

II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

FORORDNINGER

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2018/1974

af 14. december 2018

om ændring af forordning (EU) nr. 1178/2011 om tekniske krav og administrative procedurer i forbindelse med personale inden for civil luftfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 ⁽¹⁾, særlig artikel 23, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 ⁽²⁾ fastsættes der tekniske krav til certificering af flyvesimulatortræningsanordninger, certificering af piloter, som medvirker i operation af visse luftfartøjer, og certificering af personer og organisationer, der varetager træning, testning og prøver for piloter.
- (2) I det seneste årti er henholdsvis uønsket flyvestilling eller tab af kontrol over luftfartøjer blevet påvist som væsentlige risikofaktorer, der kan føre til havarier med dødelig udgang i forbindelse med erhvervmæssige lufttransportoperationer, og forebyggelsen heraf er blevet en strategisk prioritet i Europa ⁽³⁾ og på globalt plan. Dette omfattede nye træningskrav for at forberede piloter bedre på vanskelige situationer med uønsket flyvestilling eller tab af kontrol over luftfartøjer.
- (3) Ved Kommissionens forordning (EU) 2015/445 ⁽⁴⁾ blev de eksisterende krav til træning af erhvervspiloter ajourført, så de omfatter træning i forebyggelse af og udretning fra uønskede flyvestillinger (UPRT) som en obligatorisk bestanddel af piloters teoretiske viden. Yderligere detaljerede træningselementer og træningsmål er nødvendige for at forbedre pilotens kompetencer til både forebyggelse af og udretning fra uønskede flyvestillinger, der kan føre til tab af kontrollen og i sidste ende et havari med dødelig udgang.
- (4) Der er behov for at integrere UPRT i forskellige faser af erhvervspiloters karriere, og dette bør afspejles i de beføjelser, som angives på pilotcertifikaterne. Det bør sikres, at erhvervspiloter udvikler og vedligeholder kompetence i forebyggelse af og udretning fra uønskede flyvestillinger. UPRT bør gøres til en obligatorisk del af

⁽¹⁾ EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ 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 (EUT L 311 af 25.11.2011, s. 1).

⁽³⁾ European Plan for Aviation Safety 2018-2022, punkt 5.3.1, s. 33.

⁽⁴⁾ Kommissionens forordning (EU) 2015/445 af 17. marts 2015 om ændring af forordning (EU) nr. 1178/2011 for så vidt angår tekniske krav og administrative procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart (EUT L 74 af 18.3.2015, s. 1).

træningskurset med henblik på et pilotcertifikat til luftfartøjer med flere besætningsmedlemmer (MPL), det integrerede træningskursus med henblik på pilotcertifikat til rutefly (ATP(A)), et træningskursus med henblik på et erhvervmæssigt pilotcertifikat til flyvemaskiner (CPL(A)) og med henblik på klasse- og typerettigheder til flyvemaskiner med én pilot, der opereres i operationer med flere piloter, ikke-højtydende komplekse flyvemaskiner og højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot samt rettigheder til flyvemaskiner med flere piloter. For at give piloter mulighed for at udvikle avancerede kompetencer i forebyggelse af og udretning fra uønskede flyvestillinger bør det relevante træningskursus omfatte sådanne øvelser i luften i en flyvemaskine.

- (5) I forlængelse af indførelsen af det nye kursus i udvikling af avancerede pilotkompetencer til forebyggelse af og udretning fra uønskede flyvestillinger bør kravene til instruktørbeviser revideres for at sikre, at personer, som instruerer på dette kursus, er tilstrækkeligt kvalificerede.
- (6) Denne forordning afspejler de bestemmelser, der er vedtaget af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) i 2014, om UPRT for pilotcertifikat til luftfartøjer med flere piloter og typerettigheder til flyvemaskiner med flere piloter gennem ændringen af bilag 1 til Chicago-konventionen om certifikater for luftfartspersonale.
- (7) Af hensyn til flyvesikkerheden bør de nye UPRT-elementer gennemføres så hurtigt som muligt. Der bør fastsættes overgangsbestemmelser, for at træningskurser, der er påbegyndt, før disse UPRT-relaterede ændringer af kravene til piloters træning får virkning, kan afsluttes uden yderligere tilpasning. Det bør i denne forbindelse tages i betragtning, at piloter, der flyver for erhvervmæssige luftfartsoperatører i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012⁽¹⁾, regelmæssigt bør følge operatørtræning, der allerede på nuværende tidspunkt indeholder UPRT-elementer. Desuden bør organisationer, der træner piloter, indrømmes en overgangsperiode med henblik på at tilpasse deres træningsprogrammer til at overholde de nye UPRT-krav. Ved udløbet af denne overgangsperiode bør alle relevante træningskurser gennemføres i overensstemmelse med de nye UPRT-krav.
- (8) Der er i øjeblikket stadig forhandlinger i gang mellem Unionen og visse tredjelande, bl.a. om konvertering af pilotcertifikater og tilhørende helbredsgodkendelser. Med henblik på at sikre, at medlemsstaterne kan fortsætte med at anerkende tredjelandscertifikater og helbredsgodkendelser i en midlertidig periode i lyset af disse forhandlinger, er det nødvendigt at forlænge den periode, hvori medlemsstater kan beslutte ikke at anvende bestemmelserne i forordning (EU) nr. 1178/2011 på deres områder for piloter, som er indehavere af et certifikat og tilhørende helbredsgodkendelse udstedt af et tredjeland, og som er involveret i ikke-erhvervmæssig operation af visse luftfartøjer.
- (9) Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur har samtidig med sin udtalelse nr. 06/2017 sendt Europa-Kommissionen et udkast til gennemførelsesbestemmelser.
- (10) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat ved artikel 127 i forordning (EU) 2018/1139 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EU) nr. 1178/2011 foretages følgende ændringer:

- 1) Efter artikel 4a indsættes som artikel 4b:

»Artikel 4b

Træning i forebyggelse af og udretning fra uønskede flyvestillinger

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

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

i henhold til bilag I (del-FCL).

⁽¹⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).

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

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

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

2) Artikel 12, stk. 4, affattes således:

»4. Uanset stk. 1 kan medlemsstaterne beslutte først fra den 20. juni 2020 at anvende denne forordnings bestemmelser på piloter, som er indehavere af et certifikat og tilhørende helbredsmyndighed udstedt af et tredjeland, og som er involveret i ikke-erhvervsmæssig operation af de luftfartøjer, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra b), nr. i) eller ii), i forordning (EU) 2018/1139. Medlemsstaterne offentliggør sådanne beslutninger.«

3) Artikel 12, stk. 8, affattes således:

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

4) Bilag I til forordning (EU) nr. 1178/2011 ændres som angivet i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

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

Dog gælder følgende:

- a) Artikel 1, stk. 1, anvendes fra den 20. december 2019.
- b) Artikel 1, stk. 4, anvendes fra den 20. december 2019.
- c) Uanset litra b) anvendes punkt 2), 4), 5) og 12) i bilaget til denne forordning fra den 31. januar 2022.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 14. december 2018.

På Kommissionens vegne
Violeta BULC
Medlem af Kommissionen

BILAG

I bilag I til forordning (EU) nr. 1178/2011 (del-FCL) foretages følgende ændringer:

- 1) Punkt FCL.010 ændres således:
 - a) Indledningen affattes således:

»I dette bilag (del-FCL) forstås ved:«.
 - b) Følgende nye definition af »tilgængelig« indsættes før definitionen af »kunstflyvning«:

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

 - den godkendte træningsorganisation (ATO), hvor et træningskursus for en klasse- eller typerettighed afholdes eller
 - den eksaminator, som udfører kompetencebedømmelsen, den praktiske prøve eller duelighedsprøven med henblik på vurdering, test eller kontrol«.
 - c) Definitionen af »kunstflyvning« affattes således:

»kunstflyvning«: en bevidst manøvre, der omfatter en brat ændring af et luftfartøjs flyvestilling, en unormal flyvestilling eller unormal ændring af hastigheden, som ikke er nødvendig ved en normal flyvning eller ved instruktion i forbindelse med certifikater, beviser eller rettigheder ud over rettigheden til kunstflyvning«.
 - d) Efter definitionen af »flyvemaskine, som skal føres med en andenpilot« indsættes følgende nye definition af »træning i forebyggelse af og udretning fra uønskede flyvestillinger«:

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

 - træning i forebyggelse af uønskede flyvestillinger: en kombination af teoretisk viden og flyvetræning med det formål at give flyvebesætningen de fornødne kompetencer til at forhindre uønskede flyvestillinger og
 - træning i udretning fra uønskede flyvestillinger: en kombination af teoretisk viden og flyvetræning med det formål at give flyvebesætningen de fornødne kompetencer til at udrette fra uønskede flyvestillinger«.
 - e) Efter definitionen af »luftskib« indsættes følgende nye definition af »disponibel FSTD«:

»disponibel FSTD«: enhver flyvesimulatræningsanordning (FSTD), der er ledig med henblik på FSTD-operatørens eller kundens anvendelse, uanset tidspunkt«.
- 2) Punkt FCL.310 affattes således:

»FCL.310 CPL — Teoriprøver

Ansøgere med henblik på udstedelse af et CPL skal demonstrere viden på et niveau, der svarer til de beføjelser, der gives, om følgende emner:

- a) luftfartsret
- b) generel viden om luftfartøjer — skrog/systemer/strømforsyning
- c) generel viden om luftfartøjer — instrumentering
- d) masse og balance
- e) performance
- f) planlægning og overvågning af flyvning
- g) menneskelig ydeevne
- h) meteorologi
- i) generel navigation
- j) radionavigation
- k) operationelle procedurer

- l) flyveprincipper og
- m) kommunikation«.

3) Punkt FCL.410.A affattes således:

»FCL.410.A MPL — Træningskursus og teoriprøver

a) Kursus

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

b) Prøve

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

4) Punkt FCL.515 affattes således:

»FCL.515 ATPL — Træningskursus og teoriprøver

a) Kursus

Ansøgere til et ATPL skal have fuldført et træningskursus hos en ATO. Kurset skal enten være et integreret træningskursus eller et modulopbygget kursus i overensstemmelse med tillæg 3 til dette bilag (del-FCL).

b) Prøve

Ansøgere med henblik på udstedelse af et ATPL skal demonstrere viden på et niveau, der svarer til de beføjelser, der gives, om følgende emner:

- 1) luftfartsret
- 2) generel viden om luftfartøjer — skrog/systemer/strømforsyning
- 3) generel viden om luftfartøjer — instrumentering
- 4) masse og balance
- 5) performance
- 6) planlægning og overvågning af flyvning
- 7) menneskelig ydeevne
- 8) meteorologi
- 9) generel navigation
- 10) radionavigation
- 11) operationelle procedurer
- 12) flyveprincipper og
- 13) kommunikation«.

