II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

FORORDNINGER

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)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF [1], særlig artikel 7, stk. 6, artikel 8, stk. 5, og artikel 10, stk. 5, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Sigtet med forordning (EF) nr. 216/2008 er at oprette og fastholde et højt, ensartet niveau for civil luftfartssikkerhed i Unionen. Ved forordningen fastsættes midler til at opfylde dette og andre mål på området civil luftfartssikkerhed.

(2) Piloter, som medvirker i operation af visse luftfartøjer og flyvesimulatortræningsanordninger, samt personer og organisationer, som varetager træning, test eller prøver for disse piloter, skal opfylde de relevante væsentlige krav i bilag III til forordning (EF) nr. 216/2008. Ifølge denne forordning bør piloter samt personer og organisationer, der er involveret i disses træning, certificeres, når det er godtgjort, at de opfylder de væsentlige krav.

(3) Tilsvarende bør piloter få udstedt en helbredsgodkendelse, og flyvelæger med ansvar for at vurdere piloters helbredsmæssige egnethed bør certificeres, når det er godtgjort, at de opfylder de relevante væsentlige krav. Forordning (EF) nr. 216/2008 åbner dog mulighed for, at alment praktiserende læger kan fungere som flyvelæger under visse omstændigheder, hvis det er tilladt i den nationale lovgivning.

(4) Kabinepersonale, der medvirker i operation af visse luftfartøjer, skal opfylde de relevante væsentlige krav i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008. Ifølge den forordning bør kabinepersonale jævnligt undersøges med henblik på en vurdering af, om de fysisk og psykisk er i stand til at varetage de sikkerhedsmæssige opgaver, der er dem pålagt. Det dokumenteres ved en passende vurdering baseret på bedste flyvemedicinske praksis.

(5) Ved forordning (EF) nr. 216/2008 pålægges Kommissionen at vedtage de nødvendige gennemførelsesbestemmelser til fastsættelse af betingelser for certificering af piloter og personer, der varetager træning, testning eller prøver af disse, for attestering af kabinebesætningsmedlemmer og for vurdering af deres helbredsmæssige egnethed.

(6) Krav og procedurer i henseende til konvertering af nationale pilotcertifikater og nationale flymekanikercertifikater til pilotcertifikater bør fastsættes for at sikre, at disse kan udøve deres aktiviteter på harmoniserede vilkår; prøveflyvningsrettigheder bør også konverteres i overensstemmelse med forordningen.

(7) Medlemsstaterne bør kunne godkende certifikater fra tredjelande, for hvilke der kan garanteres et sikkerhedsniveau svarende til det niveau, som er fastsat ved forordning (EF) nr. 216/2008. Der bør fastsættes betingelser for godkendelse af tredjelandscertifikater.

[1] EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1.

(8) For at sikre, at træning, som er påbegyndt forud for nærværende forordnings anvendelse, kan tages i betragtning med henblik på at opnå pilotcertifikater, bør betingelserne for at anerkende allerede afsluttet træning fastsættes; betingelserne for anerkendelse af militære certifikater bør også fastsættes.

(9) Det er nødvendigt at give luftfartsindustrien og de administrative myndigheder i medlemsstaterne tilstrækkelig tid til at tilpasse sig de nye forskriftsmæssige rammer, at udstede bestemte typer af helbredsgodkendelser, der ikke er omfattet af de fælles luftfartskrav (JAR), og under særlige omstændigheder at anerkende gyldigheden af helbredsgodkendelser og flyvemedicinske vurderinger, der er udstedt henholdsvis foretaget, før denne forordning finder anvendelse.

(10) Rådets direktiv 91/670/EØF af 16. december 1991 om gensidig anerkendelse af personcertifikater, der giver adgang til udøvelse af funktioner i civil luftfart ([1]), er ophævet i overensstemmelse med artikel 69, stk. 2, i forordning (EF) nr. 216/2008. De foranstaltninger, som vedtages ved denne forordning, bør betragtes som dertil svarende foranstaltninger.

(11) For at sikre en glidende overgang og opretholde et højt og ensartet niveau for civil luftfartssikkerhed i Unionen bør gennemførelsesforanstaltningerne afspejle det aktuelle tekniske niveau, herunder bedste praksis, og den videnskabelige og tekniske udvikling inden for pilottræning og flyvebesætningers flyvemedicinske egnethed. Derfor bør der tages hensyn til de tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart, der er godkendt af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) og de fælles luftfartsmyndigheder indtil den 30. juni 2009, og til eksisterende lovgivning vedrørende særlige nationale forhold.

(12) Agenturet udarbejdede et udkast til gennemførelsesbestemmelser og forelagde disse for Kommissionen i form af udtalelser i overensstemmelse med artikel 19, stk. 1, i forordning (EF) nr. 216/2008.

(13) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat ved artikel 65 i forordning (EF) nr. 216/2008 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Genstand

Ved denne forordning fastsættes nærmere bestemmelser for:

1) forskellige rettigheder til brug i forbindelse med pilotcertifikater, betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af certifikater, certifikatindehavernes rettigheder og ansvar, betingelserne for konvertering af eksisterende nationale pilotcertifikater og nationale flymekanikercertifikater til pilotcertifikater samt betingelserne for accept af certifikater fra tredjelande

2) certificering af personer med ansvar for at udføre flyvetræning eller flyvesimulatortræning og for at bedømme piloters færdigheder

3) forskellige helbredsgodkendelser til piloter, betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af helbredsgodkendelser, helbredsgodkendelsesindehavernes rettigheder og ansvar samt betingelserne for konvertering af eksisterende nationale helbredsgodkendelser til alment anerkendte helbredsgodkendelser

4) certificeringen af flyvelæger og de betingelser, hvorunder alment praktiserende læger kan fungere som flyvelæger

5) den jævnlige flyvemedicinske vurdering af kabinebesætningsmedlemmer samt kvalifikationerne for de personer, der er ansvarlige for denne undersøgelse.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

1) »del-FCL-certifikat«: et flyvebesætningscertifikat, der opfylder kravene i bilag I

2) »JAR«: fælles luftfartskrav, som er vedtaget af de fælles luftfartsmyndigheder, i udgaven af 30. juni 2009

3) »pilotcertifikat til lette luftfartøjer (LAPL)«: certifikat til piloter, der udfører fritidsflyvning, som nævnt i artikel 7 i forordning (EF) nr. 216/2008

4) »certifikat, som er omfattet af JAR«: pilotcertifikat med tilhørende rettigheder, beviser, godkendelser og/eller kvalifikationer, der er udstedt eller anerkendt i overensstemmelse med den nationale lovgivning, som afspejler de fælles luftfartskrav, og procedurer af en medlemsstat, som har implementeret de relevante fælles luftfartskrav, og som er blevet anbefalet til gensidig anerkendelse inden for det fælles luftfartsmyndighedssystem i relation til sådanne fælles luftfartskrav

5) »certifikat, som ikke er omfattet af JAR«: pilotcertifikat udstedt eller anerkendt af en medlemsstat i overensstemmelse med national lovgivning, men som ikke er blevet anbefalet til gensidig anerkendelse i relation til de relevante fælles luftfartskrav

([1]) EFT L 373 af 31.12.1991, s. 21.

6) »godskrivning«: anerkendelse af tidligere erfaring eller kvalifikationer

7) »godskrivningsrapport«: en rapport, der danner grundlag for, at tidligere erfaring eller kvalifikationer kan anerkendes

8) »konverteringsrapport«: en rapport, der danner grundlag for, at et certifikat kan konverteres til et del-FCL-certifikat

9) »piloters helbredsgodkendelse og flyvelægecertifikat, som er omfattet af JAR«: et bevis, der er udstedt eller anerkendt i overensstemmelse med den nationale lovgivning, som afspejler de fælles luftfartskrav, og procedurer af en medlemsstat, som har implementeret de relevante fælles luftfartskrav, og som er blevet anbefalet til gensidig anerkendelse inden for det fælles luftfartsmyndighedssystem i relation til sådanne fælles luftfartskrav

10) »piloters helbredsgodkendelse og flyvelægecertifikat, som ikke er omfattet af JAR«: pilotcertifikat udstedt eller anerkendt af en medlemsstat i overensstemmelse med national lovgivning, men som ikke er blevet anbefalet til gensidig anerkendelse i relation til de relevante fælles luftfartskrav.

Artikel 3

Pilot- og helbredscertificering

Med forbehold af artikel 7 skal piloter, der opererer de i artikel 4, stk. 1, litra b) og c), og artikel 4, stk. 5, i forordning (EF) nr. 216/2008 omhandlede luftfartøjer, opfylde de tekniske krav og administrative procedurer, der er fastsat i bilag I og IV til nærværende forordning.

Artikel 4

Eksisterende nationale pilotcertifikater

1. Certifikater, som er omfattet af JAR, og som er udstedt eller anerkendt af en medlemsstat før den 8. april 2012, skal anses for at være udstedt i overensstemmelse med denne forordning. Medlemsstaterne skal senest den 8. april 2017 ombytte disse certifikater med beviser i det format, der er fastsat i del-ARA.

2. Certifikater, som ikke er omfattet af JAR, herunder eventuelle tilhørende rettigheder, beviser, godkendelser og/eller kvalifikationer, der er udstedt eller anerkendt af en medlemsstat, før nærværende forordning finder anvendelse, skal konverteres til del-FCL-certifikater af den medlemsstat, der udstedte certifikatet.

3. Certifikater, som ikke er omfattet af JAR, skal konverteres til del-FCL-certifikater og tilhørende rettigheder eller beviser i overensstemmelse med:

a) bestemmelserne i bilag II, eller

b) de elementer, der er fastlagt i konverteringsrapporten.

4. Konverteringsrapporten skal:

a) udarbejdes af den medlemsstat, der udstedte pilotcertifikatet, i samråd med Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (i det følgende benævnt »agenturet«)

b) beskrive de nationale krav, som danner grundlag for udstedelsen af pilotcertifikaterne

c) beskrive omfanget af de beføjelser, piloterne fik tildelt

d) angive, hvilke krav i bilag I der godskrives

e) angive eventuelle begrænsninger, der vil skulle anføres på del-FCL-certifikater, og eventuelle krav, som piloten skal opfylde med henblik på at ophæve disse begrænsninger

5. Konverteringsrapporten skal indeholde kopier af alle dokumenter, der er nødvendige som dokumentation for de elementer, der er omhandlet i stk. 4, litra a) til e), herunder kopier af de relevante nationale krav og procedurer. Ved udarbejdelsen af konverteringsrapporten skal medlemsstaterne bestræbe sig på så vidt muligt at lade piloter bevare det aktuelle omfang af deres aktiviteter.

6. Uanset stk. 1 og 3 skal indehavere af beviser som klasserettighedsinstruktører eller -eksaminatorer, som har beføjelser til højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, have disse rettigheder konverteret til et bevis for typerettighedsinstruktører eller -eksaminatorer for flyvemaskiner med én pilot.

7. En medlemsstat kan give flyveelever tilladelse til at udøve begrænsede beføjelser uden tilsyn, før denne opfylder alle de krav, der er nødvendige for at få udstedt et LAPL, under følgende omstændigheder:

a) Beføjelserne skal være begrænset til medlemsstatens nationale område eller en del heraf.

b) Beføjelserne skal være begrænset til et afgrænset geografisk område og til enmotorede flyvemaskiner med stempelmotor med en maksimal startmasse på ikke over 2 000 kg, og de må ikke omfatte befordring af passagerer.

c) Disse tilladelser skal udstedes på grundlag af en individuel sikkerhedsrisikovurdering, som foretages af en instruktør efter en konceptuel sikkerhedsrisikovurdering, der foretages af medlemsstaten.

d) Medlemsstaten skal hvert tredje år forelægge Kommissionen og agenturet periodiske rapporter.

Artikel 5

Eksisterende nationale helbredsgodkendelser til piloter og flyvelægecertifikater

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

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

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

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

Artikel 6

Konvertering af prøveflyvningskvalifikationer

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

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

Artikel 7

Eksisterende nationale flymekanikercertifikater

1. Med henblik på at konvertere flymekanikercertifikater, der er udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1, til del-FCL-certifikater skal indehaverne indgive en ansøgning til den medlemsstat, der udstedte certifikaterne.

2. Flymekanikercertifikater skal konverteres i henhold til en konverteringsrapport, som opfylder kravene i artikel 4, stk. 4 og 5.

3. Ved ansøgning om et pilotcertifikat til rutefly (ATPL) for flyvemaskiner skal bestemmelserne om godskrivning i FCL.510.A, litra c), nr. 2), i bilag I opfyldes.

Artikel 8

Betingelser for accept af certifikater fra tredjelande

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

2. Ansøgere til del-FCL-certifikater, som allerede som minimum har et tilsvarende certifikat udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1 af et tredjeland, skal opfylde alle kravene i bilag I til denne forordning, dog således at kravene om kursets varighed, antal timer og specifikke træningstimer kan reduceres.

3. Den medlemsstat, som piloten indgiver sin ansøgning til, bestemmer, hvor meget der godskrives, på grundlag af en henstilling fra en godkendt træningsorganisation.

4. Indehavere af et ATPL udstedt af eller på vegne af et tredjeland i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1, som opfylder kravene til erfaring i forbindelse med udstedelse af et ATPL i den relevante luftfartøjskategori fastsat i subpart F i bilag I til denne forordning, kan få dette godskrevet fuldt ud i forhold til kravene om gennemførelse af et træningskursus før teoriprøverne og den praktiske prøve, forudsat at tredjelandscertifikatet indeholder en gyldig typerettighed til det luftfartøj, der skal anvendes i den praktiske ATPL-prøve.

5. Typerettigheder til flyvemaskine eller helikopter kan udstedes til indehavere af del-FCL-certifikater, som opfylder kravene til udstedelse af sådanne rettigheder som fastlagt af tredjelandet. Sådanne rettigheder vil være begrænset til luftfartøjer, der er indregistreret i det pågældende tredjeland. Denne begrænsning kan ophæves, når piloten opfylder kravene i punkt C.1 i bilag III.

Artikel 9

Godskrivning for træning, der er påbegyndt før denne forordnings anvendelse

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

[1] EUT L 243 af 27.9.2003, s. 6.

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.

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.

Artikel 11

Kabinebesætningens helbredsmæssige egnethed

1. Kabinebesætningsmedlemmer, som er involveret i operation af de i artikel 4, stk. 1, litra b) og c), i forordning (EF) nr. 216/2008 omhandlede luftfartøjer, skal opfylde de tekniske krav og administrative procedurer, der er fastsat i bilag IV.

2. De lægeundersøgelser eller lægelige vurderinger af kabinebesætningsmedlemmer, som er udført i overensstemmelse med Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 [1], og som stadig er gyldige den dag, hvorfra denne forordning finder anvendelse, skal anses for at være gyldige ifølge denne forordning indtil det første af følgende tidspunkter:

a) udløbet af gyldighedsperioden som fastsat af den kompetente myndighed i overensstemmelse med forordning (EØF) nr. 3922/91 eller

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

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

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

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.

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

a) bestemmelserne vedrørende pilotcertifikater til VTOL-luftfartøjer, luftskibe, balloner og svæveflyvemaskiner

b) bestemmelserne i subpart B

c) bestemmelserne i FCL.800, FCL.805, FCL.815 og FCL.820

d) bestemmelserne i sektion 8 i subpart J for helikoptere

e) bestemmelserne i sektion 10 og 11 til subpart J.

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

[1] EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4.

4. Uanset stk. 1 kan medlemsstaterne beslutte, at de indtil den 8. april 2014 ikke anvender denne forordnings bestemmelser på piloter, som er indehavere af et certifikat og tilhørende helbredsgodkendelse udstedt af et tredjeland, og som er involveret i ikke-erhvervsmæssig operation af de i artikel 4, stk. 1, litra b) eller c), i forordning (EF) nr. 216/2008, omhandlede luftfartøjer.

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

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

7. Når en medlemsstat anvender bestemmelserne i stk. 2-6, skal den underrette Kommissionen og agenturet herom. Denne underretning skal beskrive årsagerne til denne undtagelse og et gennemførelsesprogram med en tids- og handlingsplan.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 3. november 2011.

På Kommissionens vegne
José Manuel BARROSO
Formand

BILAG I

[DEL-FCL]

SUBPART A

GENERELLE KRAV

FCL.001 Kompetent myndighed

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

FCL.005 Anvendelsesområde

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

FCL.010 Definitioner

I denne del forstås ved:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

»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 andenpilotens opgaver ved manøvreorganerne under flyvning ved marchhøjde i operationer med flere piloter over FL 200

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

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

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

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

»flyvetid«:

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

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

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

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

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

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

»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 luftfartstøjstype eller -klasse i flyveoperationer i et sådant omfang, at systemerne synes at fungere som i et luftfartøj

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

»helikopter«: et luftfartøj, som er tungere end luft, og som under flyvning primært bæres oppe ved luftens virkning på en eller flere motordrevne rotorer, 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

»operation med flere piloter«:

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

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

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

»luftfartøj med flere piloter«:

for flyvemaskiner er luftfartøjer med flere piloter flyvemaskiner, der er certificeret til flyvning med mindst to piloter

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

»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

»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

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

»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.

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

a) En ansøgning om udstedelse, forlængelse og fornyelse af pilotcertifikater og de dertil knyttede rettigheder og beviser indsendes til den kompetente myndighed i den form og på den måde, som denne myndighed har foreskrevet. Ansøgningen skal ledsages af dokumentation for, at ansøgeren opfylder kravene til udstedelse, forlængelse og fornyelse af certifikatet eller beviset samt de dertil knyttede rettigheder eller påtegninger, som fastlagt i denne del og del-MED.

b) Enhver begrænsning eller udvidelse af de rettigheder, et certifikat, en rettighed eller et bevis giver, skal påtegnes certifikatet eller beviset af den kompetente myndighed.

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

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

FCL.020 Flyveelev

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

Før flyveelevens første soloflyvning skal flyveeleven være fyldt mindst:

16 år for flyvemaskiner, helikoptere og luftskibe

14 år for svæveflyvemaskiner og balloner.

FCL.025 Teoriprøver for udstedelse af certifikater

a) *Ansøgerens ansvar*

1) Ansøgere skal tage alle prøver til et bestemt certifikat eller en rettighed under én medlemsstats ansvarsområde.

2) Ansøgere skal kun tage en prøve, hvis det anbefales af den godkendte træningsorganisation (ATO), som er ansvarlig for deres træning, når de har gennemført de relevante teorielementer i træningskurset på et tilfredsstillende niveau.

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

b) *Beståkrav*

1) En opgave 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 teoriprøve for det relevante pilotcertifikat eller den relevante rettighed efter at have bestået alle de krævede eksamensopgaver inden for 18 måneder fra udgangen af den kalendermåned, hvor ansøgeren for første gang brugte et prøveforsøg.

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

Før en sådan omprøve skal ansøgeren have ekstra træning hos en ATO. Omfanget af den påkrævede træning skal fastlægges af ATO på grundlag af ansøgerens behov.

c) *Gyldighedsperiode*

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

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

ii) i en periode på 36 måneder for udstedelse af et erhvervsmæssigt pilotcertifikat eller en instrumentrettighed (IR)

iii) perioderne i nr. i) og ii) løber fra den dag, hvor piloten består teoriprøven i overensstemmelse med litra b), nr. 2).

2) Efter at en ATPL-teoriprøve er bestået, kan der udstedes et ATPL i en periode på syv år fra den seneste gyldighedsdato for:

i) en IR indført i certifikatet eller

ii) en helikopters typerettighed indført i certifikatet for helikoptere.

FCL.030 Praktisk prøve

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

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

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

FCL.035 Godskrivning af flyvetid og teoretisk viden

a) *Godskrivning af flyvetid*

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 det ønskede certifikat eller den ønskede rettighed.

2) Luftfartøjschef eller luftfartøjschef under instruktion

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.

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

b) *Godskrivning af teoretisk viden*

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

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.

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

FCL.040 Udøvelse af beføjelser tilknyttet et certifikat

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

FCL.045 Forpligtelse til at bære og fremlægge dokumenter

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

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

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

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

FCL.050 Registrering af flyvetid

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

FCL.055 Sprogfærdigheder

a) Generelt. Flyvemaskine-, helikopter-, VTOL-luftfartøjs- og luftskibspiloter, der skal bruge radiotelefonen, må ikke udøve beføjelser tilknyttet deres certifikater og rettigheder, medmindre de har en sprogpåtegning på deres certifikat om sprogfærdighed i enten engelsk eller det sprog, der bruges til radiokommunikation på flyvningen. Påtegningen skal indeholde sprog, færdighedsniveau og gyldighedsdato.

b) En ansøger til en sprogpåtegning skal i overensstemmelse med tillæg 2 til denne del mindst demonstrere sprogfærdigheder på operativt niveau både i anvendelsen af fraseologi og almindeligt sprog. For at gøre dette skal ansøgeren kunne:

1) kommunikere effektivt udelukkende verbalt og ansigt til ansigt

2) udtrykke sig præcist og klart om almindelige og faglige spørgsmål

3) anvende relevante kommunikationsstrategier til at udveksle meddelelser og afklare misforståelser i en almindelig eller arbejdsrelateret situation

4) klare sproglige udfordringer som følge af en komplikation eller uventet begivenhed i forbindelse med en rutinearbejdssituation eller en kommunikationsopgave, som de ellers er fortrolige med, og

5) anvende en dialekt eller accent, der er forståelig i luftfartsmiljøet.

c) Med undtagelse af piloter, som har demonstreret sprogfærdigheder på ekspertniveau, i overensstemmelse med tillæg 2 til denne del, skal sprogpåtegningen revurderes:

1) hvert fjerde år ved operationelt niveau eller

2) hvert sjette år ved udvidet niveau.

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

1) forstå al information af relevans for gennemførelsen af alle faser i en flyvning, herunder forberedelserne

2) anvende radiotelefoni i alle faser i en flyvning, herunder nødsituationer

3) kommunikere med andre besætningsmedlemmer i alle faser i en flyvning, herunder forberedelserne.

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

FCL.060 Nylig erfaring

a) Balloner. En pilot må ikke føre en ballon i erhvervsmæssig lufttransport eller til befordring af passagerer, medmindre denne i løbet af de foregående 180 dage har fuldført:

1) mindst tre flyvninger som pilot på en ballon, hvoraf mindst én skal være en ballon i den relevante klasse og gruppe, eller

2) én flyvning i den relevante ballonklasse og -gruppe under tilsyn af en instruktør, som er kvalificeret i henhold til subpart J.

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

1) som luftfartøjschef eller andenpilot, medmindre denne i løbet af de foregående 90 dage har fuldført mindst tre starter, anflyvninger og landinger på et luftfartøj af samme type eller i samme klasse eller en FFS, som repræsenterer den pågældende type eller klasse. De tre starter og landinger skal fuldføres i operationer med enten flere piloter eller én pilot, afhængigt af de beføjelser piloten har, og

2) som luftfartøjschef om natten, medmindre denne:

i) i løbet af de foregående 90 dage har fuldført mindst én start, anflyvning og landing om natten som pilot på et luftfartøj af samme type eller i samme klasse eller en FFS, som repræsenterer den pågældende type eller klasse, eller

ii) har en IR

3) som andenpilot til afløsning ved marchhøjde, medmindre denne:

i) opfylder kravene i litra b), nr. 1), eller

ii) i løbet af de foregående 90 dage har fløjet mindst tre ruteafsnit som andenpilot til afløsning ved marchhøjde i samme luftfartøjstype eller -klasse eller

iii) har fuldført aktualiserings- og opfriskningstræning i en FFS med højst 90 dages mellemrum. Denne opfriskningstræning kan kombineres med operatørens opfriskningstræning, som er foreskrevet i del-OR.OPS.

4) Når en pilot har rettighed til at operere mere end én type flyvemaskine med lignende betjenings- og flyveegenskaber, kan de tre starter, anflyvninger og landinger, der kræves i nr. 1), fuldføres som fastlagt i dataene om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med del-21.

5) Når en pilot har rettighed til at operere mere end én type ikke-kompleks helikopter med lignende betjenings- og flyveegenskaber, som fastlagt i dataene om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med del-21, kan de tre starter, anflyvninger og landinger, der kræves i nr. 1), fuldføres i én af typerne, hvis piloten har gennemført mindst to timers flyvning i hver af helikoptertyperne i løbet af de foregående seks måneder.

c) Specifikke krav for erhvervsmæssig lufttransport

1) I forbindelse med erhvervsmæssig lufttransport kan den periode på 90 dage, der er foreskrevet i litra b), nr. 1) og 2), ovenfor, forlænges op til højst 120 dage, så længe piloten foretager ruteflyvning under tilsyn af en typerettighedsinstruktør eller -eksaminator.

2) Når piloten ikke opfylder kravene i stk. 1, skal denne gennemføre en træningsflyvning i luftfartøjet eller en FFS af den luftfartøjstype, der skal anvendes, som mindst skal omfatte de krav, der er beskrevet i litra b), nr. 1) og 2), før denne kan udøve sine beføjelser.

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:

1) som medlem af en besætning med flere piloter og

2) hvis en sådan indehaver er den eneste pilot i flyvebesætningen, som er fyldt 60 år.

b) 65 år. Indehaveren af et pilotcertifikat, som er fyldt 65 år, må ikke flyve som pilot på et luftfartøj i erhvervsmæssig lufttransport.

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

a) Certifikater, rettigheder og beviser, der er udstedt i henhold til denne del, kan begrænses, inddrages eller tilbagekaldes af den kompetente myndighed, når piloten ikke opfylder kravene i denne del, del-MED eller de gældende operationelle krav, i overensstemmelse med betingelserne og procedurerne i del-ARA.

b) Hvis piloten får sit certifikat inddraget eller tilbagekaldt, skal denne straks returnere certifikatet eller beviset til den kompetente myndighed.

SUBPART B

PILOTCERTIFIKAT TIL LETTE LUFTFARTØJER — LAPL

SEKTION 1

Fælles krav

FCL.100 LAPL — Aldersgrænse

Ansøgere til et LAPL skal være:

a) mindst 17 år for flyvemaskiner og helikoptere

b) mindst 16 år for svæveflyvemaskiner og balloner.

FCL.105 LAPL — Beføjelser og betingelser

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

FCL.115 LAPL — Træningskursus

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

FCL.120 LAPL — Teoriprøve

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

a) generelle emner:

— luftfartsret

— menneskelig ydeevne

— meteorologi og

— kommunikation

b) specifikke emner om de forskellige luftfartøjskategorier:

— flyveprincipper

— operationelle procedurer

— flyvepræstation og -planlægning

— generel viden om luftfartøjer og

— navigation.

FCL.125 LAPL — Praktisk prøve

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

b) Ansøgere til en praktisk prøve skal have modtaget flyveinstruktion i samme luftfartøjsklasse eller -type, som skal anvendes i den praktiske prøve. Rettighederne er begrænset til den klasse eller type, der anvendes i den praktiske prøve, indtil yderligere udvidelser påtegnes på certifikatet i overensstemmelse med denne subpart.

c) *Beståkrav*

1) Den praktiske prøve opdeles i forskellige afsnit, som repræsenterer alle de forskellige faser i en flyvning af relevans for den luftfartøjskategori, der flyves.

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

3) Hvis prøven skal tages om i henhold til stk. 2, vil hele prøven blive underkendt, hvis ansøgeren underkendes i et hvilket som helst afsnit, herunder de afsnit, som er bestået ved tidligere forsøg.

4) Hvis samtlige afsnit af en prøve ikke bestås i to forsøg, vil yderligere praktisk træning blive krævet.

SEKTION 2

Specifikke krav for LAPL til flyvemaskiner — LAPL(A)

FCL.105.A LAPL(A) — Beføjelser og betingelser

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

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

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

a) Ansøgere til et LAPL(A) skal have fuldført mindst 30 timers flyveinstruktion på flyvemaskiner eller TMG, herunder mindst:

1) 15 timers flyveinstruktion med dobbeltstyring i den klasse, som den praktiske prøve tages i

2) seks timers soloflyvetid under tilsyn, herunder mindst tre timers soloflyvetid på rundflyvninger med mindst én rundflyvning på mindst 150 km (80 NM), hvor der foretages ét fuldt stop på en anden flyveplads end afgangsflyvepladsen.

b) Specifikke krav til ansøgere med et LAPL(S) med TMG-udvidelse. Ansøgere til et LAPL(A), som har et LAPL(S) med TMG-udvidelse, skal have fuldført mindst 21 timers flyvetid på TMG efter påtegningen af TMG-udvidelsen og opfylde kravene i FCL.135.A, litra a), om flyvemaskiner.

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

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

1) overstige den samlede flyvetid som luftfartøjschef

2) overstige 50 % af de timer, der kræves i litra a)

3) omfatte kravene i litra a), nr. 2).

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

a) Beføjelserne tilknyttet et LAPL(A) er begrænset til den flyvemaskine- eller TMG-klasse og -variant, den praktiske prøve blev taget i. Denne begrænsning kan ophæves, når piloten i en anden klasse har fuldført nedenstående krav:

1) Tre timers flyveinstruktion, herunder:

i) 10 starter og landinger med dobbeltstyring og

ii) 10 solostarter og -landinger under tilsyn.

2) En praktisk prøve for at demonstrere et tilstrækkeligt niveau af praktiske færdigheder i den nye klasse. Under den praktiske prøve skal ansøgeren også over for eksaminatoren demonstrere en tilstrækkelig teoretisk viden om den anden klasse i følgende emner:

i) operationelle procedurer

ii) flyvepræstation og -planlægning

iii) generel viden om luftfartøjer.

b) Før indehaveren af et LAPL kan udøve de beføjelser, der er tilknyttet certifikatet på en anden flyvemaskinevariant end den, der blev brugt til den praktiske prøve, skal piloten gennemgå difference- eller rutineopbygningstræning. Differencetræningen skal indføres i pilotens logbog eller et tilsvarende dokument og underskrives af instruktøren.

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

a) Indehavere af et LAPL(A) må først udøve beføjelser tilknyttet deres certifikat, når de i løbet af de foregående 24 måneder som piloter på flyvemaskiner eller TMG har fuldført:

1) mindst 12 timers flyvetid som luftfartøjschef, herunder 12 starter og landinger, og

2) opfriskningstræning på mindst én times samlet flyvetid med en instruktør.

b) Indehavere af et LAPL(A), som ikke opfylder kravene i litra a), skal:

1) gennemgå en duelighedsprøve med en eksaminator, før de igen udøver beføjelser tilknyttet deres certifikat, eller

2) fuldføre yderligere flyvetid eller starter og landinger, hvor de flyver med dobbeltstyring eller solo under tilsyn af en instruktør, for at opfylde kravene i litra a).

SEKTION 3

Specifikke krav for LAPL til helikoptere — LAPL(H)

FCL.105.H LAPL(H) — Beføjelser

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

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

a) Ansøgere til et LAPL(H) skal have gennemført 40 timers flyveinstruktion på helikoptere. Mindst 35 timer af disse skal være på den type helikopter, der skal anvendes i den praktiske prøve. Flyveinstruktionen skal omfatte mindst:

1) 20 timers flyveinstruktion med dobbeltstyring og

2) 10 timers soloflyvetid under tilsyn, herunder mindst fem timers soloflyvetid på rundflyvninger med mindst én rundflyvning på mindst 150 km (80 NM), hvor der foretages ét fuldt stop på en anden flyveplads end afgangsflyvepladsen.

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

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

1) overstige den samlede flyvetid som luftfartøjschef

2) overstige 50 % af de timer, der kræves i litra a)

3) omfatte kravene i litra a), nr. 2).

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

a) Beføjelserne tilknyttet et LAPL(H) er begrænset til den helikoptertype og -variant, den praktiske prøve blev taget i. Denne begrænsning kan ophæves, når piloten har fuldført:

1) fem timers flyveinstruktion, herunder:

i) 15 starter, anflyvninger og landinger med dobbeltstyring

ii) 15 solostarter, -anflyvninger og -landinger under tilsyn

2) en praktisk prøve for at demonstrere et tilstrækkeligt niveau af praktiske færdigheder i den nye type. Under den praktiske prøve skal ansøgeren også over for eksaminatoren demonstrere en tilstrækkelig teoretisk viden om den anden type i følgende emner:

— operationelle procedurer

— flyvepræstation og -planlægning

— generel viden om luftfartøjer.

b) Før indehaveren af et LAPL(H) kan udøve de beføjelser, der er tilknyttet certifikatet på en anden helikoptervariant end den, der blev brugt til den praktiske prøve, skal piloten gennemgå difference- eller rutineopbygningstræning som fastlagt i dataene om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med del-21. Differencetræningen skal indføres i pilotens logbog eller et tilsvarende dokument og underskrives af instruktøren.

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

a) Indehavere af et LAPL(H) må først udøve beføjelser tilknyttet deres certifikat på en bestemt type, når de på helikoptere af den pågældende type i løbet af de foregående 12 måneder har fuldført:

1) mindst seks timers flyvetid som luftfartøjschef, herunder seks starter, anflyvninger og landinger, og

2) opfriskningstræning på mindst én times samlet flyvetid med en instruktør.

b) Indehavere af et LAPL(H), som ikke opfylder kravene i litra a), skal:

1) bestå en dueligheds prøve med en eksaminator på den relevante type, før de igen udøver beføjelser tilknyttet deres certifikat, eller

2) fuldføre yderligere flyvetid eller starter og landinger, hvor de flyver med dobbeltstyring eller solo under tilsyn af en instruktør, for at opfylde kravene i litra a).

SEKTION 4

Specifikke krav for LAPL til svævefly — LAPL(S)

FCL.105.S LAPL(S) — Beføjelser og betingelser

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

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

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

a) Ansøgere til et LAPL(S) skal have gennemført mindst 15 timers flyveinstruktion på svæveflyvemaskiner eller motorsvæveflyvemaskiner, herunder mindst:

1) 10 timers flyveinstruktion med dobbeltstyring

2) to timers soloflyvetid under tilsyn

3) 45 starter og landinger

4) én solorundflyvning på mindst 50 km (27 NM) eller én rundflyvning med dobbeltstyring på mindst 100 km (55 NM).

b) Ud af de 15 timer, der kræves i litra a), må højst syv timer være fuldført i en TMG.

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

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

1) overstige den samlede flyvetid som luftfartøjschef

2) overstige 50 % af de timer, der kræves i litra a)

3) omfatte kravene i litra a), nr. 2)-4).

FCL.130.S LAPL(S) — Startmetoder

a) Beføjelserne tilknyttet et LAPL(S) er begrænset til den startmetode, den praktiske prøve omfatter. Denne begrænsning kan ophæves, når piloten har fuldført:

1) mindst 10 starter med flyveinstruktion med dobbeltstyring og fem solostarter under tilsyn i forbindelse med spilstart og bilstart

2) mindst 5 starter med flyveinstruktion med dobbeltstyring og fem solostarter under tilsyn i forbindelse med flyslæb eller selvstart. i forbindelse med selvstart kan flyveinstruktionen med dobbeltstyring ske i en TMG

3) mindst tre starter med flyveinstruktion med dobbeltstyring eller solo under tilsyn i forbindelse med elastikstart.

b) De yderligere træningsstarter skal indføres i logbogen og underskrives af instruktøren.

c) For at bevare deres beføjelser i hver enkelt startmetode skal piloter have fuldført mindst fem starter i løbet af de foregående 24 måneder, bortset fra elastikstart, hvor piloter kun skal have fuldført to starter.

d) Hvis piloten ikke opfylder kravet i litra c), skal denne fuldføre de manglende starter med dobbeltstyring eller solo under tilsyn af en instruktør for at forny beføjelserne.

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

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

a) seks timers flyveinstruktion på en TMG, herunder:

1) fire timers flyveinstruktion med dobbeltstyring

2) én solorundflyvning på mindst 150 km (80 NM), hvor der foretages ét fuldt stop på en anden flyveplads end afgangsflyvepladsen

b) en praktisk prøve for at demonstrere et tilstrækkeligt niveau af praktiske færdigheder i en TMG. Under den praktiske prøve skal ansøgeren også over for eksaminatoren demonstrere en tilstrækkelig teoretisk viden om TMG i følgende emner:

— flyveprincipper

— operationelle procedurer

— flyvepræstation og -planlægning

— generel viden om luftfartøjer

— Navigation.

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

a) Svæveflyvemaskiner og motorsvæveflyvemaskiner. Indehavere af et LAPL(S) må først udøve beføjelser tilknyttet deres pilotcertifikat på svæveflyvemaskiner eller motorsvæveflyvemaskiner, når de på svæveflyvemaskiner eller motorsvæveflyvemaskiner, bortset fra TMG, i løbet af de foregående 24 måneder har fuldført mindst:

1) fem timers flyvetid som luftfartøjschef, herunder 15 starter

2) to træningsflyvninger med instruktør

b) TMG. Indehavere af et LAPL(S) må først udøve beføjelser tilknyttet deres certifikat på en TMG, når de:

1) på TMG i løbet af de foregående 24 måneder har fuldført:

i) mindst 12 timers flyvetid som luftfartøjschef, herunder 12 starter og landinger, og

ii) opfriskningstræning på mindst én times samlet flyvetid med en instruktør.

2) Når indehaveren af LAPL(S) også har beføjelser til at flyve flyvemaskiner, kan kravene i nr. 1) opfyldes på flyvemaskiner.

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

1) bestå en duelighedsprøve med en eksaminator på enten en svæveflyvemaskine eller en TMG eller

2) fuldføre yderligere flyvetid eller starter og landinger, hvor de flyver med dobbeltstyring eller solo under tilsyn af en instruktør, for at opfylde kravene i litra a) eller b).

SEKTION 5

Specifikke krav for LAPL til balloner — LAPL(B)

FCL.105.B LAPL(B) — Beføjelser

Indehavere af et LAPL til balloner har beføjelser til at fungere som luftfartøjschef på varmluftballoner eller varmluftskibe med højst 3 400 m^3 hylsterkapacitet eller gasballoner med højst 1 200 m^3 hylsterkapacitet med højst tre passagerer, således at der aldrig er flere end fire personer om bord på luftfartøjet.

FCL.110.B LAPL(B) — Krav om erfaring

a) Ansøgere til et LAPL(B) skal på balloner i samme klasse have fuldført mindst 16 timers flyveinstruktion, herunder mindst:

1) 12 timers flyveinstruktion med dobbeltstyring

2) 10 opblæsninger og 20 starter og landinger og

3) én soloflyvning under tilsyn med mindst 30 minutters flyvetid.

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

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

1) overstige den samlede flyvetid som luftfartøjschef på balloner

2) overstige 50 % af de timer, der kræves i litra a)

3) omfatte kravene i litra a), nr. 2) og 3).

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

a) Beføjelserne tilknyttet et LAPL(B) er begrænset til ikke-forankrede opstigninger. Denne begrænsning kan ophæves, når piloten har gennemført mindst tre forankrede instruktionsopstigninger.

b) Den yderligere træning skal indføres i logbogen og underskrives af instruktøren.

c) For at bevare denne rettighed skal piloter have gennemført mindst to forankrede opstigninger i løbet af de foregående 24 måneder.

d) Hvis piloten ikke opfylder kravet i litra c), skal denne fuldføre de manglende forankrede opstigninger med dobbeltstyring eller solo under tilsyn af en instruktør for at forny beføjelserne.

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

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

a) fem instruktionsflyvninger med dobbeltstyring eller

b) fem timers flyveinstruktionstid med dobbeltstyring for et LAPL(B) til varmluftballoner, hvor beføjelserne skal udvides til varmluftskibe, og

c) en praktisk prøve, hvor ansøgeren over for eksaminatoren skal demonstrere en tilstrækkelig teoretisk viden om den anden klasse i følgende emner:

— flyveprincipper

— operationelle procedurer

— flyvepræstation og –planlægning og

— generel viden om luftfartøjer.

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

a) Indehavere af et LAPL(B) må først udøve beføjelser tilknyttet deres pilotcertifikat, når de i én ballonklasse i løbet af de foregående 24 måneder har fuldført mindst:

1) seks timers flyvetid som luftfartøjschef, herunder 10 starter og landinger, og

2) én træningsflyvning med instruktør

3) hvis piloten er kvalificeret til at flyve mere end én ballonklasse, skal denne desuden for at udøve beføjelserne i den anden klasse have fuldført mindst tre timers flyvetid i den klasse i løbet af de foregående 24 måneder, herunder tre starter og landinger.

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

1) bestå en duelighedsprøve med en eksaminator i den relevante klasse eller

2) fuldføre yderligere flyvetid eller starter og landinger, hvor de flyver med dobbeltstyring eller solo under tilsyn af en instruktør, for at opfylde kravene i litra a).

SUBPART C

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

SEKTION 1

Fælles krav

FCL.200 Aldersgrænse

a) En ansøger til et PPL skal være mindst 17 år

b) En ansøger til et BPL eller et SPL skal være mindst 16 år.

