helbredskrav til klasse 1- og klasse 2-helbredsgodkendelser****MED.B.010 Det kardiovaskulære system**

a) *Undersøgelse*

- 1) Der skal foretages et standardelektrokardiogram med 12 afledninger (EKG) og udarbejdes en rapport ved klinisk indikation og i følgende tilfælde:

▼ **M9**

- i) i forbindelse med en klasse 1-helbredsgodkendelse ved den første undersøgelse, derefter hvert 5. år indtil det 30. år, hvert 2. år indtil det 40. år, årligt indtil det 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, ved den første undersøgelse efter det 40. år og derefter ved den første undersøgelse efter det 50. år og hvert 2. år derefter.
- 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, i forbindelse med den første helbredsgodkendelse og ved den første undersøgelse efter det fyldte 40. år.

b) *Det kardiovaskulære system — generelt*

- 1) Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse med en af følgende medicinske tilstande skal vurderes som uegnede:
- i) aneurisme af den torakale eller suprarenale abdominale aorta, før operation
 - ii) signifikant funktionel eller symptomatisk abnormitet i en af hjerteklapperne
 - iii) hjerte eller hjerte-/lungetransplantation
 - iv) symptomatisk hypertrofisk kardiomyopati.
- 2) Før der foretages en nærmere vurdering af deres ansøgning, skal ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse med en dokumenteret sygehistorie eller diagnose på en af følgende medicinske tilstande henvises til den certifikatstedende myndigheds lægefaglige ekspert:
- i) perifer arteriesygdom før eller efter operation
 - ii) aneurisme af den torakale eller suprarenale abdominale aorta efter operation
 - iii) aneurisme af den infra-renale abdominale aorta, før eller efter operation
 - iv) funktionelt insignifikante hjerteklapabnormaliteter
 - v) efter hjerteklapoperation
 - vi) abnormalitet i perikardium, myokardium eller endokardium
 - vii) medfødt abnormalitet i hjertet, før eller efter korregerende operation
 - viii) vasovagal synkope af uvis årsag
 - ix) arterie- eller venetrombose
 - x) pulmonal emboli
 - xi) kardiovaskulær tilstand, som kræver systemisk antikoagulant behandling.
- 3) Ansøgere til en klasse 2-helbredsgodkendelse med en fastslået diagnose på en af de tilstande, der er anført i punkt 1) og 2), skal vurderes af en kardiolog, før de kan vurderes som egnede, i samråd med den certifikatstedende myndigheds lægefaglige ekspert.

▼ **M9**

- 4) Ansøgere med andre kardiologiske forstyrrelser end dem, der er anført i punkt 1) og 2), kan vurderes som egnede, hvis der foretages en kardiologisk vurdering med et tilfredsstillende resultat.

c) *Blodtryk*

- 1) Ansøgernes blodtryk skal registreres ved hver undersøgelse.
- 2) Ansøgere, hvis blodtryk ikke ligger inden for de normale grænser, skal vurderes yderligere med hensyn til deres kardiovaskulære tilstand og medicin for at fastlægge, hvorvidt de skal vurderes som uegnede i overensstemmelse med punkt 3) og 4).
- 3) Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse med en af følgende medicinske tilstande skal vurderes som uegnede:
 - i) symptomatisk hypotension
 - ii) blodtryk ved undersøgelse konsekvent overstiger 160 mmHg systolisk og/eller 95 mmHg diastolisk, med eller uden behandling.
- 4) Ansøgere, som har påbegyndt brug af medicin med henblik på blodtrykskontrol, skal vurderes som uegnede, indtil det kan fastslås, at der ikke forekommer signifikante bivirkninger.

d) *Koronararteriesygdom*

- 1) Før der foretages en nærmere vurdering af deres ansøgning, skal ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse med en af følgende medicinske tilstande henvises til den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert og gennemgå en kardiologisk vurdering for at udelukke myokardieiskæmi:
 - i) formodet myokardieiskæmi
 - ii) asymptomatisk mindre koronararteriesygdom, som ikke kræver nogen anti-angina-behandling.
- 2) Før der foretages en nærmere vurdering af deres ansøgning, skal ansøgere til en klasse 2-helbredsgodkendelse med en af de medicinske tilstande, der er fastsat i punkt 1), gennemgå en kardiologisk vurdering med et tilfredsstillende resultat.
- 3) Ansøgere med en af følgende medicinske tilstande skal vurderes som uegnede:
 - i) myokardieiskæmi
 - ii) symptomatisk koronararteriesygdom
 - iii) symptomer på koronararteriesygdom kontrolleret ved hjælp af mediciner.
- 4) Ansøgere til første udstedelse af en klasse 1-helbredsgodkendelse, der tidligere har haft, eller som har fået stillet diagnose på en af følgende medicinske tilstande, skal vurderes som uegnede:
 - i) myokardieiskæmi
 - ii) myokardieinfarkt
 - iii) revaskularisation eller stenting for koronararteriesygdom.
- 5) Før der foretages en nærmere vurdering af deres ansøgning, skal ansøgere til en klasse 2-helbredsgodkendelse, der er asymptomatiske efter myokardieinfarkt eller operation for koronararteriesygdom, gennemgå en kardiologisk vurdering med et tilfredsstillende resultat i samråd med den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert. Ansøgere til forlængelse af en klasse 1-helbredsgodkendelse skal henvises til den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert.

▼ **M9**e) *Rytme-/ledningsforstyrrelser*

- 1) Ansøgere med en af følgende medicinske tilstande skal vurderes som uegnede:
 - i) symptomatisk sinoatrial sygdom
 - ii) totalt atrioventrikulært blok
 - iii) symptomatisk QT-forlængelse
 - iv) et implanterbart automatisk defibrilleringssystem
 - v) en ventrikulær anti-takykardi pacemaker.
- 2) Før der foretages en nærmere vurdering af deres ansøgning, skal ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse med en signifikant forstyrrelse af hjer-teledningen eller -rytmen, herunder en af nedenstående, henvises til den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert:
 - 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.
- 3) Før der foretages en nærmere vurdering af deres ansøgning, skal ansøgere til en klasse 2-helbredsgodkendelse med en af de medicinske tilstande, der er anført under punkt 2), gennemgå en kardiologisk vurdering med et tilfredsstillende resultat i samråd med den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert.
- 4) Ansøgere med en af følgende medicinske tilstande kan vurderes som egnede i fraværet af enhver anden abnormitet, hvis der foretages en kardiologisk vurdering med et tilfredsstillende resultat:
 - i) inkomplet grenblok
 - ii) komplet højresidigt grenblok
 - iii) stabil afvigelse på venstresidig akse
 - iv) asymptomatisk sinusbradykardi
 - v) asymptomatisk sinustakykardi
 - vi) asymptomatiske ensartede isolerede supraventrikulære eller ventriku-lære ektopiske komplekser
 - vii) første grad af atrioventrikulært blok
 - viii) Mobitz type 1 atrioventrikulært blok.
- 5) Ansøgere med en sygehistorie på en af følgende medicinske tilstande skal gennemgå en kardiologisk vurdering med et tilfredsstillende resultat, før de kan vurderes som egnede:
 - i) ablationsbehandling
 - ii) pacemakerimplantation.

▼ M9

Disse ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse skal henvises til den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert. Disse ansøgere til en klasse 2-helbredsgodkendelse skal vurderes i samråd med den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert.

MED.B.015 Åndedrætssystemet

- a) Ansøgere med signifikant nedsat lungefunktionsevne skal vurderes som uegnede. De kan imidlertid vurderes som egnede, når lungefunktionen er restitueret og tilfredsstillende.
- b) Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse skal have foretaget morfologiske og funktionelle test af lungefunktionen ved den første undersøgelse og ved klinisk indikation.
- c) Ansøgere til en klasse 2-helbredsgodkendelse skal have foretaget morfologiske og funktionelle test af lungefunktionen ved klinisk indikation.
- d) Ansøgere med en sygehistorie eller diagnose på en af følgende medicinske tilstande skal have foretaget en vurdering af åndedrætssystemet med et tilfredsstillende resultat, før de kan vurderes som egnede:

- 1) astma, der kræver medicinering
- 2) aktiv inflammatorisk sygdom i åndedrætssystemet
- 3) aktiv sarkoidose
- 4) pneumothorax
- 5) søvnapnøsyndrom
- 6) større torakal operation
- 7) pneumonektomi
- 8) kronisk obstruktiv lungesygdom.

Før der foretages en nærmere vurdering af deres ansøgning, skal ansøgere med en fastslået diagnose på en af de tilstande, der er anført i punkt 3) og 5), gennemgå en kardiologisk vurdering med et tilfredsstillende resultat.

- e) Flyvemedicinsk vurdering
 - 1) Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse med en af de medicinske tilstande, der er nævnt i litra d), skal henvises til den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert.
 - 2) Ansøgere til en klasse 2-helbredsgodkendelse med en af de medicinske tilstande, der er nævnt i litra d), skal vurderes i samråd med den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert.
- f) Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse, der har gennemgået en pneumonektomi, skal vurderes som uegnede.

MED.B.020 Fordøjelsessystemet

- a) Ansøgere med eventuelle følgevirkninger af sygdom eller et kirurgisk indgreb i en hvilken som helst del af fordøjelsesskanalen 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.
- b) Ansøgere, som har hernia, der kan give anledning til invaliderende symptomer, skal vurderes som uegnede.

▼ M9

c) Ansøgere med en af følgende forstyrrelser i mave-tarm-systemet kan vurderes som egnede, hvis der foretages en gastroenterologisk vurdering med et tilfredsstillende resultat efter vellykket behandling eller fuldstændig restitution efter operation:

- 1) recidiverende dyspeptisk forstyrrelse, der kræver medicinering
- 2) pankreatitis
- 3) symptomatiske galdesten
- 4) en klinisk diagnose eller dokumenteret sygehistorie på 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.

d) Flyvemedicinsk vurdering

- 1) Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse med en diagnose på en af de tilstande, der er anført i litra c), punkt 2), 4) og 5), skal henvises til den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert.
- 2) Egnetheden af ansøgere til en klasse 2-helbredsgodkendelse med en diagnose på den medicinske tilstand, der er nævnt i litra c), punkt 2), skal vurderes i samråd med den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert.

MED.B.025 Metaboliske og endokrine systemer

a) Ansøgere med metaboliske, ernæringsmæssige eller endokrine funktionsforstyrrelser kan vurderes som helbredsmæssigt egnede under forudsætning af, at der er påvist stabilitet i den medicinske tilstand og en flyvemedicinsk vurdering med et tilfredsstillende resultat.

b) *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, og at det er stabilt.

c) *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 myndigheds lægefaglige ekspert.
- 2) Egnetheden af ansøgere til en klasse 2-helbredsgodkendelse, der har behov for anden medicin end insulin for at opnå kontrol med blodsukkerniveauet, skal vurderes i samråd med den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert.

MED.B.030 Hæmatologi

a) Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse skal have hæmoglobin testet ved hver flyvemedicinske undersøgelse.

b) Ansøgere med en hæmatologisk tilstand kan vurderes som egnede, hvis der foretages en flyvemedicinsk vurdering med et tilfredsstillende resultat.

▼ M9

- c) Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse med en af følgende hæmatologiske tilstande skal henvises til den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert.
- 1) abnormal hæmoglobin, herunder, men ikke begrænset til anæmi, erythrocytosis eller hæmoglobinopati
 - 2) signifikant lymfeforstørrelse
 - 3) forstørrelse af milten
 - 4) koagulation og hæmoragisk eller trombotisk forstyrrelse
 - 5) leukæmi.
- d) Egnetheden af ansøgere til en klasse 2-helbredsgodkendelse med en af de hæmatologiske tilstande, der er nævnt i litra c), punkt 4) og 5), skal vurderes i samråd med den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert.