5) Punkt FCL.615 affattes således:

»FCL.615 IR — Teoriundervisning og flyveinstruktion

a) Kursus

Ansøgere til en IR skal have fuldført 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 dette bilag (del-FCL) eller
- 2) et modulopbygget kursus i overensstemmelse med tillæg 6 til dette bilag (del-FCL).

b) Prøve

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

- 1) luftfartsret
- 2) generel viden om luftfartøjer — instrumentering

- 3) planlægning og overvågning af flyvning
 - 4) menneskelig ydeevne
 - 5) meteorologi
 - 6) radionavigation og
 - 7) kommunikation«.
- 6) Punkt FCL.725, litra d), affattes således:
- »d) Ansøgere, som allerede har en typerettighed til en luftfartøjstype med beføjelser til at udføre operationer med enten én eller flere piloter, anses for allerede at have opfyldt de teoretiske krav, når de ansøger om at tilføje rettigheden for den anden operationstype på samme luftfartøjstype. Sådanne ansøgere skal fuldføre yderligere flyvetræning i den anden form for operation hos en ATO eller en AOC-indehaver, der er specifikt godkendt til sådan træning af den kompetente myndighed. Denne form for operation skal angives på certifikatet.«
- 7) Punkt FCL.720.A affattes således:

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

Medmindre andet er fastlagt i de data om operationel egnethed (OSD), der er fastsat i overensstemmelse med bilag I (del-21) til forordning (EU) nr. 748/2012, skal ansøgere med henblik på udstedelse af en klasse- eller typerettighed opfylde følgende krav om erfaring og forudsætninger for udstedelse af den relevante rettighed:

a) flyvemaskiner med én pilot.

Ansøgere med henblik på udstedelse af en første klasse- eller typerettighed til en flyvemaskine med én pilot, som ønsker beføjelse til at operere flyvemaskinen i operationer med flere piloter, skal opfylde kravene i litra b), nr. 4), og litra b), nr. 5).

Derudover gælder følgende for:

1) Flermotorede flyvemaskiner med én pilot

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

2) Højtydende ikke-komplekse flyvemaskiner med én pilot

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

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

ii) opfylde et af følgende krav:

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

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

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

3) Højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot

Ansøgere med henblik på udstedelse af en typerettighed til en kompleks flyvemaskine med én pilot, der er klassificeret som en højtydende flyvemaskine, skal ud over at opfylde kravene i punkt 2) have eller have haft en én- eller flermotoret IR(A), alt efter hvad der er relevant og jf. subpart G, og de skal opfylde kravene i litra b), nr. 5).

b) Flyvemaskiner med flere piloter

Ansøgere med henblik på udstedelse af 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 i flyvemaskiner

2) have eller have haft en flermotoret IR(A)-rettighed

- 3) have bestået teoriprøverne for ATPL(A) i overensstemmelse med dette bilag (del-FCL)
 - 4) bortset fra når typerettighedskurset kombineres med et MCC-kursus:
 - i) have et kursusbevis fra et fuldført MCC-kursus i flyvemaskiner eller
 - ii) have et kursusbevis fra et fuldført MCC i helikoptere og have mere end 100 timers flyveerfaring som piloter på helikoptere med flere piloter eller
 - iii) have mindst 500 timer som pilot i helikoptere med flere piloter eller
 - iv) have mindst 500 timer som piloter i operationer med flere piloter på flermotorede flyvemaskiner med én pilot i erhvervmæssig lufttransport i overensstemmelse med de gældende krav til flyveoperationer og
 - 5) have fuldført det træningskursus, der er specificeret i FCL.745.A.
 - c) Uanset litra b) må en medlemsstat udstede en typerettighed med begrænsede beføjelser for en flyvemaskine med flere piloter, som giver indehavere af en sådan rettighed ret til at fungere som andenpiloter til afløsning ved marchhøjde (cruise relief) over FL200, forudsat at to andre besætningsmedlemmer har en typerettighed i overensstemmelse med litra b).
 - d) Hvor det er fastlagt i OSD, kan udøvelsen af beføjelser i tilknytning til en typerettighed som udgangspunkt begrænses til flyvning under tilsyn af en instruktør. Flyvetimerne under tilsyn skal indføres i piloternes logbog eller et tilsvarende dokument og underskrives af instruktøren. Begrænsningen ophæves, når piloterne demonstrerer, at flyvetimerne under tilsyn, som kræves i OSD, er blevet fuldført.«
- 8) Punkt FCL.725.A affattes således:

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

Medmindre andet er fastlagt i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I (del-21) til forordning (EU) nr. 748/2012, gælder følgende:

- a) for flermotorede flyvemaskiner med én pilot:
 - 1) teorikurset for en klasserettighed til flermotorede flyvemaskiner med én pilot skal omfatte mindst syv timers instruktion i operationer med flermotorede flyvemaskiner, og
 - 2) flyvetræningskurset for en klasse- eller typerettighed til flermotorede flyvemaskiner med én pilot skal omfatte mindst to timer og 30 minutters dobbeltstyringsinstruktion under normale betingelser for operationer med flermotorede flyvemaskiner og mindst tre timer og 30 minutters dobbeltstyringsinstruktion i procedurer i forbindelse med motorbortfald og asymmetriske flyveteknikker.
 - b) for søflyvemaskiner med én pilot:
 - 1) træningskurset for rettigheder til søflyvemaskiner med én pilot skal omfatte teoriundervisning og flyveinstruktion, og
 - 2) flyvetræningen for en klasse- eller typerettighed til søflyvemaskiner med én pilot skal omfatte mindst otte timers dobbeltstyringsinstruktion, hvis ansøgerne har landversionen af den relevante klasse- eller typerettighed, eller 10 timer, hvis ansøgerne ikke har en sådan rettighed, og
 - c) for ikke-højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot og flyvemaskiner med flere piloter skal træningskurserne omfatte teori- og flyveinstruktion i UPRT relateret til de særlige forhold i den relevante klasse eller type.«
- 9) Et nyt punkt FCL.745.A tilføjes således:

»FCL.745.A Avanceret UPRT-kursus — flyvemaskiner

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

b) Efter fuldførelse af UPRT-kurset skal ansøgere have udstedt et kursusbevis af ATO'en.«

10) FCL.900, litra b), nr. 1), affattes således:

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

- i) nye luftfartøjer i medlemsstaterne eller i en operatørs flåde eller
- ii) nye træningskurser i dette bilag (del-FCL).

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

11) Punkt FCL.915 ændres således:

»FCL.915 Generelle forudsætninger og krav for instruktører

a) Generelle bestemmelser

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

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

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

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

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.

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

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

- 1) Ud over litra b) skal indehavere af et instruktørbevis, inden de fungerer som instruktører for et træningskursus i overensstemmelse med FCL.745.A:
 - i) have mindst 500 timers flyvetid som piloter på flyvemaskiner, herunder mindst 200 timers flyveinstruktion
 - ii) efter at have opfyldt kravene til erfaring i litra e), nr. 1) i), have fuldført et UPRT-instruktørtræningskursus hos en ATO, hvor ansøgenes kompetencer skal være blevet vurderet løbende og
 - iii) efter fuldførelsen af kurset have fået udstedt et kursusbevis fra en ATO, hvis skoleleder (HT) har indføjet de beføjelser, der er angivet i litra e), nr. 1), i ansøgenes logbog.

- 2) De i litra e), nr. 1), omhandlede beføjelser må kun udøves, hvis instruktører i det seneste år har fået genopfriskningstræning hos en ATO, i hvilken HT vurderer, at den nødvendige kompetence til at give instruktion på et kursus i overensstemmelse med punkt FCL.745.A er tilfredsstillende.
 - 3) Instruktører, der er indehavere af de beføjelser, der er angivet i litra e), nr. 1), må fungere som instruktører for et kursus som omhandlet i litra e), nr. 1) ii), forudsat at de:
 - i) har 25 timers flyvetræningsinstruktionserfaring i overensstemmelse med FCL.745.A
 - ii) har gennemgået en kompetencevurdering vedrørende denne beføjelse og
 - iii) opfylder kravet om nylig erfaring i litra e), nr. 2).
 - 4) Disse beføjelser skal indføres i instruktørernes logbog og underskrives af eksaminatoren.«
- 12) Tillæg 1 affattes således:

»Tillæg 1

Godskrivning af teoretisk viden

GODSKRIVNING AF TEORETISK VIDEN I SAMME ELLER 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 punkt 1.1 skal indehavere 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 og
 - 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.
- 1.4. Uanset punkt 1.2 skal indehavere af et LAPL(S) med TMG-udvidelse for at få udstedt et LAPL(A) demonstrere en tilstrækkelig teoretisk viden om SEP(land)-klassen i overensstemmelse med FCL.135.A, litra a), nr. 2).

2. CPL

- 2.1. Ansøgere med henblik på udstedelse af et CPL, som har et CPL i en anden luftfartøjskategori, skal have fået overgangsteoriinstruktion hos en ATO på et godkendt kursus i overensstemmelse med de forskelle, der er identificeret mellem CPL-pensaene for de forskellige luftfartøjskategorier.
- 2.2. Ansøgere skal bestå teoriprøver som fastlagt i dette bilag (del-FCL) i følgende emner i den relevante luftfartøjskategori:
 - 021 — Generel viden om luftfartøjer: skrog og systemer, elektrisk udstyr, strømforsyning, nødudstyr
 - 022 — Generel viden om luftfartøjer: instrumentering
 - 032/034 — Præstation — flyvemaskiner eller helikoptere
 - 070 — Operationelle procedurer og
 - 080 — Flyveprincipper.
- 2.3. Ansøgere med henblik på udstedelse af et CPL, som har bestået den relevante teoriprøve for en IR i samme luftfartøjskategori, får dette godskrevet i forhold til kravene til teoretisk viden om menneskelig ydeevne og meteorologi, medmindre de har fuldført IR-træningskurset i overensstemmelse med tillæg 6, afsnit Aa, til dette bilag (del-FCL).

2.4. Ansøgere til et CPL, som har bestået de relevante teoriprøver for en IR eller en EIR i samme luftfartøjskategori, får dette godskrevet i forhold til kravene om teoretisk viden i emnet »kommunikation«.

3. ATPL

3.1. Ansøgere med henblik på udstedelse af et ATPL, som har et ATPL i en anden luftfartøjskategori, skal have fået overgangsteoriinstruktion hos en ATO på et godkendt kursus i overensstemmelse med de forskelle, der er identificeret mellem ATPL-pensaene for de forskellige luftfartøjskategorier.

3.2. Ansøgere skal bestå teoriprøver som fastlagt i dette bilag (del-FCL) i følgende emner i den relevante luftfartøjskategori:

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

022 — Generel viden om luftfartøjer: instrumentering

032/034 — Præstation — flyvemaskiner eller helikoptere

070 — Operationelle procedurer og

080 — Flyveprincipper.

3.3. Ansøgere med henblik på udstedelse af 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 »kommunikation«.

3.4. Ansøgere med henblik på udstedelse af 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) og

— kommunikation.

3.5. Ansøgere med henblik på udstedelse af et ATPL(A), som har bestået de relevante teoriprøver for et IR(A), får dette godskrevet i forhold til kravene om teoretisk viden i emnet »kommunikation«.

3.6. Ansøgere med henblik på udstedelse af 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) og

— kommunikation.