FCL.205 Betingelser

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

FCL.210 Træningskursus

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

FCL.215 Teoriprøve

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

a) generelle emner:

— luftfartsret

— menneskelig ydeevne

— meteorologi og

— kommunikation

b) specifikke emner om de forskellige luftfartøjskategorier:

— flyveprincipper

— operationelle procedurer

— flyvepræstation og -planlægning

— generel viden om luftfartøjer og

— Navigation.

FCL.235 Praktisk prøve

a) Ansøgere til et BPL, SPL eller PPL skal ved en praktisk prøve demonstrere evnen til som luftfartøjschef i den relevante luftfartøjskategori at fuldføre 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 eller ballongruppe, som skal anvendes i den praktiske prøve.

c) Beståkrav

1) Den praktiske prøve opdeles i forskellige afsnit, som repræsenterer alle de forskellige faser i en flyvning af relevans for den luftfartøjskategori, der flyves.

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

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 bestås i to forsøg, vil yderligere træning blive krævet.

SEKTION 2

Specifikke krav for PPL til flyvemaskiner — PPL(A)

FCL.205.A PPL(A) — Beføjelser

a) Indehavere af et PPL(A) har beføjelser til uden betaling at fungere som luftfartøjschef eller andenpilot på flyvemaskiner eller TMG i ikke-erhvervsmæssige operationer.

b) Uanset ovenstående bestemmelse kan indehaveren af et PPL(A) med beføjelser til at fungere som instruktør eller eksaminator få betaling for:

1) udførelse af flyveinstruktion for LAPL(A) og PPL(A)

2) udførelse af praktiske prøver og duelighedsprøver for disse certifikater

3) rettigheder og beviser tilknyttet disse certifikater.

FCL.210.A PPL(A) — Krav om erfaring og godskrivning

a) Ansøgere til et PPL(A) skal have fuldført mindst 45 timers flyveinstruktion på flyvemaskiner, hvoraf fem kan være fuldført i en FSTD, herunder mindst:

1) 25 timers flyveinstruktion med dobbeltstyring og

2) 10 timers soloflyvetid under tilsyn, herunder mindst fem timers soloflyvetid på rundflyvninger med mindst én rundflyvning på mindst 270 km (150 NM), hvor der foretages fuldt stop på to andre flyvepladser end afgangsflyvepladsen.

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

c) Specifikke krav til ansøgere med et LAPL(S) med TMG-udvidelse. Ansøgere til et PPL(A), som har et LAPL(S) med en TMG-udvidelse, skal have fuldført:

1) mindst 24 timers flyvetid på en TMG efter påtegning af TMG-udvidelsen og

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

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

SEKTION 3

Specifikke krav for PPL til helikoptere — PPL(H)

FCL.205.H PPL(H) — Beføjelser

a) Indehavere af et PPL(H) har beføjelser til uden betaling at fungere som luftfartøjschef eller andenpilot på helikoptere i ikke-erhvervsmæssige operationer.

b) Uanset ovenstående bestemmelse kan indehaveren af et PPL(H) med beføjelser til at fungere som instruktør eller eksaminator få betaling for:

1) udførelse af flyveinstruktion for LAPL(H) og PPL(H)

2) udførelse af praktiske prøver og dueligheds prøver for disse certifikater

3) rettigheder og beviser tilknyttet disse certifikater.

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

a) Ansøgere til et PPL(H) skal have fuldført mindst 45 timers flyveinstruktion på helikoptere, hvoraf fem kan være fuldført i en FNPT eller FFS, herunder mindst:

1) 25 timers flyveinstruktion med dobbeltstyring og

2) 10 timers soloflyvetid under tilsyn, herunder mindst fem timers soloflyvetid på rundflyvninger med mindst én rundflyvning på mindst 185 km (100 NM), hvor der foretages fuldt stop på to andre flyvepladser end afgangsflyvepladsen.

3) 35 af de 45 timers flyveinstruktion skal være fuldført på samme helikoptertype, som den, der blev brugt til den praktiske prøve.

b) Specifikke krav til ansøgere med et LAPL(H). Ansøgere til et PPL(H), som har et LAPL(H), skal gennemføre et træningskursus hos en ATO. Dette træningskursus skal omfatte mindst fem timers flyveinstruktionstid med dobbeltstyring, herunder mindst én solorundflyvning under tilsyn på mindst 185 km (100 NM), hvor der foretages fuldt stop på to andre flyvepladser end afgangsflyvepladsen

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

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 dueligheds prøver for dette certifikat

3) rettigheder eller beviser tilknyttet dette pilotcertifikat.

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

a) Ansøgere til et PPL(As) skal have fuldført mindst 35 timers flyveinstruktion på luftskibe, hvoraf fem kan være fuldført i en FSTD, herunder mindst:

1) 25 timers flyveinstruktion med dobbeltstyring, herunder:

i) tre timers flyvetræning på rundflyvninger, herunder én rundflyvning på mindst 65 km (35 NM)

ii) tre timers instrumentinstruktion

2) otte starter og landinger på en flyveplads, herunder fastgørelse til og løsgørelse fra mast

3) otte timers soloflyvetid under tilsyn.

b) Ansøgere, som har et BPL, og som er kvalificeret til at flyve varmluftskibe, godskrives 10 % af deres samlede flyvetid som luftfartøjschef på sådanne luftskibe op til højst fem timer.

SEKTION 5

Specifikke krav for pilotcertifikatet til svæveflyvemaskiner (SPL)

FCL.205.S SPL — Beføjelser og betingelser

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

b) Indehavere af et SPL:

1) må først befordre passagerer, når de efter udstedelse af certifikatet har fuldført mindst 10 timers flyvetid eller 30 starter som luftfartøjschef på svæveflyvemaskiner eller motorsvæveflyvemaskiner.

2) må først foretage ikke-erhvervsmæssige operationer uden betaling, når de:

i) er fyldt 18 år

ii) efter udstedelse af certifikatet har fuldført 75 timers flyvetid eller 200 starter som luftfartøjschef på svæveflyvemaskiner eller motorsvæveflymaskiner

iii) har bestået en dueligheds prøve med en eksaminator.

c) Uanset litra b), nr. 2), kan indehavere af et SPL med beføjelser til at fungere som instruktør eller eksaminator modtage betaling for:

udførelse af flyveinstruktion for LAPL(S) eller SPL

udførelse af praktiske prøver og duelighedsprøver for disse certifikater

rettigheder og beviser tilknyttet disse certifikater.

FCL.210.S SPL — Krav om erfaring og godskrivning

a) Ansøgere til et SPL skal have fuldført mindst 15 timers flyveinstruktion på svæveflyvemaskiner eller motorsvæveflyvemaskiner, herunder mindst opfylde de krav, der er fastlagt i FCL.110.S.

b) Ansøgere til et SPL, som har et LAPL(S), får dette godskrevet fuldt ud i forhold til kravene for udstedelse af et SPL.

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

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

FCL.220.S SPL — Startmetoder

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

FCL.230.S SPL — Krav om nylig erfaring

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

SEKTION 6

Specifikke krav for pilotcertifikatet til balloner (BPL)

FCL.205.B BPL — Beføjelser og betingelser

a) Indehavere af et BPL har beføjelser til at fungere som luftfartøjschef på balloner og varmluftskibe.

b) Indehavere af et BPL må først foretage ikke-erhvervsmæssige operationer uden betaling, når de:

1) er fyldt 18 år

2) har fuldført 50 timers flyvetid og 50 starter og landinger som luftfartøjschef på balloner

3) har bestået en duelighedsprøve med en eksaminator på en ballon i den relevante klasse.

c) Uanset litra b) kan indehavere af et BPL med beføjelser til at fungere som instruktør eller eksaminator modtage betaling for:

1) udførelse af flyveinstruktion for LAPL(B) eller BPL

2) udførelse af praktiske prøver og duelighedsprøver for disse certifikater

3) rettigheder og beviser tilknyttet disse certifikater.

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

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

1) 12 timers flyveinstruktion med dobbeltstyring

2) 10 opblæsninger og 20 starter og landinger og

3) én soloflyvning under tilsyn med mindst 30 minutters flyvetid.

b) Ansøgere til et BPL, som har et LAPL(B), får dette godskrevet fuldt ud i forhold til kravene for udstedelse af et BPL.

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

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

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

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

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

a) for udvidelse til en anden klasse i samme gruppe har opfyldt kravene i FCL.135.B

b) for udvidelse til en anden gruppe i samme ballonklasse har fuldført mindst:

1) to instruktionsflyvninger på en ballon i den relevante gruppe og

2) følgende flyvetid som luftfartøjschef på balloner:

i) mindst 100 timer for balloner med en hylsterkapacitet på mellem 3 401 m^3 og 6 000 m^3

ii) mindst 200 timer for balloner med en hylsterkapacitet på mellem 6 001 m^3 og 10 500 m^3

iii) mindst 300 timer for balloner med en hylsterkapacitet på mere end 10 500 m^3

iv) mindst 50 timer for gasballoner med en hylsterkapacitet på mere end 1 260 m^3.

FCL.230.B BPL — Krav om nylig erfaring

a) Indehavere af et BPL må først udøve beføjelser tilknyttet deres certifikat, når de i én ballonklasse i løbet af de foregående 24 måneder har fuldført mindst:

1) seks timers flyvetid som luftfartøjschef, herunder 10 starter og landinger, og

2) én træningsflyvning med instruktør på en ballon i den relevante klasse og med en hylsterkapacitet, som højst svarer til det, de har beføjelser til

3) hvis piloten er kvalificeret til at flyve mere end én ballonklasse, skal denne desuden for at udøve beføjelserne i den anden klasse have fuldført mindst tre timers flyvetid i den klasse i løbet af de foregående 24 måneder, herunder tre starter og landinger.

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

1) bestå en duelighedsprøve med en eksaminator på en ballon i den relevante klasse og med en hylsterkapacitet, som højst svarer til det, de har beføjelser til, eller

2) fuldføre yderligere flyvetid eller starter og landinger, hvor de flyver med dobbeltstyring eller solo under tilsyn af en instruktør, for at opfylde kravene i litra a).

SUBPART D

ERHVERVSMÆSSIGT PILOTCERTIFIKAT — CPL

SEKTION 1

Fælles krav

FCL.300 CPL — Minimumsalder

En ansøger til et CPL skal være mindst 18 år.

FCL.305 CPL — Beføjelser og betingelser

a) Beføjelser. Indehavere af et CPL har inden for den relevante luftfartøjskategori beføjelser til at:

1) udøve alle beføjelser, som indehavere af et LAPL og et PPL har

2) fungere som luftfartøjschef eller andenpilot på alle luftfartøjer i andre operationer end erhvervsmæssig lufttransport

3) fungere som luftfartøjschef i erhvervsmæssig lufttransport på ethvert luftfartøj med én pilot med forbehold af begrænsningerne i FCL.060 og i denne subpart

4) fungere som andenpilot i erhvervsmæssig lufttransport med forbehold af begrænsningerne i FCL.060.

b) Betingelser. En ansøger til udstedelse af et CPL skal have opfyldt alle kravene for klasse- eller typerettigheden til det luftfartøj, der anvendes i den praktiske prøve.

FCL.310 CPL — Teoriprøver

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

— luftfartsret

— generel viden om luftfartøjer — skrog/systemer/strømforsyning

— generel viden om luftfartøjer — instrumentering

— masse og balance

— præstation

— planlægning og overvågning af flyvning

— menneskelig ydeevne

— meteorologi

— generel navigation

— radionavigation

— operationelle procedurer

— flyveprincipper

— VFR-kommunikation (visuelflyveregler).

FCL.315 CPL — Træningskursus

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

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 flyvemaskinekategorien — CPL(A)

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

2) indehaver af et CPL(A), hvis kravene i FCL.325.A er opfyldt.

c) MPL-indehaveres IR(A)-beføjelser er begrænset til flyvemaskiner, der skal føres med en andenpilot. IR(A)-beføjelserne kan udvides til operationer med én pilot på flyvemaskiner, hvis indehaveren har fuldført den træning, der er nødvendig for at fungere som luftfartøjschef i operationer med én pilot udelukkende med reference til instrumenter, og som har bestået den praktiske prøve for IR(A) for flyvemaskiner med én pilot.

FCL.410.A MPL — Træningskursus og teoriprøver

a) Kursus. En ansøger til et MPL skal have fuldført et træningskursus med teoriundervisning og flyveinstruktion hos en ATO i overensstemmelse med tillæg 5 til denne del.

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

FCL.415.A MPL — Praktiske færdigheder

a) En ansøger til et MPL skal ved løbende bedømmelse demonstrere de evner, der kræves for at opfylde alle de kompetenceenheder, der er angivet i tillæg 5 til denne del, som flyvende pilot og ikke-flyvende pilot, på en flermotoret flyvemaskine med turbinemotorer og flere piloter, i henhold til VFR og IFR.

b) Når træningskurset er afsluttet, skal ansøgeren bestå en praktisk prøve i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del for at demonstrere evnen til at 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 erhvervsmæssig lufttransport.

b) En ansøger til udstedelse af et ATPL skal opfylde alle kravene for typerettigheden til det luftfartøj, der anvendes i den praktiske prøve.

FCL.515 ATPL — Træningskursus og teoriprøver

a) Kursus. Ansøgere til et ATPL skal have gennemført et træningskursus hos en ATO. Kurset skal enten være et integreret træningskursus eller et modulopbygget kursus i overensstemmelse med tillæg 3 til denne del.

b) Prøve. En ansøger til et ATPL skal demonstrere viden på et niveau, der svarer til de beføjelser, der gives, om følgende emner:

— luftfartsret

— generel viden om luftfartøjer — skrog/systemer/strømforsyning

— generel viden om luftfartøjer — instrumentering

— masse og balance

— præstation

— planlægning og overvågning af flyvning

— menneskelig ydeevne

— meteorologi

— generel navigation

— radionavigation

— operationelle procedurer

— flyveprincipper

— VRF-kommunikation

— IFR-kommunikation.

SEKTION 2

Specifikke krav for flyvemaskinekategorien — ATPL(A)

FCL.505.A ATPL(A) — Begrænsning af beføjelser til piloter, der tidligere har haft et MPL

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

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

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

1) et MPL eller

2) et CPL(A) og en IR til flermotorede flyvemaskiner. I dette tilfælde skal ansøgeren også have modtaget instruktion i MCC.

b) Erfaring. Ansøgere til et ATPL(A) skal mindst have fuldført 1 500 timers flyvetid på flyvemaskiner, herunder mindst:

1) 500 timer i operationer med flere piloter på flyvemaskiner

2) i) 500 timer som luftfartøjschef under tilsyn eller

ii) 250 timer som luftfartøjschef or

iii) 250 timer, herunder mindst 70 timer som luftfartøjschef og de resterende som luftfartøjschef under tilsyn

3) 200 timers rundflyvningstid, hvoraf mindst 100 timer skal være som luftfartøjschef eller luftfartøjschef under tilsyn

4) 75 timers instrumenttid, hvoraf højst 30 timer må være instrumenttid på jorden, og

5) 100 timers natflyvning som luftfartøjschef eller andenpilot.

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

c) Godskrivning

1) Indehavere af et pilotcertifikat til andre luftfartøjskategorier godskrives flyvetid op til højst:

i) 30 timer som luftfartøjschef for TMG eller svæveflyvere

ii) 50 % af alle flyvetidskravene i litra b) for helikoptere

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

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 helikopterkategorien — ATPL(H)

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

Ansøgere til et ATPL(H) skal:

a) have et CPL(H) og en typerettighed til helikoptere med flere piloter og have modtaget instruktion i MCC

b) som pilot på helikoptere have fuldført mindst 1 000 timers flyvetid, herunder mindst:

1) 350 timer på helikoptere med flere piloter

2) i) 250 timer som luftfartøjschef eller

ii) 100 timer som luftfartøjschef og 150 timer som luftfartøjschef under tilsyn eller

iii) 250 timer som luftfartøjschef under tilsyn på helikoptere med flere piloter. I dette tilfælde skal ATPL(H)-beføjelserne være begrænset til operationer med flere piloter, indtil 100 timer som luftfartøjschef er fuldført.

3) 200 timers rundflyvningstid, hvoraf mindst 100 timer skal være som luftfartøjschef eller luftfartøjschef under tilsyn

4) 30 timers instrumenttid, hvoraf højst 10 timer må være instrumenttid på jorden, og

5) 100 timers natflyvning som luftfartøjschef eller andenpilot.

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

c) Flyvetid på flyvemaskiner godskrives op til 50 % i forhold til flyvetidskravene i litra b).

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

FCL.520.H ATPL(H) — Praktisk prøve

En ansøger til et ATPL(H) skal bestå en praktisk prøve i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del for at demonstrere evnen til som luftfartøjschef på en helikopter med flere piloter at fuldføre 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

FCL.600 IR — Generelt

IFR-operationer på flyvemaskiner, helikoptere, luftskibe eller VTOL-luftfartøjer må kun fuldføres af indehavere af PPL, CPL, MPL og ATPL med en IR, der svarer til luftfartøjskategorien, eller i forbindelse med praktiske prøver eller dobbeltstyrings-instruktion.

FCL.605 IR — Beføjelser

a) Indehavere af en IR har beføjelser til at flyve luftfartøjer i henhold til IFR med en minimumsbeslutningshøjde på 200 fod (60 m).

b) I forbindelse med en IR til flermotorede luftfartøjer kan disse beføjelser udvides til lavere beslutningshøjder end 200 fod (60 m), når ansøgeren har fået specifik træning hos en ATO, og har bestået afsnit 6 i den praktiske prøve, der foreskrives i tillæg 9 til denne del, på luftfartøjer med flere piloter.

c) Indehavere af en IR skal udøve beføjelserne i overensstemmelse med de betingelser, der er fastlagt i tillæg 8 til denne del.

d) Kun for helikoptere. For at udøve beføjelser som luftfartøjschef i henhold til IFR på helikoptere med flere piloter skal indehavere af en IR(H) have mindst 70 timers instrumenttid, hvoraf op til 30 timer kan være instrumenttid på jorden.

FCL.610 IR — Forudsætninger og godskrivning

Ansøgere til en IR skal:

a) have:

1) mindst et PPL i den relevante luftfartøjskategori og

i) rettighed til natflyvning i overensstemmelse med FCL.810, eller

ii) et ATPL i en anden luftfartøjskategori eller

2) et CPL i den relevante luftfartøjskategori.

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

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.

b) Prøve. Ansøgere skal demonstrere teoretisk viden på et niveau, der svarer til de beføjelser, der gives, om følgende emner:

— luftfartsret

— generel viden om luftfartøjer — instrumentering

— flyvepræstation og overvågning

— menneskelig ydeevne

— meteorologi

— radionavigation

— IFR-kommunikation.

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) For en IR til flermotorede luftfartøjer skal den praktiske prøve tages på et flermotoret luftfartøj. For en IR til enmotorede luftfartøjer skal prøven tages på et enmotoret luftfartøj. En flermotoret flyvemaskine med push/pull-konfiguration betragtes i denne bestemmelse som en enmotoret flyvemaskine.

FCL.625 IR — Gyldighed, forlængelse og fornyelse

a) Gyldighed. En IR er gyldig i ét år.

b) Forlængelse.

1) En IR skal forlænges inden for tre måneder umiddelbart forud for rettighedens udløbsdato.

2) Ansøgere, som ikke består det relevante afsnit af en IR-duelighedsprøve før udløbsdatoen, må ikke udøve IR-beføjelser, før de har bestået duelighedsprøven.

c) Fornyelse. Hvis en IR er udløbet, skal ansøgere for at forny deres beføjelser:

1) gennemgå opfriskningstræning hos en ATO for at nå op på det færdighedsniveau, der kræves for at bestå instrumentdelen af den praktiske prøve i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del, og

2) gennemføre en duelighedsprøve i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del i den relevante luftfartøjskategori.

d) Hvis IR'en ikke er blevet forlænget eller fornyet i de foregående syv år, skal indehaveren igen bestå teoriprøven og den praktiske prøve for IR.

SEKTION 2

Specifikke krav for flyvemaskinekategorien

FCL.625.A IR(A) — Forlængelse

a) Forlængelse. Ansøgere, som ønsker en IR(A) forlænget:

1) skal bestå en duelighedsprøve i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del, når det kombineres med forlængelse af en klasse- eller typerettighed

2) skal, når det ikke kombineres med forlængelse af en klasse- eller typerettighed:

i) 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 denne del, for flyvemaskiner med én pilot og

ii) fuldføre afsnit 6 i duelighedsprøven for flyvemaskiner med én pilot i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del udelukkende med reference til instrumenter for flermotorede flyvemaskiner.

3) En FNPT II eller en FFS, der repræsenterer den relevante flyvemaskineklasse eller -type, kan anvendes i forbindelse med nr. 2), men mindst hver anden duelighedsprøve med henblik på en forlængelse af en IR(A) under disse omstændigheder skal fuldføres på en flyvemaskine.

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

SEKTION 3

Specifikke krav for helikopterkategorien

FCL.625.H IR(H) — Forlængelse

a) Ansøgere, som ønsker en IR(H) forlænget:

1) skal bestå en duelighedsprøve i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del for den relevante helikoptertype, når det kombineres med forlængelse af en typerettighed

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

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

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

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

a) Bortset fra LAPL, SPL og BPL må indehavere af et pilotcertifikat ikke på nogen måde fungere som piloter på et luftfartøj, medmindre de har en gyldig og korrekt klasse- eller typerettighed, undtagen under praktiske prøver eller duelighedsprøver for fornyelse af klasse- eller typerettigheder eller under flyveinstruktion.

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.

c) Uanset litra a) og b) kan piloter have en prøveflyvningsrettighed udstedt i overensstemmelse med FCL.820, når kravene i denne subpart ikke kan opfyldes, for flyvninger i forbindelse med indførelse eller ændring af luftfartøjstyper udført af konstruktions- eller produktionsorganisationer inden for deres rettigheder samt instruktionsflyvninger med henblik på udstedelse af en prøveflyvningsrettighed.

FCL.705 Beføjelser for indehavere af en klasse- eller typerettighed

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

FCL.710 Klasse- og typerettigheder — varianter

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

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

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

FCL.725 Krav for udstedelse af klasse- og typerettigheder

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

b) Teoriprøve. Ansøgere til en klasse- eller typerettighed skal bestå en teoriprøve 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.

4) For flyvemaskiner med én pilot, som er klassificeret som højtydende flyvemaskiner, skal prøven være skriftlig og indeholde mindst 60 multiple choice-spørgsmål fordelt på pensummets hovedemner.

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

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

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

e) Uanset ovenstående bestemmelser er piloter, som har en prøveflyvningsrettighed 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.

FCL.740 Gyldighed og fornyelse af klasse- og typerettigheder

a) Gyldighedsperioden for klasse- og typerettigheder er ét år, bortset fra klasserettigheder til enmotorede luftfartøjer med én pilot, som har en gyldighedsperiode på to år, medmindre andet er fastlagt i de data om operationel egnethed, som er fastsat i overensstemmelse med del-21.

b) Fornyelse. Hvis en klasse- eller typerettighed er udløbet, skal ansøgeren:

1) gennemgå opfriskningstræning hos en ATO, hvor det er nødvendigt for at nå det færdighedsniveau, der kræves for at føre den relevante luftfartøjsklasse eller -type sikkert, og

2) bestå en duelighedsprøve i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del.

SEKTION 2

Specifikke krav for flyvemaskinekategorien

FCL.720.A Krav om erfaring og forudsætninger for udstedelse af klasse- eller typerettigheder — flyvemaskiner

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

a) Flermotorede flyvemaskiner med én pilot. Ansøgere til den første klasse- eller typerettighed til en flermotoret flyvemaskine med én pilot skal have fuldført mindst 70 timer som luftfartøjschef på flyvemaskiner.

b) Højtydende ikke-komplekse flyvemaskiner med én pilot. Før ansøgere til den første klasse- eller typerettighed til en flyvemaskine med én pilot, som klassificeres som en højtydende flyvemaskine, starter flyvetræning, skal de:

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

2) i) have et kursusbevis fra et supplerende teorikursus hos en ATO eller

ii) have bestået teoriprøverne for ATPL(A) i overensstemmelse med denne del eller

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

3) endvidere skal piloter, som søger om ret til at føre flyvemaskinen i operationer med flere piloter, opfylde kravene i litra d), nr. 4).

c) Højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot. Ansøgere til en første typerettighed til en kompleks flyvemaskine med én pilot, der er klassificeret som en højtydende flyvemaskine, skal ud over at opfylde kravene i litra b) have opfyldt kravene for en flermotoret IR(A), jf. subpart G.

d) Flyvemaskiner med flere piloter. Ansøgere til det første typerettighedskursus for en flyvemaskine med flere piloter skal være flyveelever, der er under uddannelse på et MPL-træningskursus, eller skal:

1) have mindst 70 timers flyveerfaring som luftfartøjschef på flyvemaskiner

2) have en flermotoret IR(A)

3) have bestået teoriprøverne for ATPL(A) i overensstemmelse med denne del og

4) bortset fra når typerettighedskurset kombineres med et MCC-kursus:

i) have et kursusbevis fra et MCC-kursus på flyvemaskiner eller

ii) have et kursusbevis fra MCC på helikoptere og have mere end 100 timers flyveerfaring som pilot på helikoptere med flere piloter eller

iii) have mindst 500 timer som pilot på helikoptere med flere piloter eller

iv) have mindst 500 timer som pilot i operationer med flere piloter på flermotorede flyvemaskiner med én pilot i erhvervsmæssig lufttransport i overensstemmelse med de gældende krav til flyveoperationer.

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

f) Supplerende typerettigheder til højtydende komplekse flyvemaskiner med én eller flere piloter. Ansøgere til udstedelse af supplerende typerettigheder til flyvemaskiner med flere piloter og typerettigheder til højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot skal have en flermotoret IR(A).

g) Hvor det er fastlagt i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med del-21, kan udøvelsen af beføjelser i tilknytning til en typerettighed som udgangspunkt begrænses til flyvning under tilsyn af en instruktør. Flyvetimerne under tilsyn skal indføres i pilotens logbog eller et tilsvarende dokument og underskrives af instruktøren. Begrænsningen ophæves, når piloten demonstrerer, at flyvetimerne under tilsyn, som kræves i dataene om operationel egnethed, er blevet fuldført.

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

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

a) Flermotorede flyvemaskiner med én pilot.

1) Teorikurset for en klasserettighed til flermotorede flyvemaskiner med én pilot skal omfatte mindst syv timers instruktion i operationer med flermotorede flyvemaskiner.

2) Flyvetræningskurset for en klasse- eller typerettighed til flermotorede flyvemaskiner med én pilot skal omfatte mindst to timer og 30 minutters dobbeltstyringsinstruktion under normale betingelser for operationer med flermotorede flyvemaskiner og mindst tre timer og 30 minutters dobbeltstyringsinstruktion i procedurer i forbindelse med motorbortfald og asymmetriske flyveteknikker.

b) Søflyvemaskiner med én pilot. Træningskurset for søflyvemaskiner med én pilot skal omfatte teoriundervisning og flyveinstruktion. Flyvetræningen for en klasse- eller typerettighed til søflyvemaskiner med én pilot skal omfatte mindst otte timers dobbeltstyringsinstruktion, hvis ansøgeren har landversionen af den relevante klasse- eller typerettighed, eller 10 timer, hvis ansøgeren ikke har en sådan rettighed.

FCL.730.A Specifikke krav for piloter, som gennemgår et ZFTT-rettighedskursus (nulflyvetidstræning)

a) En pilot, der får instruktion på et ZFTT-kursus, skal på en turbojetflyvemaskine med flere piloter, som er certificeret til CS-25-standard eller tilsvarende luftdygtighedsbestemmelser, eller på en turbopropflyvemaskine med flere piloter med en maksimal certificeret startmasse på mindst 10 tons eller en certificeret kabinekonfiguration på mere end 19 passagerer, have mindst:

1) 1 500 timers flyvetid eller 250 rutesektorer, hvis en FFS, som er kvalificeret til CG-, C- eller foreløbigt C-niveau, anvendes på kurset

2) 500 timers flyvetid eller 100 rutesektorer, hvis en FFS, som er kvalificeret til DG- eller D-niveau, anvendes på kurset.

b) Når en pilot skifter fra en turboprop- til en turbojetflyvemaskine eller fra en turbojet- til en turbopropflyvemaskine, kræves der supplerende simulatortræning.

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

a) MCC-træningskurset skal omfatte mindst:

1) 25 timers teoriundervisning og øvelser og

2) 20 timers praktisk MCC-træning eller 15 timer for flyveelever på et integreret ATP-kursus.

Der skal anvendes en FNPT II MCC eller en FFS. Når MCC-træningen kombineres med det første 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:

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

2) i løbet af rettighedens gyldighedsperiode mindst fuldføre:

i) 10 rutesektorer som pilot i den relevante flyvemaskineklasse eller -type eller

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).

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

b) Forlængelse af klasserettigheder til enmotorede flyvemaskiner med én pilot

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

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

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

— 6 timer som luftfartøjschef

— 12 starter og 12 landinger og

— én træningsflyvning på mindst en time med en flyveinstruktør (FI) eller en klasserettighedsinstruktør (CRI). Ansøgere er fritaget for denne flyvning, hvis de har bestået en duelighedsprøve eller en praktisk prøve for en klasse- eller typerettighed i enhver anden flyvemaskineklasse eller -type.

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

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

SEKTION 3

Specifikke krav for helikopterkategorien

FCL.720.H Krav om erfaring og forudsætninger for udstedelse af typerettigheder — helikoptere

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

a) Helikoptere med flere piloter. Ansøgere til det første typerettighedskursus for en helikoptertype med flere piloter skal:

1) have mindst 70 timer som luftfartøjschef på helikoptere

2) bortset fra når typerettighedskurset kombineres med et MCC-kursus:

i) have et kursusbevis fra et MCC-kursus på helikoptere eller

ii) have mindst 500 timer som pilot på flyvemaskiner med flere piloter eller

iii) have mindst 500 timer som pilot i operationer med flere piloter på flermotorede helikoptere

3) have bestået ATPL(H)-teoriprøverne.

b) Ansøgere til det første typerettighedskursus for en helikoptertype med flere piloter, som har taget et integreret ATP(H)/IR-, ATP(H)-, CPL(H)/IR- eller CPL(H)-kursus, og som ikke opfylder kravet i litra a), nr. 1), får typerettigheden udstedt med beføjelser, der er begrænset til udøvelse af funktioner som andenpilot. Denne begrænsning ophæves, når piloten:

1) har fuldført 70 timer som luftfartøjschef eller luftfartøjschef under tilsyn på helikoptere

2) har bestået den praktiske prøve for flere piloter på den relevante helikoptertype som luftfartøjschef.

c) Flermotorede helikoptere med én pilot. Ansøgere til en første typerettighed til en flermotoret helikopter med én pilot skal:

1) før flyvetræningens start:

i) have bestået ATPL(H)-teoriprøverne eller

ii) have et kursusbevis fra et optagelseskursus afholdt af en ATO. Kurset skal omfatte følgende emner fra ATPL(H)-teorikurset:

— generel viden om luftfartøjer: skrog/systemer/strømforsyning og instrument/elektronik

— flyvepræstation og -planlægning: masse- og balance, præstation

2) have mindst 70 timer som luftfartøjschef på helikoptere for ansøgere, som ikke har taget et integreret ATP(H)/IR-, ATP(H)- eller CPL(H)/IR-træningskursus.

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 typerrettighedskursus for flere piloter, skal ansøgeren efter afslutning af MCC-træningskurset modtage et kursusbevis.

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

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

FCL.740.H Forlængelse af typerettigheder — helikoptere

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

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

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

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 før en typerettigheds udløbsdato, må ikke udøve de beføjelser, der er knyttet til rettigheden, før de har bestået duelighedsprøven. I forbindelse med litra a), nr. 3) og 4), må ansøgerne ikke udøve deres beføjelser på nogen af typerne.

SEKTION 4

Specifikke krav for VTOL-luftfartøjskategorien

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

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

a) for piloter på flyvemaskiner:

1) have en CPL/IR(A) med ATPL-teori eller ATPL(A)

2) have et kursusbevis fra et MCC-kursus

3) have fuldført mere end 100 timer som pilot på flyvemaskiner med flere piloter

4) have fuldført 40 timers flyveinstruktion på helikoptere

b) for piloter på helikoptere:

1) have en CPL/IR(H) med ATPL-teori eller ATPL/IR(H)

2) have et kursusbevis fra et MCC-kursus

3) have fuldført mere end 100 timer som pilot på helikoptere med flere piloter

4) have fuldført 40 timers flyveinstruktion på flyvemaskiner

c) for piloter, der er kvalificeret til at flyve både flyvemaskiner og helikoptere:

1) have mindst et CPL(H)

2) have en IR og ATPL-teori eller ATPL på enten flyvemaskiner eller helikoptere

3) have et kursusbevis fra et MCC-kursus på enten helikoptere eller flyvemaskiner

4) have fuldført mere end 100 timer som pilot på helikoptere eller flyvemaskiner med flere piloter

5) have fuldført 40 timers flyveinstruktion på enten flyvemaskiner eller helikoptere, hvis piloten ikke har erfaring som ATPL eller på luftfartøjer med flere piloter.

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

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

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

a) Forlængelse. For at få forlænget VTOL-rettigheder skal ansøgeren:

1) bestå en duelighedsprøve i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del på den relevante VTOL-type inden for tre måneder umiddelbart forud for rettighedens udløbsdato

2) i løbet af rettighedens gyldighedsperiode mindst fuldføre:

i) 10 rutesektorer som pilot på den relevante VTOL-type eller

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

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

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

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

a) MCC-træningskurset skal omfatte mindst:

1) 12 timers teoriundervisning og øvelser og

2) fem timers praktisk MCC-træning

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

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

c) Medmindre MCC-kurset er blevet kombineret med et typerrettighedskursus 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

a) Indehavere af pilotcertifikater til luftskibe, TMG eller svæveflyvemaskiner må kun foretage kunstflyvninger, hvis de har den relevante rettighed.

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

1) mindst 40 timers flyvetid eller, for svæveflyvemaskiner, 120 starter som luftfartøjschef i den relevante luftfartøjskategori, fuldført efter udstedelse af certifikatet

2) et træningskursus hos en ATO, herunder:

i) teoriundervisning af relevans for rettigheden

ii) mindst fem timer eller 20 flyvninger med kunstflyvningsinstruktion i den relevante luftfartøjskategori.

c) De beføjelser, der er knyttet til rettigheden til kunstflyvning, er begrænset til den luftfartøjskategori, som flyveinstruktionen blev gennemført i. Beføjelserne vil blive udvidet til en anden luftfartøjskategori, hvis piloten har et certifikat til den luftfartøjskategori og har gennemført mindst tre træningsflyvninger med dobbeltstyring omfattende hele kunstflyvningspensummet i den pågældende luftfartøjskategori.

FCL.805 Rettigheder til at slæbe svæveflyvemaskiner og bannere

a) Indehavere af et pilotcertifikat med beføjelser til at flyve flyvemaskiner eller TMG må kun slæbe svæveflyvemaskiner eller bannere, hvis de har den relevante rettighed til at slæbe svæveflyvemaskiner eller bannere.

b) Ansøgere til en rettighed til at slæbe svæveflyvemaskiner skal have fuldført:

1) mindst 30 timers flyvetid som luftfartøjschef og 60 starter og landinger på flyvemaskiner, hvis aktiviteten skal udføres på flyvemaskiner, eller på TMG, hvis aktiviteten skal udføres på TMG, fuldført efter udstedelse af certifikatet:

2) et træningskursus hos en ATO, herunder:

i) teoriundervisning om slæbeoperationer og -procedurer

ii) mindst 10 instruktionsflyvninger med slæb af en svæveflyvemaskine, herunder mindst fem dobbeltstyringsflyvninger, og

iii) bortset fra indehavere af LAPL(S) eller SPL, fem rutineopbygningsflyvninger på en svæveflyvemaskine, som startes af et luftfartøj.

c) Ansøgere til en rettighed til at slæbe bannere skal have fuldført:

1) mindst 100 timers flyvetid og 200 starter og landinger som luftfartøjschef på flyvemaskiner eller TMG efter udstedelse af certifikatet. Mindst 30 af disse timer skal være på flyvemaskiner, hvis aktiviteten skal udføres på flyvemaskiner, eller på TMG, hvis aktiviteten skal udføres på TMG

2) et træningskursus hos en ATO, herunder:

i) teoriundervisning om slæbeoperationer og -procedurer

ii) mindst 10 instruktionsflyvninger med slæb af et banner, herunder mindst fem dobbeltstyringsflyvninger.

d) Beføjelser i tilknytning til rettigheder til at slæbe svæveflyvemaskiner og bannere er begrænset til flyvemaskiner eller TMG, afhængigt af hvilket luftfartøj instruktionen blev gennemført på. Beføjelserne vil blive udvidet, hvis piloten har et certifikat til flyvemaskiner eller TMG og har gennemført mindst tre træningsflyvninger med dobbeltstyring omfattende hele slæbtræningspensummet på det relevante luftfartøj.

e) For at udøve de beføjelser, der er knyttet til rettigheder til at slæbe svæveflyvemaskiner eller bannere, skal indehaveren have gennemført mindst fem slæb i løbet af de seneste 24 måneder.

f) Hvis piloten ikke opfylder kravet i litra e), før denne begynder at udøve sine beføjelser igen, skal piloten fuldføre de manglende slæb med eller under tilsyn af en instruktør.

FCL.810 Rettighed til natflyvning

a) Flyvemaskiner, TMG, luftskibe.

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

i) teoriundervisning

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 og fem solostarter og fem sololandinger med fuldt stop.

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 klasserettighed til enmotorede landflyvemaskiner med stempelmotor og en TMG-klasserettighed, kan de fuldføre kravene i nr. 1) i en af disse klasser eller begge klasser.

b) Helikoptere. Hvis beføjelser tilknyttet et PPL for helikoptere skal udøves under VFR-betingelser om natten skal ansøgeren have:

1) fuldført mindst 100 timers flyvetid som pilot på helikoptere efter udstedelse af certifikatet, herunder mindst 60 timer som luftfartøjschef på helikoptere og 20 timers rundflyvning

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

i) fem timers teoriundervisning

ii) 10 timers instrumenttid med dobbeltstyring på helikoptere og

iii) fem timers flyvetid om natten, herunder mindst tre timers dobbeltstyringsinstruktion, herunder mindst én times rundflyvningsnavigation og fem sololandingsrunder om natten. Hver runde skal omfatte en start og en landing.

3) Ansøgere, som har eller har haft en IR til flyvemaskine eller TMG, godskrives fem timer i forhold til kravet i nr. 2), ii), ovenfor.

c) Balloner. Hvis beføjelser tilknyttet et LAPL for balloner eller et BPL skal udøves under VFR-betingelser om natten, skal ansøgere fuldføre mindst to instruktionsflyvninger om natten på mindst én time hver.

FCL.815 Rettighed til bjergflyvning

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

Den første rettighed til bjergflyvning kan enten opnås på:

1) hjul, som giver ret til at flyve til og fra sådanne flader, når de ikke er dækket af sne, eller

2) ski, som giver ret til at flyve til og fra sådanne flader, når de er dækket af sne.

3) De beføjelser, der er knyttet til grundrettigheden, kan udvides til enten hjul eller ski, når piloten har gennemført et relevant supplerende rutineopbygningskursus, herunder teoriundervisning og flyvetræning, med en bjergflyvningsinstruktør.

b) Træningskursus. Ansøgere til en rettighed til bjergflyvning skal inden for en periode på 24 måneder have gennemført et kursus med teoriundervisning og flyvetræning hos en ATO. Kursets indhold skal være i overensstemmelse med de beføjelser, der ansøges om.

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

1) en mundtlig teoriprøve

2) seks landinger på mindst to forskellige flader, som kræver en rettighed til bjergflyvning, ud over afgangsfladen.

d) Gyldighed. En rettighed til bjergflyvning er gyldig i en periode på 24 måneder.

e) Forlængelse. For at få forlænget en rettighed til bjergflyvning skal ansøgeren:

1) have fuldført mindst seks bjerglandinger i de foregående 24 måneder eller

2) bestå en duelighedsprøve. Duelighedsprøven skal opfylde kravene i litra c).

f) Fornyelse. Hvis rettigheden er udløbet, skal ansøgeren opfylde kravene i litra e), nr. 2).