MED.B.035 Det urogenitale system

- a) Urinanalyse skal være en del af hver enkelt flyvemedicinske vurdering. Ansøgere skal vurderes som uegnede, hvis deres urin indeholder abnorme elementer, der vurderes at have patologisk betydning, som vil kunne indebære en grad af funktionel uarbejdsdygtighed, der kan forventes at bringe den sikre udøvelse af de rettigheder, der er knyttet til certifikatet, i fare, eller der kan gøre ansøgeren pludselig uegnet til at udøve disse rettigheder.
- b) Ansøgere med følgevirkninger af sygdom eller kirurgiske indgreb i det urogenitale system eller dets adnexa, der kan forventes at forårsage uarbejdsdygtighed, især enhver obstruktion som følge af striktur eller kompression, skal vurderes som helbredsmæssigt uegnede.
- c) Ansøgere med tidligere eller fastslået diagnose på en af følgende tilstande kan vurderes som egnede, hvis der foretages en gastroenterologisk vurdering med et tilfredsstillende resultat, hvis det er relevant:
- 1) nyresygdomme
 - 2) en eller flere urin-calculi eller tidligere renal kolik.
- d) Ansøgere, som har fået foretaget en større kirurgisk operation i det urogenitale system eller dets adnexa, der omfatter total eller partiel ekscision eller en diversion af dets organer, skal vurderes som helbredsmæssigt uegnede. Efter fuldstændig restitution kan de imidlertid vurderes som egnede.
- e) Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse som omhandlet i litra c) og d) skal henvises til den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert.

MED.B.040 Infektionssygdom

- a) Ansøgere skal vurderes som uegnede, hvis de har en klinisk diagnose eller fastslået sygehistorie på en infektionssygdom, som kan anses for at bringe den sikre udøvelse af certifikatets rettigheder i fare.
- b) Hiv-positive ansøgere kan vurderes som egnede, hvis der foretages en flyvemedicinsk vurdering med et tilfredsstillende resultat. Disse ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse skal henvises til den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert.

MED.B.045 Obstetrik og gynækologi

- a) Ansøgere, der har gennemgået en større gynækologisk operation, skal vurderes som uegnede. De kan imidlertid vurderes som egnede efter fuld restitution.

▼ M9**b) Graviditet**

- 1) I tilfælde af graviditet kan en ansøger kun fortsætte med at udøve sine rettigheder indtil den 26. graviditetsuge, hvis det flyvemedicinske center eller flyvelægen anser hende for at være egnet hertil.
- 2) For indehavere af klasse 1-helbredsgodkendelser, som er gravide, skal der gælde en operationel flerpilotbegrænsning. Uanset punkt MED.B.001 kan den operationelle flerpilotbegrænsning i dette tilfælde pålægges og ophæves af et flyvemedicinsk center eller en flyvelæge.
- 3) En ansøger kan genoptage udøvelsen af sine rettigheder efter restitution efter afslutningen af graviditeten.

MED.B.050 Det muskuloskeletale system

- a) Ansøgere, som ikke har en passende højde i siddende stilling, arm- og benlængde samt muskelstyrke til sikkert at kunne udøve de rettigheder, der tildeles i certifikatet, skal vurderes som uegnede. Hvis de imidlertid har en passende højde i siddende stilling, arm- og benlængde samt muskelstyrke til sikkert at kunne udøve rettighederne med hensyn til en bestemt luftfartøjstype, hvilket om nødvendigt kan påvises ved hjælp af en ambulanceflyvning eller en flyvesimulator-test, kan ansøgeren vurderes som egnet, og dennes rettigheder skal begrænses i overensstemmelse hermed.
- b) Ansøgere, som ikke har en tilfredsstillende funktionel brug af det muskuloskeletale system, så de kan udøve certifikatets rettigheder på sikker vis, skal vurderes som uegnede. Hvis de imidlertid har en tilfredsstillende funktionel brug af det muskuloskeletale system, så de kan udøve certifikatets rettigheder på sikker vis med hensyn til en bestemt luftfartøjstype, hvilket om nødvendigt kan påvises ved hjælp af en ambulanceflyvning eller en flyvesimulator-test, kan ansøgeren vurderes som egnet, og dennes rettigheder skal begrænses i overensstemmelse hermed.
- c) I tilfælde af tvivl i forbindelse med de vurderinger, der omhandles i litra a) og b), skal ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse henvises til den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert, og ansøgere til en klasse 2-helbredsgodkendelse skal vurderes i samråd med den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert.

MED.B.055 Mental sundhed

- a) En omfattende undersøgelse af den mentale sundhed skal være en del af den første flyvemedicinske klasse 1-undersøgelse.
- b) Screening for narkotika og alkohol skal være en del af den første flyvemedicinske klasse 1-undersøgelse.
- c) Ansøgere med en mental eller adfærdsmæssig forstyrrelse som følge af brug eller misbrug af alkohol eller andre psykoaktive stoffer skal vurderes som uegnede, indtil der foreligger restitution og frihed fra brug eller misbrug af psykoaktive stoffer, hvis der foretages en psykiatrisk vurdering med et tilfredsstillende resultat efter vellykket behandling.
- d) Ansøgere med en klinisk diagnose eller dokumenteret sygehistorie på en af følgende psykiatriske tilstande skal gennemgå en psykiatrisk vurdering med et tilfredsstillende resultat, før de kan vurderes som egnede:
 - 1) stemningsforstyrrelser
 - 2) neurotiske forstyrrelser
 - 3) personlighedsforstyrrelser
 - 4) mentale eller adfærdsmæssige forstyrrelser
 - 5) misbrug af psykoaktivt stof.

▼ M9

- e) Ansøgere med en dokumenteret sygehistorie på enkeltstående eller gentagne tilfælde af tilsigtet selvskaade eller selvmordsforsøg skal vurderes som uegnede. De kan imidlertid vurderes som egnede efter en psykiatrisk vurdering med et tilfredsstillende resultat.
- f) Flyvmedicinsk vurdering
 - 1) Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse med en diagnose på en af de tilstande, der er anført i litra c), d) eller e), skal henvises til den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert.
 - 2) Egnetheden af ansøgere til en klasse 2-helbredsgodkendelse med en af de tilstande, der er nævnt i litra c), d) eller e), skal vurderes i samråd med den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert.
- g) Ansøgere med en dokumenteret tidligere eller klinisk diagnose på skizofreni, schizotypal tilstand eller vrangforestillinger skal vurderes som uegnede.

MED.B.065 Neurologi

- a) Ansøgere med en klinisk diagnose eller en dokumenteret sygehistorie på en af følgende medicinske tilstande skal vurderes som uegnede:
 - 1) epilepsi undtagen i de tilfælde, der er nævnt i litra b), punkt 1) og 2)
 - 2) recidiverende episoder med bevidsthedsforstyrrelse af uvis årsag.
- b) Ansøgere med en klinisk diagnose eller en dokumenteret sygehistorie på en af følgende medicinske tilstande skal gennemgå en yderligere vurdering, før de kan vurderes som egnede:
 - 1) epilepsi uden tilbagefald efter det fyldte 5. år
 - 2) epilepsi uden tilbagefald og uden 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) inflammatorisk sygdom i centralnervesystemet eller det perifere nervesystem
 - 6) migræne
 - 7) en enkelt episode af bevidsthedsforstyrrelser af uvis årsag
 - 8) tab af bevidsthed efter hovedskade
 - 9) penetrerende hjerneskade
 - 10) spinal eller perifer nerveskade
 - 11) sygdomstilstande i nervesystemet på grund af vaskulære mangler, herunder hæmoragiske og iskæmiske tilstande.

Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse skal henvises til den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert. Egnetheden af ansøgere til en klasse 2-helbredsgodkendelse skal vurderes i samråd med den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert.

▼ M9**MED.B.070 Det visuelle system****a) Undersøgelse**

- 1) Med henblik på en klasse 1-helbredsgodkendelse:
 - i) En omfattende øjenundersøgelse skal være en del af den første undersøgelse og foretages ved klinisk indikation og regelmæssigt, afhængigt af refraktionen og øjets funktionelle ydeevne.
 - 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) En rutineøjensundersøgelse skal indgå som en del af den første og alle undersøgelser med henblik på genvalidering og fornyelse.
 - ii) Der skal foretages en omfattende øjenundersøgelse, hvis klinisk indiceret.

b) Synsstyrke

- 1) Med henblik på en klasse 1-helbredsgodkendelse:
 - i) Synsstyrken på afstand med eller uden korrektion skal være 6/9 (0,7) eller bedre i hvert øje særskilt, og synsstyrken med begge øjne skal være 6/6 (1,0) eller bedre.
 - ii) Ved den første undersøgelse skal ansøgere med ikke fyldestgørende synsevne i et af øjnene vurderes som uegnede.
 - iii) Ved undersøgelser med henblik på forlængelse eller fornyelse, uanset litra b), punkt 1), nr. i), skal ansøgere med en ikke fyldestgørende synsevne i et af øjnene eller erhvervet monokularitet henvises til den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert, og kan vurderes som egnede, hvis der foretages en oftalmisk vurdering med et tilfredsstillende resultat.
- 2) Med henblik på en klasse 2-helbredsgodkendelse:
 - i) Synsstyrken på afstand med eller uden korrektion skal være 6/12 (0,5) eller bedre i hvert øje særskilt, og synsstyrken med begge øjne skal være 6/9 (0,7) eller bedre.
 - ii) Uanset litra b), punkt 2), nr. i), kan ansøgere med en ikke fyldestgørende synsevne i et af øjnene eller monokularitet vurderes som egnede i samråd med den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert, og hvis der foretages en oftalmisk vurdering med et tilfredsstillende resultat.
- 3) Ansøgere 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, om nødvendigt med korrektion.

c) Refraktionsanomali og anisometri

- 1) Ansøgere med refraktionsanomali eller anisometri kan vurderes som egnede, hvis der foretages en oftalmisk vurdering med et tilfredsstillende resultat.
- 2) Uanset litra c), punkt 1), skal ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse med en af følgende medicinske tilstande henvises til den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert og kan vurderes som egnede, hvis der foretages en oftalmisk vurdering med et tilfredsstillende resultat.
 - i) nærsynethed, der overstiger -6,0 dioptrier
 - ii) astigmatisme, der overstiger 2,0 dioptrier
 - iii) anisometri, der overstiger 2,0 dioptrier.

▼ **M9**

- 3) Uanset litra c), punkt 1), skal ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse med langsynethed, som overstiger +5,0 dioptrier, henvises til den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert og kan vurderes som egnede, hvis der foretages en oftalmisk vurdering med et tilfredsstillende resultat, forudsat at der er tilstrækkelige fusionsreserver, normale intraokulære tryk og forreste vinkler, og at der ikke er påvist nogen signifikant patologi. Uanset litra b), punkt 1), nr. i), skal synsstyrken med korrektion være 6/6 eller bedre i hvert øje.
 - 4) Ansøgere med en klinisk diagnose på keratoconus kan vurderes som egnede, hvis en oftalmolog foretager en undersøgelse med et tilfredsstillende resultat. Disse ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse skal henvises til den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert.
- d) *Binokulær funktion*
- 1) Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse skal vurderes som uegnede, hvis de ikke har normal binokulær funktion, og denne medicinske tilstand kan forventes at bringe den sikre udøvelse af certifikatets rettigheder i fare under hensyntagen til passende korrigerende foranstaltninger, hvor det er relevant.
 - 2) Ansøgere med diplopi skal vurderes som uegnede.
- e) *Synsfelter*
- Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse skal vurderes som uegnede, hvis de ikke har et normalt synsfelt, og denne medicinske tilstand kan forventes at bringe den sikre udøvelse af certifikatets rettigheder i fare under hensyntagen til passende korrigerende foranstaltninger, hvor det er relevant.
- f) *Øjenkirurgi*
- Ansøgere, der har gennemgået øjenkirurgi, skal vurderes som uegnede. De kan imidlertid vurderes som egnede efter fuld restitution af deres synsfunktion, og hvis der foretages en oftalmisk vurdering med et tilfredsstillende resultat.
- g) *Briller og kontaktlinser*
- 1) Hvis tilfredsstillende synsfunktion kun opnås ved brug af korrektion, skal brillerne eller kontaktlinserne sikre optimal synsfunktion og være veltolererede og egnede til flyvekontrollformål.
 - 2) Der må ikke bruges mere end et par briller for at opfylde synskravene under udøvelsen af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).
 - 3) Ved langsynethed skal der bæres briller eller kontaktlinser under udøvelsen af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).
 - 4) Ved nærsynethed skal der være et par briller til rådighed under udøvelsen af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).
 - 5) Der skal være et ekstra par af tilsvarende korrigerende briller til langsynethed eller nærsynethed klar til øjeblikkelig brug under udøvelsen af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).
 - 6) Hvis der bæres kontaktlinser under udøvelsen af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er), skal de være til langsynethed, monofokale, ikke farvede og veltolererede.
 - 7) Ansøgere med en betydelig refraktionsanomali skal bruge kontaktlinser eller brilleglas med højt indeks.
 - 8) Ortokeratologiske linser må ikke anvendes.