4. IR

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

— menneskelig ydeevne

— meteorologi og

— kommunikation.

4.2. Ansøgere med henblik på udstedelse af en IR(H), som har bestået de relevante teoriprøver for et ATPL(H) VFR, skal bestå følgende prøveemner:

— luftfartsret

— planlægning og overvågning af flyvning og

— radionavigation.«

13) I tillæg 3, sektion A, foretages følgende ændringer:

a) Punkt 4 affattes således:

»4. Kurset skal omfatte:

a) teoriundervisning til ATPL(A)-niveau

b) visuel flyvetræning og instrumentflyvetræning

c) MCC-træning for flyvemaskiner med flere piloter. og

d) UPRT i overensstemmelse med FCL.745.A, medmindre ansøgerne allerede har fuldført dette træningskursus, før de påbegynder det integrerede ATP-kursus.«

b) Punkt 5 affattes således:

»5. Ansøgere, som ikke består eller ikke kan fuldføre hele ATP(A)-kurset, kan ansøge den kompetente myndighed om teoripróven og den praktiske próve med henblik på et certifikat på et lavere niveau og en IR, hvis de gældende krav er opfyldt.«

c) Punkt 7 benævnes »7.1.« og et nyt punkt (7.2) tilføjes således:

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

d) Punkt 9 affattes således:

»9. Flyvetræningen, bortset fra typerrettighedstræning, skal omfatte i alt mindst 195 timer og herunder alle midtvejspróver, 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 og
- d) fem timers flyvetid om natten, herunder tre timers dobbeltstyringsinstruktion, som omfatter mindst:
 - 1) 1 times rundflyvningsinstruktion
 - 2) fem solostarter og
 - 3) fem sololandinge med fuldt stop
- e) UPRT-flyveinstruktion i overensstemmelse med FCL.745.A
- f) 115 timers instrumenttid, som omfatter mindst:
 - 1) 20 timer som luftfartøjschefelev
 - 2) 15 timers MCC, hvor der kan anvendes en FFS eller FNPT II
 - 3) 50 timers instrumentflyveinstruktion, hvoraf op til:
 - i) 25 timer kan være instrumenttid på jorden i en FNPT I eller
 - ii) 40 timer kan være instrumenttid på jorden i en FNPT II, FTD 2 eller FFS, hvoraf op til 10 timer kan fuldføres i en FNPT I.

Ansøgere, som har et kursusmodulbevis fra det grundlæggende instrumentflyvemodul, godskrives op til 10 timer i forhold til den krævede instrumentinstruktionstid. De timer, der er fuldført i en BITD, godskrives ikke og
- g) 5 timer i en flyvemaskine eller TMG, der:
 - 1) er certificeret til befording af mindst fire personer og
 - 2) som har en propel med variabel pitch og optrækkeligt understel.«

14) I tillæg 5 foretages følgende ændringer:

a) Punkt 7 affattes således:

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

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

b) Punkt 8 affattes således:

»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 bilag I (del-21) til forordning (EU) nr. 748/2012.

d) Fase 4 — Videregående

Typerettighedstræning i et luftfartsselskabsmiljø.

MCC-kravene skal indarbejdes i de relevante faser ovenfor.

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

c) Et nyt punkt 8a tilføjes således:

»8a. Flyveerfaring i faktisk flyvning skal omfatte:

a) alle de krav om erfaring, der er fastsat i subpart H

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

c) flyvemaskine-/UPRT-øvelser relateret til den relevante types særlige forhold i overensstemmelse med FCL.725.A, litra c)

d) natflyvning

e) flyvning udelukkende med reference til instrumenter og

f) den fornødne erfaring med henblik på at opnå det relevante luftmandskab.«

15) Tillæg 9 affattes således:

»Tillæg 9

Træning, praktisk prøve og duelighedsprøve for MPL, ATPL, type- og klasserettigheder og duelighedsprøve for IRS

A. Generelle bestemmelser

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

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

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

a) en disponibel og tilgængelig FFS eller

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

c) luftfartøjet, hvis FSTD'en ikke er disponibel eller tilgængelig.

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

2. Hvis samtlige afsnit af en prøve ikke består i to forsøg, vil yderligere træning blive krævet.
3. Der er ingen grænse for antallet af forsøg på at bestå praktiske prøver.

INDHOLD AF TRÆNINGEN/DEN PRAKTISKE PRØVE/DUELIGHEDSPRØVEN

4. Medmindre andet er fastlagt i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I (del-21) til forordning (EU) nr. 748/2012, skal flyveinstruktionspensummet, de praktiske prøver og duelighedsprøver være i overensstemmelse med dette tillæg. Pensummet, praktiske prøver og duelighedsprøver kan reduceres ved godskrivning for tidligere erfaring på tilsvarende luftfartøjstyper, som fastlagt i OSD.
5. Bortset fra praktiske prøver for udstedelse af et ATPL, kan der, hvis det er fastlagt i OSD for det specifikke luftfartøj, godskrives for emner i den praktiske prøve, som er fælles for andre typer eller varianter, hvor piloterne er kvalificeret.

AFHOLDELSE AF PRØVEN

6. Eksaminatoren kan vælge mellem forskellige scenarier for praktiske prøver eller duelighedsprøver indeholdende simulerede relevante operationer. Der skal anvendes FFS og andre træningsanordninger som fastlagt i dette bilag (del-FCL).
7. Under duelighedsprøven skal eksaminatoren bekræfte, at indehaverne af klasse- eller typerettigheden har en tilstrækkelig teoretisk viden.
8. Hvis ansøgerne vælger at afslutte den praktiske prøve af årsager, som eksaminatoren ikke finder fyldestgørende, skal de tage hele den praktiske prøve igen. Hvis prøven afsluttes af årsager, som eksaminatoren finder fyldestgørende, skal der kun aflægges prøve i de afsnit, som ikke er fuldført, på en anden flyvning.
9. Enhver af prøvens manøvrer eller procedurer kan efter eksaminatorens skøn gentages én enkelt gang af ansøgerne. Eksaminatoren kan afbryde prøven på ethvert trin, hvis det skønnes, at ansøgernes demonstration af flyvefærdigheder kræver en fuldstændig omprøve.
10. Ansøgerne skal flyve luftfartøjet fra en position, hvor enten luftfartøjschefens eller andenpilotens funktioner kan udføres, alt efter tilfældet. Tages prøven i operationer med én pilot, udføres prøven, som om der ikke var andre besætningsmedlemmer.
11. Under forberedelserne før flyvning i forbindelse med prøven skal ansøgerne bestemme power settings og hastigheder. Ansøgerne skal vise eksaminatoren, hvilke tjek og handlinger vedkommende har udført, herunder identifikation af radiohjælpemidler. Tjek skal udføres i overensstemmelse med tjeklisten for det luftfartøj, på hvilket prøven aflægges, og, hvis det er relevant, med MCC-konceptet. Præstationsdata for start, anflyvning og landing skal udregnes af ansøgerne i overensstemmelse med operations- eller flyvehåndbogen for det anvendte luftfartøj. Beslutningshøjder over havet/jorden, mindste nedgangshøjde over havet/jorden og punkt for afbrudt anflyvning skal aftales med eksaminatoren.
12. Eksaminatoren må ikke deltage i flyvningens udførelse undtagen i tilfælde, hvor indgriben er nødvendig af hensyn til sikkerheden eller for at undgå en uacceptabel forsinkelse for anden trafik.

SPECIFIKKE KRAV TIL DEN PRAKTISKE PRØVE/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. Ansøgerne skal fungere som flyvende pilot i alle afsnit af den praktiske prøve, bortset fra unormale procedurer og nødprocedurer, som kan udføres som flyvende pilot eller ikke-flyvende pilot i overensstemmelse med MCC. Ansøgere til den første udstedelse af en typerettighed til luftfartøjer med flere piloter eller ATPL skal også påvise evnen til at fungere som ikke-flyvende pilot. Ansøgeren kan vælge at sidde enten til venstre eller højre under den praktiske prøve, hvis alle emner kan udføres fra den valgte position.

15. Følgende punkter skal kontrolleres specifikt af eksaminatoren i forbindelse med ansøgere til ATPL eller en typerettighed til luftfartøjer med flere piloter eller for operationer med flere piloter på en flyvemaskine med én pilot omfattende en luftfartøjschefs opgaver, uanset om ansøgerne fungerer som flyvende pilot eller ikke-flyvende pilot:
 - a) styring af samarbejdet mellem besætningsmedlemmerne
 - b) generelt overblik over luftfartøjets operation ved hjælp af passende tilsyn og
 - c) fastsættelse af prioriteter og beslutningstagning i overensstemmelse med sikkerhedsaspekterne og de relevante love og regler for den operative situation, herunder nødsituationer.
16. Prøven skal gennemføres i henhold til IFR, hvis den omfatter IR, og skal så vidt muligt afholdes i et simuleret erhvervsmæssigt lufttransportmiljø. Et element, der er af afgørende betydning, er ansøgerens evne til at planlægge og udføre flyvningen ud fra standardbriefingmateriale.
17. Hvis typerettighedskurset har omfattet mindre end to timers flyvetræning i luftfartøjet, kan den praktiske prøve udføres i en FFS og afsluttes før den første flyvetræning i luftfartøjet.

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

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

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

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

B. Specifikke krav for flyvemaskinekategori

BESTÅKRAV

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

GRÆNSER FOR FLYVEPRØVEN

3. Ansøgerne skal demonstrere evnen til at:
 - a) operere flyvemaskinen inden for dens begrænsninger

- b) fuldføre alle manøvrer roligt og nøjagtigt
 - c) udvise god dømmekraft og godt luftmandskab
 - d) anvende flyvefaglig viden
 - e) opretholde kontrollen med flyvemaskinen til enhver tid på en sådan måde, at der ikke på noget tidspunkt opstår tvivl om, at en procedure eller manøvre udføres på fuld forsvarlig måde
 - f) forstå og anvende procedurer for besætningskoordinering og uarbejdsdygtighed, hvis det er relevant, og
 - g) kommunikere effektivt med de andre besætningsmedlemmer, hvis det er relevant.
4. Følgende grænser gælder under hensyntagen til turbulente forhold og den anvendte flyvemaskines manøvreringsegenskaber og præstationer.

Højde

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

Tracking

På radiohjælpemidler	± 5°
For vinkelafvigelse	Halv afvigelse, azimuth og glidevinkel (f.eks. LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) and 3D (LNAV/VNAV) »lineære« laterale afvigelse	Cross-track fejl/afvigelse skal normalt begrænses til ± ½ af RNP-værdien for proceduren. Korte afvigelser fra denne standard op til højst én gang RNP-værdien er tilladt.
3D-lineære vertikale afvigelser (f.eks. RNP APCH (LNAV/VNAV) under anvendelse af Baro VNAV)	Højst - 75 ft under den vertikale profil på et hvilket som helst tidspunkt, og ikke over +75 ft over den vertikale profil på eller under 1 000 ft over flyvepladsens niveau.