FCL.820 Rettighed til prøveflyvning

a) Indehavere af et pilotcertifikat til flyvemaskiner eller helikoptere må kun fungere som luftfartøjschef i kategori 1- eller 2-prøveflyvninger, som defineret i del-21, hvis de har en rettighed til prøveflyvning.

b) Den forpligtelse til at have en rettighed til prøveflyvning, der er fastsat i litra a), gælder kun for prøveflyvninger, der udføres på:

1) helikoptere, der er certificeret eller skal certificeres i overensstemmelse med standarderne i CS-27 eller CD-29 eller tilsvarende luftdygtighedsbestemmelser, eller

2) flyvemaskiner, der er certificeret eller skal certificeres i overensstemmelse med:

i) standarderne i CS-25 eller tilsvarende luftdygtighedsbestemmelser eller

ii) standarderne i CS-23 eller tilsvarende luftdygtighedsbestemmelser, bortset fra flyvemaskiner med en maksimal startmasse på 2 000 kg eller derunder.

c) Indehavere af en rettighed til prøveflyvning har inden for den relevante luftfartøjskategori beføjelser til:

1) når det gælder rettigheden til prøveflyvning i kategori 1 at udføre alle kategorier af prøveflyvninger, som defineret i del-21, enten som luftfartøjschef eller andenpilot

2) når det gælder rettigheden til prøveflyvning i kategori 2:

i) at udføre prøveflyvninger i kategori 1, som defineret i del-21:

— som andenpilot eller

— som luftfartøjschef for de flyvemaskiner, der er omhandlet i litra b), nr. 2), ii), bortset fra dem i regional-kategorien, eller som har en beregnet dykhastighed på mere end 0,6 mach eller en maksimumsgrænse på mere end 25 000 fod

ii) at udføre alle andre kategorier af prøveflyvninger, som defineret i del-21, enten som luftfartøjschef eller andenpilot

3) endvidere for både rettigheder til prøveflyvning i kategori 1 eller 2 at udføre flyvninger, der specifikt vedrører konstruktions- og produktionsorganisationers aktiviteter, inden for deres beføjelser, når kravene i subpart H ikke kan opfyldes.

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.

SUBPART J

INSTRUKTØRER

SEKTION 1

Fælles krav

FCL.900 Instruktørbeviser

a) Generelt. En person må kun give:

1) flyveinstruktion på luftfartøjer, når denne har:

i) et pilotcertifikat, der er udstedt eller anerkendt i overensstemmelse med denne forordning

ii) et instruktørbevis af relevans for instruktionen udstedt i overensstemmelse med denne subpart

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

b) Særlige betingelser

1) I forbindelse med indførelse af nye luftfartøjer i medlemsstaterne eller i et luftfartsforetagendes flåde kan den kompetente myndighed, hvis det ikke er muligt at opfylde kravene i denne subpart, udstede et specifikt bevis, som giver beføjelser med henblik på flyveinstruktion. Et sådant bevis er begrænset til de instruktionsflyvninger, der er nødvendige for indførelsen af den nye type luftfartøj, og det må under alle omstændigheder højst være gyldigt i ét år.

2) Indehavere af et bevis, der er udstedt i overensstemmelse med litra b), nr. 1), som ønsker at ansøge om udstedelse af et instruktørbevis, skal opfylde forudsætningerne og kravene til forlængelse for den pågældende instruktørkategori. Uanset FCL.905.TRI, litra b), vil et TRI-bevis, som er udstedt i overensstemmelse med dette afsnit, omfatte beføjelse til at give instruktion i forbindelse med udstedelsen af et TRI- eller SFI-bevis til den relevante type.

c) Instruktion uden for medlemsstaternes område

1) Uanset litra a) kan den kompetente myndighed i forbindelse med flyveinstruktion udbudt af en ATO uden for medlemsstaternes område udstede et instruktørbevis til en ansøger, som har et pilotcertifikat, der er udstedt af et tredjeland i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1, hvis ansøgeren:

i) mindst har et certifikat, en rettighed eller et bevis, der svarer til det, som de er autoriseret til at give instruktion i, og i alle tilfælde mindst et CPL.

ii) opfylder kravene i denne subpart for udstedelse af det relevante instruktørbevis

iii) over for den kompetente myndighed demonstrerer en tilstrækkelig viden om de europæiske luftfartssikkerhedsregler til at kunne udøve instruktørbeføjelser i overensstemmelse med denne del.

2) Beviset er begrænset til flyveinstruktion:

i) hos ATO'er uden for medlemsstaternes område

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

FCL.915 Generelle forudsætninger og krav for instruktører

a) Generelt. En ansøger til et instruktørbevis skal være mindst 18 år.

b) Supplerende krav til instruktører, der udfører flyveinstruktion på luftfartøjer. Ansøgere til eller indehavere af et instruktørbevis med beføjelser til at give flyveinstruktion på et luftfartøj skal:

1) mindst have det certifikat og, hvor det er relevant, den rettighed, som flyveinstruktionen vedrører

2) bortset fra prøveflyvningsinstruktører have:

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

ii) bestået en bedømmelse af kompetence for den relevante instruktørkategori på luftfartøjsklassen eller -typen

3) være berettiget til at fungere som luftfartøjschef på luftfartøjet under sådan flyveinstruktion.

c) Godskrivning i forhold til supplerende rettigheder og med henblik på forlængelse

1) Ansøgere til supplerende instruktørbeviser kan godskrives de undervisnings- og læringskompetencer, de allerede har demonstreret i forbindelse med deres instruktørbevis.

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.

FCL.920 Instruktørkompetencer og bedømmelse

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

— forberedelse af ressourcer

— skabelse af en indlæringsfremmende atmosfære

— formidling af viden

— integration af trussels- og fejlstyring (TEM) og besætningsressourcestyring

— administration af tid for at opfylde træningsmål

— fremme af læring

— bedømmelse af elevens præstation

— overvågning og vurdering af fremskridt

— evaluering af træningssessioner

— rapportering af resultater.

FCL.925 Supplerende krav til MPL-instruktører

a) Instruktører, som udfører MPL-træning, skal:

1) have gennemført et MPL-instruktørtræningskursus hos en ATO og

2) endvidere for det integrerede MPL-træningskursus på grundniveau, mellemniveau og videregående niveau:

i) have erfaring med operationer med flere piloter og

ii) have udført grundtræning i styring af besætningsressourcer hos et luftfartsforetagende, der er godkendt i overensstemmelse med de gældende krav til flyveoperationer.

b) Træningskursus for MPL-instruktører

1) Træningskurset for MPL-instruktører skal omfatte mindst 14 timers træning.

Når træningskurset er gennemført, skal ansøgeren gennemgå en bedømmelse af instruktørkompetencer og af kendskabet til den kompetencebaserede 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).

FCL.930 Træningskursus

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

FCL.935 Kompetencebedømmelse

a) Bortset fra instruktører i samarbejde mellem flere besætningsmedlemmer (MCCI), instruktører i syntetisk flyvetræning (STI), bjergflyvningsinstruktører (MI) og prøveflyvningsinstruktører (FTI) skal ansøgere til et instruktørbevis bestå en kompetencebedømmelse i den relevante luftfartøjskategori for at demonstrere over for en eksaminator, som er kvalificeret i henhold til subpart K, at de har evnen til at instruere en flyveelev med henblik på det niveau, der kræves for udstedelse af det relevante certifikat, den relevante rettighed eller det relevante bevis.

b) Denne bedømmelse skal omfatte:

1) demonstration af de kompetencer, der er beskrevet i FCL.920, før flyvning, efter flyvning og under teoriundervisning

2) mundtlige prøver på jorden, briefings før og efter flyvning og flyvedemonstrationer i den relevante luftfartøjskategori eller -type eller FSTD

3) øvelser, der er tilstrækkelige til at evaluere instruktørens kompetencer.

c) Bedømmelsen skal udføres i samme luftfartøjsklasse eller -type eller FSTD, som anvendes under flyveinstruktionen.

d) Når der kræves en kompetencebedømmelse til forlængelse af et instruktørbevis, må ansøgere, der ikke består bedømmelsen før instruktørbevisets udløbsdato, ikke udøve de beføjelser, der er tilknyttet beviset, før bedømmelsen er bestået.

FCL.940 Instruktørbevisets gyldighed

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

SEKTION 2

Specifikke krav for flyveinstruktører — FI

FCL.905.FI FI — Beføjelser og betingelser

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

a) et PPL, SPL, BPL og LAPL i den relevante luftfartøjskategori

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

c) typerettigheder til luftskibe med én eller flere piloter

d) et CPL i den relevante luftfartøjskategori, hvis FI har fuldført mindst 500 timers flyvetid som pilot i den pågældende luftfartøjskategori, herunder mindst 200 timers flyveinstruktion

e) rettighed til at flyve om natten, hvis FI:

1) er kvalificeret til at flyve om natten i den relevante luftfartøjskategori

2) har demonstreret evnen til at instruere om natten over for en FI, som er kvalificeret i overensstemmelse med nr. i) nedenfor, og

3) opfylder kravet til naterfaring i FCL.060, litra b), nr. 2)

f) en slæberettighed og en rettighed til kunstflyvning, hvis sådanne rettigheder haves, og FI over for en FI, som er kvalificeret i overensstemmelse med nr. i) nedenfor, har demonstreret evnen til at give instruktion i forbindelse med den pågældende rettighed

g) en IR i den relevante luftfartøjskategori, hvis FI har:

1) mindst 200 timers flyvetid i henhold til IFR, hvoraf op til 50 timer kan være instrumenttid på jorden i en FFS, FTD 2/3 eller FNPT II

2) gennemført IRI-træningskurset som flyveelev og bestået en kompetencebedømmelse for IRI-beviset og

3) desuden:

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

ii) for flermotorede helikoptere opfyldt kravene for udstedelse af et TRI-bevis.

h) flermotorede klasse- eller typerettigheder med én pilot, bortset fra højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, hvis FI opfylder:

1) forudsætningerne for CRI-træningskurset i FCL.915.CRI, litra a), og kravene i FCL.930.CRI og FCL.935 for flyvemaskiner

2) kravene i FCL.910.TRI, litra c), nr. 1), og forudsætningerne for TRI(H)-træningskurset i FCL.915.TRI, litra b), nr. 2), for helikoptere

i) et FI-, IRI-, CRI-, STI- eller MI-bevis, hvis FI har:

1) fuldført mindst:

i) 50 timers flyveinstruktion eller 150 starter under flyveinstruktion på svæveflyvemaskiner for et FI(S)

ii) 50 timers flyveinstruktion eller 50 starter under flyveinstruktion på balloner for et FI(B)

iii) 500 timers flyveinstruktion i den relevante luftfartøjskategori i alle andre tilfælde

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

j) et MPL, hvis FI:

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

2) for grundtræningen:

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

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

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

i) MCC-kvalifikation

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

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

iv) observation af fem vedligeholdende flyvetræningssessioner for besætningsmedlemmer

v) indholdet af MCCI-instruktørkurset.

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

FCL.910.FI FI — Begrænsede beføjelser

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

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

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

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

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.

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

3) for FI(As), FI(S) og FI(B): 15 timers flyveinstruktion eller 50 starter under flyveinstruktion, som omfatter hele træningspensummet for udstedelse af PPL(As), SPL eller BPL i den relevante luftfartøjskategori.

FCL.915.FI FI — Forudsætninger

Ansøgere til et FI-bevis skal:

a) for FI(A) og FI(H):

1) have modtaget mindst 10 timers instrumentflyveinstruktion i den relevante luftfartøjskategori, hvoraf højst fem timer må være instrumenttid på jorden i en FSTD

2) have fuldført mindst 20 timers VFR-rundflyvning i den relevante luftfartøjskategori som luftfartøjschef og

b) desuden for FI(A):

1) have mindst et CPL(A) eller

2) have mindst et PPL(A) og have:

i) opfyldt de teoretiske CPL-krav bortset fra en FI(A), som udelukkende giver instruktion med henblik på LAPL(A) og

ii) fuldført mindst 200 timers flyvetid på flyvemaskiner eller TMG, herunder 150 timer som luftfartøjschef

3) have fuldført mindst 30 timer på enmotorede flyvemaskiner med 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

2) mindst 200 timer som luftfartøjschef, hvis ansøgeren har mindst et PPL(H) og har opfyldt de teoretiske CPL-krav

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

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

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

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 typerettigheder, som beskrevet i tillæg 9 til denne del.

b) FI-træningskurset skal omfatte:

1) 25 timers undervisnings- og læringsinstruktion

2) i) mindst 100 timers teoriundervisning, herunder midtvejsprøver, for FI(A), (H) og (As)

ii) mindst 30 timers teoriundervisning, herunder midtvejsprøver, for FI(B) eller FI(S)

3) i) mindst 30 timers flyveinstruktion, hvoraf 25 timer skal være dobbeltstyringsinstruktion, hvoraf fem timer kan fuldføres i en FFS, FNPT I eller II eller en FTD 2/3, for FI(A) og (H)

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

iii) mindst seks timers flyveinstruktion eller 20 starter under flyveinstruktion for FI(S)

iv) mindst seks timers dobbeltstyringsinstruktion på TMG for FI(S), som giver instruktion på TMG

v) mindst tre timers flyveinstruktion, herunder tre starter under flyveinstruktion, for FI(B).

Når de ansøger om et FI-bevis i en anden luftfartøjskategori, vil piloter, som har eller har haft:

1) et FI(A), (H) eller (As), blive godskrevet 55 timer i forhold til kravet i litra b), nr. 2), i), eller 18 timer i forhold til kravene i litra b), nr. 2), ii).

FCL.940.FI FI — Forlængelse og fornyelse

a) For at få forlænget et FI-bevis skal indehaveren opfylde to af følgende tre krav:

1) fuldføre:

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

ii) mindst 20 timers flyveinstruktion på luftskibe som FI, IRI eller som eksaminator i løbet af bevisets gyldighedsperiode for et FI(As). Hvis beføjelserne til at give instruktion til IR skal forlænges, skal 10 af disse timer være flyveinstruktion for en IR, og de skal være fuldført inden for de forudgående 12 måneder før FI-bevisets udløbsdato

iii) mindst 30 timer flyveinstruktion eller 60 starter under flyveinstruktion på svæveflyvemaskiner, motorsvæveflyvemaskiner eller TMG som FI eller som eksaminator i løbet af bevisets gyldighedsperiode for et FI(S)

iv) mindst seks timers flyveinstruktion på balloner som FI eller som eksaminator i løbet af bevisets gyldighedsperiode for et FI(B)

2) deltage i et opfriskningsseminar for instruktører i løbet af FI-bevisets gyldighedsperiode

3) bestå en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med FCL.935 inden for de forudgående 12 måneder før FI-bevisets udløbsdato.

b) For mindst hver anden efterfølgende forlængelse af FI(A) eller FI(H) eller hver tredje forlængelse af FI(As), (S) og (B) skal indehaveren bestå en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med FCL.935.

c) Fornyelse. Hvis FI-beviset er udløbet, skal ansøgeren inden for en periode på 12 måneder før fornyelsen:

1) deltage i et instruktøropfriskningsseminar

2) bestå en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med FCL.935.

SEKTION 4

Specifikke krav for typerettighedsinstruktører — TRI

FCL.905.TRI TRI — Beføjelser og betingelser

TRI har beføjelser til at give instruktion i forbindelse med:

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

b) udstedelse af et TRI- eller SFI-bevis, hvis indehaveren har tre års erfaring som TRI, og

c) når det gælder TRI i flyvemaskiner med én pilot:

1) udstedelse, forlængelse og fornyelse af typerettigheder til højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, når ansøgeren ønsker beføjelser til operationer med én pilot.

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

i) har et MCCI-bevis eller

ii) har eller har haft et TRI-bevis til flyvemaskiner med flere piloter.

2) MPL-grundkurset, hvis denne får beføjelserne udvidet til operationer med flere piloter og har eller har haft et FI(A)- eller et IRI(A)-bevis.

d) når det gælder TRI til flyvemaskiner med flere piloter:

1) udstedelse, forlængelse og fornyelse af typerettigheder for:

i) flyvemaskiner med flere piloter

ii) højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, når ansøgeren ønsker rettigheder til operationer med flere piloter

2) MCC-træning

3) MPL-kurset på grund-, mellem- og videregående niveau, hvis ansøgeren for grundtræningen har eller har haft et FI(A)- eller IRI(A)-bevis

e) når det gælder TRI til helikoptere:

1) udstedelse, forlængelse og fornyelse af helikoptertyperettigheder

2) MCC-træning, hvis denne har en typerettighed til helikoptere med flere piloter

3) udvidelse af enmotorede IR(H) til flermotorede IR(H)

f) når det gælder TRI til VTOL-luftfartøjer:

1) udstedelse, forlængelse og fornyelse af VTOL-rettigheder

2) MCC-træning.

FCL.910.TRI TRI — Begrænsede beføjelser

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

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

b) TRI til flyvemaskiner og til VTOL-luftfartøjer — TRI(A) og TRI(PL). Beføjelserne i tilknytning til et TRI er begrænset til den type flyvemaskine eller VTOL-luftfartøj, som træningen og kompetencebedømmelsen blev foretaget i. Beføjelserne i tilknytning til TRI udvides til andre typer, når TRI:

1) inden for de forudgående 12 måneder før ansøgningen har fuldført mindst 15 rutesektorer, herunder starter og landinger i den relevante luftfartøjstype, hvoraf syv sektorer kan fuldføres i en FFS

2) har fuldført den tekniske træning og flyveinstruktionen på det relevante TRI-kursus

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

c) TRI til helikoptere — TRI(H).

1) Beføjelserne i tilknytning til en TRI(H) er begrænset til den type helikopter, som den praktiske prøve for udstedelse af TRI-beviset blev aflagt i. Beføjelserne i tilknytning til TRI udvides til andre typer, når TRI:

i) har gennemført den relevante typetekniske del af TRI-kurset på den relevante helikoptertype eller en FSTD, der repræsenterer den pågældende type

ii) har fuldført mindst to timers flyveinstruktion på den relevante type under tilsyn af en behørigt kvalificeret TRI(H) og

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

2) Før beføjelserne til TRI(H) udvides fra én pilot til flere piloter på samme helikoptertype, skal indehaveren have fuldført mindst 100 timer i operationer med flere piloter på den pågældende type.

d) Uanset ovenstående bestemmelser er indehavere af et TRI-bevis, som har fået en typerettighed i overensstemmelse med FCL.725, litra e), berettiget til at få deres TRI-beføjelser udvidet til den nye luftfartøjstype.

FCL.915.TRI TRI — Forudsætninger

Ansøgere til et TRI-bevis skal:

a) have et CPL-, MPL- eller ATPL-pilotcertifikat for den relevante luftfartøjskategori

b) for et TRI(MPA)-bevis:

1) have fuldført 1 500 timers flyvetid som pilot på flyvemaskiner med flere piloter og

2) inden for de forudgående 12 måneder før ansøgningen have fuldført mindst 30 rutesektorer, herunder starter og landinger, som luftfartøjschef eller andenpilot på den relevante flyvemaskinetype, hvoraf 15 sektorer kan fuldføres i en FFS, der repræsenterer den pågældende type

c) for et TRI(SPA)-bevis:

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

2) i) have fuldført mindst 500 timers flyvetid som pilot på flyvemaskiner, herunder 30 timer som luftfartøjschef på den relevante flyvemaskinetype, eller

ii) have eller have haft et FI-bevis til flermotorede flyvemaskiner med IR(A)-rettigheder

d) for TRI(H):

1) have fuldført 250 timer som pilot på helikoptere for et TRI(H)-bevis til enmotorede helikoptere med én pilot

2) have fuldført 500 timer som pilot på helikoptere, herunder 100 timer som luftfartøjschef på flermotorede helikoptere med én pilot, for et TRI(H)-bevis til flermotorede helikoptere med én pilot

3) have fuldført 1 000 timers flyvetid som pilot på helikoptere for et TRI(H)-bevis til helikoptere med flere piloter, herunder:

i) 350 timer som pilot på helikoptere med flere piloter eller

ii) 100 timer som pilot på den pågældende type i operationer med flere piloter for ansøgere, der allerede har et TRI(H)-bevis til flermotorede helikoptere med én pilot.

4) Indehavere af et FI(H)-bevis godskrives fuldt ud i forhold til kravene i nr. 1) og 2) på den relevante helikopter med én pilot

e) for TRI(PL):

1) have fuldført 1 500 timers flyvetid som pilot på flyvemaskiner med flere piloter, VTOL-luftfartøjer eller helikoptere med flere piloter og

2) inden for de forudgående 12 måneder før ansøgningen have fuldført mindst 30 rutesektorer, herunder starter og landinger som luftfartøjschef eller andenpilot på den relevante VTOL-type, hvoraf 15 sektorer kan fuldføres i en FFS, der repræsenterer den pågældende type.

FCL.930.TRI TRI — Træningskursus

a) TRI-træningskurset skal omfatte mindst:

1) 25 timers undervisnings- og læringsinstruktion

2) 10 timers teknisk træning, herunder revision af teknisk viden, udarbejdelse af timeplaner og udvikling af kompetencer til instruktion i undervisningslokale/simulator

3) fem timers flyveinstruktion på det relevante luftfartøj eller en simulator, som repræsenterer det pågældende luftfartøj, for luftfartøjer med én pilot og 10 timer for luftfartøjer med flere piloter eller en simulator, som repræsenterer det pågældende luftfartøj.

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

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

FCL.935.TRI TRI — Kompetencebedømmelse

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

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

FCL.940.TRI TRI — Forlængelse og fornyelse

a) *Forlængelse*.

1) Flyvemaskiner For at få forlænget et TRI(A)-bevis skal ansøgeren inden for de forudgående 12 måneder før bevisets udløbsdato opfylde et af følgende tre krav:

i) udføre en af følgende dele af et typerettighedstræningskursus: simulatorsession på mindst tre timer eller en luftøvelse på mindst én time bestående af mindst to starter og landinger

ii) modtage opfriskningstræning som TRI hos en ATO

iii) bestå en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med FCL.935.

2) Helikoptere og VTOL-luftfartøjer. For at få forlænget et TRI(H)- eller TRI(PL)-bevis skal ansøgeren inden for TRI-bevisets gyldighedsperiode opfylde to af følgende tre krav:

i) fuldføre 50 timers flyveinstruktion på hver af de luftfartøjstyper, der er instruktørbeføjelser til, eller i en FSTD, der repræsenterer de pågældende typer, hvoraf mindst 15 timer skal være inden for de forudgående 12 måneder før TRI-bevisets udløbsdato.

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

ii) modtage opfriskningstræning som TRI hos en ATO

iii) bestå en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med FCL.935.

3) For mindst hver anden forlængelse af et TRI-bevis skal indehaveren bestå en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med FCL.935.

4) Hvis en person har et TRI-bevis til flere end én luftfartøjstype inden for samme kategori, skal kompetencebedømmelsen, som er gennemført på en af disse typer, forlænge TRI-beviset for de andre typer inden for samme luftfartøjskategori.

5) Specifikke krav for forlængelse af et TRI(H). En TRI(H) med et FI(H)-bevis til den relevante type får dette godskrevet fuldt ud i forhold til kravene i litra a) ovenfor. I dette tilfælde vil TRI(H)-beviset være gyldigt indtil FI(H)-bevisets udløbsdato.

b) *Fornyelse*.

1) Flyvemaskiner Hvis TRI(A)-beviset er udløbet, skal ansøgeren:

i) inden for de forudgående 12 måneder før ansøgningen have fuldført mindst 30 rutesektorer, herunder starter og landinger i den relevante flyvemaskinetype, hvoraf højst 15 sektorer kan fuldføres i en flyvesimulator

ii) fuldført de relevante dele af et TRI-kursus hos en ATO

iii) på et typerettighedskursus mindst udført tre timers flyveinstruktion på den relevante type under tilsyn af en TRI(A).

2) Helikoptere og VTOL-luftfartøjer. Hvis TRI(H)- eller TRI(PL)-beviset er udløbet, skal ansøgeren inden for en periode på 12 måneder før fornyelsen:

i) modtage opfriskningstræning som TRI hos en ATO, som skal omfatte de relevante elementer af TRI-træningskurset, og

ii) bestå kompetencebedømmelsen i overensstemmelse med FCL.935 på hver af luftfartøjstyperne, som der søges om forlængelse af instruktørbeføjelserne for.

SEKTION 5

Specifikke krav for klasserettighedsinstruktører — CRI

FCL.905.CRI CRI — Beføjelser og betingelser

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

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

2) en slæberettighed eller en rettighed til kunstflyvning for flyvemaskinekategorien, 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)

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.

FCL.915.CRI CRI — Forudsætninger

Ansøgere til et CRI-bevis skal mindst have fuldført:

a) for flermotorede flyvemaskiner:

1) 500 timers flyvetid som pilot på flyvemaskiner

2) 30 timer som luftfartøjschef i den relevante flyvemaskinetype eller -klasse

b) for enmotorede flyvemaskiner:

1) 300 timers flyvetid som pilot på flyvemaskiner

2) 30 timer som luftfartøjschef i den relevante flyvemaskinetype eller -klasse.

FCL.930.CRI CRI — Træningskursus

a) Træningskurset for CRI skal omfatte mindst:

1) 25 timers undervisnings- og læringsinstruktion

2) 10 timers teknisk træning, herunder revision af teknisk viden, udarbejdelse af timeplaner og udvikling af kompetencer til instruktion i undervisningslokale/simulator

3) fem timers flyveinstruktion på flermotorede flyvemaskiner eller tre timers flyveinstruktion på enmotorede flyvemaskiner udført af en FI(A), som er kvalificeret i overensstemmelse med FCL.905.FI, litra i).

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

FCL.940.CRI CRI — Forlængelse og fornyelse

a) For at få forlænget et CRI-bevis skal ansøgeren inden for de forudgående 12 måneder før CRI-bevisets udløbsdato:

1) udføre mindst 10 timers flyveinstruktion som CRI. Hvis ansøgeren har CRI-beføjelser til både enmotorede og flermotorede flyvemaskiner, deles de 10 timers flyveinstruktion lige mellem enmotorede og flermotorede flyvemaskiner, eller

2) modtage opfriskningstræning som CRI hos en ATO eller

3) bestå kompetencebedømmelsen i overensstemmelse med FCL.935 for enten flermotorede eller enmotorede flyvemaskiner.

b) For mindst hver anden forlængelse af et CRI-bevis skal indehaveren opfylde kravet i litra a), nr. 3).

c) Fornyelse. Hvis CRI-beviset er udløbet, skal ansøgeren inden for en periode på 12 måneder før fornyelsen:

1) modtage opfriskningstræning som CRI hos en ATO

2) bestå en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med FCL.935.

SEKTION 6

Specifikke krav for instrumentettighedsinstruktører — IRI

FCL.905.IRI IRI — Beføjelser og betingelser

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

b) Specifikke krav for MPL-kurset. For at instruere på MPL-grundkurset skal IRI(A):

1) have en IR til flermotorede flyvemaskiner og

2) have fuldført mindst 1 500 timers flyvetid i operationer med flere besætningsmedlemmer.

3) For en IRI, som allerede er kvalificeret til at instruere på integrerede ATP(A)- eller CPL(A)/IR-kurser kan kravet i litra b), nr. 2), erstattes af gennemførelse af det kursus, der er foreskrevet i FCL.905.FI, litra j), nr. 3).

FCL.915.IRI IRI — Forudsætninger

Ansøgere til et IRI-bevis skal:

a) for IRI(A):

1) have fuldført mindst 800 timers flyvetid i henhold til IFR, hvoraf mindst 400 timer skal være på flyvemaskiner, og

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

b) for IRI(H):

1) have fuldført mindst 500 timers flyvetid i henhold til IFR, hvoraf mindst 250 timer skal være instrumentflyvetid på helikoptere, og

2) for ansøgere til IR(H) til helikoptere med flere piloter opfylde kravene i FCL.905.FI, litra g), nr. 3), ii)

c) for IRI(As) have fuldført mindst 300 timers flyvetid i henhold til IFR, hvoraf mindst 100 timer skal være instrument-flyvetid på luftskibe.

FCL.930.IRI IRI — Træningskursus

a) Træningskurset for IRI skal omfatte mindst:

1) 25 timers undervisnings- og læringsinstruktion

2) 10 timers teknisk træning, herunder revision af instrumentteknisk viden, udarbejdelse af timeplaner og udvikling af kompetencer til instruktion i undervisningslokale

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

ii) for IRI(H) mindst 10 timers flyveinstruktion på en helikopter, FFS, FTD 2/3 eller FNPT II/III

iii) for IRI(As) mindst 10 timers flyveinstruktion på et luftskib, en FFS, FTD 2/3 eller FNPT II.

b) Flyveinstruktionen skal udføres af en FI, som er kvalificeret i overensstemmelse med FCL.905.FI, litra i).

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

FCL.940.IRI IRI — Forlængelse og fornyelse

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

SEKTION 7

Specifikke krav for syntetiske flyveinstruktører — SFI

FCL.905.SFI SFI — Beføjelser og betingelser

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

a) udstedelse, forlængelse og fornyelse af en IR, hvis denne har eller har haft en IR i den relevante luftfartøjskategori og har gennemført et IRI-træningskursus, og

b) når det gælder SFI til flyvemaskiner med én pilot:

1) udstedelse, forlængelse og fornyelse af typerettigheder til højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, når ansøgeren ønsker beføjelser til operationer med én pilot.

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

i) har et MCCI-bevis eller

ii) har eller har haft et TRI-bevis til flyvemaskiner med flere piloter og

2) hvis SFI(SPA)-beføjelserne er blevet udvidet til operationer med flere piloter i overensstemmelse med nr. 1):

i) MCC

ii) MPL-grundkurset

c) for SFI til flyvemaskiner med flere piloter:

1) udstedelse, forlængelse og fornyelse af typerettigheder for:

i) flyvemaskiner med flere piloter

ii) højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, når ansøgeren ønsker rettigheder til operationer med flere piloter

2) MCC

3) MPL-kurset på grundniveau, mellemniveau og videregående niveau, hvis denne for grundtræningen har eller har haft et FI(A)- eller IRI(A)-bevis.

d) for SFI til helikoptere:

1) udstedelse, forlængelse og fornyelse af helikoptertyperettigheder

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

FCL.910.SFI SFI — Begrænsede beføjelser

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

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

a) bestået simulatordelen af det relevante typerettighedskursus og

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

FCL.915.SFI SFI — Forudsætninger

Ansøgere til et SFI-bevis skal:

a) have eller have haft et CPL, MPL eller ATPL i den relevante luftfartøjskategori

b) have gennemført duelighedsprøven for udstedelse af den specifikke luftfartøjstyperettighed 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

2) mindst 1 000 timers flyveerfaring som pilot på helikoptere, herunder mindst 350 timer som pilot på helikoptere med flere piloter for helikoptere med flere piloter

3) fuldført 500 timer som pilot på helikoptere, herunder 100 timer som luftfartøjschef på flermotorede helikoptere med én pilot, for flermotorede helikoptere med én pilot

4) fuldført 250 timer som pilot på helikoptere for enmotorede helikoptere med én pilot.

FCL.930.SFI SFI — Træningskursus

a) Træningskurset for SFI skal omfatte:

1) FSTD-indholdet på det relevante typerettighedskursus

2) indholdet af TRI-træningskurset

b) Ansøgere til et SFI-bevis, som har et TRI-bevis til den relevante type, får dette godskrevet fuldt ud i forhold til kravene i denne bestemmelse.

FCL.940.SFI SFI — Forlængelse og fornyelse

a) Forlængelse. For at få forlænget et SFI-bevis skal ansøgeren inden for SFI-bevisets gyldighedsperiode opfylde to af følgende tre krav:

1) fuldføre 50 timer som instruktør eller eksaminator i FSTD, hvoraf mindst 15 timer skal være inden for de forudgående 12 måneder før SFI-bevisets udløbsdato

2) modtage opfriskningstræning som SFI hos en ATO

3) bestå de relevante afsnit af en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med FCL.935.

b) Desuden skal ansøgeren på en FFS have gennemført duelighedsprøverne for udstedelse af de specifikke luftfartøjstyperettigheder, der repræsenterer de typer, der er beføjelser til.

c) For mindst hver anden forlængelse af et SFI-bevis skal indehaveren opfylde kravet i litra a), nr. 3).

d) Fornyelse. Hvis SFI-beviset er udløbet, skal ansøgeren inden for 12 måneder forud for ansøgningen:

1) gennemføre simulatordelen af SFI-træningskurset

2) opfylde kravene i litra a), nr. 2) og 3).

SEKTION 8

Specifikke krav for instruktører i samarbejde mellem flere besætningsmedlemmer — MCCI

FCL.905.MCCI MCCI — Beføjelser og betingelser

a) MCCI har beføjelser til at udføre flyveinstruktion under:

1) den praktiske del af MCC-kurset, når det ikke kombineres med typerettighedstræning, og

2) for MCCI(A) det integrerede MPL-grundtræningskursus, hvis MCCI har eller har haft et FI(A)- eller et IRI(A)-bevis.

FCL.910.MCCI MCCI — Begrænsede beføjelser

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

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:

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

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

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.

FCL.910.STI STI — Begrænsede beføjelser

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

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

a) gennemført FFS-delen af TRI-kurset på den relevante type

b) gennemført duelighedsprøven for den specifikke luftfartøjstyperettighed på en FFS, som repræsenterer den relevante type, inden for 12 måneder forud for ansøgningen

c) gennemført mindst én FSTD-session på et typerettighedskursus relateret til en STI's opgaver af mindst tre timers varighed på den relevante luftfartøjstype under tilsyn af en flyveinstruktøreksaminator (FIE).

FCL.915.STI STI — Forudsætninger

Ansøgere til et STI-bevis skal:

a) inden for de tre foregående år inden ansøgningen have eller have haft et pilotcertifikat og instruktørrettigheder til de kurser, instruktionen skal gives på

b) i en FNPT have gennemført den relevante duelighedsprøve for klasse- eller typerettigheden inden for en periode på 12 måneder før ansøgningen.

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

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

FCL.930.STI STI — Træningskursus

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

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

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

FCL.940.STI Forlængelse og fornyelse af STI-beviset

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

1) udført mindst tre timers flyveinstruktion i en FFS eller FNPT II/III eller BITD som led i et fuldstændigt CPL-, IR-, PPL- eller klasse- eller typerettighedskursus og

2) bestået de relevante afsnit af duelighedsprøven i den FFS, FTD 2/3 eller FNPT II/III, hvor flyveinstruktionen normalt gives, i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del for den relevante luftfartøjsklasse eller -type.

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

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

1) modtage opfriskningstræning som STI hos en ATO

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

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

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

SEKTION 10

Instruktører i rettigheder til bjergflyvning — MI

FCL.905.MI MI — Beføjelser og betingelser

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

FCL.915.MI MI — Forudsætninger

Ansøgere til et MI-bevis skal:

a) have et FI-, CRI- eller TRI-bevis med beføjelser til flyvemaskiner med én pilot

b) have en rettighed til bjergflyvning.

FCL.930.MI MI — Træningskursus

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

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

FCL.940.MI MI-certifikatets 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 undervisningslokale/simulator

3) fem timers praktisk flyveinstruktion under tilsyn af en FTI, der er kvalificeret i overensstemmelse med FCL.905.FTI, litra b). Timerne med flyveinstruktion skal omfatte bedømmelse af ansøgerens kompetence, som beskrevet i FCL.920.

b) Godskrivning

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

2) Desuden skal ansøgere, som har eller har haft et FI- eller TRI-bevis i den relevante luftfartøjskategori, have dette godskrevet fuldt ud i forhold til kravene i litra a), nr. 2).

FCL.940.FTI FTI — Forlængelse og fornyelse

a) Forlængelse. For at få forlænget et FTI-bevis skal ansøgeren inden for FTI-bevisets gyldighedsperiode opfylde ét af følgende krav:

1) fuldføre mindst:

i) 50 timers prøveflyvninger, hvoraf mindst 15 timer skal være inden for 12 måneder forud for FTI-bevisets udløbsdato, og

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

2) modtage opfriskningstræning som FTI hos en ATO. Opfriskningstræningen skal baseres på den praktiske flyveinstruktion på FTI-træningskurset i overensstemmelse med FCL.930.FTI, litra a), nr. 3), og omfatte mindst én instruktionsflyvning under tilsyn af en FTI, som er kvalificeret i overensstemmelse med FCL.905.FTI, litra b).

b) Fornyelse. Hvis FTI-beviset er udløbet, skal ansøgeren modtage opfriskningstræning som FTI hos en ATO. Opfriskningstræningen skal mindst opfylde kravene i FCL.930.FTI, litra a), nr. 3).

SUBPART K

EKSAMINATORER

SEKTION 1

Fælles krav

FCL.1000 Eksaminatorbeviser

a) Generelt. Indehavere af et eksaminatorbevis skal:

1) have et certifikat, en rettighed eller et bevis, som svarer til dem, som de er autoriseret til at udføre praktiske prøver, duelighedsprøver eller kompetencebedømmelser for, og rettigheden til at give instruktion til dem

2) være kvalificeret til at fungere som luftfartøjschef på luftfartøjet under en praktisk prøve, duelighedsprøve eller kompetencebedømmelse, når den udføres på luftfartøjet.

b) Særlige betingelser

1) I forbindelse med indførelse af nye luftfartøjer i medlemsstaterne eller i et luftfartsforetagendes flåde kan den kompetente myndighed, hvis det ikke er muligt at opfylde kravene i denne subpart, udstede et specifikt bevis, som giver ret til at udføre praktiske prøver og duelighedsprøver. Et sådant bevis skal være begrænset til de praktiske prøver og duelighedsprøver, der er nødvendige for indførelsen af den nye type luftfartøj, og det må under alle omstændigheder højst være gyldigt i ét år.

2) Indehavere af et bevis, der er udstedt i overensstemmelse med litra b), nr. 1), som ønsker at ansøge om et eksaminatorbevis, skal opfylde forudsætningerne og kravene til forlængelse for den pågældende eksaminatorkategori.

c) Prøve uden for medlemsstaternes område

1) Uanset litra a) kan medlemsstatens kompetente myndighed i forbindelse med praktiske prøver og duelighedsprøver udbudt af en ATO uden for medlemsstaternes område udstede et eksaminatorbevis til en ansøger, som har et pilotcertifikat, der er udstedt af et tredjeland i overensstemmelse med ICAO bilag 1, hvis ansøgeren:

i) mindst har et certifikat, en rettighed eller et bevis, der svarer til det, som de er autoriseret til at udføre praktiske prøver, duelighedsprøver eller kompetencebedømmelser for, og i alle tilfælde mindst et CPL.

ii) opfylder kravene i denne subpart for udstedelse af det relevante eksaminatorbevis og

iii) over for den kompetente myndighed demonstrerer en tilstrækkelig viden om de europæiske luftfartssikkerhedsregler til at kunne udøve eksaminatorbeføjelser i overensstemmelse med denne del.

2) Det bevis, der nævnes i nr. 1), skal være begrænset til at udføre praktiske prøver og duelighedsprøver:

i) uden for medlemsstaternes område og

ii) til piloter, som har tilstrækkelige færdigheder i det sprog, prøven gives på.

FCL.1005 Begrænsning af beføjelser i forbindelse med personlige interesser

Eksaminatorer må ikke udføre:

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

1) som de har givet flyveinstruktion for det certifikat, den rettighed eller det bevis, som den praktiske prøve eller kompetencebedømmelsen gennemføres med henblik på eller

2) når de har været ansvarlige for anbefalingen til praktisk prøve i overensstemmelse med FCL.030, litra b)

b) praktiske prøver, duelighedsprøver eller kompetencebedømmelser, hvis de ikke er sikre på, at de kan være objektive.

FCL.1010 Forudsætninger for eksaminatorer

Ansøgere til et eksaminatorbevis skal demonstrere:

a) relevant viden, baggrund og erfaring med hensyn til en eksaminators beføjelser

b) at de ikke er pålagt sanktioner, herunder suspendering, begrænsning eller tilbagekaldelse af deres certifikater, rettigheder eller beviser, som er udstedt i overensstemmelse med denne del, for manglende overholdelse af grundforordningen og dens gennemførelsesbestemmelser i løbet af de seneste tre år.

FCL.1015 Eksaminatorstandardisering

a) Ansøgere til et eksaminatorbevis skal gennemgå et standardiseringskursus udbudt af den kompetente myndighed eller af en ATO og godkendt af den kompetente myndighed.

b) Standardiseringskurset skal omfatte teoriundervisning og praktisk instruktion og skal omfatte mindst:

1) gennemførelse af to praktiske prøver, duelighedsprøver eller kompetencebedømmelser vedrørende de certifikater, rettigheder eller beviser, som ansøgeren søger om ret til at udføre prøver for

2) instruktion i de gældende krav i denne del og de gældende krav til flyveoperationer, udførelse af praktiske prøver, duelighedsprøver og kompetencebedømmelser samt dokumentation og rapportering derom

3) en briefing om de nationale administrative procedurer, krav om beskyttelse af personoplysninger, erstatningsansvar, ulykkesforsikring og afgifter.

c) Indehavere af eksaminatorbeviser må ikke udføre praktiske prøver, duelighedsprøver eller kompetencebedømmelser for ansøgere, hvis kompetente myndighed ikke er den samme, som den, der udstedte eksaminatorbeviset, medmindre:

1) de har underrettet ansøgerens kompetente myndighed om, at de vil udføre den praktiske prøve, duelighedsprøven eller kompetencebedømmelsen, og om omfanget af deres beføjelser som eksaminator

2) de har modtaget en briefing fra ansøgerens kompetente myndighed om de oplysninger, der er omhandlet i litra b), nr. 3).