MED.B.075 Farvesyn

- a) Ansøgere skal vurderes som uegnede, hvis de ikke kan påvise deres evne til uden vanskeligheder at opfatte de farver, der er nødvendige for sikker udøvelse af de rettigheder, der tildeles i det relevante certifikat.

▼ M9**b) Undersøgelse og vurdering**

- 1) Ansøgere skal underkastes Ishihara-testen i forbindelse med den første udstedelse af en helbredsgodkendelse. Ansøgere, der består denne test, kan vurderes som egnede.
- 2) Med henblik på en klasse 1-helbredsgodkendelse:
 - i) Ansøgere, der ikke består Ishihara-testen, skal henvises til den certificerede udstedende myndigheds lægefaglige ekspert og gennemgå yderligere farveopfattelsestest for at fastlægge, om de er farvesikre.
 - ii) Ansøgerne skal være normale trikromater eller være farvesikre.
 - iii) Ansøgere, som ikke består yderligere farveopfattelsestest, skal vurderes som uegnede.
- 3) Med henblik på en klasse 2-helbredsgodkendelse:
 - i) Ansøgere, der ikke består Ishihara-testen, skal gennemgå yderligere farveopfattelsestest for at fastlægge, om de er farvesikre.
 - ii) Ansøgere, som ikke har en tilfredsstillende farveopfattelse, må kun udøve rettighederne i forbindelse med det relevante certifikat i dagtimerne.

MED.B.080 Oto-rhino-laryngologi (ENT)**a) Undersøgelse**

- 1) Ansøgernes hørelse skal testes ved alle undersøgelser.
 - i) I forbindelse med en klasse 1-helbredsgodkendelse og en klasse 2-helbredsgodkendelse, hvor en instrumentrettighed eller en route-instrumentrettighed skal påtegnes det relevante certifikat, skal hørelsen testes ved ren-tone audiometri under den første undersøgelse og efterfølgende hvert 5. år indtil det fyldte 40. år og hvert andet år derefter.
 - 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.
 - 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.
- b) Ansøgere med en af følgende medicinske tilstande skal gennemgå yderligere undersøgelse og vurdering for at fastlægge, at tilstanden ikke påvirker den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er):**
- 1) hypoacusis
 - 2) en aktiv patologisk proces i det indre øre eller mellemøret
 - 3) uhelet perforation eller funktionsforstyrrelse af de(n) tympaniske membran(er)
 - 4) funktionsforstyrrelse af det eustakiske rør
 - 5) forstyrrelse af vestibulær funktion
 - 6) signifikant begrænsning af de nasale passager
 - 7) sinusfunktionsforstyrrelse

▼ M9

- 8) signifikante misdannelser eller signifikant infektion i den orale kavitet eller de øvre luftveje
- 9) signifikant tale- eller stemmeforstyrrelse
- 10) eventuelle følgevirkninger af kirurgi i det indre øre eller mellemøret.

c) Flyvemedicinsk vurdering

- 1) Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse med en diagnose på en af de medicinske tilstande, der er anført i litra b), punkt 1), 4) og 5), skal henvises til den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert
- 2) Egnetheden af ansøgere til en klasse 2-helbredsgodkendelse med en af de medicinske tilstande, der er nævnt i litra b), punkt 4) og 5), skal vurderes i samråd med den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert.
- 3) Egnetheden af ansøgere til en klasse 2-helbredsgodkendelse, hvor en instrumentrettighed eller en route-instrumentrettighed skal påtegnes det relevante certifikat med den medicinske tilstand, der er anført i litra b), punkt 1), skal vurderes i samråd med den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert.

MED.B.085 Dermatologi

Ansøgere skal vurderes som uegnede, hvis de har en fastslået dermatologisk tilstand, der kan forventes at bringe den sikre udøvelse af certifikatets rettigheder i fare.

MED.B.090 Onkologi

- a) Før der foretages en nærmere vurdering af deres ansøgning, skal ansøgere med en primær eller sekundær ondartet sygdom gennemføre en onkologisk undersøgelse med et tilfredsstillende resultat. Disse ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse skal henvises til den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert. Disse ansøgere til en klasse 2-helbredsgodkendelse skal vurderes i samråd med den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert.
- b) Ansøgere, som har en dokumenteret sygehistorie eller har fået en klinisk diagnose på intracerebral ondartet tumor, skal vurderes som uegnede.

SEKTION 3***Særlige krav til LAPL-helbredsgodkendelser*****MED.B.095 Lægeundersøgelse og 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 indehaveren af godkendelsen er fyldt 50 år og vurderinger i tilfælde, hvor ansøgerens sygehistorie ikke står til rådighed for vedkommende, som foretager undersøgelsen, skal mindst omfatte alt det følgende:
 - 1) klinisk undersøgelse
 - 2) blodtryk
 - 3) urinprøve
 - 4) syn
 - 5) høreevne.

▼ M9

d) Efter den første vurdering skal alle efterfølgende revurderinger, indtil indehaveren af godkendelsen fylder 50 år, mindst omfatte følgende to ting:

- 1) en vurdering af LAPL-indehaverens sygehistorie
- 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.

▼ B**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) aktiv, latent, akut eller kronisk sygdom eller handicap
- c) sår, skader eller følgevirkninger 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

▼B

- 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.

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 flyvemedicinske center eller af en bedriftslæge i samråd med en flyvelæge.

▼ **M9**

SUBPART D

**FLYVELÆGER, ALMENT PRAKTISERENDE LÆGER OG
BEDRIFTSLÆGER****SEKTION 1*****Flyvelæger*****MED.D.001 Rettigheder**

- a) Indehavere af et flyvelægecertifikat (flyvelæger) 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 de krav, der er fastsat i punkt MED.D.015.
- c) De rettigheder, som en indehaver af et flyvelægecertifikat har som omhandlet i litra a) og b), skal omfatte beføjelsen til at gennemføre flyvemedicinske undersøgelser og vurderinger af kabinebesætningsmedlemmer og udarbejde de relaterede helbredsattester for kabinebesætningsmedlemmer, hvis det er relevant, i overensstemmelse med dette bilag (del-MED).
- d) Anvendelsesområdet for flyvelægecertifikatindehaverens rettigheder og eventuelle betingelser i den forbindelse skal angives på certifikatet.
- e) En indehaver af et flyvelægecertifikat må ikke på noget tidspunkt have mere end ét flyvelægecertifikat, der er udstedt i henhold til denne forordning.
- f) 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 gennemført alle følgende trin:
 - 1) fået adgang af den anden relevante medlemsstat til at udøve deres erhvervsaktiviteter som speciallæge
 - 2) de har informeret den kompetente myndighed i denne anden medlemsstat om, at de har til hensigt at foretage flyvemedicinske undersøgelser og vurderinger og udstede helbredsgodkendelser inden for anvendelsesområdet for deres rettigheder som flyvelæge
 - 3) de har fået en orientering af den kompetente myndighed i denne anden medlemsstat.

MED.D.005 Anvendelse

- a) En ansøgning om et flyvelægecertifikat eller om en udvidelse af de rettigheder, som et flyvelægecertifikat giver, skal indgives i en form og på en måde, der er fastsat af den kompetente myndighed.
- b) Ansøgere til et flyvelægecertifikat skal forelægge den kompetente myndighed:
 - 1) deres personoplysninger og arbejdsadresse
 - 2) dokumentation for, at de opfylder kravene i punkt MED.D.010, herunder et bevis for vellykket fuldførelse af uddannelseskurset i flyvemedicin af relevans for de rettigheder, som de ansøger om
 - 3) en skriftlig erklæring om, at når flyvelægecertifikatet er udstedt, vil flyvelægen udstede helbredsgodkendelser på basis af kravene i denne forordning.

▼ M9

- c) Når flyvelægerne foretager flyvemedicinske undersøgelser på mere end ét sted, skal de videregive relevante oplysninger om alle praksissteder og -faciliteter til den kompetente myndighed.

MED.D.010 Krav til udstedelsen af et flyvelægecertifikat

Ansøgere skal have udstedt et flyvelægecertifikat, hvis de opfylder alle de følgende krav:

- a) De er fuldt ud kvalificeret og autoriseret til at udøve lægegerning og har et bevis på fuldført specialistræning.
- b) De har bestået en grunduddannelse i flyvemedicin, herunder praktisk træning i undersøgelsesmetoder og flyvemedicinske vurderinger.
- c) De har godtgjort over for den kompetente myndighed, at de:
 - 1) råder over tilstrækkelige faciliteter, procedurer, dokumentation og fungerende udstyr af relevans for flyvemedicinske undersøgelser
 - 2) har fastlagt nødvendige procedurer og forhold med henblik på at sikre den lægelige tavshedspligt.

MED.D.011 Rettigheder for indehaveren af et flyvelægecertifikat

Via udstedelsen af et flyvelægecertifikat skal indehaveren have beføjelse til første udstedelse, forlængelse og fornyelse af alle følgende:

- a) klasse 2-helbredsgodkendelser
- b) LAPL-helbredsgodkendelser
- c) helbredsattester for kabinebesætningsmedlemmer.

MED.D.015 Krav til udvidelsen af rettigheder

Ansøgere skal have udstedt et flyvelægecertifikat, der udvider deres ansvar til forlængelse og fornyelse af klasse 1-helbredsgodkendelser, hvis de opfylder alle følgende betingelser:

- a) De har et gyldigt flyvelægecertifikat.
- b) De har foretaget mindst 30 undersøgelser i forbindelse med udstedelse, forlængelse eller fornyelse af klasse 2-helbredsgodkendelser eller tilsvarende i en periode på højst 3 år forud for ansøgningen.
- c) De har bestået en videregående uddannelse i flyvemedicin, herunder praktisk træning i undersøgelsesmetoder og flyvemedicinske vurderinger.
- d) De har bestået praktisk træning af en varighed på mindst 2 dage hos enten et flyvemedicinsk center eller under tilsyn af den kompetente myndighed.

MED.D.020 Uddannelseskurser i flyvemedicin

- a) Uddannelseskurser i flyvemedicin som omhandlet i MED.D.010 litra b) og MED.D.015 litra c) må kun udbydes efter forudgående godkendelse af kurset af den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor den organisation, som forestår uddannelsen, har sit hovedforretningssted. Med henblik på at opnå en sådan godkendelse skal uddannelsesorganisationen godtgøre, at kursusplanen er tilstrækkelig og rummer læringsformål om at tilegne sig de nødvendige kompetencer, og at de personer, der forestår uddannelsen, har tilstrækkelig viden og erfaring.

▼ M9

- b) Undtagen i tilfælde af genopfriskningstræning skal kurserne afsluttes med en skriftlig eksamen i de emner, som kurset har omfattet.
- c) Uddannelsesorganisationen skal udstede et bevis for vellykket fuldførelse til deltagere, når de har bestået den pågældende eksamen.

MED.D.025 Ændringer i flyvelægecertifikatet

- a) Indehavere af et flyvelægecertifikat skal uden unødigt forsinkelse underrette den kompetente myndighed om følgende forhold, der kunne få indflydelse på deres flyvelægecertifikat:
 - 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 af flyvelægecertifikatet er ikke længere opfyldt.
 - 4) Flyvelægens praksissted(er) eller postadresse er ændret.
- b) Manglende underretning af den kompetente myndighed i overensstemmelse med litra a) skal resultere i inddragelse eller tilbagekaldelse af flyvelægecertifikatet i overensstemmelse med punkt ARA.MED.250 i bilag II (del-ARA).