Kurs

alle motorer i funktion	± 5°
med simuleret motorbortfald	± 10°

Hastighed

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

INDHOLD AF TRÆNINGEN/DEN PRAKTISKE PRØVE/DUELIGHEDSPRØVEN

5. Flyvemaskiner med én pilot, bortset fra højtydende komplekse flyvemaskiner
- a) Følgende symboler betyder:
 - P = Trænet som luftfartøjschef eller andenpilot samt som flyvende pilot og ikke-flyvende pilot
 - OTD = Der må anvendes andre træningsanordninger til denne øvelse
 - X = FFS skal anvendes til denne øvelse; ellers skal der anvendes en flyvemaskine, hvis det er hensigtsmæssigt for manøvreren eller proceduren
 - P# = Træningen skal suppleres af flyvemaskineinspektion under tilsyn
 - b) Den praktiske træning skal udføres på mindst det træningsudstyrsniveau, der er vist som (P), eller kan udføres på et højere udstyrsniveau som angivet med pilen (—>).
- Følgende forkortelser bruges til at angive det anvendte træningsudstyr:
- A = flyvemaskine
 - FFS = flyvesimulator (full flight simulator)
 - FSTD = flyvesimulatortræningsanordning

- c) Emnerne med asterisk (*) i afsnit 3B og for flermotorede flyvemaskiner afsnit 6 skal flyves udelukkende med reference til instrumenter, hvis forlængelse/fornyelse af en IR er omfattet af den praktiske prøve eller duelighedsprøven. Hvis emnerne med asterisk (*) ikke flyves udelukkende med reference til instrumenter under den praktiske prøve eller duelighedsprøven, og hvis IR-beføjelserne ikke godskrives, vil klasse- eller typerettigheden blive begrænset til VFR.
- d) Afsnit 3A skal udføres for at forlænge en typerettighed eller flermotoret klasserettighed, kun VFR, hvis den krævede erfaring på 10 rutesektorer inden for de foregående 12 måneder ikke er opnået. Afsnit 3A kræves ikke, hvis afsnit 3B er fuldført.
- e) Hvis bogstavet »M« er vist i kolonnen med praktisk prøve eller duelighedsprøve, angiver dette en obligatorisk øvelse eller et valg, hvis der vises mere end én øvelse.
- f) En FSTD skal anvendes til praktisk træning for type- eller ME-klasserettigheder, hvis de indgår i et godkendt klasse- eller typerettighedskursus. Følgende faktorer indgår i godkendelsen af kurset:
- i) kvalifikationen for FSTD som fastsat i de relevante krav i bilag VI (del-ARA) og bilag VII (del-ORA)
 - ii) instruktørernes kvalifikationer
 - iii) den mængde FSTD-træning, der udføres på kurset og
 - iv) piloternes kvalifikationer og tidligere erfaring på lignende typer.
- g) Hvis der søges om beføjelser til operationer med flere piloter for første gang, skal piloter, der har beføjelser til operationer med én pilot:
- 1) fuldføre et overgangskursus indeholdende manøvrer og procedurer, herunder MCC, samt øvelserne i afsnit 7, der anvender trussels- og fejlstyring (TEM), CRM og menneskelige faktorer, hos en ATO og
 - 2) bestå en duelighedsprøve i operationer med flere piloter.
- h) Hvis der søges om beføjelser til operationer med én pilot for første gang, skal piloter, der har beføjelser til operationer med flere piloter, trænes hos en ATO og kontrolleres med hensyn til følgende yderligere manøvrer og procedurer i operationer med én pilot:
- 1) for SE-flyvemaskiner, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 og, hvis det er relevant, én metode fra afsnit 3.B og
 - 2) for ME-flyvemaskiner, 1.6, afsnit 6 og, hvis det er relevant, én metode fra afsnit 3.B.
- i) Piloter, der har beføjelser til operationer med både én pilot og flere piloter i overensstemmelse med litra g) og h), kan forlænge beføjelser for begge typer operationer ved at fuldføre en duelighedsprøve i operationer med flere piloter ud over de øvelser, der er omhandlet i litra h), nr. 1) eller h), nr. 2), i operationer med én pilot.
- j) Hvis der fuldføres en praktisk prøve eller duelighedsprøve i operationer med flere piloter, begrænses typerettigheden til operationer med flere piloter. Begrænsningen ophæves, når piloterne overholder litra h).
- k) Træning, test og kontrol foretages i henhold til nedenstående tabel.
- 1) Træning ved en ATO, test og kontrolkrav for beføjelser til operationer med én pilot
 - 2) Træning ved en ATO, test og kontrolkrav for beføjelser til operationer med flere piloter
 - 3) Træning ved en ATO, test og kontrolkrav for piloter, som har beføjelser til operationer med én pilot, og som søger om beføjelser til operationer med flere piloter for første gang (overgangskursus)
 - 4) Træning ved en ATO, test og kontrolkrav for piloter, som har beføjelser til operationer med flere piloter, og som søger om beføjelser til operationer med én pilot for første gang (overgangskursus)
 - 5) Træning hos en ATO og kontrolkrav til kombineret forlængelse og fornyelse af beføjelser til operationer med én pilot og flere piloter

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

- l) For at få eller bibeholde PBN-beføjelser, skal én indflyvning være en RNP APCH. Hvis en RNP APCH ikke er praktisk mulig, gennemføres den på en passende udstyret FSTD.

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

TMG OG FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT BORTSET FRA HØJTYDENE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER		PRAKTISK TRÆNING			KLASSE- ELLER TYPERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
		Manøvrer/procedurer	FSTD	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Prøvet eller kontrolleret i FSTD eller A
2.2	Krappe drej (360° venstre og højre ved 45° krængning)	P—>	—>		M	
2.3	Stalls og genopretning: i) rent stall ii) anflyvning til stall i drej i forbindelse med nedstigning med krængning med anflyvningskonfiguration og motorkraft iii) anflyvning til stall i landingskonfiguration og motorkraft og iv) anflyvning til stall, drej i forbindelse med stigning med flap under start og motorkraft under stigning (kun enmotorede flyvemaskiner)	P—>	—>		M	
2.4	Flyvning med autopilot og kunstig horisont (kan udføres i afsnit 3), hvis det er relevant	P—>	—>		M	
2.5	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer	P—>	—>		M	
AFSNIT 3A						
3A	En route-procedurer iht. VFR	P—>	—>			
3A.1	(se B.5, litra c) og d) Flyveplan, bestiknavigation og kortlæsning					
3A.2	Bibeholdelse af højde, kurs og hastighed	P—>	—>			
3A.3	Orientering, timing og revision af ETA'er	P—>	—>			
3A.4	Anvendelse af radionavigationshjælpemidler (hvis det er relevant)	P—>	—>			
3A.5	Flyveadministration (driftsflyveplan, rutinetjek inkl. brændstof, systemer og tilisning)	P—>	—>			
3A.6	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer	P—>	—>			
AFSNIT 3B						
3B	Instrumentflyvning	P—>	—>		M	
3B.1*	IFR under afgang					

TMG OG FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT BORTSET FRA HØJTYDENE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER	PRAKTISK TRÆNING			KLASSE- ELLER TYPERETTINGED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE		
	Manøvrer/procedurer	FSTD	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Prøvet eller kontrolleret i FSTD eller A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
3B.2* IFR en route	P→	→			M	
3B.3* Holdingprocedurer	P→	→			M	
3B.4* 3D-operationer til beslutningshøjde over havet/jorden (DH/A) på 200 ft (60 m) eller til højere minima, hvis det er foreskrevet i indflyvningsproceduren (autopilot kan anvendes til det endelige anflyvningssegment vertikal flyvevej-intercept)	P→	→			M	
3B.5* 2D-operationer til mindste nedgangshøjde/højde over havet (MDH/A)	P→	→			M	
3B.6* Flyveøvelser, herunder simuleret fejl i kompas og flyveindstillingsindikator: — standarddrej og — genopretning fra usædvanlige flyvestillinger	P→	→			M	
3B.7* Fejl i LLZ eller glidevinkel	P→	→				
3B.8* ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer	P→	→			M	
Tomt felt						
AFSNIT 4						
4 Anflyvning og landinger	P→	→			M	
4.1 Procedure i forbindelse med anflyvning af flyvepladsen						
4.2 Normal landing	P→	→			M	
4.3 Landing uden brug af flaps	P→	→			M	
4.4 Landing i sidevind (hvis de rette forhold er til stede)	P→	→				
4.5 Anflyvning til landing med motor i tomgang fra op til 2 000 fod over landingsbanen (kun enmotorede flyvemaskiner)	P→	→				
4.6 Go-around fra minimumshøjde	P→	→			M	
4.7 Go-around og landing om natten (hvis det er relevant)	P→	→				
4.8 ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer	P→	→			M	
AFSNIT 5						
5 Unormale procedurer og nødprocedurer (Dette afsnit kan kombineres med afsnit 1 til 4)						

TMG OG FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT BORTSET FRA HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER		PRAKTISK TRÆNING			KLASSE- ELLER TYPERETTINGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
		Manøvrer/procedurer	FSTD	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Prøvet eller kontrolleret i FSTD eller A
5.1	Afbrudt start med rimelig hastighed	P—>	—>		M	
5.2	Simuleret motorbortfald efter start (kun enmotorede flyvemaskiner)		P		M	
5.3	Simuleret nødlanding uden motorkraft (kun enmotorede flyvemaskiner)		P		M	
5.4	Simulerede nødsituationer: i) brand eller røgudvikling under flyvning og ii) fejl i systemer, hvis det er relevant	P—>	—>			
5.5	Alene for træning med ME-flyvemaskiner og TMG: slukning og genstart af motor (i en sikker højde, hvis det udføres i luftfartøjet)	P—>	—>			
5.6	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer					
AFSNIT 6						
6	Simuleret asymmetrisk flyvning	P—>	—>X		M	
6.1*	(Dette afsnit kan kombineres med afsnit 1 til 5) Simuleret motorbortfald under start (i en sikker højde, medmindre det udføres i en FFS eller FNPT II)					
6.2*	Asymmetrisk anflyvning og go-around	P—>	—>		M	
6.3*	Asymmetrisk anflyvning og landing med fuldt stop	P—>	—>		M	
6.4	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer	P—>	—>		M	
AFSNIT 7						
7	UPRT					
7.1	Flyvemanøvrer og -procedurer					
7.1.1	Manuel flyvning med og uden kunstig horisont (ingen autopilot, ingen selvstændig kraft/automatisk gasspjæld og ved???, hvis det er relevant)	P—>	—>			

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

6. Flyvemaskiner med flere piloter og højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot

a) Følgende symboler betyder:

P = Trænet som luftfartøjschef eller andenpilot samt som flyvende pilot og ikke-flyvende pilot med henblik på udstedelse af en typerettighed, hvis det er relevant.

- OTD = Der må anvendes andre træningsanordninger til denne øvelse
 X = FFS skal anvendes til denne øvelse; ellers skal der anvendes en flyvemaskine, hvis det er hensigtsmæssigt for manøvren eller proceduren
 P# = Træningen skal suppleres af flyvemaskineinspektion under tilsyn

- b) Den praktiske træning skal udføres på mindst det træningsudstyrsniveau, der er vist som (P), eller kan udføres op til et højere udstyrsniveau som angivet med pilen (————>).