FCL.1020 Kompetencebedømmelse for eksaminatorer

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

FCL.1025 Gyldighed, forlængelse og fornyelse af eksaminatorbeviser

a) Gyldighed. Et eksaminatorbevis er gyldigt i tre år.

b) Forlængelse. Et eksaminatorbevis forlænges, når indehaveren i løbet af bevisets gyldighedsprøve har:

1) gennemført mindst to praktiske prøver, duelighedsprøver eller kompetencebedømmelser hvert år

2) deltaget i et opfriskningsseminar for eksaminatorer udbudt af den kompetente myndighed eller af en ATO og godkendt af den kompetente myndighed i løbet af gyldighedsperiodens sidste år.

3) En af de praktiske prøver eller duelighedsprøverne, som er gennemført i gyldighedsperiodens sidste år i overensstemmelse med nr. 1), skal være bedømt af en inspektør fra den kompetente myndighed eller af en ledende eksaminator, som specifikt har fået bemyndigelse dertil af den kompetente myndighed med ansvar for eksaminatorbeviset.

4) Når den person, som ansøger om forlængelse, har beføjelser til mere end én eksaminatorkategori, kan forlængelsen af alle eksaminatorrettigheder kombineres, når ansøgeren opfylder kravene i litra b), nr. 1) og 2), og FCL.1020 for én af de pågældende eksaminatorkategorier, efter aftale med den kompetente myndighed.

c) Fornyelse. Hvis beviset er udløbet, skal ansøgerne opfylde kravene i litra b), nr. 2), og FCL.1020, før de igen kan udøve deres beføjelser.

d) Et eksaminatorbevis kan kun forlænges eller fornys, hvis ansøgeren demonstrerer, at denne stadig opfylder kravene i FCL.1010 og FCL.1030.

FCL.1030 Udførelse af praktiske prøver, duelighedsprøver og kompetencebedømmelser

a) Når eksaminatorer udfører praktiske prøver, duelighedsprøver og kompetencebedømmelser, skal de:

1) sikre, at kommunikationen med ansøgeren kan ske uden sprogbarrierer

2) bekræfte, at ansøgeren opfylder alle kravene til kvalifikationer, træning og erfaring i denne del med henblik på udstedelse, forlængelse eller fornyelse af det certifikat, den rettighed eller det bevis, som den praktiske prøve, duelighedsprøven eller kompetencebedømmelsen gennemføres med henblik på

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.

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.

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

1) praktiske prøver for udstedelse af PPL(H) og praktiske prøver og duelighedsprøver for enmotorede helikoptertyperettigheder med én pilot indført i et PPL(H), hvis eksaminatoren har fuldført 1 000 timers flyvetid som pilot på helikoptere, herunder mindst 250 timers flyveinstruktion

2) praktiske prøver for udstedelse af CPL(H) og praktiske prøver og duelighedsprøver for enmotorede helikoptertyperettigheder med én pilot indført i et CPL(H), hvis eksaminatoren har fuldført 2 000 timers flyvetid som pilot på helikoptere, herunder mindst 250 timers flyveinstruktion

3) praktiske prøver og duelighedsprøver for flermotorede helikoptertyperettigheder med én pilot indført i et PPL(H) eller et CPL(H), hvis eksaminatoren har opfyldt kravene i nr. 1) eller 2), alt efter hvad der er relevant, og har et CPL(H) eller ATPL(H) og, hvor det er relevant, en IR(H)

4) praktiske prøver og duelighedsprøver for LAPL(H), hvis eksaminatoren har fuldført mindst 500 timers flyvetid som pilot på helikoptere, herunder mindst 150 timers flyveinstruktion

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

d) FE(S). En FE for svæveflyvemaskiner har beføjelser til at udføre:

1) praktiske prøver og duelighedsprøver for SPL og LAPL(S), hvis eksaminatoren har fuldført 300 timers flyvetid som pilot på svæveflyvemaskiner eller motorsvæveflyvemaskiner, herunder 150 timers flyveinstruktion eller 300 starter under flyveinstruktion

2) duelighedsprøver for udvidelse af SPL-rettigheder til erhvervsmæssige operationer, hvis eksaminatoren har fuldført 300 timers flyvetid som pilot på svæveflyvemaskiner eller motorsvæveflyvemaskiner, herunder 90 timers flyveinstruktion

3) praktiske prøver for udvidelse af SPL- eller LAPL(S)-rettigheder til TMG, hvis eksaminatoren har fuldført 300 timers flyvetid som pilot på svæveflyvemaskiner eller motorsvæveflyvemaskiner, herunder 50 timers flyveinstruktion på TMG.

e) FE(B). En FE for balloner har beføjelser til at udføre:

1) praktiske prøver for udstedelse af BPL og LAPL(B) og praktiske prøver og duelighedsprøver for udvidelse af rettighederne til en anden ballonklasse eller -gruppe, hvis eksaminatoren har fuldført 250 timers flyvetid som pilot på balloner, herunder 50 timers flyveinstruktion

2) duelighedsprøver for udvidelse af BPL-beføjelser til erhvervsmæssige operationer, hvis eksaminatoren har fuldført 300 timers flyvetid som pilot på balloner, heraf 50 timer i den samme ballongruppe, som der søges om udvidelse til. De 300 timers flyvetid skal omfatte 50 timers flyveinstruktion.

FCL.1010.FE FE — Forudsætninger

Ansøgere til et FE-bevis skal have:

et FI-bevis i den relevante luftfartøjskategori.

SEKTION 3

Specifikke krav for typerettighedseksaminatorer — TRE

FCL.1005.TRE TRE — Beføjelser og betingelser

a) TRE(A) og TRE(PL). En TRE for flyvemaskiner eller VTOL-luftfartøjer har beføjelser til at udføre:

1) praktiske prøver med henblik på den første udstedelse af typerettigheder til enten flyvemaskiner eller VTOL-luftfartøjer

2) duelighedsprøver for forlængelse eller fornyelse af typerrettigheder og IR

3) praktiske prøver for udstedelse af ATPL(A)

4) praktiske prøver med henblik på udstedelse af MPL, hvis eksaminatoren har opfyldt kravene i FCL.925

5) kompetencebedømmelser for udstedelse, forlængelse eller fornyelse af et TRI- eller SFI-bevis i den relevante luftfartøjskategori, hvis eksaminatoren har fuldført mindst tre år som TRE.

b) TRE(H). TRE(H) har rettigheder til at udføre:

1) praktiske prøver og duelighedsprøver for udstedelse, forlængelse eller fornyelse af typerettigheder til helikopter

2) duelighedsprøver for forlængelse eller fornyelse af IR eller udvidelse af IR(H) fra enmotorede helikoptere til flermotorede helikoptere, hvis TRE(H) har en gyldig IR(H)

3) praktiske prøver for udstedelse af ATPL(H)

4) kompetencebedømmelser for udstedelse, forlængelse eller fornyelse af et TRI(H)- eller SFI(H)-bevis, hvis eksaminatoren har fuldført mindst tre år som TRE.

FCL.1010.TRE TRE — Forudsætninger

a) TRE(A) og TRE(PL). Ansøgere til et TRE-bevis til flyvemaskiner og VTOL-luftfartøjer skal:

1) have fuldført 1 500 timers flyvetid som pilot på enten flyvemaskiner eller VTOL-luftfartøjer med flere piloter, hvoraf mindst 500 timer skal være som luftfartøjschef, for flyvemaskiner eller VTOL-luftfartøjer med flere piloter

2) have fuldført 500 timers flyvetid som pilot på flyvemaskiner med én pilot, hvoraf mindst 200 timer skal være som luftfartøjschef, for højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot

3) have et CPL- eller ATPL- og et TRI-bevis til den relevante type

4) have udført mindst 50 timers flyveinstruktion som TRI, FI eller SFI i den relevante type eller en FSTD, som repræsenterer den pågældende type, for den første udstedelse af et TRE-bevis.

b) TRE(H). Ansøgere til et TRE(H)-bevis til helikoptere skal:

1) have et TRI(H)-bevis eller, for enmotorede helikoptere med én pilot, et gyldigt FI(H)-bevis til den relevante type

2) have udført 50 timers flyveinstruktion som TRI, FI eller SFI i den relevante type eller en FSTD, som repræsenterer den pågældende type, for den første udstedelse af et TRE-certifikat

3) have et CPL(H) eller ATPL(H) og have fuldført 1 500 timers flyvning som pilot på helikoptere med flere piloter, hvoraf mindst 500 timer skal være som luftfartøjschef, for helikoptere med flere piloter

4) for flermotorede helikoptere med én pilot:

i) have fuldført 1 000 timers flyvning som pilot på helikoptere, hvoraf mindst 500 timer skal være som luftfartøjschef

ii) have et CPL(H) eller ATPL(H) og, hvor det er relevant, en gyldig IR(H)

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

ii) have et erhvervsmæssigt helikopterpilotcertifikat.

6) Før TRE(H)-beføjelserne udvides fra flermotoret med én pilot til flermotoret med flere piloter på samme helikoptertype, skal indehaveren have fuldført mindst 100 timer i operationer med flere piloter på den pågældende type.

7) For ansøgere til det første flermotorede TRE-bevis med flere piloter kan de 1 500 timers flyveerfaring på helikoptere med flere piloter, der kræves i litra b), nr. 3), betragtes som værende fuldført, hvis de har fuldført de 500 timers flyvetid som luftfartøjschef på en helikopter med flere piloter af samme type.

SEKTION 4

Specifikke krav for klasserettighedseksaminatorer — CRE

FCL.1005.CRE CRE — Beføjelser

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

a) praktisk prøve for udstedelse af klasse- og typerettigheder

b) duelighedsprøver for:

1) forlængelse og fornyelse af klasse- og typerettigheder

2) forlængelse og fornyelse af IR, hvis CRE opfylder kravene i FCL.1010.IRE, litra a).

FCL.1010.CRE CRE — Forudsætninger

Ansøgere til et CRE-bevis skal:

a) have et CPL(A), MPL(A) eller ATPL(A) til luftfartøjer med én pilot eller have haft det og have et PPL(A)

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

c) have fuldført 500 timers flyvetid som pilot på flyvemaskiner.

SEKTION 5

Specifikke krav for instrumentrettighedseksaminatorer — IRE

FCL.1005.IRE IRE — Beføjelser

Indehavere af IRE-beviser har rettigheder til at udføre praktiske prøver for udstedelse samt duelighedsprøver for forlængelse eller fornyelse af IR.

FCL.1010.IRE IRE — Forudsætninger

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

1) 2 000 timers flyvetid som pilot på helikoptere og

2) 300 timers instrumentflyvetid på helikoptere, hvoraf 200 timer skal være som instruktør.

c) IRE(As). Ansøgere til et IRE-bevis til luftskibe skal have et IRI(As) og have fuldført:

1) 500 timers flyvetid som pilot på luftskibe og

2) 100 timers instrumentflyvetid på luftskibe, hvoraf 50 timer skal være som instruktør.

SEKTION 6

Specifikke krav for syntetiske flyveeksaminatorer — SFE

FCL.1005.SFE SFE — Beføjelser og betingelser

a) SFE(A) og SFE(PL). SFE på flyvemaskiner eller VTOL-luftfartøjer har beføjelser til i en FFS at udføre:

1) praktiske prøver og duelighedsprøver for udstedelse, forlængelse eller fornyelse af typerettigheder til enten flyvemaskiner eller VTOL-luftfartøjer med flere piloter

2) duelighedsprøver for forlængelse eller fornyelse af IR, hvis SFE opfylder kravene i FCL.1010.IRE for den relevante luftfartøjskategori

3) praktiske prøver for udstedelse af ATPL(A)

4) praktiske prøver med henblik på udstedelse af MPL, hvis eksaminatoren har opfyldt kravene i FCL.925

5) kompetencebedømmelser for udstedelse, forlængelse eller fornyelse af et SFI-bevis i den relevante luftfartøjskategori, hvis eksaminatoren har fuldført mindst tre år som SFE.

b) SFE(H). En SFE for helikoptere har beføjelser til i en FFS at udføre:

1) praktiske prøver og duelighedsprøver for udstedelse, forlængelse eller fornyelse af typerettigheder og

2) duelighedsprøver for forlængelse og fornyelse af IR, hvis SFE opfylder kravene i FCL.1010.IRE, litra b)

3) praktiske prøver for udstedelse af ATPL(H)

4) praktiske prøver og duelighedsprøver for udstedelse, forlængelse eller fornyelse af et SFI(H)-bevis, hvis eksaminatoren har fuldført mindst tre år som SFE.

FCL.1010.SFE SFE — Forudsætninger

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

1) have eller have haft et ATPL(A), en klasse- eller typerettighed og et SFI(A)-bevis til den relevante flyvemaskinetype

2) have fuldført 1 500 timers flyvetid som pilot på flyvemaskiner med flere piloter

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

b) SFE(H). Ansøgere til et SFE-bevis til helikoptere skal:

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

2) have fuldført mindst 1 000 timers flyvetid som pilot på helikoptere med flere piloter

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

SEKTION 7

Specifikke krav for flyveinstruktøreksaminatorer — FIE

FCL.1005.FIE FIE — Beføjelser og betingelser

a) FIE(A). FIE på flyvemaskiner har beføjelser til at udføre kompetencebedømmelse for udstedelse, forlængelse eller fornyelse af beviser til FI(A), CRI(A), IRI(A) og TRI(A) på flyvemaskiner med én pilot, hvis denne har det relevante instruktørbevis.

b) FIE(H). FIE på helikoptere har beføjelser til at udføre kompetencebedømmelse for udstedelse, forlængelse eller fornyelse af certifikater til FI(H), IRI(H) og TRI(H) på helikoptere med én pilot, hvis denne har det relevante instruktørbevis.

c) FIE(As), (S), (B). FIE på svæveflyvemaskiner, motorsvæveflyvemaskiner, balloner og luftskibe har beføjelser til at udføre kompetencebedømmelse for udstedelse, forlængelse eller fornyelse af instruktørbeviser i den relevante luftfartøjskategori, hvis denne har det relevante instruktørbevis.

FCL.1010.FIE FIE — Forudsætninger

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

hvis ansøgere ønsker at udføre kompetencebedømmelse:

1) have det relevante instruktørbevis, hvor det er relevant

2) have fuldført 2 000 timers flyvetid som pilot på flyvemaskiner eller TMG og

3) have mindst 100 timers flyvetid med instruktion af ansøgere til instruktørbevis.

b) FIE(H). Ansøgere til et FIE-bevis til helikoptere skal:

1) have det relevante instruktørbevis, hvor det er relevant

2) have fuldført 2 000 timers flyvetid som pilot på helikoptere

3) have mindst 100 timers flyvetid med instruktion af ansøgere til instruktørbevis.

c) FIE(As). Ansøgere til et FIE-bevis til luftskibe skal:

1) have fuldført 500 timers flyvetid som pilot på luftskibe

2) have mindst 20 timers flyvetid med instruktion af ansøgere til et FI(As)-bevis

3) have det relevante instruktørbevis.

d) FIE(S). Ansøgere til et FIE-bevis til svæveflyvemaskiner skal:

1) have det relevante instruktørbevis

2) have fuldført 500 timers flyvetid som pilot på svæveflyvemaskiner eller motorsvæveflyvemaskiner

3) have fuldført:

i) 10 timer eller 30 starter med instruktion af ansøgere til instruktørbevis på TMG for ansøgere, som ønsker at udføre kompetencebedømmelser på TMG

ii) i alle andre tilfælde 10 timer eller 30 starter med instruktion af ansøgere til instruktørbevis.

e) FIE(B). Ansøgere til et FIE-bevis til balloner skal:

1) have det relevante instruktørbevis

2) have fuldført 350 timers flyvetid som pilot på balloner

3) have fuldført 10 timers instruktion af ansøgere til instruktørbevis.

Tillæg 1

Godskrivning af teoretisk viden

A. GODSKRIVNING AF TEORETISK VIDEN MED HENBLIK PÅ UDSTEDELSE AF ET PILOTCERTIFIKAT I EN ANDEN LUFTFARTØJSKATEGORI — KRAV TIL OVERGANGSINSTRUKTION OG -PRØVE

1. **LAPL, PPL, BPL og SPL**

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

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

— flyveprincipper

— operationelle procedurer

— flyvepræstation og -planlægning

— generel viden om luftfartøjer, navigation.

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

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.

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.

3.2. 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 — Præstation

070 — Operationelle procedurer og

080 — Flyveprincipper.

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**

4.1. Ansøgere til en IR, som har bestået de relevante teoriprøver for et CPL i samme luftfartøjskategori, godskrives i forhold til kravene om teoretisk viden i følgende emner:

— menneskelig ydeevne

— meteorologi.

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 samtalesituationer.
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.

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.

4. Kurset skal omfatte:

   a) teoriundervisning til ATPL(A)-niveau

   b) visuel flyvetræning og instrumentflyvetræning and

   c) MCC-træning for flyvemaskiner med flere piloter.

5. Ansøgere, som ikke består eller ikke kan gennemføre hele ATP(A)-kurset, kan ansøge den kompetente myndighed om teoriprøven og den praktiske prøve med henblik på et certifikat på et lavere niveau og en IR, hvis de gældende krav er opfyldt.

TEORETISK VIDEN

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

7. MCC-kurset skal omfatte mindst 25 timers teoriundervisning og øvelser.

TEORIPRØVE

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

FLYVETRÆNING

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

   a) 95 timers dobbeltstyringsinstruktion, hvoraf 55 timer kan være instrumenttid på jorden

   b) 70 timer som luftfartøjschef, herunder VFR-flyvning og instrumentflyvetid som luftfartøjschefelev. Instrumentflyvetiden som luftfartøjschefelev medregnes kun som flyvetid som luftfartøjschef med op til højst 20 timer

   c) 50 timers rundflyvning som luftfartøjschef, herunder en VFR-rundflyvning på mindst 540 km (300 NM), hvor der skal foretages fuldt stop på to andre flyvepladser end afgangsflyvepladsen

   d) fem timers flyvetid om natten, herunder tre timers dobbeltstyringsinstruktion, som omfatter mindst én times rundflyvningsnavigation og fem solostarter og fem sololandinger med fuldt stop and

e) 115 timers instrumenttid, som omfatter mindst:

1) 20 timer som luftfartøjschefelev

2) 15 timers MCC, hvor der kan anvendes en FFS eller FNPT II

3) 50 timers instrumentflyveinstruktion, hvoraf op til:

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

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

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

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

PRAKTISK PRØVE

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

B. **Modulopbygget ATP-kursus — Flyvemaskiner**

1. Ansøgere til et ATPL(A), som gennemfører teoriundervisningen på et modulopbygget kursus, skal:

a) have mindst et PPL(A) udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1 og

fuldføre mindst følgende timers teoriundervisning:

1) for ansøgere med et PPL(A): 650 timer

2) for ansøgere med et CPL(A): 400 timer

3) for ansøgere med en IR(A): 500 timer

4) for ansøgere med et CPL(A) og en IR(A): 250 timer.

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 teoriprøven og den praktiske prøve med henblik på et certifikat på et lavere niveau og en IR, hvis de gældende krav er opfyldt.

TEORETISK VIDEN

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

TEORIPRØVE

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

FLYVETRÆNING

8. Flyvetræningen, bortset fra typerrettighedstræning, skal omfatte i alt mindst 180 timer, som skal indbefatte alle midtvejsprøver, hvoraf op til 40 timer på hele kurset kan være instrumenttid på jorden. Inden for de i alt 180 timer skal ansøgere mindst fuldføre:

a) 80 timers dobbeltstyringsinstruktion, hvoraf 40 timer kan være instrumenttid på jorden

b) 70 timer som luftfartøjschef, herunder VFR-flyvning og instrumentflyvetid, som kan flyves som luftfartøjschefelev. Instrumentflyvetiden som luftfartøjschefelev medregnes kun som flyvetid som luftfartøjschef med op til højst 20 timer

c) 50 timers rundflyvning som luftfartøjschef, herunder en VFR-rundflyvning på mindst 540 km (300 NM), hvor der skal foretages fuldt stop på to andre flyvepladser end afgangsflyvepladsen

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 teoriprøven og den praktiske prøve med henblik på et certifikat på et lavere niveau, hvis de gældende krav er opfyldt.

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 typerettighedstræning, skal omfatte i alt mindst 150 timer, som skal indbefatte alle midtvejsprøver, hvoraf op til 5 timer på hele kurset kan være instrumenttid på jorden. Inden for de i alt 150 timer skal ansøgere mindst fuldføre:

   a) 80 timers dobbeltstyringsinstruktion, hvoraf 5 timer kan være instrumenttid på jorden

   b) 70 timer som luftfartøjschef

   c) 20 timers rundflyvning som luftfartøjschef, herunder en VFR-rundflyvning på mindst 540 km (300 NM), hvor der skal foretages fuldt stop på to andre flyvepladser end afgangsflyvepladsen

   d) fem timers flyvetid om natten, herunder tre timers dobbeltstyringsinstruktion, som skal omfatte mindst én times rundflyvningsnavigation og fem solostarter og fem sololandinger 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 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.

PRAKTISK PRØVE

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

E. **Modulopbygget CPL-kursus — Flyvemaskiner**

GENERELT

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

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

3. Før flyvetræningen påbegyndes, skal ansøgeren:

   a) have fuldført 150 timers flyvetid

   b) have opfyldt forudsætningerne for udstedelse af en klasse- eller typerettighed til flermotorede flyvemaskiner i overensstemmelse med subpart H, hvis der skal anvendes en flermotoret flyvemaskine i den praktiske prøve.

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 sololandinger med fuldt stop.

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

ERFARING

12. Ansøgere til et CPL(A) skal have fuldført mindst 200 timers flyvetid, herunder mindst:

a) 100 timer som luftfartøjschef, heraf 20 timers rundflyvning som luftfartøjschef, som skal omfatte en VFR-rundflyvning på mindst 540 km (300 NM), hvor der skal foretages fuldt stop på to andre flyvepladser end afgangsflyvepladsen

b) fem timers flyvetid om natten, herunder tre timers dobbeltstyringsinstruktion, som skal omfatte mindst én times rundflyvningsnavigation og fem solostarter og fem sololandinger 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 instrumentflyvemodul, godskrives op til 10 timer i forhold til den krævede instrumentinstruktionstid. De timer, der er fuldført i en BITD, godskrives ikke

d) seks timers flyvetid skal fuldføres på en flermotoret flyvemaskine

e) de timer, der flyves som luftfartøjschef på andre luftfartøjskategorier, kan godskrives i forhold til de 200 timers flyvetid i følgende tilfælde:

i) 30 timer på helikoptere, hvis ansøgeren har et PPL(H), eller

ii) 100 timer på helikoptere, hvis ansøgeren har et CPL(H), eller

iii) 30 timer på TMG eller svæveflyvemaskiner eller

iv) 30 timer på luftskibe, hvis ansøgeren har et PPL(As), eller

v) 60 timer på luftskibe, hvis ansøgeren har et CPL(As).

PRAKTISK PRØVE

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

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

GENERELT

1. Formålet med det integrerede ATP(H)-/IR-kursus er at uddanne piloter til det færdighedsniveau, der er nødvendigt for, at de kan arbejde som andenpilot på flermotorede helikoptere med flere piloter i erhvervsmæssig lufttransport samt få CPL(H)/IR.

2. Ansøgere, som ønsker at gennemgå et integreret ATP(H)/IR-kursus, skal fuldføre alle instruktionstrin i ét sammenhængende forløb som planlagt af en ATO.

3. Ansøgere kan enten optages på kurser som begyndere eller som indehavere af et PPL(H) udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1. For PPL(H)-deltagere skal 50 % af den relevante erfaring godskrives op til højst:

   a) 40 timer, hvoraf op til 20 timer kan være dobbeltstyringsinstruktion, eller

   b) 50 timer, hvoraf op til 25 timer kan være dobbeltstyringsinstruktion, hvis ansøgeren har en rettighed til natflyvning til helikoptere.

4. Kurset skal omfatte:

   a) teoriundervisning til ATPL(H)- og IR-nivau

   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 teoriprøven og den praktiske prøve med henblik på et certifikat på et lavere niveau og en IR, hvis de gældende krav er opfyldt.

TEORETISK VIDEN

6. Et 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

d) fem timers flyvetid på helikoptere skal fuldføres om natten og omfatte mindst tre timers dobbeltstyringsinstruktion, herunder mindst én times rundflyvningsinstruktion og fem sololandingsrunder 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 erhvervsmæssig lufttransport samt få CPL(H).

2. Ansøgere, som ønsker at gennemgå et integreret ATP(H)-kursus, skal fuldføre alle instruktionstrin i ét sammenhængende forløb som godkendt af en ATO.

3. Ansøgere kan enten optages på kurser som begyndere eller som indehavere af et PPL(H) udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1. For PPL(H)-deltagere skal 50 % af den relevante erfaring godskrives op til højst:

a) 40 timer, hvoraf op til 20 timer kan være dobbeltstyringsinstruktion, eller

b) 50 timer, hvoraf op til 25 timer kan være dobbeltstyringsinstruktion, hvis ansøgeren har en rettighed til natflyvning til helikoptere.

4. Kurset skal omfatte:

a) teoriundervisning til ATPL(H)-niveau

b) visuel flyvetræning og grundlæggende instrumentflyvetræning og

c) MCC-træning for helikoptere med flere piloter.

5. Ansøgere, som ikke består eller ikke kan gennemføre hele ATP(H)-kurset, kan ansøge den kompetente myndighed om 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.

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 sololandingsrunder om natten. Hver runde skal omfatte en start og en landing.

PRAKTISKE PRØVER

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

H. **Modulopbygget ATP-kursus — Helikoptere**

1. Ansøgere til et ATPL(H), som gennemfører deres teoriundervisning på et modulopbygget kursus, skal mindst have et PPL(H) og fuldføre mindst følgende instruktionstimer inden for en periode på 18 måneder:

a) for ansøgere med et PPL(H) udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1: 550 timer

b) for ansøgere med et CPL(H): 300 timer.

2. Ansøgere til ATPL(H)/IR, som gennemfører deres teoriundervisning på et modulopbygget kursus, skal mindst have et PPL(H) og fuldføre mindst følgende instruktionstimer:

a) for ansøgere med et PPL(H): 650 timer

b) for ansøgere med et CPL(H): 400 timer

c) for ansøgere med en IR(H): 500 timer

d) for ansøgere med et CPL(H) og en IR(H): 250 timer.

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

GENERELT

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

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.

5. Ansøgere, som ikke består eller ikke kan gennemføre hele CPL(H)/IR-kurset, kan ansøge den kompetente myndighed om teoriprøven og den praktiske prøve med henblik på et certifikat på et lavere niveau og en IR, hvis de gældende krav er opfyldt.

TEORETISK VIDEN

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

TEORIPRØVE

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

FLYVETRÆNING

8. Flyvetræningen skal omfatte mindst 180 timer, som skal indbefatte alle midtvejsprøver. Inden for de 180 timer skal ansøgere mindst 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 sololandingsrunder om natten. Hver runde skal omfatte en start og en landing.

f) 50 timers instrumenttid med dobbeltstyring, som omfatter:

i) 10 timers grundlæggende instrumentinstruktionstid og

ii) 40 timers IR-træning, som skal omfatte mindst 10 timer på en flermotoret IFR-certificeret helikopter.

PRAKTISK PRØVE

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

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

GENERELT

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

2. Ansøgere, som ønsker at gennemgå et integreret CPL(H)-kursus, skal 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).

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 sololandingsrunder 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).

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:

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

b) have opfyldt FCL.725 og FCL.720.H, hvis der skal anvendes en flermotoret helikopter i den praktiske prøve.

4. Ansøgere, som ønsker at gennemgå et modulopbygget CPL(H)-kursus, skal fuldføre alle flyveinstruktionstrin i ét sammenhængende forløb som planlagt af en ATO. Teoriundervisningen kan gives hos en ATO, som kun udfører teoriundervisning.

5. Kurset skal omfatte:

a) teoriundervisning til CPL(H)-niveau og

b) visuel flyvetræning og instrumentflyvetræning.

TEORETISK VIDEN

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

TEORIPRØVE

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

FLYVETRÆNING

8. Ansøgere uden en IR skal have mindst 30 timers dobbeltstyringsinstruktion, heraf:

   a) 20 timers visuel instruktion, som kan omfatte fem timer i en helikopter-FFS eller -FTD 2,3 eller -FNPT II, III, og

   b) 10 timers instrumentinstruktion, som kan omfatte fem timer i mindst en helikopter-FTD 1 eller -FNPT I eller på en flyvemaskine.

9. Ansøgere med en gyldig IR(H) får godskrevet instrumentinstruktionstiden med dobbeltstyring. Ansøgere med en gyldig IR(A) skal fuldføre mindst fem timer af dobbeltstyringsinstruktionstiden på en helikopter.

10. Ansøgere uden en rettighed til natflyvning til helikoptere skal desuden have mindst fem timers natflyveinstruktion, herunder tre timers dobbeltstyringsinstruktion, som skal omfatte mindst én times rundflyvningsnavigation og fem 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.

5. Ansøgere, som ikke består eller ikke kan gennemføre hele CPL/IR(As)-kurset, kan ansøge den kompetente myndighed om teoriprøven og den praktiske prøve med henblik på et certifikat på et lavere niveau og en IR, hvis de gældende krav er opfyldt.

TEORETISK VIDEN

6. Et CPL(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 sololandingsrunder om natten. Hver runde skal omfatte start og landing

e) 30 timers instrumenttid med dobbeltstyring, som omfatter:

i) 10 timers grundlæggende instrumentinstruktionstid og

ii) 20 timers IR-træning, som skal omfatte mindst 10 timer på et flermotoret IFR-certificeret luftskib.

PRAKTISK PRØVE

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

M. **Integreret CPL-kursus — Luftskibe**

GENERELT

1. Formålet med det integrerede CPL(As)-kursus er at uddanne piloter til det færdighedsniveau, der er nødvendigt for udstedelse af et CPL(As).

2. Ansøgere, som ønsker at gennemgå et integreret CPL(As)-kursus, skal fuldføre alle instruktionstrin i ét sammenhængende forløb som planlagt af en ATO.

3. Ansøgere kan enten optages på kurser som begyndere eller som indehavere af et PPL(As), PPL(A) eller PPL(H) udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1. PPL(As)-, PPL(A)- eller PPL(H)-deltagere kan godskrives op til højst:

   a) 10 timer, hvoraf op til fem timer kan være dobbeltstyringsinstruktion, eller

   b) 15 timer, hvoraf op til syv timer kan være dobbeltstyringsinstruktion, hvis ansøgeren har en rettighed til natflyvning til luftskibe.

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 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(As)-teorikursus skal omfatte mindst 350 timers instruktion eller 200 timer, hvis ansøgeren har et PPL.

TEORIPRØVE

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

FLYVETRÆNING

8. Flyvetræningen skal omfatte i alt mindst 50 timer, som skal indbefatte alle midtvejsprøver, hvoraf op til fem timer kan være instrumenttid på jorden. Inden for de i alt 50 timer skal ansøgere mindst fuldføre:

   a) 30 timers dobbeltstyringsinstruktion, hvoraf fem timer kan være instrumenttid på jorden

   b) 20 timer som luftfartøjschef

   c) fem timers rundflyvning med dobbeltstyring

   d) fem timers rundflyvning som luftfartøjschef, herunder en VFR-rundflyvning på mindst 90 km (50 NM), hvor der skal foretages to fulde stop på ankomstflyvepladsen

   e) fem timers flyvetid på luftskibe skal fuldføres om natten og omfatte mindst tre timers dobbeltstyringsinstruktion, herunder mindst én times rundflyvningsinstruktion og fem sololandingsrunder 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.

8. Ansøgere med en gyldig IR(As) får dette godskrevet fuldt ud i forhold til instrumentinstruktionstiden med dobbeltstyring. Ansøgere med en gyldig IR i en anden luftfartøjskategori skal fuldføre mindst fem timer af dobbeltstyringsinstruktionstiden på et luftskib.

9. Ansøgere uden en rettighed til natflyvning til luftskibe skal desuden have mindst fem timers natflyveinstruktion, herunder tre timers dobbeltstyringsinstruktion, som skal omfatte mindst én times rundflyvningsnavigation og fem sololandingsrunder om natten. Hver runde skal omfatte en start og en landing.

   ERFARING

10. Ansøgere til et CPL(As) skal have fuldført mindst 250 timers flyvetid på luftskibe, herunder 125 timer som luftfartøjschef, heraf 50 timer rundflyvning som luftfartøjschef, herunder en VFR-rundflyvning på mindst 90 km (50 NM), hvor der skal foretages fuldt stop på ankomstflyvepladsen.

    De timer, der flyves som luftfartøjschef på andre luftfartøjskategorier, kan godskrives i forhold til de 185 timers flyvetid i følgende tilfælde:

    a) 30 timer på flyvemaskiner eller helikoptere, hvis ansøgeren har henholdsvis et PPL(A) eller et PPL(H), eller

    b) 60 timer på flyvemaskiner eller helikoptere, hvis ansøgeren har henholdsvis et CPL(A) eller et CPL(H), eller

    c) 10 timer på TMG eller svæveflyvemaskiner eller

    d) 10 timer på balloner.

    PRAKTISK PRØVE

11. Når ansøgeren har gennemført den relevante flyvetræning og har den relevante erfaring, skal denne tage den praktiske CPL(As)-prøve.

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 bestås i to forsøg, vil yderligere træning blive krævet.

3. Det kan være nødvendigt med supplerende træning, hvis en praktisk prøve ikke bestås. 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.

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 — FORBEREDELSER 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
AFSNIT 2 — OPGAVER UNDER FLYVNING, GENERELT	
a	Kontrol af flyvemaskine ved hjælp af ydre visuel reference, herunder ligeud og vandret, stigning, nedstigning, observation
b	Flyvning ved kritisk lave hastigheder, herunder genkendelse af og genopretning fra begyndende og fuldstændig stall
c	Drej, herunder drej i landingskonfiguration. Krappe drej 45°
d	Flyvning ved kritisk høje hastigheder, herunder genkendelse af og genopretning fra spiraldyk
e	Flyvning udelukkende med reference til instrumenter, herunder: i) vandret flyvning, konfiguration ved marchhøjde, kontrol af kurs, højde og hastighed ii) drej i forbindelse med stigning og nedstigning med 10°-30° krængning iii) genopretning fra usædvanlige flyvestillinger iv) begrænsede panelinstrumenter
f	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer

AFSNIT 3 — EN ROUTE-PROCEDURER	
a	Kontrol af flyvemaskine ved hjælp af ydre visuel reference, herunder konfiguration ved marchhøjde, rækkevidde/distance
b	Orientering, kortlæsning
c	Højde, hastighed, kontrol med kurs, observation
d	Højdemålerindstilling. ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
e	Overvågning af flyvningens forløb, driftsflyveplan, brændstofforbrug, vurdering af forkert kurs og genopretning til korrekt kurs
f	Observation af vejrforhold, vurdering af retninger, planlægning af omlægning
g	Tracking, positionering (NDB eller VOR), identifikation af hjælpemidler (instrumentflyvning). Iværksættelse af omdirigering til alternativ flyveplads (visuel flyvning)
AFSNIT 4 — ANFLYVNINGS- OG LANDINGSPROCEDURER	
a	Ankomstprocedurer, højdemålerindstilling, tjek, observation
b	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
c	Go-around fra lav højde
d	Normal landing, sidevind (hvis de rette forhold er til stede)
e	Præcisionslanding (kort bane)
f	Anflyvning til landing med motor i tomgang (kun enmotoret)
g	Landing uden brug af flaps
h	Handlinger efter flyvning
AFSNIT 5 — UNORMALE PROCEDURER OG NØDPROCEDURER	
Dette afsnit kan kombineres med afsnit 1 til 4	
a	Simuleret motorbortfald efter start (i en sikker højde), brandøvelse
b	Funktionsfejl i udstyr herunder alternativ sænkning af landingsstel, fejl i elektrisk system og bremsesystem
c	Nødlanding (simuleret)
d	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
e	Mundtlige spørgsmål
AFSNIT 6 — SIMULERET ASYMMETRISK FLYVNING OG EMNER AF RELEVANS FOR KLASSE ELLER TYPE	
Dette afsnit kan kombineres med afsnit 1 til 5	
a	Simuleret motorbortfald under start (i en sikker højde, medmindre det udføres i en FFS)
b	Asymmetrisk anflyvning og go-around
c	Asymmetrisk anflyvning og landing med fuldt stop

d	Slukning og genstart af motor
e	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer, luftmandskab
f	Efter bestemmelser af FE — ethvert emne, der er relevant for den praktiske prøve i forbindelse med den pågældende klasse- eller typerettighed: i) flyvemaskinesystemer, herunder håndtering af autopilot ii) drift af overtrykssystem iii) anvendelse af system til forebyggelse af isdannelse og afisningssystem
g	Mundtlige spørgsmål

C. **Indhold af den praktiske prøve for udstedelse af CPL — Helikoptere**

1. Den helikopter, der anvendes til den praktiske prøve, skal opfylde kravene til helikoptere til undervisningsbrug.

2. Det område og den rute, der skal flyves, skal vælges af FE, og lavflyvning samt hover-arbejde skal foregå ved en accepteret flyveplads/et accepteret sted. Ruter, der anvendes i forbindelse med afsnit 3, kan slutte på afgangsflyvepladsen eller en anden flyveplads, og én destination skal være en kontrolleret flyveplads. Den praktiske prøve kan afholdes over to flyvninger. Varigheden af flyvningen/flyvningerne skal være mindst 90 minutter.

3. Ansøgeren skal demonstrere evnen til at:

   a) operere helikopteren inden for dens begrænsninger

   b) fuldføre alle manøvrer roligt og nøjagtigt

   c) udvise god dømmekraft og godt luftmandskab

   d) anvende flyvefaglig viden og

   e) opretholde kontrollen med helikopteren til enhver tid på en sådan måde, at der ikke på noget tidspunkt for alvor opstår tvivl om, at en procedure eller manøvre udføres på fuld forsvarlig måde.

GRÆNSER FOR FLYVEPRØVEN

4. Følgende grænser gælder under hensyntagen til turbulente forhold og den anvendte helikopters manøvreringsegenskaber og præstationer.

Højde

normal flyvning	± 100 fod
med simuleret alvorlig nødsituation	± 150 fod

Tracking af radiohjælpemidler	± 10°

Kurs

normal flyvning	± 10°
med simuleret alvorlig nødsituation	± 15°

Hastighed

start og anflyvning, flermotoret	± 5 knob
alle andre flyveregi	± 10 knob

Afdrift på jorden

T.O. hover I.G.E.	± 3 fod
landing ingen baglæns eller sidelæns bevægelser	

PRØVENS INDHOLD

5. Emnerne i afsnit 4 kan udføres i en helikopter-FNPT eller en helikopter-FFS. Anvendelse af tjekliste, luftmandskab, kontrol med helikopter ved hjælp af ydre visuel reference, afisningsprocedurer og principper for trussels- og fejlstyring gælder for alle afsnit.

AFSNIT 1 — TJEK OG PROCEDURER FØR/EFTER FLYVNING	
a	Kendskab til helikopteren (f.eks. teknisk logbog, brændstof, masse og balance, ydeevne), flyveplanlægning, dokumentation, NOTAM, vejr)
b	Inspektion/handlinger før flyvning, placering af dele og formål
c	Cockpitinspektion, startprocedure
d	Tjek af kommunikations- og navigationsudstyr, udvælgelse og indstilling af frekvenser
e	Procedurer før start, R/T-procedure, ATC-forbindelse — efterrettelighed
f	Parkering, procedurer i forbindelse med slukning af motor(er) og efter flyvning
AFSNIT 2 — HOVER-MANØVRER, AVANCERET HÅNDTERING OG BEGRÆNSEDE AREALER	
a	Start og landing (lift off og touch down)
b	Taxiing, hover-taxiing
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	Landinger på og starter fra skrånende terræn/uforberedte 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 luftrum, 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
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, oliesystem, hvis relevant
b	Fejl i brændstofsystem
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.

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, afisningsprocedurer og principper for trussels- og fejlstyring gælder for alle afsnit.

AFSNIT 1 — FORBEREDELSER 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
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
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

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.

2. Der gives udelukkende godkendelse til et MPL-træningskursus til en ATO, som er del af et luftfartsforetagende, der er certificeret i overensstemmelse med del-MS og de gældende krav til flyveoperationer, eller som har en særlig ordning med et sådant foretagende. Certifikatet er begrænset til det specifikke luftfartsforetagende, indtil luftfartsforetagendets omskolingskursus er gennemført.