MED.D.030 Gyldighedsperiode for flyvelægecertifikater

Et flyvelægecertifikat skal være gyldigt i en periode på 3 år, medmindre den kompetente myndighed beslutter at reducere denne periode af behørigt begrundede årsager i relation til det enkelte tilfælde.

Efter ansøgning fra indehaveren skal certifikatet:

- a) forlænges, forudsat at indehaveren:
 - 1) fortsat opfylder de generelle krav, der stilles til praktiserende læger og opretholdelse af registreringen som praktiserende læge
 - 2) har gennemgået genopfriskningstræning i flyvemedicin inden for de seneste tre år
 - 3) har foretaget mindst 10 flyvemedicinske undersøgelser eller tilsvarende hvert år
 - 4) fortsat opfylder betingelserne for certifikatet
 - 5) udøver rettighederne i overensstemmelse med kravene i dette bilag (del-MED)
 - 6) har påvist opretholdelse af sine flyvemedicinske kompetencer i overensstemmelse med den procedure, der er fastlagt af den kompetente myndighed.
- b) fornyes, forudsat at indehaveren enten opfylder de krav for forlængelse, der er fastsat i litra a), eller alle følgende krav:
 - 1) fortsat opfylder de generelle krav, der stilles til praktiserende læger og opretholdelse af registreringen som praktiserende læge
 - 2) har gennemgået genopfriskningstræning i flyvemedicin inden for det seneste år
 - 3) har bestået praktisk træning inden for det seneste år hos enten et flyvemedicinsk center eller under den kompetente myndigheds tilsyn

▼ M9

- 4) fortsat opfylder kravene i punkt MED.D.010
- 5) har påvist opretholdelse af sine flyvemedicinske kompetencer i overensstemmelse med den procedure, der er fastlagt af den kompetente myndighed.

*SEKTION 2**Alment praktiserende læger***MED.D.035 Krav til alment praktiserende læger**

Alment praktiserende læger kan fungere som flyvelæger i forbindelse med udstedelse af LAPL-helbredsmyndigheder, hvis de opfylder alle følgende betingelser:

- a) De udøver deres aktivitet i en medlemsstat, hvor alment praktiserende læger har adgang til ansøgeres fulde lægejournaler.
- b) De udøver deres aktivitet i overensstemmelse med eventuelle yderligere krav, der er fastsat i den nationale lovgivning i medlemsstaten for deres kompetente myndighed.
- c) De er fuldt kvalificerede og autoriserede til at udøve lægegering i henhold til national lovgivning i medlemsstaten for deres kompetente myndighed.
- d) De har underrettet den kompetente myndighed inden påbegyndelse af en sådan aktivitet.

*SEKTION 3**Bedriftslæger***MED.D.040 Krav til bedriftslæger**

I medlemsstater, hvor den kompetente myndighed finder det godtgjort, at kravene i det nationale sundhedssystem, der gælder for bedriftslæger, kan sikre overholdelse af kravene i dette bilag (del-MED), som gælder for bedriftslæger, kan bedriftslæger foretage flyvemedicinske vurderinger af kabinepersonalet, forudsat at:

- a) de er fuldt kvalificerede og autoriserede til at udøve lægegering og har kvalifikationer i arbejdsmedicin
- b) flyvearbejds miljøet og kabinepersonalets sikkerhedsopgaver var en del af deres arbejdsmedicinpenum eller anden træning eller operationel erfaring
- c) de har underrettet den kompetente myndighed inden påbegyndelse af en sådan aktivitet.

▼ **M1***BILAG V***KVALIFICERING AF KABINEPERSONALE, DER MEDVIRKER I ERHVERVSMÆSSIGE LUFTRANSPORTOPERATIONER****[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 kabinibesætningsmedlem ved erhvervsmæssig lufttransportoperation af de i artikel 4, stk. 1, litra b) og c), i forordning (EF) nr. 216/2008 omhandlede luftfartøjer.
- b) Kabinibesætningsmedlemmer 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, selv vurdering, 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 rørgige 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) luftsygge
 - 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*▼ **M7**▼ **M1****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.
- 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.

▼ M14**ARA.GEN.125 Oplysninger til agenturet**

- a) Den kompetente myndighed underretter agenturet i tilfælde af væsentlige problemer med gennemførelsen af forordning (EU) 2018/1139 og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, inden for 30 dage fra det tidspunkt, hvor myndigheden fik kendskab til problemerne.
- b) Uden at dette berører Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014⁽¹⁾ og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf, forelægger den kompetente myndighed hurtigst muligt agenturet oplysninger af sikkerhedsmæssig betydning hidrørende fra de indberetninger af begivenheder, der er lagret i den nationale database.

▼ M1**ARA.GEN.135 Omgående reaktion på et sikkerhedsproblem****▼ M14**

- a) Uden at dette berører forordning (EU) nr. 376/2014 og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf, etablerer den kompetente myndighed et system til behørig indsamling, analyse og formidling af sikkerhedsoplysninger.
- b) Agenturet gennemfører et system med henblik på at analysere alle modtagne relevante sikkerhedsoplysninger og uden unødigt ophold give medlemsstaterne og Kommissionen alle de oplysninger, herunder henstillinger eller afhjælpende foranstaltninger, der skal iværksættes, som de skal bruge for at reagere rettidigt på et sikkerhedsproblem, som involverer materiel, dele og apparatur, ikkefastmonteret udstyr samt personer eller organisationer, der er underlagt forordning (EU) 2018/1139 og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf.

▼ M1

- c) Når den kompetente myndighed har modtaget oplysningerne i litra a) og b), træffer myndigheden passende foranstaltninger til at håndtere problemet.

▼ M14

- d) Foranstaltninger, der iværksættes i henhold til litra c), skal omgående meddeles alle personer eller organisationer, som skal overholde dem i henhold til forordning (EU) 2018/1139 og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf. Den kompetente myndighed underretter også agenturet om disse foranstaltninger og, når der kræves en fælles indsats, de andre berørte medlemsstater.

▼ M1*AFSNIT II**Styring***ARA.GEN.200 Styringssystem**

- a) Den kompetente myndighed etablerer og vedligeholder et styringssystem, herunder som minimum:

▼ M14

- 1) dokumenterede politikker og procedurer til beskrivelse af dens organisation, midler og metoder til at sikre overholdelse af forordning (EU) 2018/1139 og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf. Procedurerne ajourføres og fungerer som den kompetente myndigheds grundlæggende arbejdsdokumenter for alle tilknyttede opgaver

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014 af 3. april 2014 om indberetning og analyse af samt opfølgning på begivenheder inden for civil luftfart, ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007 (EUT L 122 af 24.4.2014, s. 18).

▼ M1

- 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.

▼ M14

- c) Den kompetente myndighed etablerer procedurer for deltagelse i en gensidig udveksling af alle nødvendige oplysninger og bistand med andre berørte kompetente myndigheder, det være sig i medlemsstaten eller i andre medlemsstater, herunder følgende oplysninger:
- 1) om alle resultater, afhjælpende foranstaltninger, der er truffet i medfør af sådanne resultater, og håndhævelsesforanstaltninger, der er truffet som følge af tilsyn med personer og organisationer, som udøver aktiviteter på én medlemsstats område, men som er certificeret af eller har afgivet erklæringer til den kompetente myndighed i en anden medlemsstat eller agenturet
 - 2) hidrørende fra obligatorisk og frivillig indberetning af begivenheder, jf. punkt ORA.GEN.160 i bilag VII.

▼ M1

- 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

▼ M1

- 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
 - 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.

▼ M14**ARA.GEN.210 Ændringer af styringssystemet**

- a) Den kompetente myndighed skal indføre et system, der kan afdække ændringer, som påvirker myndighedens evne til at udføre sine opgaver og varetage sit ansvar i henhold til forordning (EU) 2018/1139 og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf. Dette system skal sætte myndigheden i stand til at træffe passende foranstaltninger for at sikre, at dens styringssystem forbliver tilstrækkeligt og effektivt.
- b) Den kompetente myndighed ajourfører sit styringssystem, så det rettidigt afspejler alle ændringer af forordning (EU) 2018/1139 og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf, med henblik på at sikre effektiv gennemførelse.
- c) Den kompetente myndighed skal underrette agenturet om ændringer, der påvirker myndighedens evne til at udføre sine opgaver og varetage sit ansvar i henhold til forordning (EU) 2018/1139 og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf.

▼ M1**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

▼ M7

- 4) certificerings- og erklæringsprocesser og løbende tilsyn med godkendte og anmeldte organisationer

▼ M1

- 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

▼ M11

- 11) sikkerhedsoplysninger og opfølgende foranstaltninger
- 12) anvendelse af fleksibilitetsbestemmelserne i henhold til artikel 71 i forordning (EU) 2018/1139 og
- 13) den evaluerings- og tilladelsesprocedure for luftfartøjer, som er fastsat i punkt ORA.ATO.135, litra a), og DTO.GEN.240, litra a)

▼ M12

- b) Den kompetente myndighed skal udarbejde og løbende ajourføre en liste over alle organisationsbeviser, FSTD-kvalifikationsbeviser og personcertifikater og -beviser, som den har udstedt, DTO-erklæringer, den har modtaget, og DTO-træningsprogrammer, som den har kontrolleret eller godkendt med henblik på overholdelsen af bilag I (del-FCL), bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 og bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976.

▼ M1

- 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

▼ M7

- 2) vedvarende opfyldelse af de gældende krav for indehavere af beviser, rettigheder og certifikater, de organisationer, den har certificeret, personer, indehavere af FSTD-kvalifikationsbeviser og de organisationer, den har modtaget en erklæring fra

▼ M1

- 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 sikkerhedsprioriteringer.
- 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.

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, aktiviteterne 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.

▼ M1

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 sikkerhedspræstationen 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.
- e) Tilsynsprogrammet omfatter fortegnelser over de datoer, hvor revisioner, inspektioner og møder skal finde sted, og hvor sådanne revisioner, inspektioner og møder er gennemført.

▼ M7

- f) Uanset litra b), c) og ca) skal DTO'ernes tilsynsprogram udarbejdes under hensyntagen til organisationens særlige karakter, aktiviteterens kompleksitet og resultaterne af tidligere tilsynsaktiviteter og baseres på vurderingen af de risici, der er knyttet til den træning, der udføres. Tilsynsaktiviteterne skal omfatte inspektioner, herunder uanmeldte inspektioner, og kan omfatte revisioner, hvis den kompetente myndighed finder det nødvendigt.

▼ M1**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.

▼ **M1**

- 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.

▼ **M7**

- d) Uanset litra a), b) og c) skal den kompetente myndighed i tilfælde af ændringer i oplysningerne i de erklæringer, den har modtaget fra en DTO, eller i det træningsprogram, som DTO'en anvender, og som er meddelt i overensstemmelse med punkt DTO.GEN.116 i bilag VIII (del-DTO), handle i overensstemmelse med kravene i enten punkt ARA.DTO.105 eller ARA.DTO.110.

▼ **M1****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.

▼ M1

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
 - 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.

▼ M12

- da) Uanset litra a)-d) gælder det for DTO'er, at hvis den kompetente myndighed ved tilsyn eller på anden måde finder belæg, som tyder på, at en DTO ikke opfylder de væsentlige krav, der er fastsat i bilag IV til forordning (EU) 2018/1139, ikke opfylder kravene i bilag I (del-FCL) og bilag VIII (del-DTO) til nærværende forordning eller kravene i bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 og kravene i bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, skal den kompetente myndighed:

▼ M7

- 1) udstede et resultat, registrere det og meddele det skriftligt til repræsentanten for DTO'en og fastlægge en rimelig frist for DTO'ens udførelse af de foranstaltninger, der er beskrevet i punkt DTO.GEN.150 i bilag VIII (del-DTO)

▼ **M7**

- 2) umiddelbart træffe passende foranstaltninger til at begrænse eller forbyde de træningsaktiviteter, der er berørt af den manglende overholdelse, indtil DTO'en har truffet de afhjælpende foranstaltninger, der er omhandlet i nr. 1), i tilfælde af nogen af følgende situationer:
 - i) der er konstateret et sikkerhedsproblem
 - ii) DTO'en træffer ikke afhjælpende foranstaltninger i overensstemmelse med punkt DTO.GEN.150
- 3) for de træningsprogrammer, der er omhandlet i punkt DTO.GEN.230, litra c), i bilag VIII (del-DTO), begrænse, inddrage eller tilbagekalde godkendelsen af programmet
- 4) træffe andre håndhævelsesforanstaltninger, som er nødvendige for at sikre, at den manglende opfyldelse bringes til ophør, og, hvor det er relevant, afhjælpe konsekvenserne heraf.