Følgende forkortelser bruges til at angive det anvendte træningsudstyr:

- A = flyvemaskine
 FFS = flyvesimulator (full flight simulator)
 FSTD = flyvesimulatortræningsanordning

- c) Emnerne med asterisk (*) skal flyves udelukkende med reference til instrumenter.
 d) Hvis bogstavet »M« er vist i kolonnen med praktisk prøve eller duelighedsprøve, angiver dette en obligatorisk 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) instruktørernes kvalifikationer
 - ii) kvalifikationen og omfanget af den FSTD-træning, der udbydes på kurset og
 - iii) piloternes kvalifikationer og tidligere erfaring på lignende typer.
- f) Manøvrer og procedurer skal omfatte MCC for flyvemaskiner med flere piloter samt for højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot i operationer med flere piloter.
 g) Manøvrer og procedurer skal udføres i rollen som én pilot for højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot i operationer med én pilot.
 h) For højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot skal typerettigheden begrænses til operationer med flere piloter, når en praktisk prøve eller duelighedsprøve udføres i operationer med flere piloter. Hvis der søges om beføjelser til flyvemaskiner med én pilot, skal manøvrerne/procedurerne i 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 5.5 og mindst én manøvre/procedure fra afsnit 3.4 også udføres som én pilot.
 i) For en begrænset typerettighed, som udstedes i overensstemmelse med 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.
 j) For at få eller bibeholde PBN-beføjelser, skal én indflyvning være en RNP APCH. Hvis en RNP APCH ikke er praktisk mulig, gennemføres den på en passende udstyret FSTD.

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT		PRAKTISK TRÆNING			ATPL-/MPL-/TYPERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer		FSTD	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Prøvet eller kontrolleret i FSTD eller A	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
AFSNIT 1						
1	Forberedelser til flyvning	OTD				
1.1.	Udregning af præstationer	P				
1.2.	Ydre visuel inspektion af flyvemaskinen, placering af dele og formål	OTD P#	P			
1.3.	Cockpitinspektion	P————>	————>			
1.4.	Anvendelse af tjekliste før motorstart, startprocedurer, tjek af kommunikations- og navigationsudstyr, udvælgelse og indstilling af navigations- og kommunikationsfrekvenser	P————>	————>		M	

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT		PRAKTISK TRÆNING			ATPL-/MPL-/TYPERET- TIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
		Manøvrer/procedurer	FSTD	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Prøvet eller kontrolleret i FSTD eller A
1.5.	Taxiing/Taxiing i luften i overensstemmelse med ATC-instrukser eller instruktørens instrukser	P————>	————>			
1.6.	Tjek før start	P————>	————>		M	
AFSNIT 2						
2	Start	P————>	————>			
2.1.	Normal start med forskellige flapindstillinger, herunder hurtig start					
2.2*	Instrumentstart: overgang til instrumentflyvning kræves under rotation eller straks, når flyvemaskinen er lettet	P————>	————>			
2.3.	Start i sidevind	P————>	————>			
2.4.	Start ved maksimal startmasse (faktisk eller simuleret maksimal startmasse)	P————>	————>			
2.5.	Starter med simuleret motorbortfald:	P————>	————>			
2.5.1*	kort efter, at V2 er nået					
	(På flyvemaskiner, som ikke er certificeret som flyvemaskiner i transport- eller regional kategorien, må motorbortfald ikke simuleres før opnåelse af en minimumshøjde på 500 fod over startbaneenden. For flyvemaskiner med samme præstation som en flyvemaskine i transportkategorien med hensyn til startmasse og tæthedshøjde kan instruktøren simulere motorbortfald kort efter, at V2 er nået)					
2.5.2*	mellem V1 og V2	P	X		M Kun FFS	
2.6.	Afbrudt start med rimelig hastighed før V1 nås	P————>	——>X		M	
AFSNIT 3						
3	Flyvemanøvrer og -procedurer	P————>	——>			
3.1.	Manuel flyvning med og uden kunstig horisont (ingen autopilot, ingen selvstændig kraft/automatisk gasspjæld og ved???, hvis det er relevant)					
3.1.1.	Ved forskellige hastigheder (herunder i langsom flyvning) og i højder inden for FSTD-træningen	P————>	——>			
3.1.2.	Krappe drej med 45° krængning, 180° til 360° venstre og højre	P————>	——>			
3.1.3.	Drej med og uden spoiler	P————>	——>			
3.1.4.	Procedureinstrumentflyvning og manøvrering, herunder instrumentudflyvning og -ankomst og visuel indflyvning	P————>	——>			

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTJDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT		PRAKTISK TRÆNING			ATPL-/MPL-/TYPERET- TIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
		Manøvrer/procedurer	FSTD	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Prøvet eller kontrolleret i FSTD eller A
3.2.	»Tuck under«- og machbuffet (hvis dette er relevant) og andre specifikke flyvekarakteristika ved flyvemaskinen (f.eks. dutch roll)	P————>	————>X Der må ikke anvendes en flyvemaskine til denne øvelse		Kun FFS	
3.3.	Normal betjening af system- og kontrolpanel (hvis dette er relevant)	OTD P————>	————>			
3.4.	Normal og unormal anvendelse af følgende systemer:				M	Der skal mindst vælges tre unormale emner fra 3.4.0 til og med 3.4.14
3.4.0.	Motor (og om nødvendigt propel)	OTD P————>	————>			
3.4.1.	Tryk- og klimaanlæg	OTD P————>	————>			
3.4.2.	Pitot-statisk system	OTD P————>	————>			
3.4.3.	Brændstofsistem	OTD P————>	————>			
3.4.4.	Elektrisk system	OTD P————>	————>			
3.4.5.	Hydrauliksystem	OTD P————>	————>			
3.4.6.	Flyvekontrol- og trimsystem	OTD P————>	————>			
3.4.7.	Afisningssystem/system til forebyggelse af isdannelse, blændskærm — varme	OTD P————>	————>			
3.4.8.	Autopilot/kunstig horisont	OTD P————>	————>		M kun én pilot)	
3.4.9.	Anordninger til advarsel om eller forhindring af stall samt stabilitetsforstærkningsanordninger	OTD P————>	————>			
3.4.10.	System til varsling af terrænnærhed, vejrradar, radiohøjdemåler, transponder	P————>	————>			
3.4.11.	Radio, navigationsudstyr, instrumenter og FMS	OTD P————>	————>			

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT	PRAKTISK TRÆNING			ATPL-/MPL-/TYPERET- TIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE		
	Manøvrer/procedurer	FSTD	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Prøvet eller kontrolleret i FSTD eller A	Eksaminato- rens initialer efter afsluttet prøve
3.4.12. Understel og bremse	OTD P————>	————>				
3.4.13. Lamel- og flapsystem	OTD	————>				
3.4.14. Hjælpeotoranordning (APU)	OTD P————>	————>				
Tomt felt						
3.6. Unormale procedurer og nødprocedurer:				M	Der skal mindst vælges 3 emner fra 3.6.1 til og med 3.6.9	
3.6.1. Brandøvelser, f.eks. motor, APU, kabine, lastrum, cockpit, vinge og elektriske brande, herunder evakuering	P————>	————>				
3.6.2. Røgkontrol og -udsugning	P————>	————>				
3.6.3. Motorbortfald, slukning og genstart i en sikker højde	P————>	————>				
3.6.4. 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 (AFM)	P————>	————>				
3.6.9. TCAS-hændelse	OTD P————>	Der må ikke anvendes en flyvemaski- ne		Kun FFS		
3.7. Træning i udretning fra uønskede flyvestillinger	P	X				
3.7.1. Udretning fra stall-hændelser i: — startkonfiguration — ren konfiguration ved lav højde — ren konfiguration i nærheden af den maksimale flyvehøjde og — landingskonfiguration.	FFS, som kun er kvalificeret til træningsop- gaven	Der må ikke anvendes en flyvemaski- ne til denne øvelse				
3.7.2. Følgende øvelser i udretning: — udretning fra nose-high ved forskellige krængningsvinkler og — udretning fra nose-low ved forskellige krængningsvinkler	P FFS, som kun er kvalificeret til træningsop- gaven	X Der må ikke anvendes en flyvemaski- ne til denne øvelse		Kun FFS		

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT	PRAKTISK TRÆNING			ATPL-/MPL-/TYPERET- TIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
	Manøvrer/procedurer	FSTD	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Prøvet eller kontrolleret i FSTD eller A
3.8. Instrumentflyvningsprocedurer					
3.8.1.* Overholdelse af afgang- og ankomstruter og ATC-instrukser	P————>	————>		M	
3.8.2* Holdingprocedurer	P————>	————>			
3.8.3* 3D-operationer til DH/A på 200 ft (60 m) eller til højere minima, hvis dette kræves i henhold til indflyvningsproceduren					

Bemærk: Ifølge AFM kan RNP APCH-procedurer kræve, at der anvendes autopilot eller kunstig horisont. Proceduren, der skal flyves manuelt, vælges under hensyntagen til sådanne begrænsninger (f.eks. vælg en ILS for 3.8.3.1 i tilfælde af en sådan AFM-begrænsning).

3.8.3.1* Manuelt, uden kunstig horisont	P————>	————>		M (kun praktisk prøve)	
3.8.3.2. *Manuelt, med kunstig horisont	P————>	————>			
3.8.3.3. *Med autopilot	P————>	————>			
3.8.3.4. * Manuelt, med én motor simuleret ude af drift; motorbortfald skal simuleres under den endelige indflyvning, før 1 000 ft over flyvepladsniveau nås, indtil landing eller indtil proceduren i forbin- delse med afbrudt indflyvning er gennemført. For flyvemaskiner, som ikke er certificeret i trans- portkategorien (JAR/FAR 25) eller i regionalcate- gorien (SFAR 23), skal indflyvning med simule- ret motorbortfald og den efterfølgende go- around startes i forbindelse med ikke-præcisions- indflyvningen som beskrevet i 3.8.4. Go-around skal startes, når den angivne hindringsfri højde (OCH/A) er nået, dog ikke senere end at en MDH/A på 500 ft over landingsbanetærsklen nås. For flyvemaskiner med samme præstation som en flyvemaskine i transportkategorien med hensyn til startmasse og tæthedshøjde kan in- struktøren simulere motorbortfald i overensstem- melse med 3.8.3.4	P————>	————>		M	
3.8.3.5. *Manuelt, med én motor simuleret ude af drift; motorbortfald skal simuleres under den endelige indflyvning efter at have passeret det ydre mar- keringsfyrt (OM) inden for en afstand på højst 4 NM, indtil landing eller indtil proceduren i forbin- delse med afbrudt indflyvning er gennemført	P————>	————>		M	