3. Ansøgere, som ønsker at gennemgå et integreret MPL-kursus, skal fuldføre alle instruktionstrin i ét sammenhængende forløb hos en ATO. Træningen skal være kompetencebaseret og udføres i et operationelt miljø med flere besætningsmedlemmer.

4. Det er kun begyndere, der kan få adgang til kurset.

5. Kurset skal omfatte:

   a) teoriundervisning til ATPL(A)-niveau

   b) visuel flyvetræning og instrumentflyvetræning

   c) MCC-træning for flyvemaskiner med flere piloter and

   d) typerettighedstræning.

6. Ansøgere, som ikke består eller ikke kan gennemføre hele MPL-kurset, kan ansøge den kompetente myndighed om teoriprøven og den praktiske prøve med henblik på et certifikat på et lavere niveau og en IR, hvis de gældende krav er opfyldt.

TEORETISK VIDEN

7. Et godkendt MPL-teorikursus skal omfatte mindst 750 timers instruktion til ATPL(A)-niveau samt de timer, der kræves til teoriundervisning for den relevante typerettighed, i overensstemmelse med subpart H.

FLYVETRÆNING

8. Flyvetræningen skal omfatte i alt mindst 240 timer, herunder timer som flyvende pilot og ikke-flyvende pilot, i faktisk og simuleret flyvning, og omfattende følgende fire træningsfaser:

   a) Fase 1 — Elementær flyvetræning

      Specifik grundlæggende træning med én pilot på en flyvemaskine.

   b) Fase 2 — Grundlæggende

      Introduktion af operationer med flere besætningsmedlemmer og instrumentflyvning.

   c) Fase 3 — Mellem

      Anvendelse af operationer med flere besætningsmedlemmer på en flermotoret flyvemaskine med turbinemotorer certificeret som en højtydende flyvemaskine i overensstemmelse med del-21.

   d) Fase 4 — Videregående

      Typerettighedstræning i et miljø, som svarer til et luftfartsforetagende.

Flyveerfaring i faktisk flyvning omfatter alle de krav om erfaring, der er fastsat i subpart H, træning i genopretning fra forstyrrelser, natflyvning, flyvning udelukkende med reference til instrumenter og den fornødne erfaring med henblik på at opnå det relevante luftmandskab.

MCC-kravene skal indarbejdes i de relevante faser ovenfor.

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

9. Hver enkelt træningsfase i flyveinstruktionspensummet skal omfatte både instruktion i den grundlæggende viden og praktisk træning.

10. Træningskurset skal omfatte en løbende proces med evaluering af træningspensummet samt løbende bedømmelse af de elever, der følger pensummet. Evalueringen skal sikre, at:

a) kompetencerne og den dermed forbundne bedømmelse er relevant for en andenpilots opgave på en flyvemaskine med flere piloter og

b) eleverne får de nødvendige kompetencer på en progressiv og tilfredsstillende måde.

11. Træningskurset skal omfatte mindst 12 starter og landinger for at sikre kompetence. Disse starter og landinger skal fuldføres under tilsyn af en instruktør på den flyvemaskine, typerettigheden skal udstedes til.

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 sidestyrepind eller et FMS-tastatur, og

— omfatter psykomotorisk aktivitet med passende kraftpåvirkning og timing af reaktioner.

b) Fase 2 — Grundlæggende

En FNPT II MCC, som repræsenterer en generisk flermotoret flyvemaskine med turbinemotorer.

c) Fase 3 — Mellem

En FSTD, der repræsenterer en flermotoret flyvemaskine med turbinemotorer, som skal føres med andenpilot, som er kvalificeret til en standard svarende til niveau B, og som også indeholder:

— et visuelt dagslys/tusmørke/nat-system med et konstant, kollimeret minimumssynsfelt på tværs af cockpittet, som giver begge piloter et synsfelt på 180° horisontalt og 40° vertikalt, og

— ATC-miljøsimulering.

d) Fase 4 — Videregående

En FFS, som fuldt ud svarer til niveau D eller C, med et forbedret visuelt dagslyssystem, herunder ATC-miljøsimulering.

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.

2. Ansøgere til et modulopbygget IR(A)-kursus skal have et PPL(A) eller et CPL(A), herunder rettigheder til at flyve om natten. 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.

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 instrument-flyvemodul 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 bestående 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.

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. Højst 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. Højst 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.

10.2. En indehaver af en IR(H) kan få hele den træning, der kræves i punkt 7 og 8 ovenfor, nedsat med 10 timer.

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 luftrafiktjenestedokumenter 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 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).

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).

2. Ansøgere til et modulopbygget IR(H)-kursus skal have et PPL(H) med en rettighed til natflyvning eller et CPL(H) eller ATPL(H). Før instruktionsfasen på luftfartøjet på IR(H)-kurset påbegyndes, skal ansøgeren have den helikoptertype-rettighed, der anvendes til den praktiske IR(H)-prøve, eller have afsluttet godkendt typerettighedstræning på den pågældende type. Ansøgeren skal have et MCC-kursusbevis, hvis den praktiske prøve skal udføres under forhold med flere piloter.

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 bestående 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:

   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.

9.2. Indehavere af en IR(A) kan få den krævede træning reduceret med 10 timer.

10. Flyveøvelserne til den praktiske IR(H)-prøve skal omfatte:

   a) procedurer før flyvning for IFR-flyvninger, herunder anvendelse af flyvehåndbogen og de relevante lufttrafiktje-nestedokumenter 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 cirkling

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 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(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 bestående 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. Højst 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:

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).

Tillæg 7

IR — Praktisk prøve

1. Ansøgere til en IR 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 bestås i to forsøg, vil yderligere træning blive krævet.

3. Det kan være nødvendigt med supplerende træning, hvis en praktisk prøve ikke bestås. 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 standard-briefingmateriale. 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.

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.

11. Følgende grænser gælder under hensyntagen til turbulente forhold og det anvendte luftfartøjs manøvreringsegenskaber og præstationer.

Højde

generelt	± 100 fod
begyndende go-around i beslutningshøjde	+ 50 fod/– 0 fod
mindste nedgangshøjde/MAP/højde	+ 50 fod/– 0 fod

Tracking

på radiohjælpemidler	± 5°
præcisionsanflyvning	halv afvigelse, azimut og glidevinkel

Kurs

alle motorer i funktion	± 5°
med simuleret motorbortfald	± 10°

Hastighed

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

PRØVENS INDHOLD

Flyvemaskiner

AFSNIT 1 — FORBEREDELSER FØR FLYVNING OG AFGANG Anvendelse af tjekliste, luftmandskab, afisning/forebyggelse af isdannelse m.v. gælder for alle afsnit	
a	Anvendelse af flyvehåndbog (eller tilsvarende), specielt udregning af luftfartøjets præstationer, masse og balance
b	Anvendelse af lufttrafiktjenestedokument, vejroplysninger
c	Udarbejdelse af ATC-flyveplan, IFR-driftsflyveplan
d	Inspektion før flyvning
e	Vejrminima
f	Taxiing
g	Briefing før start, start
h (o)	Overgang til instrumentflyvning
i (o)	Procedurer i forbindelse med instrumentudflyvning, højdemålerindstilling
j (o)	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
AFSNIT 2 — MANØVRERING, GENERELT (o)	
a	Flyvning udelukkende med reference til instrumenter, herunder: vandret flyvning ved forskellige hastigheder, trim
b	Drej i forbindelse med stigning og nedstigning med opretholdt standarddrej
c	Opretning fra unormale flyvestillinger, herunder opretholdt 45° krængningsdrej og drej i forbindelse med stejl nedstigning
d (*)	Opretning fra begyndende stall i vandret flyvning eller drej i forbindelse med svag stigning/nedstigning og i landingskonfiguration — gælder kun flyvemaskiner
e	Begrænset panel: stabiliseret stigning eller nedstigning, vandrette standarddrej på bestemte kurser, genopretning fra usædvanlige flyvestillinger — gælder kun flyvemaskiner

AFSNIT 3 — EN ROUTE-PROCEDURER I HENHOLD TIL IFR (o)	
a	Tracking, herunder interception, f.eks. NDB, VOR, RNAV
b	Anvendelse af radiohjælpemidler
c	Vandret flyvning, kontrol med kurs, højde og hastighed, power setting, trimindstilling
d	Højdemålerindstilling
e	Fastsættelse og revision af ETA'er (en route-hold om nødvendigt)
f	Overvågning af flyvningens forløb, driftsflyveplan, brændstofforbrug, systemer
g	Procedurer i forbindelse med forholdsregler mod isdannelse, om nødvendigt simuleret
h	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
AFSNIT 4 — PRÆCISIONSANFLYVNING (o)	
a	Indstilling og tjek af navigationshjælpemidler, identifikation af hjælpemidler
b	Procedurer i forbindelse med ankomst, tjek af højdemåler
c	Briefing i forbindelse med anflyvning og landing, herunder tjek ved nedstigning/anflyvning/landing
d (+)	Holdingprocedure
e	Overholdelse af den offentliggjorte anflyvningsprocedure
f	Timing af anflyvning
g	Kontrol med højde, hastighed og kurs (stabiliseret anflyvning)
h (+)	Aktiviteter i forbindelse med go-around
i (+)	Procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning/landing
j	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
AFSNIT 5 — IKKE-PRÆCISIONSANFLYVNING (o)	
a	Indstilling og tjek af navigationshjælpemidler, identifikation af hjælpemidler
b	Procedurer i forbindelse med ankomst, tjek af højdemåler
c	Briefing i forbindelse med anflyvning og landing, herunder tjek ved nedstigning/anflyvning/landing
d (+)	Holdingprocedure
e	Overholdelse af den offentliggjorte anflyvningsprocedure
f	Timing af anflyvning
g	Kontrol med højde, hastighed og kurs (stabiliseret anflyvning)
h (+)	Aktiviteter i forbindelse med go-around
i (+)	Procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning/landing
j	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer

AFSNIT 6 — FLYVNING MED ÉN MOTOR UDE AF DRIFT (kun flermotorede flyvemaskiner) (º)	
a	Simuleret motorbortfald efter start eller ved go-around
b	Anflyvning, go-around og proceduremæssig afbrudt anflyvning med én motor ude af drift
c	Anflyvning og landing med én motor ude af drift
d	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer

(*) Kan udføres i en FFS, FTD 2/3 eller FNPT II.
(+) Kan udføres i afsnit 4 eller afsnit 5.
(º) Skal udføres udelukkende med reference til instrumenter.

Helikoptere

AFSNIT 1 — AFGANG Anvendelse af tjekliste, luftmandskab, afisning/forebyggelse af isdannelse m.v. gælder for alle afsnit	
a	Anvendelse af flyvehåndbog (eller tilsvarende), specielt udregning af luftfartøjets præstationer, masse og balance
b	Anvendelse af lufttrafiktjenestedokument, vejroplysninger
c	Udarbejdelse af ATC-flyveplan, IFR-driftsflyveplan
d	Inspektion før flyvning
e	Vejrminima
f	Taxiing/Taxiing i luften i overensstemmelse med ATC eller instruktørens instrukser
g	Briefing, procedurer og tjek før start
h	Overgang til instrumentflyvning
i	Procedurer i forbindelse med instrumentudflyvning
AFSNIT 2 — MANØVRERING, GENERELT	
a	Flyvning udelukkende med reference til instrumenter, herunder:
b	Drej i forbindelse med stigning og nedstigning med opretholdt standarddrej
c	Opretning fra unormale flyvestillinger, herunder opretholdt 30° krængningsdrej og drej i forbindelse med stejl nedstigning
AFSNIT 3 — EN ROUTE-PROCEDURER I HENHOLD TIL IFR	
a	Tracking, herunder interception, f.eks. NDB, VOR, RNAV
b	Anvendelse af radiohjælpemidler
c	Vandret flyvning, kontrol med kurs, højde og hastighed, power setting
d	Højdemålerindstilling
e	Fastsættelse og revision af ETA'er
f	Overvågning af flyvningens forløb, driftsflyveplan, brændstofforbrug, systemer
g	Procedurer i forbindelse med forholdsregler mod isdannelse, om nødvendigt og relevant simuleret
h	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer

AFSNIT 4 — PRÆCISIONSANFLYVNING	
a	Indstilling og tjek af navigationshjælpemidler, identifikation af hjælpemidler
b	Procedurer i forbindelse med ankomst, tjek af højdemåler
c	Briefing i forbindelse med anflyvning og landing, herunder tjek ved nedstigning/anflyvning/landing
d (*)	Holdingprocedure
e	Overholdelse af den offentliggjorte anflyvningsprocedure
f	Timing af anflyvning
g	Kontrol med højde, hastighed og kurs (stabiliseret anflyvning)
h (*)	Aktiviteter i forbindelse med go-around
i (*)	Procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning/landing
j	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
AFSNIT 5 — IKKE-PRÆCISIONSANFLYVNING	
a	Indstilling og tjek af navigationshjælpemidler, identifikation af hjælpemidler
b	Procedurer i forbindelse med ankomst, tjek af højdemåler
c	Briefing i forbindelse med anflyvning og landing, herunder tjek ved nedstigning/anflyvning/landing
d (*)	Holdingprocedure
e	Overholdelse af den offentliggjorte anflyvningsprocedure
f	Timing af anflyvning
g	Kontrol med højde, hastighed og kurs (stabiliseret anflyvning)
h (*)	Aktiviteter i forbindelse med go-around
i (*)	Procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning (*)/landing
j	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
AFSNIT 6 — UNORMALE PROCEDURER OG NØDPROCEDURER Dette afsnit kan kombineres med afsnit 1 til 5. Prøven skal vedrøre udførelse af flyvning, identifikation af bortfaldet motor, øjeblikkelige handlinger (touch drills), opfølgning på handlinger og tjek samt nøjagtig flyvning i følgende situationer:	
a	Simuleret motorbortfald efter start og ved/under anflyvning (**) (i en sikker højde, medmindre bortfaldet udføres i en FFS eller FNPT II/III, FTD 2,3).
b	Fejl i stabilitetsforstærkningsanordninger/hydrauliksystem (hvis relevant)
c	Begrænset panel
d	Autorotation og genopretning til en forudindstillet højde
e	Manuel præcisionsanflyvning uden kunstig horisont (***) Manuel præcisionsanflyvning med kunstig horisont (***)

(*) Skal udføres i afsnit 4 eller afsnit 5.
(**) Kun flermotoret helikopter.
(***) Kun ét emne prøves.

Luftskibe

AFSNIT 1 — FORBEREDELSER FØR FLYVNING OG AFGANG Anvendelse af tjekliste, luftmandskab, ATC-forbindelse, efterrettelighed, R/T-procedurer gælder for alle afsnit	
a	Anvendelse af flyvehåndbog (eller tilsvarende), specielt udregning af luftfartøjets præstationer, masse og balance
b	Anvendelse af lufttrafiktjenestedokument, vejroplysninger
c	Udarbejdelse af ATC-flyveplan, IFR-driftsflyveplan
d	Inspektion før flyvning
e	Vejrminima
f	Briefing før start, procedure efter frigørelse fra mast, manøvrering på jorden
g	Start
h	Overgang til instrumentflyvning
i	Procedurer i forbindelse med instrumentudflyvning, højdemålerindstilling
j	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
AFSNIT 2 — MANØVRERING, GENERELT	
a	Flyvning udelukkende med reference til instrumenter
b	Drej i forbindelse med stigning og nedstigning med opretholdt drej
c	Genopretning fra usædvanlige flyvestillinger
d	Begrænset panel
AFSNIT 3 — EN ROUTE-PROCEDURER I HENHOLD TIL IFR	
a	Tracking, herunder interception, f.eks. NDB, VOR, RNAV
b	Anvendelse af radiohjælpemidler
c	Vandret flyvning, kontrol med kurs, højde og hastighed, power setting, trimindstilling
d	Højdemålerindstilling
e	Fastsættelse og revision af ETA'er
f	Overvågning af flyvningens forløb, driftsflyveplan, brændstofforbrug, systemer
g	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
AFSNIT 4 — PRÆCISIONSANFLYVNING	
a	Indstilling og tjek af navigationshjælpemidler, identifikation af hjælpemidler
b	Procedurer i forbindelse med ankomst, tjek af højdemåler
c	Briefing i forbindelse med anflyvning og landing, herunder tjek ved nedstigning/anflyvning/landing
d (+)	Holdingprocedure
e	Overholdelse af den offentliggjorte anflyvningsprocedure
f	Timing af anflyvning
g	Stabiliseret anflyvning (kontrol med højde, hastighed og kurs)

h (*)	Aktiviteter i forbindelse med go-around
i (*)	Procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning/landing
j	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
AFSNIT 5 — IKKE-PRÆCISIONSANFLYVNING	
a	Indstilling og tjek af navigationshjælpemidler, identifikation af hjælpemidler
b	Procedurer i forbindelse med ankomst, tjek af højdemåler
c	Briefing i forbindelse med anflyvning og landing, herunder tjek ved nedstigning/anflyvning/landing
d (*)	Holdingprocedure
e	Overholdelse af den offentliggjorte anflyvningsprocedure
f	Timing af anflyvning
g	Stabiliseret anflyvning (kontrol med højde, hastighed og kurs)
h (*)	Aktiviteter i forbindelse med go-around
i (*)	Procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning/landing
j	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
AFSNIT 6 — FLVYNING MED ÉN MOTOR UDE AF DRIFT Dette afsnit kan kombineres med afsnit 1 til 5. Prøven skal vedrøre udførelse af flyvning, identifikation af bortfaldet motor, øjeblikkelige handlinger, opfølgning på handlinger og tjek samt nøjagtig flyvning i følgende situationer:	
a	Simuleret motorbortfald efter start eller ved go-around
b	Anflyvning og proceduremæssig go-around med én motor ude af drift
c	Anflyvning og landing, procedure i forbindelse med afbrudt anflyvning, med én motor ude af drift
d	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer

(*) Kan udføres i afsnit 4 eller afsnit 5.

Tillæg 8

Godskrivning af IR-delen af en duelighedsprøve for klasse- eller typerettigheder

A. **Flyvemaskiner**

Der godskrives kun, når indehaveren forlænger IR-rettigheder for enten enmotorede flyvemaskiner eller flermotorede flyvemaskiner med én pilot.

Når der udføres en duelighedsprøve omfattende IR, og indehaveren har en gyldig:	Godskrives der i forhold til IR-delen i en duelighedsprøve for:
MP-typerettighed Typerettighed til højtydende kompleks flyvemaskine	SE-klasserettighed (*) og SE-typerettighed (*) og SP ME-klasse- og typerettighed for ikke-højtydende kompleks flyvemaskine, kun godskrivning for afsnit 3B i den praktiske prøve for ikke-højtydende kompleks flyvemaskine med én pilot i tillæg 9 (*)
SP ME-typerettighed til ikke-højtydende kompleks flyvemaskine, der flyves med én pilot	SP ME-klasserettighed (*) og SP ME-typerettighed til ikke-højtydende kompleks flyvemaskine (*) og SE-klasse- og -typerettighed (*)
SP ME-typerettighed til ikke-højtydende kompleks flyvemaskine, der flyves med én pilot	a. SP ME-klasserettighed (*) og b. SP ME-typerettighed til ikke-højtydende kompleks flyvemaskine (*) og c. SE-klasse- og -typerettighed (*)
SP ME-klasserettighed til operationer én pilot	SE-klasse- og -typerettighed og SP ME-klasserettighed og SP ME-typerettighed til ikke-højtydende kompleks flyvemaskine
SP ME-klasserettighed begrænset til operationer med flere piloter	SE-klasse- og -typerettighed (*) og SP ME-klasserettighed (*) og SP ME-typerettighed til ikke-højtydende kompleks flyvemaskine (*)
SP SE-klasserettighed	SE-klasse- og -typerettighed
SP SE-typerettighed	SE-klasse- og -typerettighed

(*) Med forbehold af at ansøgeren inden for de foregående 12 måneder har fløjet mindst tre IFR-afgange og -anflyvninger på en flyvemaskine i SP-klasse eller -type i operationer med én pilot, eller for flermotorede ikke-højtydende ikke-komplekse flyvemaskiner at ansøgeren har bestået afsnit 6 i den praktiske prøve for ikke-højtydende ikke-komplekse flyvemaskiner med én pilot, som udelukkende flyves med reference til instrumenter i operationer med én pilot.

B. **Helikoptere**

Der godskrives kun, når indehaveren forlænger IR-rettigheder for enten enmotorede helikoptere eller flermotorede helikoptere med én pilot.

Når der udføres en duelighedsprøve omfattende IR, og indehaveren har en gyldig:	Godskrives der i forhold til IR-delen i en duelighedsprøve for:
MPH-typerettighed	SE-typerettighed (*) og SP ME-typerettighed (*)
SP ME-klasserettighed til operationer med én pilot	SE-typerettighed og SP ME-typerettighed
SP ME-klasserettighed begrænset til operationer med flere piloter	SE-typerettighed (*) SP ME-typerettighed (*)

(*) Med forbehold af at ansøgeren inden for de foregående 12 måneder har fuldført mindst tre IFR-afgange og -anflyvninger på en helikopter af SP-typen i en SP-operation.

Tillæg 9

Træning, praktisk prøve og duelighedsprøve for MPL, ATPL, type- og klasserettigheder og duelighedsprøve for IRS

A. **Generelt**

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

2. Hvis samtlige afsnit af en prøve ikke bestås 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 del-21, skal flyveinstruktionspensummet være i overensstemmelse med dette tillæg. Pensummet kan reduceres ved godskrivning for tidligere erfaring på tilsvarende luftfartøjstyper, som fastlagt i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med del-21.

5. Bortset fra praktiske prøver for udstedelse af et ATPL, kan der, hvis det er fastlagt i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med del-21 for den specifikke type, godskrives for emner i den praktiske prøve, som er fælles for andre typer eller varianter, hvor piloten er kvalificeret.

AFHOLDELSE AF PRØVEN

6. Eksaminatoren kan vælge mellem forskellige scenarier for praktiske prøver eller duelighedsprøver indeholdende simulerede relevante operationer, som er udarbejdet og godkendt af den kompetente myndighed. Der skal anvendes FFS og andre træningsanordninger, hvis sådanne forefindes, som fastlagt i denne del.

7. Under duelighedsprøven skal eksaminatoren bekræfte, at indehaveren af klasse- eller typerettigheden har en tilstrækkelig teoretisk viden.

8. Hvis ansøgeren vælger at afslutte den praktiske prøve af årsager, som eksaminatoren ikke finder fyldestgørende, skal ansøgeren tage hele den praktiske prøve igen. Hvis prøven afsluttes af årsager, som eksaminatoren finder fyldestgørende, skal der kun aflægges prøve i de afsnit, som ikke er fuldført, på en anden flyvning.

9. Enhver af prøvens manøvrer eller procedurer kan efter eksaminatorens skøn gentages én enkelt gang af ansøgeren. Eksaminatoren kan afbryde prøven på ethvert trin, hvis det skønnes, at ansøgerens demonstration af flyvefærdigheder kræver en fuldstændig omprøve.

10. Ansøgeren skal flyve luftfartøjet fra en position, hvor enten luftfartøjschefens eller andenpilotens funktioner kan udføres, og udføre prøven, som om der ikke var andre besætningsmedlemmer, hvis prøven tages i operationer med én pilot. Ansvaret for flyvningen skal fordeles i henhold til nationale bestemmelser.

11. Under forberedelserne før flyvning i forbindelse med prøven skal ansøgeren bestemme power settings og hastigheder. Ansøgeren skal vise eksaminatoren, hvilke tjek og handlinger vedkommende har udført, herunder identifikation af radiohjælpemidler. Tjek skal udføres i overensstemmelse med tjeklisten for det luftfartøj, på hvilket prøven aflægges, og, hvis det er relevant, med MCC-konceptet. Præstationsdata for start, anflyvning og landing skal udregnes af ansøgeren i overensstemmelse med operations- eller flyvehåndbogen for det anvendte luftfartøj. Beslutningshøjde over havet/jorden, mindste nedgangshøjde over havet/jorden og punkt for afbrudt anflyvning skal aftales med eksaminatoren.

12. Eksaminatoren må ikke deltage i flyvningens udførelse undtagen i tilfælde, hvor indgriben er nødvendig af hensyn til sikkerheden eller for at undgå en uacceptabel forsinkelse for anden trafik.

SPECIFIKKE KRAV TIL DEN PRAKTISKE PRØVE/DUELIGHEDSPRØVEN FOR TYPERETTIGHEDER TIL LUFTFARTØJER MED FLERE PILOTER, TYPERETTIGHEDER TIL FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT I OPERATIONER MED FLERE PILOTER, MED HENBLIK PÅ MPL OG ATPL

13. Den praktiske prøve for et luftfartøj med flere piloter eller en flyvemaskine med én pilot i operationer med flere piloter skal udføres i et miljø med flere besætningsmedlemmer. En anden ansøger eller en anden kvalificeret pilot med typerettigheder kan fungere som andenpilot. Hvis der anvendes et luftfartøj, skal andenpiloten være eksaminatoren eller en instruktør.

14. Ansøgeren skal fungere som flyvende pilot i alle afsnit af den praktiske prøve, bortset fra unormale procedurer og nødprocedurer, som kan udføres som flyvende pilot eller ikke-flyvende pilot i overensstemmelse med MCC. Ansøgere til den første udstedelse af en typerettighed til luftfartøjer med flere piloter eller ATPL skal også demonstrere evnen til at fungere som ikke-flyvende pilot. Ansøgeren kan vælge at sidde enten til venstre eller højre under den praktiske prøve, hvis alle emner kan udføres fra den valgte position.

15. Følgende punkter skal kontrolleres specifikt af eksaminatoren i forbindelse med ansøgere til ATPL eller en typerettighed til luftfartøjer med flere piloter eller for operationer med flere piloter på en flyvemaskine med én pilot omfattende en luftfartøjschefs opgaver, uanset om ansøgeren fungerer som flyvende pilot eller ikke-flyvende pilot:

    a) styring af samarbejdet mellem besætningsmedlemmerne

    b) generelt overblik over luftfartøjets operation ved hjælp af passende tilsyn og

    c) fastsættelse af prioriteter og beslutningstagning i overensstemmelse med sikkerhedsaspekterne og de relevante love og regler for den operative situation, herunder nødsituationer.

16. Prøven skal gennemføres i henhold til IFR, hvis den omfatter IR, og skal så vidt muligt afholdes i et simuleret erhvervsmæssigt lufttransportmiljø. Et element, der er af afgørende betydning, er ansøgerens evne til at planlægge og udføre flyvningen ud fra standardbriefingmateriale.

17. Hvis typerettighedskurset har omfattet mindre end to timers flyvetræning på luftfartøjet, kan den praktiske prøve udføres i en FFS og afsluttes før den første flyvetræning på luftfartøjet. I det tilfælde skal et kursusbevis fra typerettighedskurset med flyvetræning på luftfartøjet fremsendes til den kompetente myndighed, før den nye typerettighed indføres i ansøgerens certifikat.

B. **Specifikke krav for flyvemaskinekategorien**

BESTÅKRAV

1. For flyvemaskiner med én pilot, bortset fra højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, skal ansøgeren bestå alle dele af den praktiske prøve eller duelighedsprøven. Hvis et emne i et afsnit underkendes, er hele det pågældende afsnit underkendt. Hvis ansøgeren underkendes i mere end ét afsnit, skal vedkommende tage hele prøven igen. En ansøger, der kun underkendes i ét afsnit, skal tage dette afsnit om igen. Hvis ansøgeren underkendes i et hvilken som helst afsnit i omprøven, herunder de afsnit, som er bestået ved tidligere forsøg, skal denne tage hele prøven igen. For flermotorede flyvemaskiner med én pilot skal afsnit 6 i den relevante prøve, som omhandler asymmetrisk flyvning, bestås.

2. For flyvemaskiner med flere piloter og højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot skal ansøgeren bestå alle afsnit af den praktiske prøve eller duelighedsprøven. Hvis ansøgeren underkendes i mere end fem emner, skal vedkommende tage hele prøven igen. Hvis ansøgeren underkendes i fem emner eller derunder, skal vedkommende tage disse emner igen. Hvis ansøgeren underkendes i et hvilket som helst emne i omprøven, herunder de emner, som er bestået ved tidligere forsøg, skal denne tage hele prøven igen. Afsnit 6 indgår ikke i den praktiske ATPL- eller MPL-prøve. Hvis ansøgeren kun underkendes i eller ikke tager afsnit 6, vil typerettigheden blive udstedt uden KAT II- eller KAT III-rettigheder. For at få typerettigheder til KAT II eller KAT III skal ansøgeren bestå afsnit 6 på den relevante luftfartøjstype.

GRÆNSER FOR FLYVEPRØVEN

3. Ansøgeren skal demonstrere evnen til at:

    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 procedurer eller manøvrer altid 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 fod
Begyndende go-around i beslutningshøjde	+ 50 fod/– 0 fod
Mindste nedgangshøjde	+ 50 fod/– 0 fod
Tracking	
på radiohjælpemidler	± 5°
Præcisionsanflyvning	halv afvigelse, azimut og glidevinkel
Kurs	
alle motorer i funktion	± 5°
med simuleret motorbortfald	± 10°
Hastighed	
alle motorer i funktion	± 5 knob
med simuleret motorbortfald	+ 10 knob/– 5 knob

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 og som flyvende pilot (PF) og ikke-flyvende pilot (PNF)

X = Der skal anvendes flyvesimulatorer til denne øvelse, hvis sådanne findes. Ellers skal der anvendes en flyvemaskine, hvis det er hensigtsmæssigt for manøvren eller proceduren.

P# = Træningen skal suppleres af flyvemaskineinspektion under tilsyn.

b) Den praktiske træning skal udføres på mindst det træningsudstyrsniveau, der er vist som (P), eller kan udføres på et højere udstyrsniveau som angivet med pilen (——>)

Følgende forkortelser bruges til at angive det anvendte træningsudstyr:

A = Flyvemaskine (aeroplane)

FFS = Flyvesimulator (full flight simulator)

FTD = Flyvetræningsanordning (flight training device) (herunder FNPT II for en ME-klasserettighed)

c) Emnerne med asterisk (*) i afsnit 3B og for flermotorede flyvemaskiner afsnit 6 skal flyves udelukkende med reference til instrumenter, hvis forlængelse/fornyelse af en IR er omfattet af den praktiske prøve eller dueligheds-prøven. Hvis emnerne med asterisk (*) ikke flyves udelukkende med reference til instrumenter under den praktiske prøve eller duelighedsprøven, og hvis IR-beføjelserne ikke godskrives, vil klasse- eller typerettigheden blive begrænset til VFR.

d) Afsnit 3A skal udføres for at forlænge en typerettighed eller flermotoret klasserettighed, kun VFR, hvis den krævede erfaring på 10 rutesektorer inden for de foregående 12 måneder ikke er opnået. Afsnit 3A kræves ikke, hvis afsnit 3B er udført.

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

f) En FFS eller en FNPT II skal anvendes til praktisk træning for typerettigheder eller flermotorede klasserrettigheder, hvis de indgår i et godkendt klasse- eller typerettighedskursus. Følgende faktorer indgår i godkendelsen af kurset:

i) kvalifikationen for FFS eller FNPT II, som angivet i del-OR

ii) instruktørernes kvalifikationer

iii) den mængde FFS- eller FNPT II-træning, der udføres på kurset, og

iv) pilotens kvalifikationer og tidligere erfaring på lignende typer.

g) Hvis der udføres en praktisk prøve eller duelighedsprøve i operationer med flere piloter, begrænses typerettigheden til operationer med flere piloter.

FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT, BORTSET FRA HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER	PRAKTISK TRÆNING				KLASSE- ELLER TYPERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE/ DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	FTD	FFS	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
AFSNIT 1						
1 Afgang 1.1 Før flyvning, herunder: Dokumentation Masse og balance Orientering om vejret NOTAM						
1.2 Tjek før start						
1.2.1 Ydre	P#		P			
1.2.2 Indre			P		M	
1.3 Motorstart: Normal Fejl	P——>	——>	——>		M	
1.4 Taxiing		P——>	——>		M	
1.5 Tjek før afgang: Motorafprøvning (hvis det er relevant)	P——>	——>	——>		M	
1.6 Startprocedure: Normal med flapindstillinger iht. flyvehåndbog Sidevind (hvis de rette forhold er til stede)		P——>	——>			
1.7 Stigning: Vx/Vy Drej på kurser Udfladning		P——>	——>		M	

FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT, BORTSET FRA HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER	PRAKTISK TRÆNING				KLASSE- ELLER TYPERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE/ DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	FTD	FFS	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
1.8 ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer						
AFSNIT 2						
2 Opgaver (VMC) 2.1 Flyvning ligeud og vandret ved forskellige hastigheder, herunder flyvning ved kritisk lave hastigheder med og uden flaps, (inkl. anflyvning til VMCA, hvor det er relevant)		P——>	——>			
2.2 Krappe drej (360° venstre og højre ved 45° krængning)		P——>	——>		M	
2.3 Stalls og genopretning: i) Rent stall ii) Anflyvning til stall i drej i forbindelse med nedstigning med krængning med anflyvningskonfiguration og motorkraft iii) Anflyvning til stall i landingskonfiguration og motorkraft iv) Anflyvning til stall, drej i forbindelse med stigning med flap under start og motorkraft under stigning (kun enmotorede flyvemaskiner)		P——>	——>		M	
2.4 Flyvning med autopilot og kunstig horisont (kan udføres i afsnit 3), hvis det er relevant		P——>	——>		M	
2.5 ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer						
AFSNIT 3A						
3A En route-procedurer iht. VFR (se B.5, litra c) og d)) 3A.1 Flyveplan, bestiknavigation og kortlæsning						

FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT, BORTSET FRA HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER	PRAKTISK TRÆNING				KLASSE- ELLER TYPERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE/ DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	FTD	FFS	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
3A.2 Bibeholdelse af højde, kurs og hastighed						
3A.3 Orientering, timing og revision af ETA'er						
3A.4 Anvendelse af radionavigationshjælpemidler (hvis det er relevant)						
3A.5 Flyveadministration (driftsflyveplan, rutinetjek inkl. brændstof, systemer og tilisning)						
3A.6 ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer						
AFSNIT 3B						
3B Instrumentflyvning						
3B.1* IFR under afgang		P——>	——>		M	
3B.2* IFR en route		P——>	——>		M	
3B.3* Holdingprocedurer		P——>	——>		M	
3B.4* ILS til DH/A på 200 fod (60 m) eller til procedureminima (autopilot kan anvendes til indflyvningsglidebane-intercept)		P——>	——>		M	
3B.5* Ikke-præcisionsanflyvning til MDH/A og MAP		P——>	——>		M	
3B.6* Flyveøvelser, herunder simuleret fejl i kompas og flyveindstillingsindikator: standarddrej genopretning fra usædvanlige flyvestillinger	P——>	——>	——>		M	
3B.7* Fejl i LLZ eller glidevinkel	P——>	——>	——>			
3B.8* ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer						

FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT, BORTSET FRA HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER	PRAKTISK TRÆNING				KLASSE- ELLER TYPERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE/ DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	FTD	FFS	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
Tomt felt						
AFSNIT 4						
4 Anflyvning og landinger						
4.1 Procedure i forbindelse med anflyvning af flyvepladsen		P——>	——>		M	
4.2 Normal landing		P——>	——>		M	
4.3 Landing uden brug af flaps		P——>	——>		M	
4.4 Landing i sidevind (hvis de rette forhold er til stede)		P——>	——>			
4.5 Anflyvning til landing med motor i tomgang fra op til 2 000 fod over landingsbanen (kun enmotoret flyvemaskine)		P——>	——>			
4.6 Go-around fra minimumshøjde		P——>	——>		M	
4.7 Go-around og landing om natten (hvis det er relevant)	P——>	——>	——>			
4.8 ATC-forbindelse — 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		P——>	——>		M	
5.2 Simuleret motorbortfald efter start (kun enmotorede flyvemaskiner)			P		M	

FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT, BORTSET FRA HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER	PRAKTISK TRÆNING				KLASSE- ELLER TYPERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE/ DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	FTD	FFS	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
5.3 Simuleret nødlanding uden motorkraft (kun enmotorede flyvemaskiner)			P		M	
5.4 Simulerede nødsituationer: i) brand eller røg under flyvning ii) fejl i systemer, hvis det er relevant	P——>	——>	——>			
5.5 Slukning og genstart af motor (kun for praktisk ME-prøve) (i en sikker højde, hvis det udføres på luftfartøjet)	P——>	——>	——>			
5.6 ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer						
AFSNIT 6						
6 Simuleret asymmetrisk flyvning 6.1* (Dette afsnit kan kombineres med afsnit 1 til 5) Simuleret motorbortfald under start (i en sikker højde, medmindre det udføres i en FFS eller FNPT II)	P——>	——>	—>X		M	
6.2* Asymmetrisk anflyvning og go-around	P——>	——>	——>		M	
6.3* Asymmetrisk anflyvning og landing med fuldt stop	P——>	——>	——>		M	
6.4 ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer						

6. Flyvemaskiner med flere piloter og højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot:

a) Følgende symboler betyder:

P = Trænet som luftfartøjschef eller andenpilot samt som flyvende pilot og ikke-flyvende pilot med henblik på udstedelse af en typerettighed, hvis det er relevant.

X = Der skal anvendes simulatorer til denne øvelse, hvis sådanne findes. Ellers skal der anvendes et luftfartøj, hvis det er hensigtsmæssigt for 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 (aeroplane)

FFS = Flyvesimulator (full flight simulator)

FTD = Flyvetræningsanordning (flight training device)

OTD = Andre træningsanordninger (other training devices)

c) Emnerne med asterisk (*) skal flyves udelukkende med reference til instrumenter. Hvis denne betingelse ikke opfyldes under den praktiske prøve eller duelighedsprøven, vil typerettigheden blive begrænset til VFR.

d) Hvis bogstavet »M« er vist i kolonnen med praktisk prøve eller duelighedsprøve, angiver dette den obligatoriske prøve.

e) En FFS skal anvendes til praktisk træning og prøve, hvis FFS indgår i et godkendt typerettighedskursus. Følgende faktorer indgår i godkendelsen af kurset:

i) kvalifikationen for FFS eller FNPT II

ii) instruktørernes kvalifikationer

iii) den mængde FFS- eller FNPT II-træning, der udføres på kurset, og

iv) pilotens kvalifikationer og tidligere erfaring på lignende typer.

f) Manøvrer og procedurer skal omfatte MCC for flyvemaskiner med flere piloter samt for højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot i operationer med flere piloter.

g) Manøvrer og procedurer skal udføres i rollen som én pilot for højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot i operationer med én pilot.

h) For højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot skal typerettigheden begrænses til operationer med flere piloter, når en praktisk prøve eller duelighedsprøve udføres i operationer med flere piloter. Hvis der søges om beføjelser til flyvemaskiner med én pilot, skal manøvrerne/procedurerne i 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 og mindst én manøvre/procedure fra afsnit 3.4 også udføres som én pilot.

i) For en begrænset typerettighed, som udstedes i overensstemmelse med FCL.720.A, litra e), skal ansøgerne opfylde samme krav som andre ansøgere til typerettigheden bortset fra de praktiske øvelser i relation til start- og landingsfasen.