▼ **M12**

- e) Uanset andre håndhævelsesforanstaltninger gælder det, at hvis myndigheden i en medlemsstat, der handler i henhold til punkt ARA.GEN.300, litra d), konstaterer manglende opfyldelse af de væsentlige krav i bilag IV til forordning (EU) 2018/1139, kravene i bilag I (del-FCL), bilag VII (del-ORA) og bilag VIII (del-DTO) til nærværende forordning eller kravene i bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 og kravene i bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976 hos en organisation, som er certificeret af eller har afgivet en erklæring til den kompetente myndighed i en anden medlemsstat eller agenturet, underretter den den pågældende kompetente myndighed om den manglende opfyldelse.

▼ **M1****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.
- 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.

▼ **M11****ARA.GEN.360 Ændring af kompetent myndighed**▼ **M12**

- a) Efter at have modtaget en certifikatindehavers anmodning om at ændre den kompetente myndighed som angivet i punkt FCL.015, litra e), i bilag I (del-FCL), punkt BFCL.015, litra f), i bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 eller punkt SFCL.015, litra f), i bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, skal den modtagende kompetente myndighed uden unødigt ophold anmode certifikatindehaverens kompetente myndighed om at overføre følgende:

- 1) en verifikation af certifikatet
- 2) kopier af certifikatindehaverens helbredsdocumentation, der opbevares af denne kompetente myndighed i henhold til punkt ARA.GEN.220 og ARA.MED.150. Helbredsdocumentationen skal overføres i henhold til punkt MED.A.015 i bilag IV (del-MED), og den skal indeholde et resumé af ansøgerens relevante sygehistorie, verificeret og underskrevet af den lægefaglige ekspert.

▼ **M11**

- b) Den overførende kompetente myndighed skal opbevare certifikatindehaverens originale certifikater og helbredsdocumentation i overensstemmelse med punkt ARA.GEN.220, ARA.FCL.120 og ARA.MED.150.
- c) Den modtagende kompetente myndighed genudsteder uden unødigt ophold certifikatet og helbredsgodkendelsen, forudsat at den har modtaget og behandlet alle de i litra a) omhandlede dokumenter. Ved genudstedelsen af certifikatet og helbredsgodkendelsen skal den modtagende kompetente myndighed øjeblikkeligt anmode indehaveren af certifikatet om at overdrage det certifikat, den overførende kompetente myndighed har udstedt, tillige med den tilknyttede helbredsgodkendelse.
- d) Den modtagende kompetente myndighed underretter øjeblikkeligt den overførende kompetente myndighed om, at den har udstedt certifikatet og helbredsgodkendelsen til certifikatindehaveren, og at certifikatindehaveren har overdraget certifikatet og helbredsgodkendelsen i henhold til litra c). Indtil der er modtaget en sådan underretning, bevarer den overførende kompetente myndighed ansvaret for certifikatet og den helbredsgodkendelse, der oprindeligt er udstedt til den pågældende certifikatindehaver.

▼ **M1**

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.

▼ M6

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.

▼ M14

c) Eksaminators påtegning af certifikater. Før eksaminatorerne specifikt bemyndiges til at forlænge eller forny rettigheder eller certifikater, udarbejder den kompetente myndighed passende procedurer.

▼ M4

d) Instruktørers påtegning af certifikater. Før visse instruktører specifikt bemyndiges til at forlænge klasserettigheder til enmotorede luftfartøjer med stempelmotorer og TMG, udarbejder den kompetente myndighed passende procedurer.

▼ M12

e) Instruktører for FI(B)- eller FI(S)-certifikater: Den kompetente myndighed udarbejder passende procedurer for udførelse af de træningsflyvninger under tilsyn, der er specificeret i:

▼ M14

- 1) punkt BFCL.315, litra a), nr. 4), ii), og BFCL.360, litra a), nr. 2), i bilag III (del-BFCL) til forordning (EU) 2018/395 og

▼ M12

- 2) punkt SFCL.315, litra a), nr. 7), ii), og SFCL.360, litra a), nr. 2), i bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976.

▼ 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 eksaminatorer 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.

▼ M3

- b) For at lette formidlingen af og adgangen til de oplysninger, der er indsendt af de kompetente myndigheder i henhold til 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
 - 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

▼ M12

- 3) hvis certifikatindehaveren ikke længere opfylder de relevante krav i bilag I (del-FCL), bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 eller bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976

▼ M1

- 4) hvis indehaveren udøver rettighederne for sit certifikat, rating eller bevis under påvirkning af alkohol eller narkotika

▼ M1

- 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****▼ M12**

- a) Den kompetente myndighed etablerer de nødvendige ordninger og procedurer til, at ansøgerne kan tage teoriprøver i henhold til de gældende krav i bilag I (del-FCL), bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 eller bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976.

▼ M1

- b) For ATPL-, MPL-, erhvervsmæssige pilotcertifikater (CPL) og instrumenterings 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.
- 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.

▼ **M1**

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

d) bevis for uregelmæssigheder eller svigagtig 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)

▼ M1

- 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.

▼ M12**ARA.ATO.110 Godkendelse af minimumsudstyslister**

Når den kompetente myndighed modtager en ansøgning om godkendelse af en minimumsudstysliste i henhold til punkt ORO.MLR.105 i bilag III (del-ORO) og NCC.GEN.101 i bilag VI (del-NCC) til forordning (EU) nr. 965/2012, handler den i henhold til punkt ARO.OPS.205 i bilag II (del-ARO) til nævnte forordning.

▼ 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 flyvebesætnings træning, -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 afhjulpel 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.

▼ M1**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.

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:

▼ M1

- 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 evalueringsprocedure 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.

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.

▼ M1

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 erhvervserfaring 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,

- 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

▼ M3

- 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).

ARA.MED.145 Meddelelse fra alment praktiserende læger til den kompetente myndighed

Den kompetente myndighed etablerer, hvor det er relevant, en meddelelsesproces 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.

▼ M1

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.

▼ M9

ARA.MED.160 Udveksling af oplysninger om helbreds-godkendelser via et centralt dataregister

a) Agenturet opretter og forvalter et centralt dataregister, det europæiske flyvemedicinske dataregister (European Aero-Medical Repository — EAMR).

b) Af hensyn til helbreds-godkendelsen og tilsynet med ansøgere til og indehavere af klasse 1-helbreds-godkendelser og for tilsynet med flyvelæger og flyvemedicinske centre, skal de i litra c) omhandlede personer udveksle følgende oplysninger via EAMR:

- 1) grundlæggende oplysninger om ansøgeren til eller indehaveren af en klasse 1-helbreds-godkendelse, certifikatudstedende myndighed, efternavn og fornavn, fødselsdato, nationalitet, e-mailadresse og nummeret på et eller flere identifikationsdokumenter (nationalt identitetskort eller pas) som angivet af ansøgeren
- 2) klasse 1-helbreds-godkendelser: dato for lægeundersøgelsen eller, hvis lægeundersøgelsen ikke er afsluttet, datoen for påbegyndelse af lægeundersøgelsen, udstedelses- og udløbsdato for klasse 1-helbreds-godkendelsen, undersøgelsens sted, status for begrænsninger, status for dette certifikat (nyt, frígivet, inddraget eller tilbagekaldt), unikt referencenummer for den certifikatudstedende myndigheds lægefaglige ekspert, flyvelægen eller det flyvemedicinske center, der udsteder dette certifikat, og for den relevante kompetente myndighed.

c) Til de formål, der er omhandlet i litra b), skal følgende personer have adgang til EAMR og de heri indeholdte oplysninger:

- 1) lægefaglige eksperter hos den certifikatudstedende myndighed for ansøgeren til eller indehaveren af en klasse 1-helbreds-godkendelse samt andet behørigt bemyndiget personale hos denne myndighed, som har ansvaret for at oprette eller forvalte denne ansøgers eller indehavers optegnelse i henhold til denne forordning
- 2) flyvelæger og behørigt bemyndiget personale hos flyvemedicinske centre, til hvilke denne ansøger eller indehaver har indgivet en erklæring i overensstemmelse med punkt MED.A.035, litra b), punkt 2)
- 3) behørigt bemyndiget personale hos den kompetente myndighed, som har ansvaret for at føre tilsyn med flyvelæger eller flyvemedicinske centre, som gennemfører flyvemedicinske vurderinger af disse ansøgere eller indehavere.

Desuden kan agenturet og de nationale kompetente myndigheder give andre personer adgang til EAMR og de heri indeholdte oplysninger, hvis dette er nødvendigt for at sikre, at EAMR fungerer korrekt, navnlig den tekniske vedligeholdelse heraf. I dette tilfælde skal agenturet eller den relevante nationale kompetente myndighed sikre, at disse personer er behørigt bemyndiget og kvalificeret, at deres adgang forbliver begrænset til det, der er nødvendigt for at opfylde de formål, hvortil de har fået adgang, og at de har modtaget forudgående uddannelse i den relevante lovgivning vedrørende beskyttelse af personoplysninger og tilknyttede garantier. Når en kompetent myndighed giver en person en sådan adgang, skal den informere agenturet herom på forhånd.

▼ **M9**

- d) De certifikatudstedende myndigheder, flyvelæger og flyvemedicinske centre, der henvises til i litra c), skal umiddelbart efter hver undersøgelse af en ansøger til eller indehaver af en klasse 1-helbredsgodkendelse indtaste de i litra b) omhandlede oplysninger i EAMR eller om nødvendigt ajourføre disse oplysninger.
- e) Hvis oplysningerne er personoplysninger som defineret i artikel 2, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 ⁽¹⁾, skal de forud for hver indtastning eller ajourføring af disse oplysninger informere ansøgeren til eller indehaveren af klasse 1-helbredsgodkendelsen herom.
- f) Agenturet skal sikre EAMR's integritet og sikkerhed og de heri indeholdte oplysninger ved hjælp af en passende informationsteknologiinfrastruktur. Det skal indføre og anvende, i samråd med de nationale kompetente myndigheder, de protokoller og teknologiske foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre, at adgangen til EAMR og de heri indeholdte oplysninger er lovlig og sikker.
- g) Agenturet skal sikre, at oplysningerne i EAMR slettes efter en periode på ti år. Denne periode skal beregnes fra udløbsdatoen for den sidste klasse 1-helbredsgodkendelse udstedt i forbindelse med den pågældende ansøger eller indehaver, eller fra datoen for den sidste indtastning eller ajourføring af oplysninger med hensyn til denne ansøger eller indehaver, afhængigt af hvilken dato der forekommer senest.
- h) Agenturet skal sikre, at ansøgere til eller indehavere af klasse 1-helbredsgodkendelser kan få adgang til alle oplysninger om dem, der er indeholdt i EAMR, og at de er informeret om, at de kan anmode om at få disse oplysninger korrigeret eller slettet. De certifikatudstedende myndigheder skal vurdere sådanne anmodninger og, hvis de mener, at de pågældende oplysninger er urigtige eller ikke nødvendige af hensyn til de formål, der er angivet i litra b), sikre, at oplysningerne korrigeres eller slettes.

▼ **M1***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.

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.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 af 18. december 2000 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i fællesskabsinstitutionerne og -organerne og om fri udveksling af sådanne oplysninger (EFT L 8 af 12.1.2001, s. 1).

▼ M1**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.
- b) Til forsøgsformål kan en kompetent myndighed i samarbejde med mindst én anden kompetente myndighed udvikle og evaluere en protokol for medicinsk vurdering, og på dette grundlag kan disse kompetente myndigheder udstede et fastlagt antal helbredsgodkendelser for piloter med passende begrænsninger.