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTJDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT	PRAKTISK TRÆNING			ATPL-/MPL-/TYPERET- TIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE		
	Manøvrer/procedurer	FSTD	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Prøvet eller kontrolleret i FSTD eller A	Eksaminato- rens initialer efter afsluttet prøve
For flyvemaskiner, som ikke er certificeret i transportkategorien (JAR/FAR 25) eller i regional-kategorien (SFAR 23), skal indflyvning med simuleret motorbortfald og den efterfølgende go-around startes i forbindelse med ikke-præcisions-indflyvningen som beskrevet i 3.8.4. Go-around skal startes, når den angivne OCH/A er nået; dog ikke senere end at en MDH/A på 500 ft over landingsbanetærsklen nås. For flyvemaskiner med samme præstation som en flyvemaskine i transportkategorien med hensyn til startmasse og tæthedshøjde kan instruktøren simulere motorbortfald i overensstemmelse med 3.8.3.4						
3.8.4* 2D-operationer ned til MDH/A	P*—>	—>		M		
3.8.5. 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: b) cirklingsanflyvning til en anden landingsbane mindst 90° fra centerlinjen fra den endelige anflyvning, der er anvendt i litra a), ved den autoriserede minimumshøjde for cirklingsanflyvning. <i>Bemærk:</i> Hvis a) og b) ikke er mulige af ATC-årsager, kan der udføres en simuleret øvelse ved dårlig sigtbarhed.	P*—>	—>				
3.8.6. Visuelle indflyvninger	P—>	—>				
AFSNIT 4						
4 Procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning						
4.1. Go-around med alle motorer i drift* under en 3D-operation, i beslutningshøjde	P*—>	—>				
4.2. Go-around med alle motorer i drift* i forskellige faser under instrumentindflyvning	P*—>	—>				
4.3. Andre procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning	P*—>	—>				
4.4* Manuel go-around med den kritiske motor simuleret ude af drift efter en instrumentanflyvning i beslutningshøjde, mindste nedgangshøjde eller afbrudt anflyvningspunkt	P*—>	—>		M		

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT	PRAKTISK TRÆNING			ATPL-/MPL-/TYPERET- TIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE		
	Manøvrer/procedurer	FSTD	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Prøvet eller kontrolleret i FSTD eller A	Eksaminato- rens initialer efter afsluttet prøve
4.5. Afbrudt landing med alle motorer i drift: — fra forskellige højder under DH/MDH; — efter landing (afbrudt landing) For flyvemaskiner, som ikke er certificeret i trans- portkategorien (JAR/FAR 25) eller i regionalkate- gorien (SFAR 23), skal den afbrudte landing med alle motorer i drift indledes under MDH/A eller efter landing.	P————>	————>				
AFSNIT 5						
5 Landinger	P					
5.1. Normale landinger* med visuel reference fastsat i beslutningshøjde efter en instrumentindflyv- ning						
5.2. Landing med simuleret fejl i horisontal stabilisa- tor i en hvilken som helst ude-af-trimning-posi- tion	P————>	Der må ikke anvendes en flyvemaski- ne til denne øvelse		Kun FFS		
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		
5.6. Landing med to motorer ude af drift: — flyvemaskiner med 3 motorer: den midterste motor og 1 ydermotor så vidt muligt i over- ensstemmelse med data i AFM og — flyvemaskiner med fire motorer: to motorer i én side	P	X		M Kun FFS (kun praktisk prøve)		

Generelle bemærkninger:

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

AFSNIT 6

Supplerende autorisation for typerettighed til in-
strumentanflying ned til en beslutningshøjde
på mindre end 60 m (200 fod) (KAT II/III)

FLYVEMASKINER MED FLERE PILOTER OG HØJTYDENDE KOMPLEKSE FLYVEMASKINER MED ÉN PILOT	PRAKTISK TRÆNING			ATPL-/MPL-/TYPERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
	Manøvrer/procedurer	FSTD	A	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Prøvet eller kontrolleret i FSTD eller A
Følgende manøvrer og procedurer er mindstekravene for træning, der giver tilladelse til instrumentanflying ned til en beslutningshøjde på mindre end 60 m (200 fod). Under følgende instrumentanflying og procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning skal der anvendes alt det flyvemaskineudstyr, der kræves for typecertificering af instrumentanflying 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 en flyvemaskine til denne øvelse		M*	
6.2* KAT II/III-indflyvninger: i simulerede instrumentflyingbetingelser 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 instrumentanflying. Afhængigt af det specifikke flyvestyringssystem skal der udføres en automatisk landing	P——>	——>		M	

BEMÆRK: KAT II/III-operationer skal udføres i overensstemmelse med de gældende krav til flyveoperationer.

7. Klasserettigheder — sø

Afsnit 6 skal fuldføres for at forlænge en flermotoret klasserettighed — sø, kun VFR, hvis den krævede erfaring på 10 rutesektorer inden for de foregående 12 måneder ikke er opnået.

KLASSERETTIGHEDER — SØ	PRAKTISK TRÆNING	KLASSERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE
Manøvrer/procedurer	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
AFSNIT 1		
1 Afgang		
1.1. Før flyvning, herunder: <ul style="list-style-type: none"> — dokumentation — masse og balance — orientering om vejret og — NOTAM. 		
1.2. Tjek før start Ydre/indre		
1.3. Start og slukning af motor Normale fejl		
1.4. Taxiing		
1.5. Taxiing over vand		
1.6. Fortøjning: <ul style="list-style-type: none"> Strand Mole Bøje 		
1.7. Sejling uden motorkraft		
1.8. Tjek før afgang: Motorafprøvning (hvis det er relevant)		
1.9. Startprocedure: <ul style="list-style-type: none"> — normal med flapindstillinger iht. flyvehåndbog og — sidevind (hvis de rette forhold er til stede). 		
1.10. Stigning: <ul style="list-style-type: none"> — drej på kurser — udfladning 		
1.11. ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer		
AFSNIT 2		
2 Opgaver (VFR)		
2.1. Flyvning ligeud og vandret ved forskellige hastigheder, herunder flyvning ved kritisk lave hastigheder med og uden flaps, (inkl. anflyvning til VMCA, hvor det er relevant)		
2.2. Krappe drej (360° venstre og højre ved 45° krængning)		

KLASSERETTIGHEDER — SØ	PRAKTISK TRÆNING	KLASSERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE
Manøvrer/procedurer	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
2.3. Stalls og genopretning: <ul style="list-style-type: none"> i) rent stall ii) anflyvning til stall i drej i forbindelse med nedstigning med krængning med anflyvningskonfiguration og motorkraft iii) anflyvning til stall i landingskonfiguration og motorkraft og iv) anflyvning til stall, drej i forbindelse med stigning med flap under start og motorkraft under stigning (kun enmotorede flyvemaskiner). 		
2.4. ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer		
AFSNIT 3		
3 En route-procedurer iht. VFR		
3.1. Flyveplan, bestiknavigation og kortlæsning		
3.2. Bibeholdelse af højde, kurs og hastighed		
3.3. Orientering, timing og revision af ETA'er		
3.4. Anvendelse af radionavigationshjælpemidler (hvis det er relevant)		
3.5. Flyveadministration (driftsflyveplan, rutinetjek inkl. brændstof, systemer og tilisning)		
3.6. ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer		
AFSNIT 4		
4 Anflyvninger og landinger		
4.1. Procedurer i forbindelse med anflyvning af flyvepladsen (kun amfibieflyvemaskiner)		
4.2. Normal landing		
4.3. Landing uden brug af flaps		
4.4. Landing i sidevind (hvis de rette forhold er til stede)		
4.5. Anflyvning til landing med motor i tomgang fra op til 2 000 fod over vandet (kun enmotorede flyvemaskiner)		
4.6. Go-around fra minimumshøjde		

KLASSERETTIGHEDER — SØ	PRAKTISK TRÆNING	KLASSERETTIGHED, PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE
Manøvrer/procedurer	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
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 og ii) fejl i systemer, hvis det er relevant.		
5.5. ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer		
AFSNIT 6		
6 Simuleret asymmetrisk flyvning (Dette afsnit kan kombineres med afsnit 1 til 5)		
6.1. Simuleret motorbortfald under start (i en sikker højde, medmindre det udføres i en FFS og en FNPT II)		
6.2. Slukning og genstart af motor (kun for praktisk ME-prøve)		
6.3. Asymmetrisk anflyvning og go-around		
6.4. Asymmetrisk anflyvning og landing med fuldt stop		
6.5. ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer		

C. Specifikke krav for helikopter kategorien

1. I forbindelse med praktiske prøver eller duelighedsprøver for typerettigheder og ATPL skal ansøgerne bestå afsnit 1 til 4 og 6 (alt efter hvad der er relevant) i den praktiske prøve eller duelighedsprøven. Hvis ansøgerne underkendes i mere end fem emner, skal de tage hele prøven på ny. Ansøgere, som underkendes i fem emner eller derunder, skal tage disse emner på ny. Hvis ansøgerne underkendes i et hvilket som helst emne i omprøven eller i et hvilket som helst andet emne, som allerede er bestået, skal de tage hele prøven på ny. Alle relevante afsnit af den praktiske prøve eller duelighedsprøven skal være fuldført inden for seks måneder.
2. I forbindelse med duelighedsprøver for en IR skal ansøgerne bestå afsnit 5 i duelighedsprøven. Hvis ansøgerne underkendes i mere end 3 emner, skal de tage hele afsnit 5 på ny. Ansøgere, som underkendes i 3 emner eller derunder, skal tage disse emner på ny. Hvis ansøgerne underkendes i et hvilket som helst emne i omprøven eller i et hvilket som helst andet emne i afsnit 5, som allerede er bestået, skal de tage hele prøven på ny.

GRÆNSER FOR FLYVEPRØVEN

3. Ansøgerne skal demonstrere evnen til at:
 - a) operere helikopteren inden for dens begrænsninger
 - b) fuldføre alle manøvrer roligt og nøjagtigt
 - c) udvise god dømmekraft og godt luftmandskab
 - d) anvende flyvefaglig viden
 - e) opretholde kontrollen med helikopteren til enhver tid på en sådan måde, at der ikke på noget tidspunkt opstår tvivl om, at en procedure eller manøvre udføres på fuld forsvarlig måde
 - f) forstå og anvende procedurer for besætningskoordinering og uarbejdsdygtighed, hvis det er relevant, og
 - g) kommunikere effektivt med de andre besætningsmedlemmer, hvis det er relevant.
4. Følgende grænser gælder under hensyntagen til turbulente forhold og den anvendte helikopters manøvreregenskaber og præstationer.

a) IFR-flyvegrænser

Højde

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

Tracking

På radiohjælpemidler	± 5°
For vinkelafvigelse	Halv afvigelse, azimuth og glidevinkel (f.eks. LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) and 3D (LNAV/VNAV) »lineære« laterale afvigelse	Cross-track fejl/afvigelse skal normalt begrænses til ± ½ af RNP-værdien for proceduren. Korte afvigelse fra denne standard op til højst én gang RNP-værdien er tilladt.
3D-lineære vertikale afvigelse (f.eks. RNP APCH (LNAV/VNAV) under anvendelse af Baro VNAV)	Højst - 75 ft under den vertikale profil på et hvilket som helst tidspunkt, og ikke over + 75 ft over den vertikale profil på eller under 1 000 ft over flyvepladsens niveau.