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT		PRAKTISK TRÆNING					ATPL-/MPL-/TYPERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer		OTD	FTD	FFS	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
AFSNIT 1								
1.	Forberedelser til flyvning							
1.1.	Udregning af præstationer	P						
1.2.	Ydre visuel inspektion af flyvemaskinen, placering af dele og formål	P#			P			
1.3.	Cockpitinspektion		P———>	———>	———>			
1.4.	Anvendelse af tjekliste før motorstart, startprocedurer, tjek af kommunikations- og navigationsudstyr, udvælgelse og indstilling af navigations- og kommunikationsfrekvenser	P———>	———>	———>	———>		M	
1.5.	Taxiing i overensstemmelse med ATC eller instruktørens instrukser			P———>	———>			
1.6.	Tjek før start		P———>	———>	———>		M	
AFSNIT 2								
2.	Start							
2.1.	Normal start med forskellige flapindstillinger, herunder hurtig start			P———>	———>			
2.2*	Instrumentstart, overgang til instrumentflyvning kræves under rotation eller straks, når flyvemaskinen er lettet			P———>	———>			

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT		PRAKTISK TRÆNING					ATPL-/MPL-/ TYPERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
	Manøvrer/procedurer	OTD	FTD	FFS	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
2.3.	Start i sidevind			P———>	———>			
2.4.	Start ved maksimal startmasse (faktisk eller simuleret maksimal startmasse)			P———>	———>			
2.5.	Starter med simuleret motorbortfald:							
2.5.1*	kort efter, at V2 er nået (På flyvemaskiner, som ikke er certificeret som flyvemaskiner i transport- eller 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)			P———>	———>			
2.5.2*	mellem V1 og V2			P	X		M Kun FFS	
2.6.	Afbrudt start med rimelig hastighed før V1 nås			P———>	——>X		M	

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT	PRAKTISK TRÆNING					ATPL-/MPL-/TYPERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	OTD	FTD	FFS	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
AFSNIT 3							
3. Flyvemanøvrer og -procedurer							
3.1. Drej med og uden spoiler			P———>	———>			
3.2. »Tuck under«- og machbuffet efter opnåelse af kritisk machtal og andre specifikke flyvekarakteristiska ved flyvemaskinen (f.eks. dutch roll)			P———>	———>X Der må ikke anvendes et luftfartøj til denne øvelse			
3.3. Normal betjening af system- og kontrolpanel	P———>	———>	———>	———>			
Normal og unormal anvendelse af følgende systemer:						M	Der skal mindst vælges tre unormale emner fra 3.4.0 til og med 3.4.14
3.4.0. Motor (og om nødvendigt propel)	P———>	———>	———>	———>			
3.4.1. Tryk- og klimaanlæg	P———>	———>	———>	———>			
3.4.2. Pitot-statisk system	P———>	———>	———>	———>			
3.4.3. Brændstofsystem	P———>	———>	———>	———>			
3.4.4. Elektrisk system	P———>	———>	———>	———>			

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT	PRAKTISK TRÆNING					ATPL-/MPL-/TYPERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	OTD	FTD	FFS	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
3.4.5. Hydrauliksystem	P———>	———>	———>	———>			
3.4.6. Flyvekontrol- og trimsystem	P———>	———>	———>	———>			
3.4.7. Afisningssystem/system til forebyggelse af isdannelse, blændskærm — varme	P———>	———>	———>	———>			
3.4.8. Autopilot/kunstig horisont	P———>	———>	———>	———>		M (kun én pilot)	
3.4.9. Anordninger til advarsel om eller forhindring af stall samt stabilitetsforstærkningsanordninger	P———>	———>	———>	———>			
3.4.10. System til varsling af terrænnærhed, vejrradar, radiohøjdemåler, transponder		P———>	———>	———>			
3.4.11. Radioer, navigationsudstyr, instrumenter, flyvestyringssystem	P———>	———>	———>	———>			
3.4.12. Understel og bremse	P———>	———>	———>	———>			
3.4.13. Lamel- og flapsystem	P———>	———>	———>	———>			
3.4.14. Hjælpemotor	P———>	———>	———>	———>			
Tomt felt							
3.6. Unormale procedurer og nødprocedurer						M	Der skal mindst vælges tre emner fra 3.6.1 til og med 3.6.9

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT		PRAKTISK TRÆNING					ATPL-/MPL-/TYPERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
						Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
	Manøvrer/procedurer	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.6.1.	Brandøvelser, f.eks. motor, APU, kabine, lastrum, cockpit, vinge og elektriske brande, herunder evakuering		P———>	———>	———>			
3.6.2.	Røgkontrol og -udsugning		P———>	———>	———>			
3.6.3.	Motorbortfald, slukning og genstart i en sikker højde		P———>	———>	———>			
3.6.4.	Brændstofudtømning (simuleret)		P———>	———>	———>			
3.6.5.	Vindvariation (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		P———>	———>	———>			
3.6.9.	ACAS-hændelse	P———>	———>	———>	Der må ikke anvendes et luftfartøj		Kun FFS	
3.7.	Krappe drej med 45° krængning, 180° til 360° venstre og højre		P———>	———>	———>			

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT		PRAKTISK TRÆNING					ATPL-/MPL-/TYPERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
	Manøvrer/procedurer	OTD	FTD	FFS	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
3.8.	Tidlig genkendelse og afhjælpning ved begyndende stall (op til aktivering af stalladvarselsanordning) i startkonfiguration (flaps i startposition), i konfiguration ved marchhøjde og i landingskonfiguration (flaps i landingsposition, understel ude)			P———>	———>			
3.8.1.	Genopretning fra fuldstændig stall eller efter aktivering af stalladvarselsanordning under stigning, flyvning ved marchhøjde og anflyvning			P	X			
3.9.	Instrumentflyvningsprocedurer							
3.9.1*	Overholdelse af afgangs- og ankomstruter og ATC-instrukser		P———>	———>	———>		M	
3.9.2*	Holdingprocedurer		P———>	———>	———>			
3.9.3*	Præcisionsanflyvninger ned til en beslutningshøjde på mindst 60 m (200 fod)							
3.9.3.1*	manuelt, uden kunstig horisont			P———>	———>		M (kun praktisk prøve)	
3.9.3.2*	manuelt, med kunstig horisont			P———>	———>			
3.9.3.3*	med autopilot			P———>	———>			

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT		PRAKTISK TRÆNING					ATPL-/MPL-/ TYPERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
						Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
Manøvrer/procedurer		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.9.3.4*	manuelt, med én motor simuleret ude af drift; motorbortfald skal simuleres under den endelige anflyvning, før det ydre markeringsfyr er passeret, indtil landing eller indtil proceduren i forbindelse med afbrudt anflyvning er gennemført. For flyvemaskiner, som ikke er certificeret i transportkategorien (JAR/FAR 25) eller i regionalkategorien (SFAR 23), skal anflyvning med simuleret motorbortfald og den efterfølgende go-around startes i forbindelse med ikke-præcisionsanflyvningen som beskrevet i 3.9.4. Go-around skal startes, når den angivne hindringsfri højde (OCH/A) er nået, dog ikke senere end at en mindste nedstigningshøjde (MDH/A) på 500 fod over landingsbanetærsklen nås. For flyvemaskiner med samme præstation som en flyvemaskine i transportkategorien med hensyn til startmasse og tæthedshøjde kan instruktøren simulere motorbortfald i overensstemmelse med 3.9.3.4			P———>	———>		M	
3.9.4*	Ikke-præcisionsanflyvning ned til MDH/A			P*—>	———>		M	

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT		PRAKTISK TRÆNING					ATPL-/MPL-/TYPERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
	Manøvrer/procedurer	OTD	FTD	FFS	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS / A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
3.9.5.	Cirklingsanflyvning under følgende betingelser:							
	a)* anflyvning til den autoriserede minimumshøjde for cirklingsanflyvning på den pågældende flyveplads i overensstemmelse med de lokale instrumentanflyvningsfaciliteter under simuleret instrumentflyvning							
	efterfulgt af:			P*—>	————>			
	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.							
	Bemærkning: Hvis a) og b) ikke er mulige af ATC-årsager, kan der udføres en simuleret øvelse ved dårlig sigtbarhed							
AFSNIT 4								
4.	Procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning							
4.1.	Go-around med alle motorer i drift* efter en ILS-anflyvning i beslutningshøjde			P*—>	————>			

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT		PRAKTISK TRÆNING					ATPL-/MPL-/TYPERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
							Kont. i	
	Manøvrer/procedurer	OTD	FTD	FFS	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	FFS A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
4.2.	Andre procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning			P*—>	———>			
4.3*	Manuel go-around med den kritiske motor simuleret ude af drift efter en instrumentanflyvning i beslutningshøjde, mindste nedgangshøjde eller afbrudt anflyvningspunkt			P*——>	———>		M	
4.4.	Afbrudt landing 15 m (50 fod) over landingsbanetærsklen og go-around			P———>	———>			
AFSNIT 5								
5.	Landinger							
5.1.	Normale landinger* også efter en ILS-anflyvning med overgang til visuel flyvning i beslutningshøjde			P				
5.2.	Landing med simuleret fejl i horisontal stabilisator i en hvilken som helst ude-af-trimning-position			P———>	Der må ikke anvendes et luftfartøj til denne øvelse			
5.3.	Landinger i sidevind (luftfartøj om muligt)			P———>	———>			
5.4.	Trafikrunde og landing uden udtrukne eller med delvist udtrukne flaps og lameller			P———>	———>			
5.5.	Landing med kritisk motor simuleret ude af drift			P———>	———>		M	

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT	PRAKTISK TRÆNING					ATPL-/MPL-/ TYPERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIG-HEDSPRØVE	
					Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
Manøvrer/procedurer	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
5.6. Landing med to motorer ude af drift:						M	
— flyvemaskiner med tre motorer: den midterste motor og én ydermotor så vidt muligt i overensstemmelse med data i AFM			P	X		Kun FFS (kun praktisk prøve)	
— flyvemaskiner med fire motorer: to motorer i én side							

Generelle bemærkninger:

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

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 banesynsvidde (RVR)			P*——>	——>X Der må ikke anvendes et luftfartøj til denne øvelse		M*	

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT		PRAKTISK TRÆNING					ATPL-/MPL-/TYPERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
	Manøvrer/procedurer	OTD	FTD	FFS	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS / A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
6.2*	ILS-anflyvninger: i simulerede instrumentflyvningsbetingelser ned til den gældende beslutningshøjde under anvendelse af flyvestyringssystem. Standardprocedurer for besætningskoordinering (opgavedeling, tilkaldeprocedurer, gensidig overvågning, informationsudveksling og støtte) skal overholdes			P———>	———>		M	
6.3*	Go-around:							
	efter anflyvninger som beskrevet i 6.2 i beslutningshøjde.							
	Træningen skal også omfatte go-around som følge af (simuleret) utilstrækkelig RVR, vindvariation (wind shear), flyvemaskineafvigelse over anflyvningsgrænserne for en vellykket anflyvning samt fejl i udstyr på jorden eller i luften før beslutningshøjde og go-around med simuleret fejl i udstyr i luften			P———>	———>		M*	
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 udføres for at forlænge en flermotoret klasserettighed — sø, kun VFR, hvis den krævede erfaring på 10 rutesektorer inden for de foregående 12 måneder ikke er opnået.

KLASSERETTIGHEDER — SØ	PRAKTISK TRÆNING	
Manøvrer/procedurer	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
AFSNIT 1		
1. **Afgang** 1.1. Før flyvning, herunder: Dokumentation Masse og balance Orientering om vejret NOTAM		
1.2. Tjek før start Ydre/indre		
1.3. Start og slukning af motor Normale fejl		
1.4. Taxiing		
1.5. Taxiing over vand		
1.6. Fortøjning: Strand Mole Bøje		
1.7. Sejling uden motorkraft		
1.8. Tjek før afgang: Motorafprøvning (hvis det er relevant)		
1.9. Startprocedure: Normal med flapindstillinger iht. flyvehåndbog Sidevind (hvis de rette forhold er til stede)		
1.10. Stigning Drej på kurser Udfladning		
1.11. ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer		
AFSNIT 2		
2. **Opgaver (VFR)** 2.1. Flyvning ligeud og vandret ved forskellige hastigheder, herunder flyvning ved kritisk lave hastigheder med og uden flaps, (inkl. anflyvning til VMCA, hvor det er relevant)		

KLASSERETTIGHEDER — SØ	PRAKTISK TRÆNING	
Manøvrer/procedurer	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
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 iv) anflyvning til stall, drej i forbindelse med stigning med flap under start og motorkraft under stigning (kun enmotorede flyvemaskiner)		
2.4. ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer		
AFSNIT 3		
3. **En route-procedurer iht. VFR** 3.1. Flyveplan, bestiknavigation og kortlæsning		
3.2. Bibeholdelse af højde, kurs og hastighed		
3.3. Orientering, timing og revision af ETA'er		
3.4. Anvendelse af radionavigationshjælpemidler (hvis det er relevant)		
3.5. Flyveadministration (driftsflyveplan, rutinetjek inkl. brændstof, systemer og tilisning)		
3.6. ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer		
AFSNIT 4		
4. **Anflyvninger og landinger** 4.1. Procedurer i forbindelse med anflyvning af flyvepladsen (kun amfibieflyvemaskiner)		
4.2. Normal landing		
4.3. Landing uden brug af flaps		
4.4. Landing i sidevind (hvis de rette forhold er til stede)		
4.5. Anflyvning til landing med motor i tomgang fra op til 2 000 fod over vandet (kun enmotoret flyvemaskine)		

KLASSERETTIGHEDER — SØ	PRAKTISK TRÆNING	
Manøvrer/procedurer	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
4.6. Go-around fra minimumshøjde		
4.7 Landing på stille vand Landing på oprørt vand		
4.8. ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer		
AFSNIT 5		
5. **Unormale procedurer og nødprocedurer** (Dette afsnit kan kombineres med afsnit 1 til 4)		
5.1. Afbrudt start med rimelig hastighed		
5.2. Simuleret motorbortfald efter start (kun enmotorede flyvemaskiner)		
5.3. Simuleret nødlanding uden motorkraft (kun enmotorede flyvemaskiner)		
5.4. Simulerede nødsituationer: i) brand eller røgudvikling under flyvning ii) fejl i systemer, hvis det er relevant		
5.5. ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer		
AFSNIT 6		
6. **Simuleret asymmetrisk flyvning** (Dette afsnit kan kombineres med afsnit 1 til 5)		
6.1. Simuleret motorbortfald under start (i en sikker højde, medmindre det udføres i en FFS og FNPT II)		
6.2. Slukning og genstart af motor (kun for praktisk ME-prøve)		
6.3. Asymmetrisk anflyvning og go-around		
6.4. Asymmetrisk anflyvning og landing med fuldt stop		
6.5. ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer		

C. **Specifikke krav for helikopterkategorien**

1. I forbindelse med praktiske prøver eller duelighedsprøver for typerettigheder og ATPL skal ansøgeren bestå afsnit 1 til 4 og 6 (alt efter hvad der er relevant) i den praktiske prøve eller duelighedsprøven. Hvis ansøgeren underkendes i mere end fem emner, skal vedkommende tage hele prøven igen. Hvis ansøgeren underkendes i fem emner eller derunder, skal vedkommende tage disse emner igen. Hvis ansøgeren underkendes i et hvilket som helst emne i omprøven eller i et hvilket som helst andet emne, som allerede er bestået, skal denne tage hele prøven igen. Alle relevante afsnit af den praktiske prøve eller duelighedsprøven skal være fuldført inden for seks måneder.

2. I forbindelse med duelighedsprøver for en IR skal ansøgeren bestå afsnit 5 i duelighedsprøven. Hvis ansøgeren underkendes i mere end tre emner, skal vedkommende tage hele afsnit 5 igen. Hvis ansøgeren underkendes i tre emner eller derunder, skal vedkommende tage disse emner igen. Hvis ansøgeren underkendes i et hvilket som helst emne i omprøven eller i et hvilket som helst andet emne i afsnit 5, som allerede er bestået, skal denne tage hele prøven igen.

GRÆNSER FOR FLYVEPRØVEN

3. Ansøgeren 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 flyvemaskines manøvreringsegenskaber og præstationer.

a) IFR-flyvegrænser

Højde:

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

Tracking:

På radiohjælpemidler	± 5°
Præcisionsanflyvning	halv afvigelse, azimut og glidevinkel

Kurs:

Normale operationer	± 5°
Unormale operationer/nødoperationer	± 10°

Hastighed:

Generelt	± 10 knob
Med simuleret motorbortfald	+ 10 knob/– 5 knob

b) VFR-flyvegrænser

Højde:

Generelt	± 100 fod

Kurs:

Normale operationer	± 5°
Unormale operationer/nødoperationer	± 10°

Hastighed:

Generelt	± 10 knob
Med simuleret motorbortfald	+ 10 knob/– 5 knob

Afdrift på jorden:

T.O. hover I.G.E.	± 3 fod
Landing	± 2 fod (med 0 fod flyvning bagud eller sidelæns)

INDHOLD AF TRÆNINGEN/DEN PRAKTISKE PRØVE/DUELIGHEDSPRØVEN

GENERELT

5. Følgende symboler betyder:

P = Trænet som luftfartøjschef for udstedelse af en typerettighed til enmotorede helikoptere (SPH) eller trænet som luftfartøjschef eller andenpilot og som flyvende pilot og ikke-flyvende pilot for udstedelse af en typerettighed til flermotorede helikoptere (MPH).

6. Den praktiske træning skal udføres på mindst det træningsudstyrsniveau, der er vist som (P), eller kan udføres op til et højere udstyrsniveau som angivet med pilen (——>).

Følgende forkortelser bruges til at angive det anvendte træningsudstyr:

FFS = Flyvesimulator (full flight simulator)

FTD = Flyvetræningsanordning (flight training device)

H = Helikopter

7. Emnerne med asterisk (*) skal flyves i faktiske eller simulerede IMC og kun af ansøgere, som ønsker at forny eller forlænge en IR(H) eller udvide beføjelser knyttet til denne rettighed til en anden type.

8. Instrumentflyveprocedurer (afsnit 5) må kun udføres af ansøgere, som ønsker at forny eller forlænge en IR(H) eller udvide beføjelser knyttet til denne rettighed til en anden type. En FFS eller FTD 2/3 kan anvendes til dette formål.

9. Hvis bogstavet »M« er vist i kolonnen med praktisk prøve eller duelighedsprøve, angiver dette den obligatoriske prøve.

10. En FSTD skal anvendes til praktisk træning og prøve, hvis FSTD indgår i et typerettighedskursus. Følgende faktorer er vigtige for kurset:

i) kvalifikationen for FSTD som fastlagt i del-OR

ii) instruktørernes og eksaminatorens kvalifikationer

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

iv) pilotens kvalifikationer og tidligere erfaring på lignende typer og

v) den mængde flyveerfaring under tilsyn, der er udført efter udstedelse af den nye typerettighed.

HELIKOPTERE MED FLERE PILOTER

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

12. Ansøgere til duelighedsprøven for forlængelse eller fornyelse af typerettighed til helikoptere med flere piloter skal kun tage afsnit 1 til 4 og, hvis det er relevant, afsnit 6.

HELIKOPTERE MED ÉN ELLER FLERE PILOTER	PRAKTISK TRÆNING				PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	FTD	FFS	H	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS H	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
AFSNIT 1 — Forberedelser og tjek før flyvning						
1.1 Ydre visuel inspektion af helikopteren, placering af dele og formål			P		M (hvis udført på helikopteren)	
1.2 Cockpitinspektion		P	——>		M	
1.3 Startprocedurer, tjek af kommunikations- og navigationsudstyr, udvælgelse og indstilling af navigations- og kommunikationsfrekvenser	P	——>	——>		M	
1.4 Taxiing/taxiing i luften i overensstemmelse med ATC-instrukser eller instruktørens instrukser		P	——>		M	
1.5 Procedurer og tjek før start	P	——>	——>		M	
AFSNIT 2 — Flyvemanøvrer og -procedurer						
2.1 Starter (forskellige profiler)		P	——>		M	
2.2 Starter på og landinger fra skrånende terræn eller i sidevind		P	——>			
2.3 Start ved maksimal startmasse (faktisk eller simuleret maksimal startmasse)	P	——>	——>			
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	

HELIKOPTERE MED ÉN ELLER FLERE PILOTER	PRAKTISK TRÆNING				PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	FTD	FFS	H	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS H	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
2.5.1 Drej med 30° krængning, 180° til 360° venstre og højre, udelukkende med reference til instrumenter	P	——>	——>		M	
2.6 Autorotativ nedstigning	P	——>	——>		M	
2.6.1 Autorotativ landing (kun enmotorede helikoptere (SEH)) eller generhvervelse af motorkraft		P	——>		M	
2.7 Landinger, forskellige profiler		P	——>		M	
2.7.1 Go-around eller landing efter simuleret motorbortfald før LDP eller DPBL		P	——>		M	
2.7.2 Landing efter simuleret motorbortfald efter LDP eller DPBL		P	——>		M	
AFSNIT 3 — Normal og unormal anvendelse af følgende systemer og procedurer						
3 Normal og unormal anvendelse af følgende systemer og procedurer:					M	Der skal mindst vælges tre emner fra dette afsnit
3.1 Motor	P	——>	——>			
3.2 Klimaanlæg (varme, ventilation)	P	——>	——>			
3.3 Pitot-statisk system	P	——>	——>			
3.4 Brændstofsystem	P	——>	——>			
3.5 Elektrisk system	P	——>	——>			
3.6 Hydrauliksystem	P	——>	——>			
3.7 Flyvekontrol- og trimsystem	P	——>	——>			
3.8 Afisningssystem og system til forebyggelse af isdannelse	P	——>	——>			
3.9 Autopilot/kunstig horisont	P	——>	——>			
3.10 Stabilitetsforstærkningsanordninger	P	——>	——>			

HELIKOPTERE MED ÉN ELLER FLERE PILOTER	PRAKTISK TRÆNING				PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	FTD	FFS	H	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS H	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
3.11 Vejrradar, radiohøjdemåler, transponder	P	——>	——>			
3.12 Områdenavigationssystem	P	——>	——>			
3.13 Understelsystem	P	——>	——>			
3.14 Hjælpemotor	P	——>	——>			
3.15 Kommunikations- og navigationsudstyr, instrumenter, flyvestyringssystem	P	——>	——>			
AFSNIT 4 — Unormale procedurer og nødprocedurer						
4 Unormale procedurer og nødprocedurer					M	Der skal mindst vælges tre emner fra dette afsnit
4.1 Brandøvelser (inkl. evakuering, hvis det er relevant)	P	——>	——>			
4.2 Røgkontrol og -udsugning	P	——>	——>			
4.3 Motorbortfald, slukning og genstart i en sikker højde	P	——>	——>			
4.4 Brændstofudtømning (simuleret)	P	——>	——>			
4.5 Fejl i halerotorstyring (hvis det er relevant)	P	——>	——>			
4.5.1 Tab af halerotor (hvis det er relevant)	P	——>	Der må ikke anvendes en helikopter til denne øvelse			
4.6 Uarbejdsdygtighed hos besætningsmedlem — kun MPH	P	——>	——>			
4.7 Fejl i transmission	P	——>	——>			
4.8 Andre nødprocedurer som beskrevet i den relevante flyvehåndbog	P	——>	——>			

HELIKOPTERE MED ÉN ELLER FLERE PILOTER	PRAKTISK TRÆNING				PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	FTD	FFS	H	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS H	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
AFSNIT 5 — Instrumentflyveprocedurer (udføres i IMC eller simulerede IMC)						
5.1 Instrumentstart: overgang til instrumentflyvning kræves straks, når fartøjet er lettet	P*	——>*	——>*			
5.1.1 Simuleret motorbortfald under afgang	P*	——>*	——>*		M*	
5.2 Overholdelse af afgangs- og ankomstruter og ATC-instrukser	P*	——>*	——>*		M*	
5.3 Holdingprocedurer	P*	——>*	——>*			
5.4 ILS-anflyvninger ned til KAT I-beslutningshøjde	P*	——>*	——>*			
5.4.1 Manuelt, uden kunstig horisont	P*	——>*	——>*		M*	
5.4.2 Manuel præcisionsanflyvning med eller uden 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 anflyvning, før det ydre markeringsfyr er passeret, indtil landing eller indtil gennemførelse af proceduren i forbindelse med afbrudt anflyvning)	P*	——>*	——>*		M*	
5.5 Ikke-præcisionsanflyvning ned til mindste nedstigningshøjde (MDA/H)	P*	——>*	——>*		M*	
5.6 Go-around med alle motorer i drift ved beslutningshøjde eller mindste nedstigningshøjde	P*	——>*	——>*			
5.6.1 Andre procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning	P*	——>*	——>*			
5.6.2 Go-around med én motor simuleret ude af drift ved beslutningshøjde eller mindste nedstigningshøjde	P*				M*	

HELIKOPTERE MED ÉN ELLER FLERE PILOTER	PRAKTISK TRÆNING				PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	FTD	FFS	H	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS H	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
5.7 IMC-autorotation med genhvervelse 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 ansøgeren bestå afsnit 1 til 5 og 6 (alt efter hvad der er relevant) i den praktiske prøve eller duelighedsprøven. Hvis ansøgeren underkendes i mere end fem emner, skal vedkommende tage hele prøven igen. Hvis ansøgeren underkendes i fem emner eller derunder, skal vedkommende tage disse emner igen. Hvis ansøgeren underkendes i et hvilket som helst emne i omprøven eller i et hvilket som helst andet emne, som allerede er bestået, skal denne tage hele prøven igen. Alle relevante afsnit af den praktiske prøve eller duelighedsprøven skal være fuldført inden for seks måneder.

GRÆNSER FOR FLYVEPRØVEN

2. Ansøgeren skal demonstrere evnen til at:

   a) operere VTOL-luftfartøjet inden for dets begrænsninger

   b) fuldføre alle manøvrer roligt og nøjagtigt

   c) udvise god dømmekraft og godt luftmandskab

   d) anvende flyvefaglig viden

   e) opretholde kontrollen med VTOL-luftfartøjet til enhver tid på en sådan måde, at der ikke på noget tidspunkt opstår tvivl om, at en procedure eller manøvre udføres på fuld forsvarlig måde

   f) forstå og anvende procedurer for besætningskoordinering og uarbejdsdygtighed og

   g) kommunikere effektivt med de andre besætningsmedlemmer.

3. Følgende grænser gælder under hensyntagen til turbulente forhold og det anvendte VTOL-luftfartøjs manøvreringsegenskaber og præstationer.

   a) IFR-flyvegrænser:

   Højde:

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

Tracking:

På radiohjælpemidler	± 5°
Præcisionsanflyvning	halv afvigelse, azimut og glidevinkel

Kurs:

Normale operationer	± 5°
Unormale operationer/nødoperationer	± 10°

Hastighed:

Generelt	± 10 knob
Med simuleret motorbortfald	+ 10 knob/– 5 knob

b) VFR-flyvegrænser:

Højde:

Generelt	± 100 fod

Kurs:

Normale operationer	± 5°
Unormale operationer/nødoperationer	± 10°

Hastighed:

Generelt	± 10 knob
Med simuleret motorbortfald	+ 10 knob/– 5 knob

Afdrift på jorden:

T.O. hover I.G.E.	± 3 fod
Landing	± 2 fod (med 0 fod flyvning bagud eller sidelæns)

INDHOLD AF TRÆNINGEN/DEN PRAKTISKE PRØVE/DUELIGHEDSPRØVEN

4. Følgende symboler betyder:

P = Trænet som luftfartøjschef eller andenpilot samt som flyvende pilot og ikke-flyvende pilot med henblik på udstedelse af en typerettighed, hvis det er relevant.

5. Den praktiske træning skal udføres på mindst det træningsudstyrsniveau, der er vist som (P), eller kan udføres op til et højere udstyrsniveau som angivet med pilen (——>).

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

FFS = Flyvesimulator (full flight simulator)

FTD = Flyvetræningsanordning (flight training device)

OTD = Anden træningsanordning (other training device)

PL = VTOL-luftfartøj (powered-lift aircraft)

a) Ansøgere til den praktiske prøve for udstedelse af typerettighed til VTOL-luftfartøjer skal tage afsnit 1 til 5 og, hvis det er relevant, afsnit 6.

b) Ansøgere til duelighedsprøven for forlængelse eller fornyelse af typerettighed til VTOL-luftfartøjer skal kun tage afsnit 1 til 5 og, hvis det er relevant, afsnit 6 og/eller 7.

c) Emnerne med asterisk (*) skal flyves udelukkende med reference til instrumenter. Hvis denne betingelse ikke opfyldes under den praktiske prøve eller duelighedsprøven, vil typerettigheden blive begrænset til VFR.

7. Hvis bogstavet »M« er vist i kolonnen med praktisk prøve eller duelighedsprøve, angiver dette den obligatoriske prøve.

8. FSTD skal anvendes til praktisk træning og prøve, hvis de indgår i et godkendt typerettighedskursus. Følgende faktorer indgår i godkendelsen af kurset:

   a) kvalifikationen for FSTD, som angivet i del-OR

   b) instruktørens kvalifikationer.

VTOL-LUFTFARTØJER	PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	OTD	FTD	FFS	PL	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. 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 i overensstemmelse med ATC-instrukser eller instruktørens instrukser		P	——>	——>			
1.5 Procedurer og tjek før start, herunder tjek af motorkraft	P	——>	——>	——>		M	
AFSNIT 2 — Flyvemanøvrer og -procedurer							
2.1 Normale VFR-startprofiler Operationer på landingsbanen (STOL og VTOL), herunder sidevind Hævede helikopterflyvepladser Helikopterflyvepladser på jorden		P	——>	——>		M	
2.2 Start ved maksimal startmasse (faktisk eller simuleret maksimal startmasse)		P	——>				

VTOL-LUFTFARTØJER	PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	OTD	FTD	FFS	PL	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS PL	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
2.3.1 Afvist start: under operationer på landingsbanen under operationer på hævet helikopterflyveplads under operationer på jorden		P	——>			M	
2.3.2 Start med simuleret motorbortfald efter beslutningspunkt: under operationer på landingsbanen under operationer på hævet helikopterflyveplads under operationer på jorden		P	——>			M	
2.4 Autorotativ nedstigning i helikoptertilstand til jorden (der må ikke anvendes et luftfartøj til denne øvelse)	P	——>	——>			M Kun FFS	
2.4.1 Autorotativ nedstigning i flyvemaskinetilstand (der må ikke anvendes et luftfartøj til denne øvelse)		P	——>			M Kun FFS	
2.5 Normale VFR-landingsprofiler: operationer på landingsbanen (STOL og VTOL) hævede helikopterflyvepladser helikopterflyvepladser på jorden		P	——>	——>		M	
2.5.1 Landing med simuleret motorbortfald efter beslutningspunkt: under operationer på landingsbanen under operationer på hævet helikopterflyveplads under operationer på jorden							

VTOL-LUFTFARTØJER	PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	OTD	FTD	FFS	PL	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS PL	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
2.6 Go-around eller landing efter simuleret motorbortfald før beslutningspunkt		P	——>			M	
AFSNIT 3 — Normal og unormal anvendelse af følgende systemer og procedurer							
3 Normal og unormal anvendelse af følgende systemer og procedurer (kan udføres i en FSTD, hvis den er kvalificeret til øvelsen):						M	Der skal mindst vælges tre emner fra dette afsnit
3.1 Motor	P	——>	——>				
3.2 Tryk- og klimaanlæg (varme, ventilation)	P	——>	——>				
3.3 Pitot-statisk system	P	——>	——>				
3.4 Brændstofsystem	P	——>	——>				
3.5 Elektrisk system	P	——>	——>				
3.6 Hydrauliksystem	P	——>	——>				
3.7 Flyvekontrol- og trimsystem	P	——>	——>				
3.8 Afisningssystem/system til forebyggelse af isdannelse, blændskærm — varme (hvis en sådan er monteret)	P	——>	——>				
3.9 Autopilot/kunstig horisont	P	—>	—>				

VTOL-LUFTFARTØJER	PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	OTD	FTD	FFS	PL	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS PL	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
3.10 Anordninger til advarsel om og forhindring af stall samt stabilitetsforstærkningsanordninger	P	——>	——>				
3.11 Vejrradar, radiohøjdemåler, transponder, system til varsling af terrænnærhed (hvis et sådant er monteret)	P	——>	——>				
3.12 Understelsystem	P	——>	——>				
3.13 Hjælpemotor	P	——>	——>				
3.14 Radio, navigationsudstyr, instrumenter og flyvestyringssystem	P	——>	——>				
3.15 Flapsystem	P	——>	——>				
AFSNIT 4 — Unormale procedurer og nødprocedurer							
4 Unormale procedurer og nødprocedurer (kan udføres i en FSTD, hvis den er kvalificeret til øvelsen)						M	Der skal mindst vælges tre emner fra dette afsnit
4.1 Brandøvelser, motor, APU, lastrum, cockpit og elektriske brande, herunder evakuering, hvis det er relevant	P	——>	——>				
4.2 Røgkontrol og -udsugning	P	——>	——>				
4.3 Motorbortfald, slukning og genstart (der må ikke anvendes et luftfartøj til denne øvelse), herunder OEI-konvertering fra helikopter- til flyvemaskinetilstand og omvendt	P	——>	——>			Kun FFS	

VTOL-LUFTFARTØJER	PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	OTD	FTD	FFS	PL	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS PL	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
4.4 Brændstofudtømning (simuleret, hvis et sådant er monteret)	P	——>	——>				
4.5 Vindvariation ved start og landing (der må ikke anvendes et luftfartøj til denne øvelse)			P			Kun FFS	
4.6 Simuleret fald i kabinetryk/nødnedstigning (der må ikke anvendes et luftfartøj til denne øvelse)	P	——>	——>			Kun FFS	
4.7 ACAS-hændelse (der må ikke anvendes et luftfartøj til denne øvelse)	P	——>	——>			Kun FFS	
4.8 Uarbejdsdygtighed hos besætningsmedlem	P	——>	——>				
4.9 Fejl i transmission	P	——>	——>			Kun FFS	
4.10 Opretning fra fuldstændig stall (med og uden motorkraft) eller efter aktivering af stalladvarselsanordninger under stigning, flyvning ved marchhøjde og anflyvning (der må ikke anvendes et luftfartøj til denne øvelse)	P	——>	——>			Kun FFS	
4.11 Andre nødprocedurer som beskrevet i den relevante flyvehåndbog	P	——>	——>				
AFSNIT 5 — Instrumentflyveprocedurer (udføres i IMC eller simulerede IMC)							
5.1 Instrumentstart: overgang til instrumentflyvning kræves straks, når fartøjet er lettet	P*	——>*	——>*				
5.1.1 Simuleret motorbortfald under afgang efter beslutningspunkt	P*	——>*	——>*			M*	

VTOL-LUFTFARTØJER	PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	OTD	FTD	FFS	PL	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS PL	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
5.2 Overholdelse af afgangs- og ankomstruter og ATC-instrukser	P*	——>*	——>*			M*	
5.3 Holdingprocedurer	P*	——>*	——>*				
5.4 Præcisionsanflyvning ned til en beslutningshøjde på mindst 60 m (200 fod)	P*	——>*	——>*				
5.4.1 Manuelt, uden kunstig horisont	P*	——>*	——>*			M* (kun praktisk prøve)	
5.4.2 Manuelt, med kunstig horisont	P*	——>*	——>*				
5.4.3 Med autopilot	P*	——>*	——>*				
5.4.4 Manuelt, med én motor simuleret ude af drift. Motorbortfald skal simuleres under den endelige anflyvning, før det ydre markeringsfyr er passeret, og fortsat enten til landing eller gennem hele proceduren i forbindelse med afbrudt anflyvning	P*	——>*	——>*			M*	
5.5 Ikke-præcisionsanflyvning ned til mindste nedstigningshøjde (MDA/H)	P*	——>*	——>*			M*	
5.6 Go-around med alle motorer i drift ved beslutningshøjde eller mindste nedstigningshøjde	P*	——>*	——>*				
5.6.1 Andre procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning	P*	——>*	——>*				
5.6.2 Go-around med én motor simuleret ude af drift ved beslutningshøjde eller mindste nedstigningshøjde	P*					M*	

VTOL-LUFTFARTØJER	PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	OTD	FTD	FFS	PL	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS PL	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
5.7 IMC-autorotation med genhvervelse af motorkraft til landing på landingsbane udelukkende i helikoptertilstand (der må ikke anvendes en helikopter 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 (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.							
6.1 Afbrudt start ved mindste tilladte banesynsvidde (RVR)		P	——>			M*	
6.2 ILS-anflyvninger i simulerede instrumentflyvningsbetingelser ned til den gældende beslutningshøjde under anvendelse af flyvestyringssystem. Standardforskrifterne (SOP) for besætningskoordinering skal iagttages		P	——>	——>		M*	

VTOL-LUFTFARTØJER	PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	OTD	FTD	FFS	PL	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS PL	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
6.3 Go-around efter anflyvninger som beskrevet i 6.2 i beslutningshøjde. Træningen skal også omfatte go-around som følge af (simuleret) utilstrækkelig RVR, vindvariation (wind shear), luftfartøjsafvigelse over anflyvningsgrænserne for en vellykket anflyvning samt fejl i udstyr på jorden eller i luften før beslutningshøjde og go-around med simuleret fejl i udstyr i luften		P	——>	——>		M*	
6.4 Landing(er) med visuel reference fastsat i beslutningshøjde efter en instrumentanflyvning. Afhængigt af det specifikke flyvestyringssystem skal der udføres en automatisk landing		P	——>			M*	
AFSNIT 7 — Valgfrit udstyr							
7 Brug af valgfrit udstyr		P	——>	——>			

E. **Specifikke krav for luftskibskategorien**

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

GRÆNSER FOR FLYVEPRØVEN

2. Ansøgeren skal demonstrere evnen til at:

   i) operere luftskibet inden for dets begrænsninger

   ii) fuldføre alle manøvrer roligt og nøjagtigt

   iii) udvise god dømmekraft og godt luftmandskab

iv) anvende flyvefaglig viden

v) opretholde kontrollen med luftskibet til enhver tid på en sådan måde, at der ikke på noget tidspunkt opstår tvivl om, at en procedure eller manøvre udføres på fuld forsvarlig måde

vi) forstå og anvende procedurer for besætningskoordinering og uarbejdsdygtighed og

vii) kommunikere effektivt med de andre besætningsmedlemmer.

3. Følgende grænser gælder under hensyntagen til turbulente forhold og det anvendte luftskibs manøvreringsegenskaber og præstationer.

a) IFR-flyvegrænser:

Højde:

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

Tracking:

På radiohjælpemidler	± 5°
Præcisionsanflyvning	halv afvigelse, azimut og glidevinkel

Kurs:

Normale operationer	± 5°
Unormale operationer/nødoperationer	± 10°

b) VFR-flyvegrænser:

Højde:

Generelt	± 100 fod

Kurs:

Normale operationer	± 5°
Unormale operationer/nødoperationer	± 10°

INDHOLD AF TRÆNINGEN/DEN PRAKTISKE PRØVE/DUELIGHEDSPRØVEN

4. Følgende symboler betyder:

P = Trænet som luftfartøjschef eller andenpilot samt som flyvende pilot og ikke-flyvende pilot med henblik på udstedelse af en typerettighed, hvis det er relevant.

5. Den praktiske træning skal udføres på mindst det træningsudstyrsniveau, der er vist som (P), eller kan udføres op til et højere udstyrsniveau som angivet med pilen (——>).

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

FFS = Flyvesimulator (full flight simulator)

FTD = Flyvetræningsanordning (flight training device)

OTD = Anden træningsanordning (other training device)

As = Luftskib

a) Ansøgere til den praktiske prøve for udstedelse af typerettighed til luftskibe skal tage afsnit 1 til 5 og, hvis det er relevant, afsnit 6.

b) Ansøgere til duelighedsprøven for forlængelse eller fornyelse af typerettighed til luftskibe skal tage afsnit 1 til 5 og, hvis det er relevant, afsnit 6.

c) Emnerne med asterisk (*) skal flyves udelukkende med reference til instrumenter. Hvis denne betingelse ikke opfyldes under den praktiske prøve eller duelighedsprøven, vil typerettigheden blive begrænset til VFR.

7. Hvis bogstavet »M« er vist i kolonnen med praktisk prøve eller duelighedsprøve, angiver dette den obligatoriske prøve.

8. FSTD skal anvendes til praktisk træning og prøve, hvis de indgår i et typerettighedskursus. Følgende faktorer er vigtige for kurset:

a) kvalifikationen for FSTD, som angivet i del-OR

b) instruktørens kvalifikationer.