▼ M4

- 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.

▼ M7

SUBPART DTO

SPECIFIKKE KRAV VEDRØRENDE ANMELDTE
TRÆNINGSORGANISATIONER (DTO)

ARA.DTO.100 Anmeldelse til den kompetente myndighed

- a) Når den kompetente myndighed modtager en erklæring fra en DTO, skal den kontrollere, at erklæringen indeholder alle de oplysninger, der er angivet i punkt DTO.GEN.115 i bilag VIII (del-DTO), og bekræfte modtagelsen af erklæringen samt tildele et individuelt DTO-referencenummer til repræsentanten for DTO'en.

▼ M12

- b) Hvis erklæringen ikke indeholder de nødvendige oplysninger, eller indeholder oplysninger, der tyder på manglende overholdelse af de væsentlige krav, der er fastsat i bilag IV til forordning (EU) 2018/1139, kravene i bilag I (del-FCL) og bilag VIII (del-DTO) til nærværende forordning eller kravene i bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 og bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, skal den kompetente myndighed handle i overensstemmelse med punkt ARA.GEN.350, litra da).

▼ M7**ARA.DTO.105 Ændringer i erklæringer**

Når den kompetente myndighed modtager en ændring til oplysningerne i erklæringen fra en DTO, skal den handle i overensstemmelse med punkt ARA.DTO.100.

ARA.DTO.110 Kontrol af overholdelsen af træningsprogrammet**▼ M12**

a) Når den kompetente myndighed modtager en DTO's træningsprogrammer og eventuelle ændringer dertil, som er meddelt i henhold til punkt DTO.GEN.115, litra c), i bilag VIII (del-DTO), eller en ansøgning om godkendelse af en DTO's træningsprogrammer, som er indgivet i henhold til punkt DTO.GEN.230, litra c), i samme bilag, skal den kontrollere, om disse træningsprogrammer opfylder kravene i bilag I (del-FCL), bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 og bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, alt efter hvad der er relevant.

▼ M7

b) Når den kompetente myndighed har konstateret, at DTO-træningsprogrammet, og eventuelle senere ændringer heraf, opfylder disse krav, underretter den repræsentanten for DTO'en derom skriftligt eller, i det tilfælde, der er omhandlet i punkt DTO.GEN.230, litra c), i bilag VIII (del-DTO), godkender træningsprogrammet. Til denne godkendelse bruger den blanketten i tillæg VIII til dette bilag (del-ARA).

c) I tilfælde af manglende opfyldelse handler den kompetente myndighed i overensstemmelse med punkt ARA.GEN.350, litra da), eller, i det tilfælde, der er omhandlet i punkt DTO.GEN.230, litra c), i bilag VIII (del-DTO), afviser ansøgningen om godkendelse af træningsprogrammet.

▼ M4*Tillæg I***Flyvebesætningscertifikat****▼ M12**

Flyvebesætningscertifikater, der er udstedt af en medlemsstat i henhold til bilag I (del-FCL), bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 og bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, skal opfylde følgende specifikationer:

▼ M4

- 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

▼ M12

III) certifikatets serienummer startende med FN-landekoden for det certifikatudstedende land efterfulgt af »FCL«, »BFCL« eller »SFCL«, alt efter hvad der er relevant, og en kode med tal og/eller bogstaver bestående af arabiske tal og latinske bogstaver

▼ M4

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:

▼ M12

XII) rettigheder og certifikater og, for balloner og svæveflyvemaskiner, beføjelser: klasse, type, instruktørbeviser osv. med udløbsdatoer, alt efter hvad der er relevant. Radiotelefonibeføjelser (R/T) kan vises på certifikatet 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.

▼ **M4**

- 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.

Hæftets omslag

Den kompetente myndigheds navn og logo (Engelsk og eventuelle andre sprog foreskrevet af den kompetente myndighed) DEN EUROPÆISKE UNION (Kun engelsk) FLYVEBESÆTNINGSCERTIFIKAT (Engelsk og eventuelle andre sprog foreskrevet af den kompetente myndighed) ► ⁽¹⁾ Udstedt i overensstemmelse med del-FCL/del-BFCL/del-SFCL (ikke-gældende dele slettes) ◄ Dette certifikat opfylder ICAO-standarderne, bortset fra LAPL- og EIR-rettighederne (Engelsk og eventuelle andre sprog foreskrevet af den kompetente myndighed) EASA-formular 141, 2. udgave.	Krav »Den Europæiske Union« slettes for ikke-EU-medlemsstater Hver side skal have en størrelse på 1/8 A4-ark
--	---

► ⁽¹⁾ **M12**

Side 2

I	Udstedende land	Krav
III	Certifikatnummer	► ⁽¹⁾ Certifikatets serienummer starter altid med FN-landekoden for det certifikatudstedende land efterfulgt af »FCL-«, »BFCL-« eller »SFCL-«, alt efter hvad der er relevant. ◄
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	

► ⁽¹⁾ **M12**

▼ **M4**

Side 3

II	Titel på certifikatet, dato for første udstedelse og landekode	► ⁽¹⁾ De anvendte forkortelser vil svare til forkortelserne i del-FCL (f.eks. PPL(H), ATPL(A) osv.), del-BFCL og del-SFCL ◀ 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	Radiotelefonirettigheder: 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 ► ⁽²⁾ For SPL, bortset fra de tilfælde, der er omhandlet i ► ⁽³⁾ artikel 3b, stk. 2, litra a) ◀, i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976: Beføjelser knyttet til kunstflyvning og skyflyvning i svæveflyvemaskiner samt startmetoder, der skal udøves i henhold til punkt SFCL.155, SFCL.200 og SFCL.215 i bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, alt efter hvad der er relevant. ◀

► ⁽¹⁾ ⁽²⁾ **M12**► ⁽³⁾ **M14**

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 kabinepersonalecertifikater**

Kabinepersonalecertifikater udstedt i overensstemmelse med del-CC i en medlemsstat skal opfylde følgende specifikationer:

1. KABINEPERSONALECERTIFIKATER Udstedt i overensstemmelse med del-CC 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 kabinebesætningsmedlem på luftfartøjer under erhvervsmæssige lufttransportoperationer, hvis denne opfylder kravene i del-CC om fortsat egnethed og gyldige luftfartøjstypekvalifikationer. EASA-blanket 142, 1. udgave.

Vejledning:

▼ **M3**

- a) Kabinepersonalecertifikatet 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 kabinepersonalecertifikater. I sidstnævnte tilfælde skal der henvises til medlemsstatens kompetente myndigheds godkendelse.
- e) Kabinepersonalecertifikatet 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.

▼ **M12***Tillæg III til BILAG VI DEL-ARA***BEVISER TIL GODKENDE TRÆNINGSORGANISATIONER (ATO)****Den Europæiske Union (*)****Kompetent myndighed****GODKENDT TRÆNINGSORGANISATIONSBEVIS**

[BEVISNUMMER/-REFERENCE]

I medfør af Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 [og Kommissionens forordning (EU) 2018/395/Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976 (TILPASSES EFTER OMSTÆNDIGHEDERNE)] og med forbehold af nedenstående betingelser attesterer [den kompetente myndighed] herved, 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/del-BFCL-træningskurser/del-SFCL-træningskurser [TILPASSES EFTER OMSTÆNDIGHEDERNE].

BETINGELSER:

Dette bevis er begrænset til beføjelser 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, del-BFCL, del-SFCL [TILPASSES EFTER OMSTÆNDIGHEDERNE] 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, 2. udgave — side 1/2.

▼ **M12****GODKENDT TRÆNINGSORGANISATIONSBEVIS****TRÆNINGSKURSUSGODKENDELSE**

Tillæg til ATO-bevis nr.:

[BEVISNUMMER/-REFERENCE]

[TRÆNINGSORGANISATIONENS NAVN]

har opnået ret til at udbyde og gennemføre følgende del-FCL-/del-BFCL-/del-SFCL- [TILPASSES EFTER OMSTÆNDIGHEDERNE] 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, del-BFCL, del-SFCL [TILPASSES EFTER OMSTÆNDIGHEDERNE], 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, 2. udgave — side 2/2.

▼ M1*Tillæg IV til BILAG VI DEL-ARA***KVALIFIKATIONSBEVIS TIL FLYVESIMULATORTRÆNINGSS-
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. Bogstav-koden 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					
Duellighedsprøver					
Autokoblet indflyvning					
Autolandings-/rulningsledesystem					/
ACAS I/II					/
System til varslings 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.

EASA-blanket 148, 1. udgave.

**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/yyyy

Underskrift: [Kompetent myndighed]

▼ **M12***Tillæg VIII til bilag VI (del-ARA)***Godkendelse af træningsprogram**
for en anmeldt træningsorganisation (DTO)

Den Europæiske Union (*)

Kompetent myndighed

Udstedende myndighed:

DTO'ens navn:

DTO'ens referencenummer:

Godkendt(e) træningsprogram(mer):

Eksaminatorstandardisering — FE(S), FE(B) (**)

Opfriskningsseminar for eksaminatorer — FE(S),
FE(B) (**)

Dok.reference:

Bemærkninger:

Ovennævnte træningsprogram(mer) er blevet kontrolleret af ovennævnte kompetente myndighed og fundet i overensstemmelse med kravene i bilag I (del-FCL) til Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011, bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 og bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976.

Udstedelsesdato:

Underskrift: [kompetent myndighed]

(*) »Den Europæiske Union« slettes for ikke-EU-medlemsstater.(**)
Tilpasses efter omstændighederne.► **M14** EASA-blanket 157 — 2. udgave ◀ — side 1/1.

▼ **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.

▼ M14**ORA.GEN.160 Indberetning af begivenheder**

- a) Organisationen skal som led i sit styringssystem etablere og opretholde en ordning for indberetning af begivenheder, herunder obligatorisk og frivillig indberetning. For organisationer, hvis hovedforretningssted er beliggende i en medlemsstat, skal dette system opfylde kravene i forordning (EU) nr. 376/2014 og forordning (EU) 2018/1139 samt de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag af disse forordninger.
- b) Organisationen skal til den kompetente myndighed — og til registreringsstaten, hvis der er tale om luftfartøjer, som ikke er registreret i en medlemsstat — indberette enhver sikkerhedsrelateret tildragelse eller omstændighed, der udgør — eller kunne udgøre, hvis den ikke korrigeres eller imødegås — en fare for et luftfartøj, de ombordværende eller andre personer, herunder navnlig ethvert havari eller enhver alvorlig hændelse.
- c) Uden at dette berører litra b), skal organisationen til den kompetente myndighed og indehaveren af luftfartøjets konstruktionsgodkendelse, indberette enhver hændelse, funktionsfejl, teknisk fejl, overskridelse af tekniske begrænsninger, begivenhed, der blotlægger unøjagtige, ufuldstændige eller tvetydige oplysninger i data, som er fastsat i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012, eller andre uregelmæssige omstændigheder, som har eller kan have bragt et luftfartøj, de ombordværende eller andre personer i fare, uden at dette er resulteret i et havari eller en alvorlig hændelse.
- d) Uden at dette berører forordning (EU) nr. 376/2014 og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf, skal indberetninger i henhold til litra c):

▼ M14

- 1) indgives så hurtigt som praktisk muligt, men under alle omstændigheder senest 72 timer efter, at organisationens har konstateret den tildragelse eller omstændighed, som indberetningen vedrører, medmindre ekstraordinære forhold forhindrer dette
 - 2) indgives i en form og på den måde, der er fastlagt af den kompetente myndighed, jf. punkt ORA.GEN.105
 - 3) indeholde alle relevante oplysninger om den omstændighed, der er kommet til organisationens kendskab.
- e) For organisationer, hvis hovedforretningssted ikke befinder sig i en medlemsstat,
- 1) skal de første obligatoriske indberetninger:
 - i) sikre, at fortroligheden med hensyn til indberetterens identitet og de i indberetningen nævnte personers identitet beskyttes tilstrækkeligt
 - ii) indgives så hurtigt som praktisk muligt, men under alle omstændigheder senest 72 timer efter, at organisationen har fået kendskab til begivenheden, medmindre ekstraordinære forhold forhindrer dette
 - iii) indgives i en form og på en måde, som agenturet fastlægger
 - iv) indeholde alle de relevante oplysninger om den omstændighed, som organisationen er bekendt med.
 - 2) hvis det er relevant, indgives en opfølgende indberetning med nærmere oplysninger om de foranstaltninger, som organisationen agter at træffe for at forebygge lignende begivenheder i fremtiden, så snart disse foranstaltninger er fastlagt disse opfølgende indberetninger skal:
 - i) indgives til de relevante enheder, der modtog den oprindelige indberetning i overensstemmelse med litra b) og c)
 - ii) indgives i en form og på en måde, som agenturet fastlægger.