Kurs

alle motorer i funktion	± 5°
med simuleret motorbortfald	± 10°

Hastighed

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

b) VFR-flyvegrænser

Højde

Generelt	± 100 ft
----------	----------

Kurs

Normale operationer	± 5°
---------------------	------

Unormale operationer/nødoperationer	± 10°
-------------------------------------	-------

Hastighed

Generelt	± 10 knob
----------	-----------

Med simuleret motorbortfald	+ 10 knob/- 5 knob
-----------------------------	--------------------

Afdrift på jorden

T.O. hover I.G.E.	± 3 ft
-------------------	--------

Landing	± 2 fod (med 0 fod flyvning bagud eller sidelæns)
---------	---

INDHOLD AF TRÆNINGEN/DEN PRAKTISKE PRØVE/DUELIGHEDSPRØVEN

GENERELT

5. Følgende symbol betyder:

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

6. Den praktiske træning skal udføres på mindst det træningsudstyrsniveau, der er vist som (P), eller kan udføres op til et højere udstyrsniveau som angivet med pilen (————>).

Følgende forkortelser bruges til at angive det anvendte træningsudstyr:

FFS = flyvesimulator (full flight simulator)

FTD = flyvesimulatortræningsanordning

H = helikopter

7. Emnerne med asterisk (*) skal flyves i faktiske eller simulerede IMC og kun af ansøgere, som ønsker at forny eller forlænge en IR(H) eller udvide beføjelser knyttet til denne rettighed til en anden type.

8. Instrumentflyveprocedurer (afsnit 5) må kun udføres af ansøgere, som ønsker at forny eller forlænge en IR(H) eller udvide beføjelser knyttet til denne rettighed til en anden type. En FFS eller en FTD 2/3 kan anvendes til dette formål.

9. Hvis bogstavet »M« er vist i kolonnen med praktisk prøve eller duelighedsprøve, angiver dette en obligatorisk prøve.

10. En FSTD skal anvendes til praktisk træning og prøve, hvis FSTD indgår i et typerettighedskursus. Følgende faktorer er vigtige for kurset:

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

b) instruktørernes og eksaminatorens kvalifikationer

c) den mængde FSTD-træning, der udføres på kurset

d) piloternes kvalifikationer og tidligere erfaring i lignende typer. og

e) den mængde flyveerfaring under tilsyn, der er udført efter udstedelse af den nye typerettighed.

HELIKOPTERE MED FLERE PILOTTER

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

12. Ansøgere til duelighedsprøven for forlængelse eller fornyelse af typerettighed til helikoptere med flere piloter skal kun bestå afsnit 1 til 4 og, hvis det er relevant, afsnit 6.

HELIKOPTERE MED ÉN ELLER FLERE PILOTER		PRAKTISK TRÆNING			PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer		FSTD	H	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kontrolleret i FSTD eller H	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
AFSNIT 1 — Forberedelser og tjek før flyvning						
1.1	Ydre visuel inspektion af helikopteren, placering af dele og formål		P		M (hvis udført i helikopteren)	
1.2	Cockpitinspektion	P	—>		M	
1.3	Startprocedurer, tjek af kommunikations- og navigationsudstyr, udvælgelse og indstilling af navigations- og kommunikationsfrekvenser	P	—>		M	
1.4	Taxiing/taxiing i luften i overensstemmelse med ATC-instrukser eller instruktørens instrukser	P	—>		M	
1.5	Procedurer og tjek før start	P	—>		M	
AFSNIT 2 — Flyvemanøvrer og -procedurer						
2.1	Starter (forskellige profiler)	P	—>		M	
2.2	Starter på og landinger fra skrånende terræn eller i sidevind	P	—>			
2.3	Start ved maksimal startmasse (faktisk eller simuleret maksimal startmasse)	P	—>			
2.4	Start med simuleret motorbortfald kort før TDP eller DPATO	P	—>		M	
2.4.1	Start med simuleret motorbortfald kort efter TDP eller DPATO	P	—>		M	
2.5	Drej i forbindelse med stigning og nedstigning på bestemte kurser	P	—>		M	
2.5.1	Drej med 30° krængning, 180° til 360° venstre og højre, udelukkende med reference til instrumenter	P	—>		M	
2.6	Autorotativ nedstigning	P	—>		M	
2.6.1	Autorotativ landing for enmotorede helikoptere (SEH) eller generhvervelse af motorkraft for flermotorede helikoptere (MEH)	P	—>		M	
2.7	Landinger, forskellige profiler	P	—>		M	
2.7.1	Go-around eller landing efter simuleret motorbortfald før LDP eller DPBL	P	—>		M	
2.7.2	Landing efter simuleret motorbortfald efter LDP eller DPBL	P	—>		M	

HELIKOPTERE MED ÉN ELLER FLERE PILOTER		PRAKTISK TRÆNING			PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer		FSTD	H	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kontrolleret i FSTD eller H	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
AFSNIT 3 — Normal og unormal anvendelse af følgende systemer og procedurer						
3	Normal og unormal anvendelse af følgende systemer og procedurer:				M	Der skal mindst vælges 3 emner fra dette afsnit
3.1	Motor	P	—>			
3.2	Klimaanlæg (varme, ventilation)	P	—>			
3.3	Pitot-statisk system	P	—>			
3.4	Brændstofsysteem	P	—>			
3.5	Elektrisk system	P	—>			
3.6	Hydrauliksystem	P	—>			
3.7	Flyvekontrol- og trimsystem	P	—>			
3.8	Afisningssystem og system til forebyggelse af isdannelse	P	—>			
3.9	Autopilot/kunstig horisont	P	—>			
3.10	Stabilitetsforstærkningsanordninger	P	—>			
3.11	Vejrradar, radiohøjdemåler, transponder	P	—>			
3.12	Områdenavigationssystem	P	—>			
3.13	Understelsystem	P	—>			
3.14	APU	P	—>			
3.15	Radio, navigationsudstyr, instrumenter og FMS	P	—>			
AFSNIT 4 — Unormale procedurer og nødprocedurer						
4	Unormale procedurer og nødprocedurer				M	Der skal mindst vælges 3 emner fra dette afsnit
4.1	Brandøvelser (inkl. evakuering, hvis det er relevant)	P	—>			
4.2	Røgkontrol og -udsugning	P	—>			
4.3	Motorbortfald, slukning og genstart i en sikker højde	P	—>			
4.4	Brændstofudtømmning (simuleret)	P	—>			

HELIKOPTERE MED ÉN ELLER FLERE PILOTER		PRAKTISK TRÆNING			PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
		FSTD	H	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kontrolleret i FSTD eller H	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
Manøvrer/procedurer						
4.5	Fejl i halerotorstyring (hvis det er relevant)	P	—>			
4.5.1	Tab af halerotor (hvis det er relevant)	P	Der må ikke anvendes en helikopter til denne øvelse			
4.6	Uarbejdsdygtighed hos besætningsmedlem — kun MPH	P	—>			
4.7	Fejl i transmission	P	—>			
4.8	Andre nødprocedurer som beskrevet i den relevante flyvehåndbog	P	—>			
AFSNIT 5 — Instrumentflyveprocedurer (udføres i IMC eller simulerede IMC)						
5.1	Instrumentstart: overgang til instrumentflyvning kræves straks, når fartøjet er lettet	P*	—>*			
5.1.1	Simuleret motorbortfald under afgang	P*	—>*		M*	
5.2	Overholdelse af afgang- og ankomstruter og ATC-instrukser	P*	—>*		M*	
5.3	Holdingprocedurer	P*	—>*			
5.4	3D-operationer til DH/A på 200 ft (60 m) eller til højere minima, hvis dette kræves i henhold til indflyvningsproceduren	P*	—>*			
5.4.1	Manuelt, uden kunstig horisont. Bemærk: Ifølge AFM kan RNP APCH-procedurer kræve, at der anvendes autopilot eller kunstig horisont. Proceduren, der skal flyves manuelt, vælges under hensyntagen til sådanne begrænsninger (f.eks.: vælg en ILS for 5.4.1 i tilfælde af en sådan AFM-begrænsning).	P*	—>*		M*	
5.4.2	Manuelt, med kunstig horisont	P*	—>*		M*	
5.4.3	Med autopilot	P*	—>*			
5.4.4	Manuelt, med én motor simuleret ude af drift; motorbortfald skal simuleres under den endelige indflyvning, før 1 000 ft over flyvepladsniveau nås, indtil landing eller indtil proceduren i forbindelse med afbrudt indflyvning er fuldført	P*	—>*		M*	
5.5	2D-operationer ned til MDH/A	P*	—>*		M*	

HELIKOPTERE MED ÉN ELLER FLERE PILOTER		PRAKTISK TRÆNING			PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer		FSTD	H	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kontrolleret i FSTD eller H	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
5.6	Go-around med alle motorer i drift ved DA/H eller MDA/MDH	P*	—>*			
5.6.1	Andre procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning	P*	—>*			
5.6.2	Go-around med én motor simuleret ude af drift ved DA/H eller MDA/MDH	P*	—>*		M*	
5.7	IMC-autorotation med generhvervelse af motor-kraft	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

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

GRÆNSER FOR FLYVEPRØVEN

- Ansøgerne skal demonstrere evnen til at:
 - operere VTOL-luftfartøjet inden for dets begrænsninger
 - fuldføre alle manøvrer roligt og nøjagtigt
 - udvise god dømmekraft og godt luftmandskab
 - anvende flyvefaglig viden
 - 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
 - forstå og anvende procedurer for besætningskoordinering og uarbejdsdygtighed og
 - kommunikere effektivt med de andre besætningsmedlemmer.
- Følgende grænser gælder under hensyntagen til turbulente forhold og det anvendte VTOL-luftfartøjs manøvrerings-egenskaber og præstationer.
 - IFR-flyvegrænser**

Højde	
Generelt	± 100 ft
Begyndende go-around i beslutningshøjde	+ 50 ft/–0 ft
Mindste nedgangshøjde	+ 50 ft/–0 ft
Tracking	
På radiohjælpemidler	± 5°

Præcisionsindflyvning 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 ft

Kurs

Normale operationer ± 5°

Unormale operationer/nødoperationer ± 10°

Hastighed

Generelt ± 10 knob

Med simuleret motorbortfald + 10 knob/-5 knob

Afdrift på jorden

T.O. hover I.G.E. ± 3 ft

Landing ± 2 fod (med 0 fod flyvning bagud eller sidelæns)

INDHOLD AF TRÆNINGEN/DEN PRAKTISKE PRØVE/DUELIGHEDSPRØVEN

4. Følgende symbol betyder:

P = Trænet som luftfartøjschef eller andenpilot samt som flyvende pilot og ikke-flyvende pilot med henblik på udstedelse af en typerettighed, hvis det er relevant.

5. Den praktiske træning skal udføres på mindst det træningsudstyrsniveau, der er vist som (P), eller kan udføres op til et højere udstyrsniveau som angivet med pilen (————>).