LUFTSKIBE	PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	OTD	FTD	FFS	As	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS As	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
AFSNIT 1 — Forberedelser og tjek før flyvning							
1.1 Inspektion før flyvning				P			
1.2 Cockpitinspektion	P	——>	——>	——>			
1.3 Startprocedurer, tjek af kommunikations- og navigationsudstyr, udvælgelse og indstilling af navigations- og kommunikationsfrekvenser		P	——>	——>		M	
1.4 Procedure efter frigørelse fra mast og manøvrering på jorden			P	——>		M	

LUFTSKIBE	PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	OTD	FTD	FFS	As	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS As	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
1.5 Procedurer og tjek før start	P	——>	——>	——>		M	
AFSNIT 2 — Flyvemanøvrer og -procedurer							
2.1 Normal VFR-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	——>			
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							

LUFTSKIBE	PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	OTD	FTD	FFS	As	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS As	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
AFSNIT 3 — Normal og unormal anvendelse af følgende systemer og procedurer							
3 Normal og unormal anvendelse af følgende systemer og procedurer (kan udføres i en FSTD, hvis den er kvalificeret til øvelsen):						M	Der skal mindst vælges tre emner fra dette afsnit
3.1 Motor	P	——>	——>	——>			
3.2 Tryksætning af hylster	P	——>	——>	——>			
3.3 Pitot-statisk system	P	——>	——>	——>			
3.4 Brændstofsystem	P	——>	——>	——>			
3.5 Elektrisk system	P	——>	——>	——>			
3.6 Hydrauliksystem	P	——>	——>	——>			
3.7 Flyvekontrol- og trimsystem	P	——>	——>	——>			
3.8 Ballonetsystem	P	——>	——>	——>			
3.9 Autopilot/kunstig horisont	P	—>	—>	——>			
3.10 Stabilitetsforstærkningsanordninger	P	——>	——>	——>			
3.11 Vejrradar, radiohøjdemåler, transponder, system til varsling af terrænnærhed (hvis et sådant er monteret)	P	——>	——>	——>			
3.12 Understelsystem	P	———>	———>	——>			

LUFTSKIBE	PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	OTD	FTD	FFS	As	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS As	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
3.13 Hjælpemotor	P	——>	——>	——>			
3.14 Radio, navigationsudstyr, instrumenter og flyvestyringssystem	P	——>	——>	——>			
Tomt felt							
AFSNIT 4 — Unormale procedurer og nødprocedurer							
4 Unormale procedurer og nødprocedurer (kan udføres i en FSTD, hvis den er kvalificeret til øvelsen)						M	Der skal mindst vælges tre emner fra dette afsnit
4.1 Brandøvelser, motor, APU, lastrum, cockpit og elektriske brande, herunder evakuering, hvis det er relevant	P	——>	——>	——>			
4.2 Røgkontrol og -udsugning	P	——>	——>	——>			
4.3 Motorbortfald, slukning og genstart I bestemte faser i en flyvning, herunder motorbortfald af flere motorer	P	——>	——>	——>			
4.4 Uarbejdsdygtighed hos besætningsmedlem	P	——>	——>	——>			
4.5 Fejl i transmission/gearkasse	P	——>	——>	——>		Kun FFS	
4.6 Andre nødprocedurer som beskrevet i den relevante flyvehåndbog	P	——>	——>	——>			

LUFTSKIBE	PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	OTD	FTD	FFS	As	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS As	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
AFSNIT 5 — Instrumentflyveprocedurer (udføres i IMC eller simulerede IMC)							
5.1 Instrumentstart: overgang til instrumentflyvning kræves straks, når fartøjet er lettet	P*	——>*	——>*	——>*			
5.1.1 Simuleret motorbortfald under afgang	P*	——>*	——>*	——>*		M*	
5.2 Overholdelse af afgangs- og ankomstruter og ATC-instrukser	P*	——>*	——>*	——>*		M*	
5.3 Holdingprocedurer	P*	——>*	——>*	——>*			
5.4 Præcisionsanflyvning ned til en beslutningshøjde på mindst 60 m (200 fod)	P*	——>*	——>*	——>*			
5.4.1 Manuelt, uden kunstig horisont	P*	——>*	——>*	——>*		M* (kun praktisk prøve)	
5.4.2 Manuelt, med kunstig horisont	P*	——>*	——>*	——>*			
5.4.3 Med autopilot	P*	——>*	——>*	——>*			
5.4.4 Manuelt, med én motor simuleret ude af drift. Motorbortfald skal simuleres under den endelige anflyvning, før det ydre markeringsfyr er passeret, og fortsat til landing eller indtil proceduren i forbindelse med afbrudt anflyvning er afsluttet	P*	——>*	——>*	——>*		M*	
5.5 Ikke-præcisionsanflyvning ned til mindste nedstigningshøjde (MDA/H)	P*	——>*	——>*	——>*		M*	

LUFTSKIBE	PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	OTD	FTD	FFS	As	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS As	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
5.6 Go-around med alle motorer i drift ved beslutningshøjde eller mindste nedstigningshøjde	P*	——>*	——>*	——>*			
5.6.1 Andre procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning	P*	——>*	——>*	——>*			
5.6.2 Go-around med én motor simuleret ude af drift ved beslutningshøjde eller mindste nedstigningshøjde	P*					M*	
5.7 Genopretning fra usædvanlige flyvestillinger (dette afhænger af kvaliteten af FFS)	P*	——>*	——>*	——>*		M*	
AFSNIT 6 — Supplerende autorisation for typerettighed til instrumentanflyvninger ned til en beslutningshøjde på mindre end 60 m (KAT II/III)							
6 Supplerende autorisation for typerettighed til instrumentanflyvninger ned til en beslutningshøjde på mindre end 60 m (KAT II/III). Følgende manøvrer og procedurer er mindstekravene for træning, der giver tilladelse til instrumentanflyvninger ned til en beslutningshøjde på mindre end 60 m (200 fod). Under følgende instrumentanflyvninger og procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning skal der anvendes alt det luftskibsudstyr, der kræves for typecertificering af instrumentanflyvninger ned til en beslutningshøjde på mindre end 60 m (200 fod).							

LUFTSKIBE	PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	OTD	FTD	FFS	As	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS As	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
6.1 Afbrudt start ved mindste tilladte banesynsvidde (RVR)		P	——>			M*	
6.2 ILS-anflyvninger I simulerede instrumentflyvningsbetingelser ned til den gældende beslutningshøjde under anvendelse af flyvestyringssystem. Standardforskrifterne (SOP) for besætningskoordinering skal iagttages		P	——>			M*	
6.3 Go-around Efter anflyvninger som beskrevet i 6.2 i beslutningshøjde. Træningen skal også omfatte go-around som følge af (simuleret) utilstrækkelig RVR, vindvariation (wind shear), luftskibsafvigelse over anflyvningsgrænserne for en vellykket anflyvning samt fejl i udstyr på jorden eller i luften før beslutningshøjde og go-around med simuleret fejl i udstyr i luften		P	——>			M*	
6.4 Landing(er) Med visuel reference fastsat i beslutningshøjde efter en instrumentanflyvning. Afhængigt af det specifikke flyvestyringssystem skal der udføres en automatisk landing		P	——>			M*	

LUFTSKIBE	PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer	OTD	FTD	FFS	As	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kont. i FFS As	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
AFSNIT 7 — Valgfrit udstyr							
7 Brug af valgfrit udstyr		P	——>				

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

b) demonstrere viden om de relevante dele i del-OPS og del-FCL

c) demonstrere sprogfærdigheder i overensstemmelse med FCL.055

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 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)
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-OPS for erhvervsmæssig lufttransport	i) Bestå en ATPL(A)-teoriprøve 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)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	> 500 timer som luftfartøjschef på flyvemaskiner med én pilot	Ingen	CPL/IR(A) med type-/ klasserettigheder begrænset til flyvemaskiner med én pilot		(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)	Erhvervelse af typerettighed til flere piloter iht. del-FCL	(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	Rettighed til natflyvning, hvis beføjelserne til natflyvning ikke er omfattet af instrument-rettigheden	PPL/IR(A) (IR begrænset til PPL)	Demonstrere viden om flyveplanlægning og -præstation iht. FCL.615, litra b)	(j)
PPL(A)	≥ 70 timer på flyvemaskiner	Demonstrere anvendelse af radionaviga-tionshjælpemidler	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), nr. i), i ovenstående tabel.

2. **Instruktørbeviser**

Et instruktørbevis, der er udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med de nationale krav, konverteres til et del-FCL-bevis, hvis ansøgeren opfylder følgende krav:

Nationalt bevis eller nationale rettigheder	Erfaring	Supplerende krav	Erstattes med følgende del-FCL-bevis
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/ CRI(A)	Som krævet i del-FCL for det relevante bevis	Ikke relevant	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/ CRI(A)

3. **SFI-bevis**

Et SFI-bevis, der er udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med de nationale krav, konverteres til et del-FCL-bevis, hvis indehaveren opfylder følgende krav:

Nationalt bevis	Erfaring	Supplerende krav	Erstattes med følgende del-FCL-bevis
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	> 1 500 timer som pilot på MPA	i) Have eller have haft et CPL, MPL eller ATPL til flyvemaskiner udstedt af en medlemsstat ii) have gennemført flyvesimulatordelen af det relevante typerettighedskursus, herunder MCC	SFI(A)
SFI(A)	Tre års nylig erfaring som SFI	have gennemført flyvesimulatordelen af det relevante typerettighedskursus, herunder MCC	SFI(A)

Konverteringen er gyldig i højst tre år. Hvis beviset skal forlænges, skal de relevante krav i del-FCL være opfyldt.

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

b) demonstrere viden om de relevante dele i del-OPS og del-FCL

c) demonstrere sprogfærdigheder i overensstemmelse med FCL.055

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 af betingelser	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) gyldig IR(H)	> 1 000 timer som luftfartøjschef på helikoptere med flere piloter	Ingen	ATPL(H) og IR	Ikke relevant	(a)
ATPL(H) ingen IR(H)-beføjelser	> 1 000 timer som luftfartøjschef på helikoptere med flere piloter	Ingen	ATPL(H)		(b)
ATPL(H) gyldig IR(H)	> 1 000 timer 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 timer 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)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	> 500 timer som luftfartøjschef på helikoptere med én pilot	Ingen	CPL/IR(H) med typerettig-heder begrænset til helikoptere med én pilot	Erhvervelse af typerettighed til flere piloter iht. del-FCL	(i)
CPL/IR(H)	< 500 timer som luftfartøjschef 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 luftfartøjschef på helikoptere med én pilot	Rettighed til natflyvning	CPL(H) med typerettighed- er begrænset til helikoptere med én pilot		(k)
CPL(H)	< 500 timer som luftfartøjschef på helikoptere med én pilot	Rettighed til natflyvning. Demonstrere viden om flyveplanlægn-ing og -præstation iht. FCL.310	Som kolonne 4), litra k)		(l)
CPL(H) Uden rettighed til natflyvning	> 500 timer som luftfartøjschef på helikoptere med én pilot		Som kolonne 4), litra 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 luftfartøjschef på helikoptere med én pilot	Demonstrere viden om flyveplanlægn-ing og -præstation iht. FCL.310	Som kolonne 4), litra k) og begrænset til VFR-dagoperationer		(n)
PPL/IR(H)	≥ 75 timer iht. IFR	Rettighed til natflyvning, hvis beføjelserne til natflyvning ikke er omfattet af instrument-rettigheden	PPL/IR(H) (IR begrænset til PPL)	Demonstrere viden om flyveplanlægning og -præstation iht. FCL.615, litra b)	(o)
PPL(H)	≥ 75 timer på helikoptere	Demonstrere anvendelse af radionaviga-tionshjælpemidler	PPL (H)		(p)

(*) Indehavere af CPL, som allerede har en typerettighed til en flyvemaskine 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.

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)
SFIh)	> 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)
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.

BILAG III

BETINGELSER FOR ANERKENDELSE AF PILOTCERTIFIKATER UDSTEDT AF ELLER PÅ VEGNE AF TREDJELANDE

A. FORLÆNGELSE AF CERTIFIKATER

Generelt

1. Et pilotcertifikat udstedt af et tredjeland i overensstemmelse med kravene i Chicago-konventionens bilag 1 kan forlænges af den kompetente myndighed i en medlemsstat.

   Piloter skal ansøge den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor de er bosiddende eller etableret, eller, hvis de ikke er bosiddende på medlemsstaternes område, hvor det luftfartsforetagende, de flyver for eller skal flyve for, har sit hjemsted.

2. Et certifikat kan højst forlænges i ét år, hvis det tilgrundliggende pilotcertifikat fortsat er gyldigt.

   Denne periode kan kun forlænges én gang af den kompetente myndighed, som udstedte forlængelsen, når piloten i forlængelsesperioden har ansøgt om eller er i færd med træning med henblik på udstedelse af et certifikat i overensstemmelse med del-FCL. Denne forlængelse gælder for det tidsrum, det tager at få udstedt certifikatet i overensstemmelse med del-FCL.

   Indehaverne af et pilotcertifikat, der er anerkendt af en medlemsstat, skal udøve deres beføjelser i overensstemmelse med kravene i del-FCL.

Pilotcertifikater til erhvervsmæssig lufttransport og andre erhvervsmæssige aktiviteter

3. For pilotcertifikater til erhvervsmæssig lufttransport og andre erhvervsmæssige aktiviteter skal indehaveren opfylde følgende krav:

   a) gennem en praktisk prøve opfylde kravene i del-FCL for forlængelse af type- eller klasserettighed, som er af relevans for de beføjelser, der er tilknyttet certifikatet

   b) demonstrere viden om de relevante dele i del-OPS og del-FCL

   c) demonstrere færdigheder i engelsk i overensstemmelse med FCL.055

   d) have en gyldig klasse 1-helbredsgodkendelse udstedt i overensstemmelse med del-MED

   e) for flyvemaskiner opfylde kravene til erfaring i følgende tabel:

Certifikat	Samlet antal flyvetimer	Beføjelser	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1 500 timer som luftfartøjschef på flyvemaskiner med flere piloter	Erhvervsmæssig lufttransport på flyvemaskiner med flere piloter som luftfartøjschef	(a)
ATPL(A) eller CPL(A)/IR (*)	> 1 500 timer som luftfartøjschef eller andenpilot på flyvemaskiner med flere piloter iht. de operationelle krav	Erhvervsmæssig lufttransport på flyvemaskiner med flere piloter som andenpilot	(b)
CPL(A)/IR	> 1 000 timer som luftfartøjschef i erhvervsmæssig lufttransport siden erhvervelse af en IR	Erhvervsmæssig lufttransport på flyvemaskiner med én pilot som luftfartøjschef	(c)
CPL(A)/IR	> 1 000 timer som luftfartøjschef eller andenpilot på flyvemaskiner med én pilot iht. de operationelle krav	Erhvervsmæssig lufttransport på flyvemaskiner med én pilot som andenpilot iht. del-OPS	(d)
ATPL(A), CPL (A)/IR og CPL(A)	> 700 timer på andre flyvemaskiner end TMG, herunder 200 timer i den rolle, som der søges anerkendelse for, og 50 timer i den rolle i de foregående 12 måneder	Udøvelse af beføjelser på flyvemaskiner i andre operationer end erhvervsmæssig lufttransport	(e)

(1)	(2)	(3)	
CPL(A)	> 1 500 timer som luftfartøjschef i erhvervsmæssig lufttransport, herunder 500 timer i operationer på vandflyvemaskiner	Erhvervsmæssig lufttransport på flyvemaskiner med én pilot som luftfartøjschef	(f)

(*) Indehavere af CPL(A)/IR på flyvemaskiner med flere piloter skal have demonstreret viden på ICAO ATPL(A)-niveau før anerkendelse.

f) for helikoptere opfylde kravene til erfaring i følgende tabel:

Certifikat	Samlet antal flyvetimer	Beføjelser	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) gyldig IR	> 1 000 timer som luftfartøjschef på helikoptere med flere piloter	Erhvervsmæssig lufttransport på helikoptere med flere piloter som luftfartøjschef i VFR- og IFR-operationer	(a)
ATPL(H) ingen IR-beføjelser	> 1 000 timer som luftfartøjschef på helikoptere med flere piloter	Erhvervsmæssig lufttransport på helikoptere med flere piloter som luftfartøjschef i VFR-operationer	(b)
ATPL(H) gyldig IR	1 000 timer som pilot på helikoptere med flere piloter	Erhvervsmæssig lufttransport på helikoptere med flere piloter som andenpilot i VFR- og IFR-operationer	(c)
ATPL(H) ingen IR-beføjelser	> 1 000 timer som pilot på helikoptere med flere piloter	Erhvervsmæssig lufttransport på helikoptere med flere piloter som andenpilot i VFR-operationer	(d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 timer som pilot på helikoptere med flere piloter	Erhvervsmæssig lufttransport på helikoptere med flere piloter som andenpilot	(e)
CPL(H)/IR	> 1 000 timer som luftfartøjschef i erhvervsmæssig lufttransport siden erhvervelse af en IR	Erhvervsmæssig lufttransport på helikoptere med én pilot som luftfartøjschef	(f)
ATPL(H) med eller uden IR-beføjelser, CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 timer på andre helikoptere end dem, der er certificeret iht. CS-27/29 eller tilsvarende, herunder 200 timer i den rolle, som der søges anerkendelse for, og 50 timer i den rolle i de foregående 12 måneder	Udøvelse af beføjelser på helikoptere i andre operationer end erhvervsmæssig lufttransport	(g)

(*) Indehavere af CPL(H)/IR på helikoptere med flere piloter skal have demonstreret viden på ICAO ATPL(H)-niveau før anerkendelse.

Pilotcertifikater til ikke-erhvervsmæssige aktiviteter med en instrumentrettighed

4. For private pilotcertifikater med en instrumentrettighed, eller CPL- og ATPL-certifikater med en instrumentrettighed, hvor piloten kun har til hensigt at udøve de private pilotbeføjelser, skal indehaveren opfylde følgende krav:

a) gennemføre den praktiske prøve for instrumentrettigheden og de type- eller klasserettigheder, der er relevante for de beføjelser, der er tilknyttet certifikatet, i overensstemmelse med tillæg 7 og tillæg 9 til del-FCL

b) demonstrere viden om luftfartsret, flyvevejrsregler, flyveplanlægning og -præstation (IR) og menneskelig ydeevne

c) demonstrere færdigheder i engelsk i overensstemmelse med FCL.055

d) have mindst en gyldig klasse 2-helbredsgodkendelse udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1

e) mindst have 100 timers instrumentflyvetid som luftfartøjschef i den relevante luftfartøjskategori.

Pilotcertifikater til ikke-erhvervsmæssige aktiviteter uden en instrumentrettighed

5. For private pilotcertifikater, eller CPL- og ATPL-certifikater uden en instrumentrettighed, hvor piloten kun har til hensigt at udøve de private pilotbeføjelser, skal indehaveren opfylde følgende krav:

   a) demonstrere viden om luftfartsret og menneskelig ydeevne

   b) bestå den praktiske PPL-prøve som beskrevet i del-FCL

   c) opfylde de relevante krav i del-FCL for udstedelse af en type- eller klasserettighed, der er af relevans for de beføjelser, der er knyttet til certifikatet

   d) have mindst en klasse 2-helbredsgodkendelse udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1

   e) demonstrere sprogfærdigheder i overensstemmelse med FCL.055

   f) mindst have 100 timers flyvetid som pilot i den relevante luftfartøjskategori.

Forlængelse af pilotcertifikater med henblik på specifikke opgaver af begrænset varighed

6. Uanset ovenstående bestemmelser kan medlemsstaterne i forbindelse med producentflyvninger anerkende et pilotcertifikat udstedt af et tredjeland i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1 i højst 12 måneder for en specifik opgave af begrænset varighed, såsom instruktionsflyvninger i forbindelse med den første ibrugtagning, demonstration, færgeflyvninger eller prøveflyvninger, hvis ansøgeren opfylder følgende krav:

   a) have relevant certifikat og helbredsgodkendelse og de dermed forbundne rettigheder eller kvalifikationer udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1

   b) være direkte eller indirekte ansat af en flyvemaskineproducent.

   I dette tilfælde er indehaverens beføjelser begrænset til udførelse af flyveinstruktion og prøveflyvninger for førstegangsudstedelse af typerettigheder, tilsyn med luftfartsforetagenders piloters første ruteflyvning, leverings- eller færgeflyvninger, første ruteflyvning, flyvedemonstrationer eller prøveflyvninger.

B. KONVERTERING AF CERTIFIKATER

1. Et PPL-/BPL-/SPL-, et CPL- eller ATPL-certifikat udstedt af et tredjeland i overensstemmelse med kravene i Chicagokonventionens bilag 1 kan af den kompetente myndighed i en medlemsstat konverteres til et PPL/BPL/SPL i henhold til del-FCL med en klasse- eller typerettigehed til én pilot.

   Piloten skal indgive ansøgning til den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor denne er bosiddende eller etableret.

2. Indehaveren af certifikatet skal opfylde følgende minimumskrav for den relevante luftfartøjskategori:

   a) bestå en skriftlig prøve i luftfartsret og menneskelig ydeevne

   b) bestå enten den praktiske PPL-, BPL- eller SPL-prøve i overensstemmelse med del-FCL

   c) opfylde kravene for udstedelse af den relevante klasse- eller typerettighed i overensstemmelse med subpart H

   d) have mindst en klasse 2-helbredsgodkendelse udstedt i overensstemmelse med del-MED

   e) demonstrere sprogfærdigheder i overensstemmelse med FCL.055

   f) have fuldført mindst 100 timers flyvetid som pilot.

C. ANERKENDELSE AF KLASSE- OG TYPERETTIGHEDER

1. En gyldig klasse- eller typerettighed i et certifikat udstedt af et tredjeland kan indsættes i et del-FCL-certifikat, hvis ansøgeren:

   a) opfylder kravene til erfaring og kravene for udstedelse af den relevante type- eller klasserettighed i overensstemmelse med del-FCL

   b) består den relevante praktiske prøve for udstedelse af den relevante type- eller klasserettighed i overensstemmelse med del-FCL

   c) er ved at gennemgå flyvetræning

d) har mindst:

i) 100 timers flyvetid som pilot i den relevante klasse af klasserettigheder for flyvemaskiner

ii) 500 timers flyvetid som pilot i den relevante type af typerettigheder for flyvemaskiner

iii) 100 timers flyvetid som i pilot i den relevante type af enmotorede helikoptere med en maksimal certificeret startmasse på op til 3 175 kg

iv) 350 timers flyvetid som pilot i den relevante klasse for alle andre helikoptere.

BILAG IV

[DEL-MED]

SUBPART A

GENERELLE KRAV

SEKTION 1

Generelt

MED.A.001 Kompetent myndighed

I denne del forstås ved kompetent myndighed:

a) for flyvemedicinske centre:

1) den myndighed, der er udpeget af medlemsstaten, hvor det flyvemedicinske center har sit hovedforretningssted

2) agenturet, hvis det flyvemedicinske center er beliggende i et tredjeland.

b) for flyvelæger:

1) den myndighed, der er udpeget af medlemsstaten, hvor flyvelægerne har deres hovedpraksis

2) hvis en flyvelæges hovedpraksis ligger i et tredjeland: den myndighed, som medlemsstaten har udpeget, og hvor flyvelægen ansøger om udstedelse af flyvelægecertifikatet

c) for alment praktiserende læger, den myndighed, som medlemsstaten har udpeget, og hvortil den alment praktiserende læge underretter om sin aktivitet

d) for bedriftslæger, som vurderer kabinepersonalets helbredsmæssige egnethed, den myndighed, der er udpeget af medlemsstaten, og hvortil bedriftslægen underretter om sin aktivitet.

MED.A.005 Anvendelsesområde

Ved denne del fastsættes kravene til:

a) udstedelse, gyldighed, forlængelse og fornyelse af den helbredsgodkendelse, som er påkrævet ved udøvelse af de rettigheder, der er forbundet med et pilotcertifikat eller en flyveelev

b) kabinepersonalets helbredsmæssige egnethed

c) certificering af flyvelæger og

d) alment praktiserende lægers og bedriftslægers kvalifikationer.

MED.A.010 Definitioner

I denne del forstås ved:

— »akkrediteret medicinsk konklusion«: en konklusion, der er opstillet af en eller flere lægesagkyndige, som den certifikatudstedende myndighed kan acceptere ud fra objektive og ikke-diskriminerende kriterier i forbindelse med den pågældende sag, og om fornødent er nået i samråd med flyveoperatører eller andre sagkyndige

— »vurdering«: konklusionen vedrørende en persons helbredsmæssige egnethed baseret på en evaluering af personens sygehistorie og/eller flyvemedicinske undersøgelser som påkrævet i henhold til denne del og yderligere undersøgelser efter behov og/eller lægetest eksempelvis, men ikke begrænset til, EKG, blodtryksmåling, blodprøvetagning og røntgen

— »farvesikker«: en ansøgers evne til umiddelbart at kunne skelne de farver, der anvendes i flynavigation, og korrekt genkende farvede lyssignaler, der benyttes inden for luftfart

— »øjenspecialist«: en oftalmolog eller en specialist i synsbehandling, der er kvalificeret inden for optometri og uddannet i at genkende patologiske tilstande

— »undersøgelse«: inspektion, palpering, perkussion, auskultation eller andre former for udredning med særlig henblik på at stille sygdomsdiagnoser

— »udredning«: en vurdering af en formodet patologisk tilstand hos en ansøger ved hjælp af undersøgelser og test med henblik på at bekræfte forekomsten eller fraværet af en medicinsk tilstand

— »certifikatudstedende myndighed«: den kompetente myndighed i den medlemsstat, der udstedte certifikatet, eller hos hvilken en person ansøger om udstedelse af et certifikat, eller, hvis en person endnu ikke har ansøgt om udstedelse af et certifikat, den kompetente myndighed i overensstemmelse med denne del

— »begrænsning«: en betingelse, som er pålagt en helbredsgodkendelse, et certifikat eller en helbredsattest for kabinepersonale, der skal overholdes under udøvelse af certifikatrettighederne, eller et kabinepersonalecertifikat

— »refraktionsanomali«: afvigelsen fra emmetropi målt i dioptrier i den mest ametropiske meridian, målt ved hjælp af standardmetoder.

MED.A.015 Lægens tavshedspligt

Alle personer, der medvirker ved en lægeundersøgelse eller en lægelig vurdering og certificering, skal sikre, at tavshedspligten til enhver tid respekteres.

MED.A.020 Forringelse af helbredsmæssig egnethed

a) Certifikatindehavere må ikke udøve deres certifikatrettigheder og tilhørende rettigheder eller certifikater på noget tidspunkt, hvis de:

1) er vidende om en forringelse af deres helbredsmæssige egnethed, der kan gøre dem ude af stand til sikkert at udøve disse rettigheder

2) tager eller anvender ordineret eller ikkeordineret medicin, som kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i det gældende certifikat

3) er i medicinsk, kirurgisk eller anden behandling, der kan forventes at påvirke flyvesikkerheden.

b) Desuden skal certifikatindehavere uden unødig forsinkelse søge flyvemedicinsk rådgivning, når de:

1) har fået foretaget en kirurgisk operation eller invasiv procedure

2) har påbegyndt regelmæssig brug af et hvilket som helst lægemiddel

3) har været udsat for en væsentlig personskade, der gør dem ude af stand til at arbejde som medlem af flyvebesætningen

4) har haft en væsentlig sygdom, der gør dem ude af stand til at arbejde som medlem af flyvebesætningen

5) er gravide

6) er blevet indlagt på hospital eller medicinsk klinik

7) for første gang har brug for korrigerende linser.

c) I så fald skal:

1) indehavere af klasse 1- og klasse 2-helbredsgodkendelser søge rådgivning hos et flyvemedicinsk center eller en flyvelæge. Det flyvemedicinske center eller flyvelægen skal vurdere certifikatindehaverens helbredsmæssige egnethed og beslutte, om denne er egnet til at genoptage udøvelsen af sine rettigheder

2) indehavere af LAPL-helbredsgodkendelser skal søge rådgivning hos et flyvemedicinsk center, en flyvelæge eller den alment praktiserende læge, der underskrev helbredsgodkendelsen. Det flyvemedicinske center, flyvelægen eller den alment praktiserende læge skal vurdere certifikatindehaverens helbredsmæssige egnethed og beslutte, om denne er egnet til at genoptage udøvelsen af sine rettigheder.

d) Kabinebesætningsmedlemmer må ikke varetage opgaver på et luftfartøj og, hvor det er relevant, ikke udøve deres rettigheder i henhold til deres kabinepersonalecertifikat, hvis de er vidende om en forringelse af deres helbredstilstand, og denne tilstand kan gøre dem ude af stand til at varetage deres sikkerhedsopgaver og -ansvar

e) Desuden skal kabinebesætningsmedlemmer, hvis de medicinske tilstande som anført i (b)(1) til (b)(5) foreligger, uden unødig forsinkelse søge rådgivning hos en flyvelæge, et flyvemedicinsk center eller en bedriftslæge, alt efter omstændighederne. Flyvelægen, det flyvemedicinske center eller bedriftslægen skal vurdere kabinebesætningsmedlemmernes helbredsmæssige egnethed og beslutte, om de er egnet til at genoptage deres sikkerhedsopgaver.

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

a) Ved udførelse af lægeundersøgelser og/eller lægelige vurderinger skal det flyvemedicinske center, flyvelægen, den alment praktiserende læge og bedriftslægen:

1) sikre, at kommunikationen med personen kan ske uden sprogbarrierer

2) gøre personen opmærksom på konsekvenserne af at afgive ufuldstændige, upræcise eller urigtige erklæringer om sin sygehistorie.

b) Efter gennemførelse af de flyvemedicinske undersøgelser og vurderinger skal det flyvemedicinske center, flyvelægen, den alment praktiserende læge og bedriftslægen:

1) meddele personen, om denne er egnet eller uegnet, eller henvise den pågældende til den certifikatudstedende myndighed, det flyvemedicinske center eller flyvelægen, alt efter omstændighederne

2) informere personen om enhver begrænsning, der kan begrænse flyvetræningen eller certifikatrettighederne eller kabinepersonalecertifikatet, alt efter omstændighederne

3) hvis personen vurderes uegnet, oplyses vedkommende om sin ret til en ny gennemgang, og

4) i tilfælde af ansøgere til en helbredsgodkendelse hurtigst muligt fremsende en underskrevet eller elektronisk autentificeret rapport, der skal indeholde vurderingsresultatet og en kopi af helbredsgodkendelsen til den certifikatudstedende myndighed.

c) Flyvemedicinske centre, flyvelæger, alment praktiserende læger og bedriftslæger skal føre journaler med oplysninger om lægeundersøgelser og lægelige vurderinger foretaget i henhold til denne del og resultaterne heraf i henhold til den nationale lovgivning.

d) Hvis det er påkrævet i forbindelse med helbredsgodkendelse og/eller tilsynsaktiviteter, skal flyvemedicinske centre, flyvelæger, alment praktiserende læger og bedriftslæger på anmodning fremsende alle flyvemedicinske journaler og rapporter og eventuelle andre relevante oplysninger til den kompetente myndigheds lægelige instans.

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) Ansøgere til og indehavere af et pilotcertifikat til lette luftfartøjer (LAPL) skal som minimum have en LAPL-helbredsgodkendelse.

c) Ansøgere til og indehavere af et privat pilotcertifikat (PPL), pilotcertifikat til svæveflyvemaskiner (SPL) eller pilotcertifikat til balloner (BPL) skal som minimum have en klasse 2-helbredsgodkendelse.

d) Ansøgere til og indehavere af et SPL- eller et BPL-certifikat, der beskæftiger sig med erhvervsmæssig svæveflyvning eller ballonflyvning, skal som minimum have en klasse 2-helbredsgodkendelse.

e) Hvis en rettighed til natflyvning påtegnes et PPL- eller et LAPL-certifikat, skal certifikatindehaveren være farvesikker.

f) Ansøgere til og indehavere af et erhvervsmæssigt pilotcertifikat (CPL), et pilotcertifikat til luftfartøjer med flere besætningsmedlemmer (MPL) eller et pilotcertifikat til rutefly (ATPL) skal have en klasse 1-helbredsgodkendelse.

g) Hvis en instrumentrettighed påtegnes et PPL-certifikat, skal certifikatindehaveren have foretaget undersøgelser ved rentone audiometri i overensstemmelse med det interval og den standard, der kræves for indehavere af klasse 1-helbredsgodkendelser.

h) En certifikatindehaver må ikke på noget tidspunkt have mere end én helbredsgodkendelse, der er udstedt i henhold til denne del.

MED.A.035 Ansøgning om en helbredsgodkendelse

a) Ansøgninger om en helbredsgodkendelse skal udfærdiges i et format, der er fastlagt af den kompetente myndighed.

b) Ansøgere til en helbredsgodkendelse skal forelægge det flyvemedicinske center, flyvelægen eller den alment praktiserende læge følgende oplysninger efter behov:

1) dokumentation for deres identitet

2) en underskrevet erklæring med oplysning om:

i) medicinske fakta om deres sygehistorie

ii) hvorvidt de tidligere har fået foretaget en undersøgelse med henblik på en helbredsgodkendelse, og i bekræftende fald af hvem og med hvilket resultat

iii) hvorvidt de tidligere er blevet vurderet som uegnet eller har fået en helbredsgodkendelse inddraget eller tilbagekaldt.

c) Ved ansøgning om forlængelse eller fornyelse af helbredsgodkendelsen skal ansøgere forelægge helbredsgodkendelsen for det flyvemedicinske center, flyvelægen eller den alment praktiserende læge før de pågældende undersøgelser.

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

a) En helbredsgodkendelse skal kun udstedes, forlænges eller fornys, når de påkrævede lægeundersøgelser og/eller lægelige vurderinger er gennemført, og der er foretaget en egnethedsvurdering.

b) Første udstedelse

1) Klasse 1-helbredsgodkendelser skal udstedes af et flyvemedicinsk center.

2) Klasse 2-helbredsgodkendelser skal udstedes af et flyvemedicinsk center eller en flyvelæge.

3) LAPL-helbredsgodkendelser skal udstedes af et flyvemedicinsk center, en flyvelæge eller, hvis det er tilladt i den nationale lovgivning i den medlemsstat, hvor certifikatet er udstedt, af en alment praktiserende læge.

c) Forlængelse og fornyelse

1) Klasse 1- og klasse 2-helbredsgodkendelser skal forlænges eller fornys af et flyvemedicinsk center eller en flyvelæge.

2) LAPL-helbredsgodkendelser skal forlænges eller fornys af et flyvemedicinsk center, en flyvelæge eller, hvis det er tilladt i den nationale lovgivning i den medlemsstat, hvor certifikatet er udstedt, af en alment praktiserende læge.

d) Det flyvemedicinske center, flyvelægen eller den alment praktiserende læge må kun udstede, forlænge eller forny en helbredsgodkendelse, hvis:

1) ansøgeren har forelagt dem en fuld sygehistorie og, hvis det er påkrævet af det flyvemedicinske center, flyvelægen eller den alment praktiserende læge, resultater af lægeundersøgelser og -test udført af ansøgerens læge eller en speciallæge og

2) flyvemedicinske centre, flyvelæger eller alment praktiserende læger har foretaget en flyvemedicinsk vurdering baseret på lægeundersøgelser og -test som påkrævet for den pågældende helbredsgodkendelse med henblik på at bekræfte, at ansøgeren opfylder alle relevante krav i denne del.

e) Flyvelægen, det flyvemedicinske center eller, i tilfælde af henvisning, den certifikatudstedende myndighed kan kræve, at ansøgeren skal gennemgå lægeundersøgelser og udredninger, hvis den kliniske undersøgelse indikerer det, før de udsteder, forlænger eller fornyr en helbredsgodkendelse.

f) Den certifikatudstedende myndighed kan i givet fald udstede eller genudstede en helbredsgodkendelse, hvis:

1) en sag henvises

2) myndigheden har påvist, at det er nødvendigt at ændre oplysningerne på godkendelsen.

MED.A.045 Gyldighedsperiode, forlængelse og fornyelse af helbredsgodkendelser

a) *Gyldighed*

1) Klasse 1-helbredsgodkendelser skal være gyldige i en periode på 12 måneder.

2) Gyldighedsperioden for klasse 1-helbredsgodkendelser skal nedsættes til 6 måneder for indehavere af en godkendelse, hvis vedkommende:

i) beskæftiger sig med erhvervsmæssig passagerbefordring i lufttransportoperationer med én pilot og er fyldt 40 år

ii) er fyldt 60 år.

3) Klasse 2-helbredsgodkendelser skal være gyldige i en periode på:

i) 60 måneder indtil indehaveren af godkendelsen fylder 40. En helbredsgodkendelse, der udstedes inden det fyldte 40. år, skal ophøre med at være gyldig, når indehaveren af godkendelsen fylder 42

ii) 24 måneder, hvis personen er mellem 40 og 50 år. En helbredsgodkendelse, der udstedes inden det fyldte 50. år, skal ophøre med at være gyldigt, når indehaveren af godkendelsen fylder 51 og

iii) 12 måneder, hvis personen er over 50 år.

4) LAPL-helbredsgodkendelser er gyldige i en periode på:

i) 60 måneder indtil indehaveren af godkendelsen fylder 40. En helbredsgodkendelse, der udstedes inden det fyldte 40. år, skal ophøre med at være gyldigt, når indehaveren af godkendelsen fylder 42

ii) 24 måneder, hvis personen er over 40 år.

5) Gyldighedsperioden for en helbredsgodkendelse, herunder enhver hermed forbundet undersøgelse eller specialudredning, skal:

i) bestemmes ud fra ansøgerens alder på den dato, hvor lægeundersøgelsen finder sted, og

ii) beregnes fra datoen for lægeundersøgelsen ved første udstedelse og fornyelse og fra udløbsdatoen for den tidligere helbredsgodkendelse ved forlængelse.

b) *Forlængelse*

Undersøgelser og/eller vurderinger i forbindelse med forlængelse af en helbredsgodkendelse kan foretages op til 45 dage før helbredsgodkendelsens udløbsdato.

c) *Fornyelse*

1) Hvis indehaveren af en helbredsgodkendelse ikke opfylder (b), skal der foretages en undersøgelse og/eller vurdering med henblik på fornyelse.

2) For klasse 1- og klasse 2-helbredsgodkendelser gælder følgende:

i) Hvis helbredsgodkendelsen udløb for mere end to år siden, må det flyvemedicinske center eller flyvelægen kun foretage undersøgelsen med henblik på fornyelse efter en vurdering af ansøgerens flyvemedicinske journal

ii) Hvis helbredsgodkendelsen udløb for mere end fem år siden, skal undersøgelseskravene for den første udstedelse anvendes, og vurderingen skal baseres på kravene til forlængelse.

3) Når det gælder LAPL-helbredsgodkendelser, skal det flyvemedicinske center, flyvelægen eller den alment praktiserende læge vurdere ansøgerens sygehistorie og foretage den flyvemedicinske undersøgelse og/eller vurdering i henhold til MED.B.095.

MED.A.050 Henvisning

a) Hvis en ansøger til en klasse 1- eller klasse 2-helbredsgodkendelse henvises til den certifikatudstedende myndighed i henhold til MED.B.001, skal det flyvemedicinske center eller flyvelægen overføre den relevante lægelige dokumentation til den certifikatudstedende myndighed.

b) Hvis en ansøger til en LAPL-helbredsgodkendelse henvises til en flyvelæge eller et flyvemedicinsk center i henhold til MED.B.001, skal den alment praktiserende læge overføre den relevante lægelige dokumentation til det flyvemedicinske center eller flyvelægen.

SUBPART B

KRAV TIL PILOTERS HELBREDSGODKENDELSER

SEKTION 1

Generelt

MED.B.001 Begrænsninger for helbredsgodkendelser

a) *Begrænsninger for klasse 1- og klasse 2-helbredsgodkendelser*

1) Hvis ansøgeren ikke fuldt ud opfylder kravene for den relevante klasse af helbredsgodkendelse, men ikke anses for at bringe flyvesikkerheden i fare, skal det flyvemedicinske center eller flyvelægen:

i) i tilfælde af ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse henvise beslutningen om ansøgerens egnethed til den certifikatudstedende myndighed som anført i denne subpart

ii) i tilfælde, hvor en henvisning til den certifikatudstedende myndighed ikke er anført i denne subpart, evaluere, om ansøgeren er i stand til sikkert at varetage sine opgaver, når vedkommende opfylder en eller flere begrænsninger, som er påtegnet helbredsgodkendelsen, og udstede helbredsgodkendelsen med begrænsning(er) efter behov

iii) i tilfælde af ansøgere til en klasse 2-helbredsgodkendelse evaluere, hvorvidt ansøgeren er i stand til at varetage sine opgaver sikkert, når vedkommende opfylder en eller flere begrænsninger, som er påtegnet helbredsgodkendelsen, og udstede helbredsgodkendelsen med begrænsning(er) efter behov i samråd med den certifikatudstedende myndighed

iv) det flyvemedicinske center eller flyvelægen kan forlænge eller forny en helbredsgodkendelse med den samme begrænsning uden at henvise ansøgeren til den certifikatudstedende myndighed.

b) *Begrænsninger for LAPL-helbredsgodkendelser*

1) Hvis en alment praktiserende læge efter behørig vurdering af ansøgerens sygehistorie konkluderer, at ansøgeren ikke fuldt ud opfylder kravene til helbredsmæssig egnethed, skal den alment praktiserende læge henvise ansøgeren til et flyvemedicinsk center eller en flyvelæge, undtagen dem, der kræver en begrænsning, som kun vedrører brugen af korrigerende linser.

2) Hvis en ansøger til en LAPL-helbredsgodkendelse er blevet henvist, skal det flyvemedicinske center eller flyvelægen tage behørigt hensyn til MED.B.095, evaluere, hvorvidt ansøgeren er i stand til sikkert at varetage sine opgaver, når vedkommende opfylder en eller flere begrænsninger, som er påtegnet helbredsgodkendelsen, og udstede helbredsgodkendelsen med begrænsning(er) efter behov. Det flyvemedicinske center eller flyvelægen skal altid vurdere behovet for at begrænse pilotens mulighed for at befordre passagerer (operationel passagerbegrænsning, OPL).