▼ M1*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

▼ M1

- 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

▼ M14

- 7) eventuelle andre relevante krav, der er fastsat i forordning (EU) 2018/1139 og i forordning (EU) nr. 376/2014 samt i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf.

▼ M1

- 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 kontraherede 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.
- 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.

▼ M1

- 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 udøvelsen 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) Forteignelserne 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 pilot-certifikater 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:

▼ M12

- 1) sikring af, at den udbudte træning er i overensstemmelse med bilag I (del-FCL), bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 og bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, alt efter hvad der er relevant, og, i forbindelse med prøveflyvningstræning, at de relevante krav i bilag I (del-21) til Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012 og træningsprogrammet er blevet fastlagt

▼ M1

- 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.

▼ M12

- d) Flyveinstruktører og flyvesimulatortræningsinstruktører skal have de kvalifikationer, der kræves i bilag I (del-FCL), bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 og bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976 for den type træning, de tilbyder.

▼ M1**ORA.ATO.120 Registrering****▼ M7**

Følgende fortegnelser opbevares under hele kursusforløbet og i en periode på mindst tre år efter, at træningen er gennemført:

▼ M1

- 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

▼ M1

- c) information om elevernes certifikater og tilhørende ratings og beviser, herunder udløbsdatoer for helbredsbeviser og ratings.

ORA.ATO.125 Træningsprogram

- a) Der udarbejdes et træningsprogram for hver enkelt kursustype.

▼ M12

- b) Træningsprogrammet skal opfylde kravene i bilag I (del-FCL), bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 og bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, alt efter hvad der er relevant, og i forbindelse med prøveflyvningstræning også de relevante krav i bilag I (del-21) til Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012.

▼ M1**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**▼ M11**

- a) ATO'en skal anvende en passende flåde af træningsluftfartøjer eller FSTD'er, hvis udstyr er hensigtsmæssigt i forhold til de træningskurser, denne udbyder. Flåden skal bestå af luftfartøjer, som opfylder alle de krav, der er fastsat i forordning (EU) 2018/1139. Luftfartøjer, der er omfattet af litra a), b), c) eller d) i bilag I til forordning (EU) 2018/1139, må anvendes til træning, hvis alle følgende betingelser er opfyldt:
 - 1) i forbindelse med en evalueringsproces har den kompetente myndighed konstateret et sikkerhedsniveau svarende til det, der er fastsat i kraft af de væsentlige krav i bilag II til forordning (EU) 2018/1139.
 - 2) den kompetente myndighed har givet tilladelse til at anvende luftfartøjet til træning hos den pågældende ATO.

▼ M1

- b) ATO'en udfører kun træning i FSTD'er, når den over for den kompetente myndighed kan påvise:
 - 1) foreneligheden mellem FSTD-specifikationer 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

▼ M1

- 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.

▼ M1**ORA.ATO.225 Træningsprogram**

- a) Træningsprogrammet skal indeles 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
 - 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.

▼ M1

- 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.

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 erhvervmæssigt 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 FLYVE-SIMULATORTRÆNINGSANORDNINGER (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.

▼ M1

- b) Hvis ansøgeren har et bevis udstedt i overensstemmelse med denne del, angives FSTD-specifikationerne:

- 1) i betingelserne for ATO-beviset eller
- 2) for en AOC-indehaver i træningshåndbogen.

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

▼ M1

- 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.

*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 specificke 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.

▼ M1**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.

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.

▼ M1

- 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 deaktivering, opbevaring og genaktivering med den kompetente myndighed for at sikre, at FSTD'en kan genaktiveres på det oprindelige kvalifikationsniveau.

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.

▼ M1**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
- 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.

▼ **M7***BILAG VIII***SPECIFIKKE KRAV FOR ANMELDTE TRÆNINGSORGANISATIONER (DTO)****[DEL-DTO]****DTO.GEN.100 Generelt**

I overensstemmelse med artikel 10a, stk. 1, andet afsnit, fastlægger dette bilag (del-DTO) kravene til organisationer, der træner piloter, og som udfører den træning, der er omhandlet i punkt DTO.GEN.110 på grundlag af en erklæring afgivet i overensstemmelse med DTO.GEN.115.

DTO.GEN.105 Kompetent myndighed

I dette bilag (del-DTO) er den kompetente myndighed i forbindelse med en DTO den myndighed, som er udpeget af den medlemsstat, på hvis område DTO'en har sit hovedforretningssted.

DTO.GEN.110 Træningens omfang

a) En DTO er berettiget til at udføre følgende træning, hvis DTO'en har afgivet en erklæring i overensstemmelse med punkt DTO.GEN.115:

1) for flyvemaskiner

- a) teoriundervisning for LAPL(A) og PPL(A)
- b) flyveinstruktion for LAPL(A) og PPL(A)
- c) træning med henblik på at opnå klasserettighed til SEP(land), SEP(vand) og TMG
- d) træning med henblik på at opnå yderligere klasserettigheder: nat, kunstflyvning, bjerg, svæveflymaskiner og bannere

2) for helikoptere:

- a) teoriundervisning for LAPL(H) og PPL(H)
- b) flyveinstruktion for LAPL(H) og PPL(H)
- c) typerettighed til enmotorede helikoptere, hvor den maksimalt certificerede sædekonfiguration ikke overstiger fem sæder
- d) træning med henblik på at opnå rettighed til natflyvning

▼ **M12**

3) for svæveflyvemaskiner i henhold til kravene i bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976:

- a) teoriundervisning for SPL
- b) flyveinstruktion for SPL
- c) træning med henblik på udvidelse af beføjelserne til svæveflyvemaskiner eller TMG i henhold til punkt SFCL.150
- d) træning med henblik på yderligere startmetoder i overensstemmelse med punkt SFCL.155
- e) træning med henblik på at opnå yderligere rettigheder og beføjelser: grundlæggende og udvidede kunstflyvningsbeføjelser, rettighed til at slæbe svæveflyvemaskiner eller bannere samt rettighed til natflyvning med TMG og beføjelser til skyflyvning i svæveflyvemaskiner

▼ M12

- f) træning med henblik på at opnå flyveinstruktørbevis til svævefly (FI(S))
- g) opfriskningskursus for FI(S)
- 4) for balloner i henhold til kravene i bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395:
 - a) teoriundervisning for BPL
 - b) flyveinstruktion for BPL
 - c) træning med henblik på klasse- eller gruppeudvidelse i overensstemmelse med punkt BFCL.150
 - d) træning med henblik på at opnå yderligere rettigheder: rettighed til flyvning med forankret varmluftsballon, natflyvning og erhvervsmæssige operationer
 - g) træning med henblik på at opnå flyveinstruktørbevis til balloner (FI(B))
 - h) opfriskningskursus for FI(B).
- b) En DTO er berettiget til også at afholde de eksaminatorkurser, der er omhandlet i punkt BFCL.430 og BFCL.460, litra b), nr. 1), i bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 for FE(B) samt i punkt SFCL.430 og SFCL.460, litra b), nr. 1), i bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976 for FE(S), hvis DTO'en har indgivet en erklæring i henhold til punkt DTO.GEN.115, og den kompetente myndighed har godkendt træningsprogrammet i henhold til punkt DTO.GEN.230, litra c).

▼ M7**DTO.GEN.115 Erklæring**

- a) Hvis en organisation ønsker at udbyde den træning, der er omhandlet i punkt DTO.GEN.110, skal den først indgive en erklæring til den kompetente myndighed. Erklæringen skal mindst indeholde følgende oplysninger:
 - 1) DTO'ens navn
 - 2) kontaktoplysninger på DTO's hovedforretningssted og, hvor det er relevant, kontaktoplysninger på DTO'ens flyvepladser og driftssteder
 - 3) navne og kontaktoplysninger på de følgende personer:
 - i) DTO'ens repræsentant
 - ii) DTO'ens skoleleder og
 - iii) alle viceskoleledere, hvis det kræves i henhold til punkt DTO.GEN.250, litra b), nr. 1)
 - 4) den type træning, som angivet i punkt DTO.GEN.110, der udføres på hver flyveplads og/eller driftssted
 - 5) en liste over alle luftfartøjer og FSTD'er, der skal anvendes til træningen, hvis det er relevant
 - 6) den dato, hvor træningen er planlagt til at starte
 - 7) en erklæring, der bekræfter, at DTO'en har udarbejdet en sikkerhedspolitik og vil anvende den i forbindelse med de træningsaktiviteter, der er omfattet af erklæringen, i overensstemmelse med punkt DTO.GEN.210, litra a), nr. 1), ii)

▼ M12

- 8) en erklæring, der bekræfter, at DTO'en opfylder og i forbindelse med alle de træningsaktiviteter, der er omfattet af erklæringen, fortsat vil opfylde de væsentlige krav, som er fastsat i bilag IV til forordning (EU) 2018/1139, kravene i bilag I (del-FCL) og bilag VIII (del-DTO) til nærværende forordning samt kravene i bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 og bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976.

▼ M7

- b) Erklæringen, og eventuelle senere ændringer dertil, skal afgives på blanketten i tillæg 1.
- c) En DTO skal sammen med erklæringen tilsende den kompetente myndighed det eller de træningsprogrammer, den anvender eller agter at anvende til at udføre træningen, samt sin ansøgning om godkendelse af det eller de pågældende træningsprogrammer, hvis en sådan godkendelse kræves i henhold til punkt DTO.GEN.230, litra c).
- d) Som en undtagelse fra litra c) kan en organisation, som har en godkendelse, der er udstedt i overensstemmelse med subpart ATO i bilag VII (del-ORA), nøjes med at fremsende referencen til den eller de allerede godkendte træningshåndbøger sammen med erklæringen.

DTO.GEN.116 Meddelelse om ændringer og ophør af træningsaktiviteter

En DTO skal straks meddele følgende til den kompetente myndighed:

- a) eventuelle ændringer i oplysningerne i den erklæring, der er angivet i punkt DTO.GEN.115, litra a), og i det eller de træningsprogrammer eller den eller de godkendte træningshåndbøger, der er omhandlet i henholdsvis punkt DTO.GEN.115, litra c) og d)
- b) ophør af nogle eller alle de træningsaktiviteter, der er omfattet af erklæringen.

DTO.GEN.135 Ophævelse af ret til at udføre træning

En DTO vil ikke længere være berettiget til at udføre en eller flere af de træningsaktiviteter, der er angivet i erklæringen, på grundlag af erklæringen i følgende tilfælde:

- a) DTO'en har meddelt den kompetente myndighed, at en eller flere af de træningsaktiviteter, der er omfattet af erklæringen, er ophørt i overensstemmelse med punkt DTO.GEN.116, litra b)
- b) DTO'en har ikke udført træningen i mere end 36 måneder i træk.

DTO.GEN.140 Adgang

For at fastslå om en DTO handler i overensstemmelse med sin erklæring, giver DTO'en til enhver tid adgang til faciliteter, luftfartøjer, dokumenter, fortegnelser, data, procedurer eller andet materiale af relevans for sine træningsaktiviteter, der er omfattet af erklæringen, til enhver person, som er bemyndiget af den kompetente myndighed.

DTO.GEN.150 Resultater

Når den kompetente myndighed har afgivet meddelelse om et resultat til en DTO i overensstemmelse med punkt ARA.GEN.350, litra da), nr. 1), skal organisationen træffe følgende foranstaltninger inden for en frist fastsat af den kompetente myndighed:

- a) påvise årsagen til den manglende overensstemmelse
- b) træffe de nødvendige afhjælpende foranstaltninger til at bringe den manglende opfyldelse til ophør og, hvor det er relevant, afhjælpe konsekvenserne deraf
- c) underrette den kompetente myndighed om de afhjælpende foranstaltninger, den har truffet.

▼ M7**DTO.GEN.155 Reaktion på et sikkerhedsproblem**

Som reaktion på et sikkerhedsproblem gennemfører en DTO:

- a) sikkerhedsforanstaltninger, som den kompetente myndighed har fastlagt i overensstemmelse med ARA.GEN.135, litra c)
- b) eventuelle relevante obligatoriske sikkerhedsoplysninger udstedt af agenturet, herunder luftdygtighedsdirektiver.

DTO.GEN.210 Personalekrav

- a) En DTO udpeger:
 - 1) en repræsentant, som skal være ansvarlig for og bemyndiget til at gøre mindst følgende:
 - i) sikre, at DTO'en og dens aktiviteter opfylder de gældende krav og dens erklæring
 - ii) udvikle og etablere en sikkerhedspolitik, som sikrer, at DTO'ens aktiviteter udføres sikkert, sikre, at DTO'en overholder denne sikkerhedspolitik, og træffe de nødvendige foranstaltninger til at opfylde målene med sikkerhedspolitikken
 - iii) fremme sikkerheden i DTO'en
 - iv) sikre, at der er tilstrækkelige ressourcer i DTO'en til at sikre, at de aktiviteter, der er omhandlet nr. i i), ii) og iii), kan udføres effektivt
 - 2) en skoleleder, som skal være ansvarlig for og kvalificeret til at sikre mindst følgende:

▼ M12

- i) at den udførte træning opfylder kravene i bilag I (del-FCL), bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 og bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976 og DTO'ens træningsprogram

▼ M7

- ii) at flyvetræningen i et luftfartøj eller en flyvesimulatortræningsanordning (FSTD) og teoriundervisningen er integreret på en tilfredsstillende måde
 - iii) overvågning af elevernes fremskridt
 - iv) overvågning af viceskoleleder(e) i de tilfælde, der er omhandlet i punkt DTO.GEN.250, litra b).
- b) En DTO kan udpege én person til at fungere som repræsentant og skoleleder.
- c) En DTO må ikke udpege en person til repræsentant eller skoleleder, hvis der er objektive indikationer på, at den pågældende ikke menes at kunne varetage de opgaver, der er anført i litra a), på en måde, som sikrer og fremmer luftfartssikkerheden. Hvis en person har været omfattet af en håndhævelsesforanstaltning, som er truffet i overensstemmelse med punkt ARA.GEN.355, i de seneste tre år, anses dette for at udgøre en sådan objektiv indikation, medmindre den pågældende kan bevise, at det resultat, der førte til en sådan foranstaltning, på grund af sin art, sit omfang eller indvirkningen på luftfartssikkerheden, ikke indikerer, at den pågældende ikke kan varetage sine opgaver på den pågældende måde.

▼ M7

d) En DTO skal sikre, at dens teoriundervisere har en af følgende kvalifikationer:

- 1) praktisk baggrund inden for luftfart inden for områder af relevans for den udbudte træning og et kursus i undervisningsteknikker
- 2) have tidligere erfaring med at give teoriundervisning og en passende teoretisk baggrund i det emne, som de skal undervise i.

▼ M12

e) Flyveinstruktører og flyvesimulatortræningsinstruktører skal have de kvalifikationer, der kræves i bilag I (del-FCL), bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 og bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976 for den type træning, de tilbyder.

▼ M7**DTO.GEN.215 Krav til faciliteter**

En DTO skal have faciliteter, der giver mulighed for udførelse og styring af alle dens aktiviteter i overensstemmelse med de væsentlige krav i bilag III til forordning (EF) nr. 216/2008 og kravene i dette bilag (del-DTO).

DTO.GEN.220 Registrering

a) En DTO fører for hver enkelt elev følgende fortegnelser i hele kursusforløbet og i tre år efter afslutningen af den sidste træningssession:

- 1) oplysninger om jord-, flyve- og simulatorflyvetræning
- 2) oplysninger om den enkelte elevs fremskridt
- 3) oplysninger om certifikater og tilknyttede rettigheder af relevans for den udførte træning, herunder udløbsdatoer for rettigheder og helbredsbeviser

b) En DTO opbevarer fortegnelser over den årlige interne evaluering og den aktivitetsrapport, der er omhandlet i punkt DTO.GEN.270, litra a) og b), i tre år efter den dato, hvor DTO'en udarbejdede disse rapporter.

c) En DTO opbevarer fortegnelser over sit træningsprogram i tre år fra den dato, hvor den udførte det sidste træningskursus i overensstemmelse med det pågældende program.

d) En DTO opbevarer i overensstemmelse med den gældende lovgivning om beskyttelse af personoplysninger de fortegnelser, der er omhandlet i litra a), på en måde, der sikrer, at de er beskyttet af passende værktøjer og protokoller, og træffer de nødvendige foranstaltninger til at begrænse adgangen til disse fortegnelser til de personer, der har beføjelse til at få adgang til dem.

DTO.GEN.230 DTO-træningsprogram

a) En DTO udarbejder et træningsprogram for hver af de kurser, der er angivet i punkt DTO.GEN.110, som DTO'en udbyder.

▼ M12

b) Træningsprogrammet skal opfylde kravene i bilag I (del-FCL), bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 og bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, alt efter hvad der er relevant.

▼ M12

- c) En DTO er kun berettiget til at udføre den træning, der er omhandlet i punkt DTO.GEN.110, litra b), hvis dens træningsprogram for den pågældende træning og eventuelle ændringer heraf efter ansøgning fra DTO'en er blevet udstedt af den kompetente myndighed sammen med en godkendelse i henhold til punkt ARA.DTO.110, som bekræfter, at træningsprogrammet og eventuelle ændringer heraf opfylder kravene i bilag I (del-FCL), bilag III (del-FCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 og bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, alt efter hvad der er relevant. En DTO ansøger om en sådan godkendelse ved at indsende sin erklæring i overensstemmelse med punkt DTO.GEN.115.

▼ M7

- d) Litra c) finder ikke anvendelse på en organisation, som har en godkendelse, der er udstedt i overensstemmelse med subpart ATO i bilag VII (del-ORA), som omfatter beføjelser til at gennemføre denne træning.

DTO.GEN.240 Træningsluftfartøj og FSTD**▼ M11**

- a) DTO'en skal anvende en passende flåde af træningsluftfartøjer eller FSTD'er, hvis udstyr er hensigtsmæssigt i forhold til det træningskursus, denne udbyder. Flåden skal bestå af luftfartøjer, som opfylder alle de krav, der er fastsat i forordning (EU) 2018/1139. Luftfartøjer, der er omfattet af litra a), b), c) eller d) i bilag I til forordning (EU) 2018/1139, må anvendes til træning, hvis alle følgende betingelser er opfyldt:

- 1) i forbindelse med en evalueringsproces har den kompetente myndighed konstateret et sikkerhedsniveau svarende til det, der er fastsat i kraft af de væsentlige krav i bilag II til forordning (EU) 2018/1139.
- 2) den kompetente myndighed har givet tilladelse til at anvende luftfartøjet til træning hos den pågældende DTO.

▼ M7

- b) En DTO opretter og ajourfører en opdateret liste over alle de luftfartøjer, der anvendes til den træning, den udbyder, herunder deres registreringsmærker.

DTO.GEN.250 Flyvepladser og driftssteder

- a) Når en DTO udfører flyvetræning på et luftfartøj, skal den kun anvende 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.

- b) Når en DTO anvender mere end én flyveplads til at udføre noget af den træning, der er angivet i punkt DTO.GEN.110, litra a), nr. 1) og 2), skal den:

- 1) for hver yderligere flyveplads udpege en viceskoleleder, som skal være ansvarlig for de opgaver, der er omhandlet i punkt DTO.GEN.210, litra a), nr. 2), i) til iii), på denne flyveplads og
- 2) sikre, at der er tilstrækkelige ressourcer til at operere sikkert på alle flyvepladser i overensstemmelse med kravene i dette bilag (del-DTO).

DTO.GEN.260 Teoriundervisning

- a) Når en DTO udfører teoriundervisning, kan det ske ved undervisning på stedet eller fjernundervisning.
- b) En DTO overvåger og registrerer fremskridtet for enhver elev, som deltager i teoriundervisning.

▼ **M7**

DTO.GEN.270 Årlig intern evaluering og årlig aktivitetsrapport

En DTO skal gøre følgende:

- a) udføre en årlig intern evaluering af de opgaver og forpligtelser, der er angivet i punkt DTO.GEN.210, og udarbejde en rapport om denne evaluering
- b) udarbejde en årlig aktivitetsrapport
- c) fremsende rapporten om den årlige interne evaluering og den årlige aktivitetsrapport til den kompetente myndighed inden den dato, som den kompetente myndighed har fastsat.

▼ **M7***Tillæg 1 til bilag VIII (del-DTO)*

ERKLÆRING	
ifølge forordning (EU) nr. 1178/2011	
☐ Oprindelig erklæring ☐ Meddelelse om ændringer ⁽¹⁾ — DTO-referencenummer:	
1.	Anmeldt træningsorganisation (DTO) Navn:
2.	Forretningssted(er) Kontaktoplysninger (adresse, telefon, e-mail) på DTO'ens hovedforretningssted:
3.	Personale Navn og kontaktoplysninger (adresse, telefon, e-mail) på DTO'ens repræsentant: Navn og kontaktoplysninger (adresse, telefon, e-mail) på DTO'ens skoleleder og, hvis det er relevant, på DTO'ens viceskoleleder(e):
4.	Træningsens omfang Liste over al den træning, der udbydes: Liste over alle træningsprogrammer, der anvendes til at udføre træningen (dokumenter vedlægges denne erklæring), eller i det tilfælde, der er omhandlet i punkt DTO.GEN.230, litra d), i bilag VIII (del-DTO) til forordning (EU) nr. 1178/2011, referencen til alle godkendte træningshåndbøger, der anvendes til at udføre træningen:
5.	Træningsluftfartøj og FSTD Liste over luftfartøjer, der anvendes til træningen: Liste over kvalificerede FSTD'er, der anvendes til træningen (herunder bogstavkode på kvalifikationsbeviset, hvis det er relevant):
6.	Flyveplads(er) og driftssted(er) Kontaktoplysninger (adresse, telefon, e-mail) på alle flyvepladser og driftssteder, som DTO'en anvender til at udføre træningen:
7.	Dato for planlagt iværksættelse af aktiviteten:
8.	Ansøgning om godkendelse af standardiseringskursus for eksaminatorer og opfriskningsseminarer (hvis det er relevant) ☐ DTO'en ansøger hermed om godkendelse af ovennævnte træningsprogram(mer) for eksaminatorkurser for svæveflyvemaskiner eller balloner i overensstemmelse med punkt DTO.GEN.110, litra b), og DTO.GEN.230, litra c), i bilag VIII (del-DTO) til forordning (EU) nr. 1178/2011.
9.	Erklæring DTO'en har udarbejdet en sikkerhedspolitik i overensstemmelse med bilag VIII (del-DTO) til Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011, og navnlig med punkt DTO.GEN.210, litra a), nr. 1), ii), og vil anvende denne politik under alle de træningsaktiviteter, der er omfattet af erklæringen. DTO'en opfylder og vil i forbindelse med alle de træningsaktiviteter, der er omfattet af erklæringen, fortsat opfylde de væsentlige krav, som er fastsat i bilag IV til forordning (EU) 2018/1139, kravene i bilag I (del-FCL) og bilag VIII (del-DTO) til Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 samt kravene i bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 og bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976. Vi bekræfter, at alle oplysninger, der er indeholdt i denne erklæring, herunder dens bilag (hvis det er relevant), er fuldstændige og korrekte. DTO'ens repræsentants navn og underskrift samt dato for underskriften. DTO'ens skoleleders navn og underskrift samt dato for underskriften.

▼ **M7**

⁽¹⁾ I tilfælde af ændringer er det kun punkt 1 og felterne med ændringerne, der skal udfyldes.