3) Den alment praktiserende læge kan forlænge eller forny en LAPL-helbredsgodkendelse med den samme begrænsning uden at henvise ansøgeren til et flyvemedicinsk center eller en flyvelæge.

c) Ved vurdering af, hvorvidt en begrænsning er nødvendig, skal der tages særligt hensyn til følgende:

1) om en akkrediteret medicinsk konklusion viser, at ansøgerens manglende opfyldelse under særlige forhold af ethvert krav, numerisk eller andet, forventes ikke at ville bringe flyvesikkerheden i fare ved udøvelsen af de certifikatrettigheder, der ansøges om

2) ansøgerens evner, færdigheder og erfaring af relevans for den operation, der skal udføres.

d) *Operationelle begrænsningskoder*

1) Operationel flerpilotbegrænsning (OML — Kun klasse 1)

i) Hvis en indehaver af et CPL-, ATPL- eller MPL-certifikat ikke fuldt ud opfylder kravene til en klasse 1-helbredsgodkendelse og er blevet henvist til den certifikatudstedende myndighed, skal det vurderes, om helbredsgodkendelsen kan udstedes med en operationel flerpilotbegrænsning, der »kun er gyldig som eller med kvalificeret andenpilot«. Denne vurdering skal foretages af den certifikatudstedende myndighed.

ii) Indehaveren af en helbredsgodkendelse med en operationel flerpilotbegrænsning må kun operere et luftfartøj i operationer med flere piloter, hvis den anden pilot er fuldt ud kvalificeret til den relevante luftfartøjstype, ikke er underlagt en operationel multipilotbegrænsning og ikke er fyldt 60 år.

iii) En operationel flerpilotbegrænsning for klasse 1-helbredsgodkendelser må kun pålægges og ophæves af den certifikatudstedende myndighed.

2) Operationel begrænsning for sikkerhedspilot (OSL — Klasse 2- og LAPL-rettigheder)

i) Indehaveren af en helbredsgodkendelse med en OSL-begrænsning må kun operere et luftfartøj, hvis der er en anden pilot ombord, som er fuldt ud kvalificeret til at fungere som luftfartøjschef på den relevante luftfartøjsklasse eller -type, luftfartøjet er udstyret med dobbelte styreorganer, og den anden pilot er placeret ved disse styreorganer.

ii) OSL-begrænsningen for klasse 2-helbredsgodkendelser kan pålægges eller ophæves af et flyvemedicinsk center eller en flyvelæge i samråd med den certifikatudstedende myndighed.

3) Operationel passagerbegrænsning (OPL — Klasse 2- og LAPL-rettigheder)

i) Indehaveren af en helbredsgodkendelse med en OPL-begrænsning må kun operere et luftfartøj uden passagerer ombord.

ii) En OPL-begrænsning for klasse 2-helbredsgodkendelser kan pålægges af et flyvemedicinsk center eller en flyvelæge i samråd med den certifikatudstedende myndighed.

iii) En OPL-begrænsning for LAPL-helbredsgodkendelser kan pålægges af et flyvemedicinsk center eller en flyvelæge.

e) Enhver anden begrænsning kan pålægges indehaveren af en helbredsgodkendelse, hvis det er nødvendigt for at sikre flyvesikkerheden.

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

SEKTION 2

Helbredskrav til klasse 1- og klasse 2-helbredsgodkendelser

MED.B.005 Generelt

a) Ansøgere til en helbredsgodkendelse må ikke have nogen:

1) abnormitet, medfødt eller erhvervet

2) aktiv, latent, akut eller kronisk sygdom eller handicap

3) sår, skader eller følgevirkninger af operation

4) virkning eller bivirkning af ethvert ordineret eller ikkeordineret lægemiddel, der tages terapeutisk, diagnostisk eller præventivt,

der ville medføre en grad af funktionel uarbejdsdygtighed, som kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der er forbundet med det pågældende certifikat, eller der kan gøre ansøgeren pludselig uegnet til sikkert at udøve de rettigheder, der tildeles i certifikatet.

b) I tilfælde, hvor en beslutning om, hvorvidt en ansøger til en klasse 1-helbredsgodkendelse er helbredsmæssigt egnet, henvises til den certifikatudstedende myndighed, kan denne myndighed uddelegere en sådan beslutning til et flyvemedicinsk center, undtagen når der er behov for en operationel flerpilotbegrænsning.

c) I tilfælde, hvor en beslutning om, hvorvidt en ansøger til en klasse 2-helbredsgodkendelse er helbredsmæssigt egnet, henvises til den certifikatudstedende myndighed, kan denne myndighed uddelegere en sådan beslutning til et flyvemedicinsk center eller en flyvelæge, undtagen når der er behov for en operationel begrænsning for sikkerhedspilot eller en operationel passagerbegrænsning.

MED.B.010 Det kardiovaskulære system

a) *Undersøgelse*

1) Der skal foretages et standard elektrokardiogram med 12 afledninger (EKG) og udarbejdes en rapport ved klinisk indikation, og:

i) i forbindelse med en klasse 1-helbredsgodkendelse ved undersøgelsen med henblik på den første udstedelse af en helbredsgodkendelse, derefter hvert 5. år indtil det fyldte 30. år, hvert 2. år indtil det fyldte 40. år, årligt indtil det fyldte 50. år og ved alle efterfølgende undersøgelser med henblik på forlængelse eller fornyelse

ii) i forbindelse med en klasse 2-helbredsgodkendelse ved den første undersøgelse efter det fyldte 40. år og derefter hvert 2. år efter det fyldte 50. år.

2) En udvidet kardiovaskulær vurdering skal foretages, hvis klinisk indiceret.

3) I forbindelse med en klasse 1-helbredsgodkendelse skal der gennemføres en udvidet kardiovaskulær vurdering ved den første undersøgelse med henblik på forlængelse eller fornyelse efter det fyldte 65. år og hvert 4. år derefter.

4) I forbindelse med en klasse 1-helbredsgodkendelse er der behov for en estimering af serumlipider, herunder kolesterol, ved undersøgelsen i forbindelse med den første udstedelse af en helbredsgodkendelse og ved den første undersøgelse efter det fyldte 40. år.

b) *Det kardiovaskulære system — generelt*

1) Ansøgere må ikke have nogen kardiovaskulære lidelser, der kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).

2) Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse med en af følgende tilstande skal vurderes som uegnede:

i) aneurisme af den torakale eller suprarenale abdominale aorta, før eller efter operation

ii) signifikant funktionel abnormitet i en af hjerteklapperne

iii) hjerte eller hjerte-/lungetransplantation.

3) Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse med en fastslået tidligere eller diagnose på en af følgende tilstande skal henvises til den certifikatudstedende myndighed:

i) perifer arteriesygdom før eller efter operation

ii) abdominale aorta aneurismer, før eller efter operation

iii) funktionelt insignifikante hjerteklapabnormaliteter

iv) efter hjerteklapoperation

v) abnormalitet i perikardium, myokardium eller endokardium

vi) medfødt abnormalitet i hjertet, før eller efter korrigerende operation

vii) recidiverende vasovagal synkope

viii) arterie- eller venetrombose

ix) pulmonal emboli

x) kardiovaskulær tilstand, som kræver systemisk antikoagulant behandling.

4) Ansøgere til en klasse 2-helbredsgodkendelse med en fastslået diagnose på en af de tilstande, der er anført ovenfor under punkt 2) og 3), skal vurderes af en kardiolog, før de kan vurderes som egnede, i samråd med den certifikatudstedende myndighed.

c) *Blodtryk*

1) Blodtrykket skal registreres ved hver undersøgelse.

2) Ansøgerens blodtryk skal ligge inden for de normale grænser.

3) Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse:

i) med symptomatisk hypotension, eller

ii) hvis blodtryk ved undersøgelse konsekvent overstiger 160 mmHg systolisk og/eller 95 mmHg diastolisk, med eller uden behandling

skal vurderes som uegnede.

4) Påbegyndelse af medicinering med henblik på blodtrykskontrol vil kræve en periode med midlertidig inddragelse af helbredsgodkendelsen for at fastslå, at der ikke forekommer signifikante bivirkninger.

d) *Koronararteriesygdom*

1) Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse med:

i) formodet myokardieiskæmi

ii) asymptomatisk mindre koronararteriesygdom, som ikke kræver nogen anti-angina behandling

skal henvises til den certifikatudstedende myndighed og gennemgå en kardiologisk vurdering for at udelukke myokardieiskæmi, før de kan vurderes som egnede.

2) Ansøgere til en klasse 2-helbredsgodkendelse med en af de tilstande, der er anført under punkt 1), skal gennemgå en kardiologisk vurdering, før de kan vurderes som egnede.

3) Ansøgere med en af følgende tilstande skal vurderes som uegnede:

i) myokardieiskæmi

ii) symptomatisk koronararteriesygdom

iii) symptomer på koronararteriesygdom kontrolleret ved hjælp af medicinering.

4) Ansøgere til første udstedelse af en klasse 1-helbredgodkendelse, der tidligere har haft eller som har fået stillet diagnose på en af følgende tilstande, skal vurderes som uegnede:

i) myokardieiskæmi

ii) myokardieinfarkt

iii) revaskularisation for koronararteriesygdom.

5) Ansøgere til en klasse 2-helbredsgodkendelse, der er asymptomatiske efter myokardieinfarkt eller operation for koronararteriesygdom, skal gennemgå en kardiologisk vurdering med et tilfredsstillende resultat, før de i samråd med den certifikatudstedende myndighed kan vurderes som egnede. Ansøgere til forlængelse af en klasse 1-helbredsgodkendelse skal henvises til den certifikatudstedende myndighed.

e) *Rytme-/ledningsforstyrrelser*

1) Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse skal henvises til den certifikatudstedende myndighed, når de har en signifikant forstyrrelse af hjerteledningen eller -rytmen, herunder enhver af følgende:

i) forstyrrelse af den supraventrikulære rytme, herunder periodisk eller fastslået sinoatriale forstyrrelser, atrieflimren og/eller -flagren samt asymptomatiske sinuspauser

ii) komplet venstresidigt grenblok

iii) Mobitz type 2 atrioventrikulært blok

iv) bred og/eller smal kompleks takykardi

v) ventrikulær præexcitation

vi) asymptomatisk QT-forlængelse

vii) Brugada-mønster i elektrokardiografi.

2) Ansøgere til en klasse 2-helbredsgodkendelse med en af de tilstande, der er anført under punkt 1), skal gennemgå en kardiologisk vurdering med et tilfredsstillende resultat, før de i samråd med den certifikatudstedende myndighed kan vurderes som egnede.

3) Ansøgere med enhver af følgende:

i) inkomplet grenblok

ii) komplet venstresidigt grenblok

iii) stabil afvigelse på venstresidig akse

iv) asymptomatisk sinusbradykardi

v) asymptomatisk sinustakykardi

vi) asymptomatiske ensartet isolerede supraventrikulære eller ventrikulære, ektopiske komplekser

vii) første grad af atrioventrikulært blok

viii) Mobitz type 1 atrioventrikulært blok

kan vurderes som egnede i fraværet af enhver anden abnormitet, hvis der foretages en kardiologisk vurdering med et tilfredsstillende resultat.

4) Ansøgere med tidligere:

i) ablationsbehandling

ii) pacemakerimplantation

skal gennemgå en kardiovaskulær vurdering med et tilfredsstillende resultat, før de kan vurderes som egnede. Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse skal henvises til den certifikatudstedende myndighed. Ansøgere til en klasse 2-helbredsgodkendelse skal vurderes i samråd med den certifikatudstedende myndighed.

5) Ansøgere med en af følgende tilstande skal vurderes som uegnede:

i) symptomatisk sinoatrial sygdom

ii) totalt atrioventrikulært blok

iii) symptomatisk QT-forlængelse

iv) et implanterbart automatisk defibrilleringssystem

v) en ventrikulær anti-takykardi pacemaker.

MED.B.015 Åndedrætssystemet

a) Ansøgere med signifikant nedsat lungefunktionsevne skal vurderes som uegnede. Vedkommende kan vurderes som egnet, når lungefunktionen er restitueret og tilfredsstillende.

b) I forbindelse med en klasse 1-helbredsgodkendelse skal ansøgere have foretaget test af lungefunktionen ved den første undersøgelse og ved klinisk indikation.

c) I forbindelse med en klasse 2-helbredsgodkendelse skal ansøgere have foretaget test af lungefunktionen ved klinisk indikation.

d) Ansøgere med tidligere eller fastslået diagnose på:

1) astma, der kræver medicinering

2) aktiv inflammatorisk sygdom i åndedrætssystemet

3) aktiv sarkoidose

4) pneumothorax

5) søvnapnøsyndrom

6) større torakal operation

7) pneumonektomi

skal have foretaget en vurdering af åndedrætssystemet med et tilfredsstillende resultat, før de kan vurderes som egnede. Ansøgere med en fastslået diagnose på de tilstande, der er anført under punkt 3) og 5), skal gennemgå en kardiologisk vurdering med et tilfredsstillende resultat, før de kan vurderes som egnede.

e) Flyvemedicinsk vurdering:

1) Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse med en af de tilstande, der er nævnt under d), skal henvises til den certifikatudstedende myndighed.

2) ansøgere til en klasse 2-helbredsgodkendelse med en af de tilstande, der er nævnt under d), skal vurderes i samråd med den certifikatudstedende myndighed.

f) Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse, der har gennemgået en fuldstændig pneumonektomi, skal vurderes som uegnede.

MED.B.020 Fordøjelsessystemet

a) Ansøgere må ikke have nogen funktionel eller strukturel sygdom i mave-tarmkanalen eller dens adnexa, der kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).

b) Ansøgere med eventuelle følgevirkninger af sygdom eller et kirurgisk indgreb i en hvilken som helst del af fordøjelseskanalen eller dens adnexa, der kan forventes at forårsage uarbejdsdygtighed under flyvningen, især enhver obstruktion som følge af striktur eller kompression, skal vurderes som helbredsmæssigt uegnede.

c) Ansøgere må ikke have hernia, der kan give anledning til invaliderende symptomer.

d) Ansøgere med forstyrrelse i mave-tarm-systemet, herunder:

1) recidiverende dyspeptisk forstyrrelse, der kræver medicinering

2) pankreatitis

3) symptomatiske galdesten

4) en fastslået diagnose på eller tidligere kronisk inflammatorisk tarmsygdom

5) efter kirurgisk operation i fordøjelseskanalen eller dens adnexa, herunder kirurgi, der omfatter total eller partiel ekscision eller en diversion af et af disse organer

skal vurderes som uegnede. Det kan overvejes at vurdere vedkommende som egnet efter vellykket behandling eller fuldstændig restitution efter operation, hvis der foretages en gastroenterologisk vurdering med et tilfredsstillende resultat.

e) Flyvemedicinsk vurdering:

1) ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse med en diagnose på de tilstande, der er anført under punkt 2), 4) og 5), skal henvises til den certifikatudstedende myndighed

2) egnetheden af klasse 2-ansøgere med pankreatitis skal vurderes i samråd med den certifikatudstedende myndighed.

MED.B.025 Metaboliske og endokrine systemer

a) Ansøgere må ikke have nogen funktionelle eller strukturelle metaboliske, ernæringsmæssige eller endokrine forstyrrelser, der kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).

b) Ansøgere med metaboliske, ernæringsmæssige eller endokrine funktionsforstyrrelser kan vurderes som helbredsmæssigt egnet under forudsætning af, at der er påvist stabilitet i tilstanden og en flyvemedicinsk vurdering med et tilfredsstillende resultat.

c) *Diabetes mellitus*

1) Ansøgere med diabetes mellitus, der kræver insulin, skal vurderes som uegnede.

2) Ansøgere med diabetes mellitus, der ikke kræver insulin, skal vurderes som uegnede, medmindre det kan påvises, at der er opnået kontrol med blodsukkerniveauet.

d) Flyvemedicinsk vurdering:

1) ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse, der har behov for anden medicin end insulin for at opnå kontrol med blodsukkerniveauet, skal henvises til den certifikatudstedende myndighed

2) egnetheden af klasse 2-ansøgere, der har behov for anden medicin end insulin for at opnå kontrol med blodsukkerniveauet, skal vurderes i samråd med den certifikatudstedende myndighed.

MED.B.030 Hæmatologi

a) Ansøgere må ikke have nogen hæmatologisk sygdom, der kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).

b) I forbindelse med en klasse 1-helbredsgodkendelse skal hæmoglobin testes ved hver undersøgelse med henblik på udstedelse af en helbredsgodkendelse.

c) Ansøgere med en hæmatologisk tilstand, f.eks.:

1) koagulation og hæmorragisk eller trombotisk forstyrrelse

2) kronisk leukæmi

kan vurderes som egnede, hvis der foretages en flyvemedicinsk vurdering med et tilfredsstillende resultat.

d) Flyvemedicinsk vurdering:

1) ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse med en af de tilstande, der er nævnt under litra c), skal henvises til den certifikatudstedende myndighed

2) egnetheden af klasse 2-ansøgere med en af de tilstande, der er nævnt under litra c), skal vurderes i samråd med den certifikatudstedende myndighed.

e) Klasse 1-ansøgere med en af de hæmatologiske tilstande, der er anført ovenfor, skal henvises til den certifikatudstedende myndighed:

1) abnormal hæmoglobin, herunder, men ikke begrænset til anæmi, polycytæmi eller hæmoglobinopati

2) signifikant lymfeforstørrelse

3) forstørrelse af milten.

MED.B.035 Det urogenitale system

a) Ansøgere må ikke have nogen funktionel eller strukturel sygdom i mave-tarm-kanalen eller det urogenitale system eller deres adnexa, der kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).

b) Urinanalyse skal være en del af hver enkelt flyvemedicinske vurdering. Urinen må ikke indeholde noget abnormt element, der vurderes at have patologisk betydning.

c) Ansøgere med følgevirkninger af sygdom eller kirurgiske procedure i nyrerne eller urinvejene, der kan forventes at forårsage uarbejdsdygtighed, især enhver obstruktion som følge af striktur eller kompression, skal vurderes som uegnede

d) Ansøgere med en urogenitial forstyrrelse såsom:

1) nyresygdomme

2) en eller flere urin-calculi eller tidligere renal kolik

kan vurderes som egnede, hvis der foretages en renal/urologisk vurdering med et tilfredsstillende resultat.

e) Ansøgere, der har gennemgået et større kirurgisk indgreb i urinsystemet, der omfatter total eller partiel ekscision eller en diversion af dets organer, skal vurderes som uegnede og revurderes efter fuldstændig restitution, før de kan vurderes som egnede. Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse skal henvises til den certifikatudstedende myndighed med henblik på revurderingen.

MED.B.040 Infektionssygdom

a) Ansøgere må ikke have nogen fastslået sygehistorie eller klinisk diagnose på nogen infektionssygdom, der kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i det relevante certifikat.

b) Hiv-positive ansøgere kan vurderes som egnede, hvis der foretages en flyvemedicinsk vurdering med et tilfredsstillende resultat. Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse skal henvises til den certifikatudstedende myndighed.

MED.B.045 Obstetrik og gynækologi

a) Ansøgere må ikke have nogen funktionelle eller strukturelle obstetriske eller gynækologiske tilstande, der kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).

b) Ansøgere, der har gennemgået en større gynækologisk operation, skal vurderes som uegnede, indtil de er fuldt restituerede.

c) *Graviditet*

1) Hvis det flyvemedicinske center eller flyvelægen i tilfælde af graviditet vurderer, at certifikatindehaveren er egnet til at udøve sine rettigheder, skal helbredsgodkendelsens gyldighedsperiode begrænses til afslutningen af den 26. graviditetsuge. Efter det tidspunkt skal certifikatet inddrages. Inddragelsen skal ophæves efter fuldstændig restitution efter afslutningen af graviditeten.

2) Indehavere af klasse 1-helbredsgodkendelser må kun udøve de rettigheder, der tildeles i deres certifikater, indtil den 26. graviditetsuge med en operationel flerpilotbegrænsning. Uanset MED.B.001 kan den operationelle flerpilotbegrænsning i dette tilfælde pålægges og ophæves af et flyvemedicinsk center eller en flyvelæge.

MED.B.050 Det muskuloskeletale system

a) Ansøgere må ikke have nogen funktionel eller strukturel sygdom i mave-tarm-kanalen eller dens adnexa, der kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).

b) En ansøger skal have en passende højde i siddende stilling, arm- og benlængde samt muskelstyrke til sikkert at kunne udøve de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).

c) En ansøger skal have en tilfredsstillende funktionel brug af det muskuloskeletale system til sikkert at kunne udøve de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er). Ansøgernes egnethed skal vurderes i samråd med den certifikatudstedende myndighed.

MED.B.055 Psykiatri

a) Ansøgere må ikke have nogen fastslået sygehistorie eller klinisk diagnose på en psykisk sygdom eller handicap, tilstand eller forstyrrelse, akut eller kronisk, medfødt eller erhvervet, der kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).

b) Ansøgere med en mental eller adfærdsmæssig forstyrrelse som følge af alkohol eller anden brug eller misbrug af psykotropiske stoffer skal vurderes som uegnede, indtil der foreligger restitution og frihed fra stofbrug, hvis der foretages en psykiatrisk vurdering med et tilfredsstillende resultat efter vellykket behandling. Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse skal henvises til den certifikatudstedende myndighed. Egnetheden af klasse 2-ansøgere skal vurderes i samråd med den certifikatudstedende myndighed.

c) Ansøgere med en psykisk lidelse, f.eks.:

1) stemningsforstyrrelser

2) neurotiske forstyrrelser

3) personlighedsforstyrrelser

4) mentale eller adfærdsmæssige forstyrrelser

skal gennemgå en psykiatrisk vurdering med et tilfredsstillende resultat, før de kan vurderes som egnede.

d) Ansøgere med tidligere enkeltstående eller gentagne tilfælde af tilsigtet selvskade skal vurderes som uegnede. Ansøgere skal gennemgå en psykiatrisk vurdering med et tilfredsstillende resultat, før de kan vurderes som egnede.

e) Flyvemedicinsk vurdering:

1) ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse med en af de tilstande, der er anført under litra b), c) eller d), skal henvises til den certifikatudstedende myndighed

2) egnetheden af klasse 2-ansøgere med en af de tilstande, der er anført under litra b), c) eller d), skal vurderes i samråd med den certifikatudstedende myndighed

f) Ansøgere med en fastslået tidligere eller klinisk diagnose på skizofreni, schizotypal tilstand eller vrangforestillinger skal vurderes som uegnede.

MED.B.060 Psykologi

a) Ansøgere må ikke have nogen fastslåede psykologiske mangler, der kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).

b) Der kan være behov for en psykologisk vurdering som en del af eller supplement til en specialists psykiatriske eller neurologiske vurdering.

MED.B.065 Neurologi

a) Ansøgere må ikke have nogen fastslået sygehistorie eller klinisk diagnose på en neurologisk tilstand, der kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).

b) Ansøgere med en fastslået tidligere eller klinisk diagnose på:

1) epilepsi

2) recidiverende episoder med bevidsthedsforstyrrelse af uvis årsag

skal vurderes som uegnede.

c) Ansøgere med en fastslået tidligere eller klinisk diagnose på:

1) epilepsi uden tilbagefald efter det fyldte 5. år

2) epilepsi uden tilbagefald og ude af al behandling i mere end 10 år

3) epileptiforme EEG-abnormiteter og slow-wave aktivitet med fokalt præg

4) progressiv eller ikke-progressiv sygdom i nervesystemet

5) en enkelt episode af bevidsthedsforstyrrelser af uvis årsag

6) tab af bevidsthed efter hovedskade

7) penetrerende hjerneskade

8) spinal eller perifer nerveskade

skal gennemgå en yderligere vurdering, før de kan vurderes som egnede. Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse skal henvises til den certifikatudstedende myndighed. Egnetheden af klasse 2-ansøgere skal vurderes i samråd med den certifikatudstedende myndighed.

MED.B.070 Det visuelle system

a) Ansøgere må ikke have nogen abnormitet i funktionen af øjnene eller deres adnexa eller en aktiv patologisk tilstand, medfødt eller erhvervet, akut eller kronisk, eller følgevirkninger af øjenkirurgi eller traume, der kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).

b) *Undersøgelse*

1) Med henblik på en klasse 1-helbredsgodkendelse:

i) skal en omfattende øjenundersøgelse være en del af den første undersøgelse og foretages regelmæssigt afhængigt af refraktionen og øjets funktionelle ydeevne, og

ii) en rutineøjenundersøgelse skal indgå som en del af alle undersøgelser med henblik på forlængelse og fornyelse.

2) Med henblik på en klasse 2-helbredsgodkendelse:

i) skal en rutineøjenundersøgelse indgå som en del af den første og alle undersøgelser med henblik på genvalidering og fornyelse, og

ii) der skal foretages en omfattende øjenundersøgelse, hvis klinisk indiceret.

c) Synsstyrke på afstand med eller uden korrektion skal være:

1) for klasse 1-helbredsgodkendelser, 6/9 (0,7) eller bedre i hvert øje særskilt og synsstyrke med begge øjne skal være 6/6 (1,0) eller bedre

2) for klasse 2-helbredsgodkendelser, 6/12 (0,5) eller bedre i hvert øje særskilt og synsstyrke med begge øjne skal være 6/9 (0,7) eller bedre. En ansøger med en synsevne i et øje, der ligger under gennemsnittet, kan vurderes som egnet i samråd med den certifikatudstedende myndighed, hvis der foretages en oftalmisk vurdering med et tilfredsstillende resultat

3) ansøgere til en første klasse 1-helbredsgodkendelse med en ikke fyldestgørende synsevne i et af øjnene, skal vurderes som uegnet. Ved forlængelse skal ansøgere med erhvervet, ikke fyldestgørende synsevne i et af øjnene, henvises til den certifikatudstedende myndighed og kan vurderes som egnet, hvis det ikke kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i det relevante certifikat.

d) En ansøger skal kunne læse en N5-tavle (eller tilsvarende) i en afstand af 30-50 cm og en N14-tavle (eller tilsvarende) i en afstand af 100 cm med korrektion, hvis ordineret.

e) Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse skal have et normalt synsfelt og en normal binokulær funktion.

f) Ansøgere, der har gennemgået øjenkirurgi, kan vurderes som egnet, hvis der foretages en oftalmisk vurdering med et tilfredsstillende resultat.

g) Ansøgere med en klinisk diagnose på keratoconus kan vurderes som egnede, hvis en oftalmolog foretager en undersøgelse med et tilfredsstillende resultat. Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse skal henvises til den certifikatudstedende myndighed.

h) Ansøgere med:

1) astigmatisme

2) anisometropi

kan vurderes som egnede, hvis der foretages en oftalmisk vurdering med et tilfredsstillende resultat.

i) Ansøgere med diplopi skal vurderes som uegnede.

j) Briller og kontaktlinser. Hvis tilfredsstillende synsfunktion kun opnås ved brug af korrektion:

1) i) ved langsynethed skal der bæres briller eller kontaktlinser under udøvelse af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er)

ii) ved nærsynethed skal der være et par briller til rådighed under udøvelsen af de rettigheder, der tildeles i certifikatet

2) der skal være et ekstra par af tilsvarende korrigerende briller klar til øjeblikkelig brug under udøvelsen af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er)

3) korrektionen skal give optimal synsfunktion, være veltolereret og egnet til luftfartsformål

4) hvis der anvendes kontaktlinser, skal de være til langsynethed, monofokale, ikke farvede og veltolererede

5) ansøgere med en betydelig refraktionsanomali skal bruge kontaktlinser eller brilleglas med højt indeks

6) der må ikke bruges mere end et par briller for at opfylde synskravene

7) der må ikke anvendes ortokeratologiske linser.

MED.B.075 Farvesyn

a) Ansøgere skal kunne påvise deres evne til uden vanskeligheder at opfatte de farver, der er nødvendige for sikkert at kunne varetage deres opgaver.

b) *Undersøgelse*

1) Ansøgere skal bestå Ishihara-testen i forbindelse med den første udstedelse af en helbredsgodkendelse.

2) Ansøgere, der ikke består Ishihara-testen, skal gennemgå yderligere farveopfattelsestest for at fastlægge, om de er farvesikre.

c) For klasse 1-helbredsgodkendelser gælder det, at ansøgere skal have en normal farveopfattelse eller være farvesikre. Ansøgere, som ikke består yderligere farveopfattelsestest, skal vurderes som uegnede. Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse skal henvises til den certifikatudstedende myndighed.

d) For klasse 2-helbredsgodkendelser gælder det, at hvis ansøgeren ikke har en tilfredsstillende farveopfattelse, skal dennes flyverettigheder begrænses til kun at omfatte dagtimerne.

MED.B.080 Oto-rhino-laryngologi

a) Ansøgere må ikke have nogen abnormitet i funktionen af ørerne, næsen, bihulerne eller halsen, herunder oral kavitet, tænder og strubehoved eller en aktiv patologisk tilstand, medfødt eller erhvervet, akut eller kronisk, eller følgevirkninger af kirurgi eller traume, der kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).

b) Hørelsen skal være tilfredsstillende for sikker udøvelse af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).

c) *Undersøgelse*

1) Hørelsen skal testes ved alle undersøgelser.

i) For klasse 1-helbredsgodkendelser og klasse 2-helbredsgodkendelser, hvor en instrumentrettighed skal påtegnes det relevante certifikat, skal hørelsen testes ved ren-tone audiometri under den første undersøgelse og efterfølgende undersøgelser med henblik på forlængelse eller fornyelse hvert 5. år indtil det fyldte 40. år og hvert andet år derefter.

ii) Under test ved ren-tone audiometri må ansøgerne under den første undersøgelse ikke have et høretab på mere end 35 dB ved enhver af frekvenserne 500, 1 000 eller 2 000 Hz, eller mere end 50 dB ved 3 000 Hz i nogen af ørerne. Ansøgere til forlængelse eller fornyelse med større høretab skal kunne godtgøre tilfredsstillende funktionel høreevne.

iii) Ansøgere med hypoacusis skal kunne godtgøre tilfredsstillende funktionel høreevne.

2) En omfattende undersøgelse af ører, næse og hals skal gennemføres i forbindelse med den første udstedelse af klasse 1-helbredsgodkendelser og regelmæssigt derefter, hvis klinisk indiceret.

d) Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse med:

1) en aktiv patologisk proces, akut eller kronisk, i det indre øre eller mellemøret

2) uhelet perforation eller funktionsforstyrrelse af de(n) tympaniske membran(er)

3) forstyrrelse af vestibulær funktion

4) signifikant begrænsning af de nasale passager

5) sinusfunktionsforstyrrelse

6) signifikante misdannelser eller signifikant, akut eller kronisk, infektion i den orale kavitet eller de øvre luftveje

7) signifikant tale- eller stemmeforstyrrelse

skal gennemgå yderligere lægeundersøgelse og vurdering for at fastlægge, at tilstanden ikke påvirker den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i det relevante certifikat.

e) Flyvemedicinsk vurdering:

1) ansøgere med en klasse 1-helbredsgodkendelse med forstyrrelse af den vestibulære funktion skal henvises til den certifikatudstedende myndighed

2) egnetheden af klasse 2-ansøgere med forstyrrelse af den vestibulære funktion skal bestemmes i samråd med den certifikatudstedende myndighed.

MED.B.085 Dermatologi

Ansøgere må ikke have nogen fastslået dermatologisk tilstand, der kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).

MED.B.090 Onkologi

a) Ansøgere må ikke have nogen fastslået primær eller sekundær ondartet sygdom, der kan forventes at påvirke den sikre udøvelse af de rettigheder, der tildeles i de(t) relevante certifikat(er).

b) Efter behandling for ondartet sygdom skal ansøgerne gennemføre onkologiske undersøgelser med et tilfredsstillende resultat, før de kan vurderes som egnede. Klasse 1-ansøgere skal henvises til den certifikatudstedende myndighed. Egnetheden af klasse 2-ansøgere skal vurderes i samråd med den certifikatudstedende myndighed.

c) Ansøgere med en fastslået tidligere eller klinisk diagnose på intracerebral ondartet tumor skal vurderes som uegnede.

SEKTION 3

Særlige krav til LAPL-helbredsgodkendelser

MED.B.095 Lægeundersøgelse og/eller lægelig vurdering af ansøgere til LAPL-helbredsgodkendelser

a) En ansøger til en LAPL-helbredsgodkendelse skal vurderes på grundlag af bedste flyvemedicinske praksis.

b) Der skal lægges særlig vægt på ansøgerens fulde sygehistorie.

c) Den første vurdering, alle efterfølgende revurderinger efter det 50. år og vurderinger i tilfælde, hvor ansøgerens sygehistorie ikke står til rådighed for vedkommende, som foretager undersøgelsen, skal mindst omfatte følgende:

1) klinisk undersøgelse

2) blodtryk

3) urinprøve

4) syn

5) høreevne.

d) Efter den første vurdering skal alle efterfølgende revurderinger indtil det 50. år omfatte:

1) en vurdering af LAPL-indehaverens sygehistorie og

2) de punkter under litra c), der skønnes relevante af det flyvemedicinske center, flyvelægen eller den alment praktiserende læge i overensstemmelse med bedste flyvemedicinske praksis.

SUBPART C

KRAV TIL KABINEPERSONALETS HELBREDSMÆSSIGE EGNETHED

SEKTION 1

Generelle krav

MED.C.001 Generelt

Kabinebesætningsmedlemmer må kun udføre de opgaver og varetage det ansvar, der kræves i henhold til luftfartssikkerhedsreglerne på et luftfartøj, hvis de opfylder de relevante krav i denne del.

MED.C.005 Flyvemedicinske vurderinger

a) Der skal foretages flyvemedicinske vurderinger af kabinebesætningsmedlemmer for at verificere, at de ikke har nogen fysisk eller psykisk sygdom, der kunne medføre uarbejdsdygtighed eller manglende evne til at varetage de opgaver og det ansvar på sikkerhedsområdet, der er dem pålagt.

b) Hvert kabinebesætningsmedlem skal have foretaget en flyvemedicinsk vurdering, før vedkommende pålægges opgaver på et luftfartøj og derefter med et interval på maksimalt 60 måneder.

c) Flyvemedicinske vurderinger skal udføres af en flyvelæge eller et flyvemedicinsk center, eller af en bedriftslæge såfremt kravene i MED.D.040 er opfyldt.

SEKTION 2

Krav til flyvemedicinsk vurdering af kabinepersonale

MED.C.020 Generelt

Kabinebesætningsmedlemmer må ikke have nogen:

a) abnormitet, medfødt eller erhvervet

b) 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

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

SUBPART D

FLYVELÆGER, ALMENT PRAKTISERENDE LÆGER OG BEDRIFTSLÆGER

SEKTION 1

Flyvelæger

MED.D.001 Rettigheder

a) En flyvelæge har ret til at udstede, forlænge og forny klasse 2-helbredsgodkendelser og LAPL-helbredsgodkendelser og foretage de relevante lægeundersøgelser og lægelige vurderinger.

b) Indehavere af et flyvelægecertifikat kan ansøge om at få udvidet deres rettigheder til også at omfatte lægeundersøgelser med henblik på at forlænge og forny klasse 1-helbredsgodkendelser, hvis de opfylder kravene i MED.D.015.

c) Anvendelsesområdet for flyvelægens rettigheder og eventuelle betingelser i den forbindelse skal angives på certifikatet.

d) Indehavere af et flyvelægecertifikat må ikke foretage flyvemedicinske undersøgelser og vurderinger i en anden medlemsstat end den medlemsstat, der udstedte deres flyvelægecertifikat, medmindre de har:

1) fået adgang af værtsmedlemsstaten til at udøve deres erhvervsaktiviteter som speciallæge

2) informeret værtsmedlemsstatens kompetente myndighed om, at de har til hensigt at foretage flyvemedicinske undersøgelser og vurderinger og at udstede helbredsgodkendelser inden for anvendelsesområdet for deres rettigheder som flyvelæge, og

3) fået en orientering af værtsmedlemsstatens kompetente myndighed.

MED.D.005 Anvendelse

a) Ansøgning om et flyvelægecertifikat skal indgives i en form og på en måde, som foreskrives af den kompetente myndighed.

b) Ansøgere til et flyvelægecertifikat skal forelægge den kompetente myndighed:

1) personoplysninger og arbejdsadresse

2) dokumentation for, at de opfylder kravene i MED.D.010, herunder et bevis for fuldførelse af uddannelseskurset i flyvemedicin af relevans for de rettigheder, som de ansøger om

3) en skriftlig erklæring om, at flyvelægen vil udstede helbredsgodkendelser på basis af kravene i denne del.

c) Når flyvelægen foretager flyvemedicinske undersøgelser på mere end et sted, skal denne videregive relevante oplysninger om alle praksissteder til den kompetente myndighed.

MED.D.010 Krav til udstedelsen af et flyvelægecertifikat

Ansøgere til et flyvelægecertifikat med ansvar for den første udstedelse, forlængelse og fornyelse af klasse 2-helbredsgodkendelser skal:

a) være fuldt ud kvalificeret og autoriseret til at udøve lægegerning og have et bevis på fuldført specialisttræning

b) have gennemgået et grunduddannelseskursus i flyvemedicin

c) godtgøre over for den kompetente myndighed, at de:

1) råder over tilstrækkelige faciliteter, procedurer, dokumentation og fungerende udstyr af relevans for flyvemedicinske undersøgelser samt

2) har fastlagt nødvendige procedurer og forhold med henblik på at sikre den lægelige tavshedspligt.

MED.D.015 Krav til udvidelsen af rettigheder

Ansøgere til et flyvelægecertifikat, der udvider deres ansvar til forlængelse og fornyelse af klasse 1-helbredsgodkendelser, skal være i besiddelse af et gyldigt flyvelægecertifikat og have:

a) foretaget mindst 30 undersøgelser i forbindelse med udstedelse, forlængelse eller fornyelse af klasse 2-helbredsgodkendelser i en periode på højst 5 år forud for ansøgningen

b) gennemgået et videregående uddannelseskursus i flyvemedicin og

c) fuldført praktisk træning hos et flyvemedicinsk center eller under den certifikatudstedende myndigheds tilsyn.

MED.D.020 Uddannelseskurser i flyvemedicin

a) Uddannelseskurser i flyvemedicin skal godkendes af den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor den organisation, som forestår uddannelsen, har sit hovedforretningssted. Den organisation, der forestår kurset, skal godtgøre, at kursusplanen er tilstrækkelig, og at de personer, der forestår uddannelsen, har tilstrækkelig viden og erfaring.

b) Undtagen i tilfælde af genopfriskningstræning skal kurserne afsluttes med en skriftlig eksamen i de emner, som kurset har omfattet.

c) Den organisation, der forestår kurset, skal udstede et bevis for fuldførelse til ansøgere, når de har bestået den pågældende eksamen.

MED.D.025 Ændringer i flyvelægecertifikatet

a) Flyvelæger skal underrette den kompetente myndighed om følgende ændringer, der kunne få indflydelse på deres certifikat:

1) flyvelægen er underlagt disciplinærprocedurer eller efterforskning foretaget af et medicinsk tilsynsorgan

2) der er sket ændringer af det grundlag, som certifikatet er udstedt på, herunder indholdet af de erklæringer, der er afgivet sammen med ansøgningen

3) kravene for udstedelsen er ikke længere opfyldt

4) flyvelægens praksissted(er) eller postadresse er ændret.

b) Undlades det at underrette den kompetente myndighed herom, skal certifikatrettighederne inddrages eller tilbagekaldes efter en afgørelse, som træffes af den kompetente myndighed, der inddrager eller tilbagekalder certifikatet.

MED.D.030 Gyldighedsperiode for flyvelægecertifikater

Et flyvelægecertifikat skal udstedes for en periode af højst tre års varighed. Det skal forlænges, forudsat at indehaveren:

a) fortsat opfylder de generelle krav, der stilles til praktiserende læger og opretholdelse af registreringen som praktiserende læge i henhold til national lovgivning

b) har gennemgået genopfriskningstræning i flyvemedicin inden for de seneste tre år

c) har foretaget mindst 10 flyvemedicinske undersøgelser hvert år

d) fortsat opfylder betingelserne for deres certifikat og

e) udøver sine rettigheder i overensstemmelse med denne del.

SEKTION 2

Alment praktiserende læger

MED.D.035 Krav til alment praktiserende læger

a) Alment praktiserende læger må kun fungere som flyvelæger i forbindelse med udstedelse af LAPL-helbredsgodkendelser

1) hvis de udøver deres aktivitet i en medlemsstat, hvor alment praktiserende læger har passende adgang til ansøgeres fulde lægejournaler, og

2) i overensstemmelse med alle yderligere krav i henhold til national lovgivning.

b) For at kunne udstede LAPL-helbredsgodkendelser skal alment praktiserende læger være fuldt kvalificerede og autoriserede til at udøve lægegerning i henhold til national lovgivning.

c) Alment praktiserende læger, der fungerer som flyvelæger, skal anmelde deres aktivitet til den kompetente myndighed.

SEKTION 3

Bedriftslæger

MED.D.040 Krav til bedriftslæger

Bedriftslæger må kun foretage flyvemedicinske vurderinger af kabinepersonalet, hvis:

a) den kompetente myndighed finder det godtgjort, at det relevante nationale bedriftssundhedssystem kan sikre overholdelse af de gældende krav i denne del

b) de er autoriseret til at udøve lægegerning og har kvalifikationer i arbejdsmedicin i henhold til national lovgivning, og

c) de har erhvervet viden om flyvemedicin i den udstrækning, det er relevant for kabinepersonales operationelle miljø.