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

FFS = flyvesimulator (full flight simulator)

FTD = flyvesimulatortræningsanordning

OTD = anden simulatortræningsanordning

PL = VTOL-luftfartøj (powered-lift aircraft)

a) Ansøgere til den praktiske prøve for udstedelse af typerettighed til VTOL-luftfartøjer skal bestå afsnit 1 til 5 og, hvis det er relevant, afsnit 6.

b) Ansøgere til duelighedsprøven for forlængelse eller fornyelse af typerettighed til VTOL-luftfartøjer skal kun bestå afsnit 1 til 5 og, hvis det er relevant, afsnit 6 og/eller 7.

c) Emnerne med asterisk (*) skal flyves udelukkende med reference til instrumenter. Hvis denne betingelse ikke opfyldes under den praktiske prøve eller duelighedsprøven, vil typerettigheden blive begrænset til VFR.

7. Hvis bogstavet »M« er vist i kolonnen med praktisk prøve eller duelighedsprøve, angiver dette en obligatorisk prøve.

8. FSTD'er skal anvendes til praktisk træning og prøve, hvis de indgår i et godkendt typerettighedskursus. Følgende faktorer indgår i godkendelsen af kurset:

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

b) instruktørens kvalifikationer.

VTOL-LUFTFARTØJER		PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer		OTD	FTD	FFS	PL	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kontrollet i FFS PL	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
AFSNIT 1 — Forberedelser og tjek før flyvning								
1.1	Ydre visuel inspektion af VTOL-luftfartøj placering af dele og formål				P			
1.2	Cockpitinspektion	P	—>	—>	—>			
1.3	Startprocedurer, tjek af kommunikations- og navigationsudstyr, udvælgelse og indstilling af navigations- og kommunikationsfrekvenser	P	—>	—>	—>		M	
1.4	Taxiing/Taxiing i luften i overensstemmelse med ATC-instrukser eller med en instruktørs instrukser		P	—>	—>			
1.5	Procedurer og tjek før start, herunder tjek af motorkraft	P	—>	—>	—>		M	
AFSNIT 2 — Flyvemanøvrer og -procedurer								
2.1	Normale VFR-startprofiler: Operationer på landingsbanen (kort start og landing (STOL) og lodret start og landing (VTOL)), herunder sidevind Hævede helikopterflyvepladser Helikopterflyvepladser på jorden		P	—>	—>		M	
2.2	Start ved maksimal startmasse (faktisk eller simuleret maksimal startmasse)		P	—>				
2.3.1	Afbrudt start: — under operationer på landingsbanen — under operationer på hævet helikopterflyveplads og — under operationer på jorden		P	—>			M	
2.3.2	Start med simuleret motorbortfald efter beslutningspunkt: under operationer på landingsbanen under operationer på hævet helikopterflyveplads og under operationer på jorden		P	—>			M	
2.4	Autorotativ nedstigning i helikoptertilstand til jorden (der må ikke anvendes et luftfartøj til denne øvelse)	P	—>	—>			M FFS kun	
2.4.1	Autorotativ nedstigning i flyvemaskinetilstand (der må ikke anvendes et luftfartøj til denne øvelse)		P	—>			M FFS kun	

VTOL-LUFTFARTØJER		PRAKTISK TRÆNING				PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE		
		OTD	FTD	FFS	PL	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kontrol- leret i FFS PL	Eksaminato- rens initialer efter afsluttet prøve
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 og — under operationer på jorden							
2.6	Go-around eller landing efter simuleret motorbortfald før beslutningspunkt		P	—>			M	
AFSNIT 3 — Normal og unormal anvendelse af følgende systemer og procedurer								
3	Normal og unormal anvendelse af følgende systemer og procedurer (kan udføres i en FSTD, hvis den er kvalificeret til øvelsen):						M	Der skal mindst vælges 3 emner fra dette afsnit
3.1	Motor	P	—>	—>				
3.2	Tryk- og klimaanlæg (varme, ventilation)	P	—>	—>				
3.3	Pitot-statisk system	P	—>	—>				
3.4	Brændstofsysteem	P	—>	—>				
3.5	Elektrisk system	P	—>	—>				
3.6	Hydrauliksysteem	P	—>	—>				
3.7	Flyvekontrol- og trimsystem	P	—>	—>				
3.8	Afisningssystem/system til forebyggelse af isdannelse, blændskærm — varme (hvis en sådan er monteret)	P	—>	—>				
3.9	Autopilot/kunstig horisont	P	—>	—>				
3.10	Anordninger til advarsel om og forhindring af stall samt stabilitetsforstærkningsanordninger	P	—>	—>				
3.11	Vejrradar, radiohøjdemåler, transponder, system til varsling af terrænnærhed (hvis et sådant er monteret)	P	—>	—>				

VTOL-LUFTFARTØJER		PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
		OTD	FTD	FFS	PL	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kontrol- leret i FFS PL	Eksaminato- rens initialer efter afsluttet prøve
3.12	Understelsystem	P	—>	—>				
3.13	APU	P	—>	—>				
3.14	Radio, navigationsudstyr, instrumenter og FMS	P	—>	—>				
3.15	Flapsystem	P	—>	—>				
AFSNIT 4 — Unormale procedurer og nødprocedurer								
4	Unormale procedurer og nødprocedurer (kan udføres i en FSTD, hvis den er kvalificeret til øvelsen)						M	Der skal mindst vælges 3 emner fra dette afsnit
4.1	Brandøvelser, motor, APU, lastrum, cockpit og elektriske brande, herunder evakuering, hvis det er relevant	P	—>	—>				
4.2	Røgkontrol og -udsugning	P	—>	—>				
4.3	Motorbortfald, slukning og genstart (der må ikke anvendes et luftfartøj til denne øvelse), herunder konvertering med én motor ude af drift fra helikopter-til flyvemaskinetilstand og omvendt	P	—>	—>			FFS kun	
4.4	Brændstofudtømming (simuleret, hvis et sådant er monteret)	P	—>	—>				
4.5	Vindvariation ved start og landing (der må ikke anvendes et luftfartøj til denne øvelse)			P			FFS kun	
4.6	Simuleret fald i kabinetryk/nødnedstigning (der må ikke anvendes et luftfartøj til denne øvelse)	P	—>	—>			FFS kun	
4.7	ACAS-hændelse (der må ikke anvendes et luftfartøj til denne øvelse)	P	—>	—>			FFS kun	
4.8	Uarbejdsdygtighed hos besætningsmedlem	P	—>	—>				
4.9	Fejl i transmission	P	—>	—>			FFS kun	

VTOL-LUFTFARTØJER		PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer		OTD	FTD	FFS	PL	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kontroleret i FFS PL	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
4.10	Opretning fra fuldstændig stall (med og uden motorkraft) eller efter aktivering af stalladvarselsanordninger under stigning, flyvning ved marchhøjde og anflyvning (der må ikke anvendes et luftfartøj til denne øvelse)	P	—>	—>			FFS kun	
4.11	Andre nødprocedurer som beskrevet i den relevante flyvehåndbog	P	—>	—>				
AFSNIT 5 — Instrumentflyveprocedurer (udføres i IMC eller simulerede IMC)								
5.1	Instrumentstart: overgang til instrumentflyvning kræves straks, når fartøjet er lettet	P*	—>*	—>*				
5.1.1	Simuleret motorbortfald under afgang efter beslutningspunkt	P*	—>*	—>*			M*	
5.2	Overholdelse af afgang- og ankomstruter og ATC-instrukser	P*	—>*	—>*			M*	
5.3	Holdingprocedurer	P*	—>*	—>*				
5.4	Præcisionsanflyvning ned til en beslutningshøjde på mindst 60 m (200 fod)	P*	—>*	—>*				
5.4.1	Manuelt, uden kunstig horisont	P*	—>*	—>*			M* (kun praktisk prøve)	
5.4.2	Manuelt, med kunstig horisont	P*	—>*	—>*				
5.4.3	Med autopilot	P*	—>*	—>*				
5.4.4	Manuelt, med én motor simuleret ude af drift; Motorbortfald skal simuleres under den endelige anflyvning, før OM er passeret, og fortsat enten til landing eller indtil proceduren i forbindelse med afbrudt anflyvning er fuldført	P*	—>*	—>*			M*	
5.5	Ikke-præcisionsanflyvning ned til MDA/H	P*	—>*	—>*			M*	
5.6	Go-around med alle motorer i drift ved DA/H eller MDA/MDH	P*	—>*	—>*				

VTOL-LUFTFARTØJER		PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
		OTD	FTD	FFS	PL	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kontrolleret i FFS PL	Eksaminatorens initialer efter afsluttet prøve
5.6.1	Andre procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning	P*	—>*	—>*				
5.6.2	Go-around med én motor simuleret ude af drift ved DA/H eller MDA/MDH	P*					M*	
5.7	IMC-autorotation med generhvervelse af motorkraft til landing på landingsbane udelukkende i helikoptertilstand (der må ikke anvendes et luftfartøj til denne øvelse)	P*	—>*	—>*			M* Kun FFS	
5.8	Opretning fra usædvanlige flyvestillinger (dette afhænger af kvaliteten af FFS)	P*	—>*	—>*			M*	

AFSNIT 6 — Supplerende autorisation for typerettighed til instrumentanflyvninger ned til en beslutningshøjde på mindre end 60 m (200 ft) (KAT II/III)

6	Supplerende autorisation for typerettighed til instrumentanflyvninger ned til en beslutningshøjde på mindre end 60 m (KAT II/III). Følgende manøvrer og procedurer er mindstekravene for træning, der giver tilladelse til instrumentanflyvninger ned til en beslutningshøjde på mindre end 60 m (200 fod). Under følgende instrumentanflyvninger og procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning skal der anvendes alt det VTOL-luftfartøjsudstyr, der kræves for typecertificering af instrumentanflyvninger ned til en beslutningshøjde på mindre end 60 m.							
6.1	Afbrudt start ved mindste tilladte bane-synsvidde (RVR)		P	—>			M*	
6.2	ILS-anflyvninger: i simulerede instrumentflyvningsbetingelser ned til den gældende beslutningshøjde under anvendelse af flyvestyrings-system. Standardprocedurer for besætningskoordinering skal overholdes.		P	—>	—>		M*	

VTOL-LUFTFARTØJER		PRAKTISK TRÆNING				PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE		
		OTD	FTD	FFS	PL	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kontrol- leret i FFS PL	Eksaminato- rens 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

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

GRÆNSER FOR FLYVEPRØVEN

- Ansøgerne skal demonstrere evnen til at:
 - operere luftskibet inden for dets begrænsninger
 - fuldføre alle manøvrer roligt og nøjagtigt
 - udvise god dømmekraft og godt luftmandskab
 - anvende flyvefaglig viden
 - 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
 - forstå og anvende procedurer for besætningskoordinering og uarbejdsdygtighed og
 - kommunikere effektivt med de andre besætningsmedlemmer.

3. Følgende grænser gælder under hensyntagen til turbulente forhold og det anvendte luftskibs manøvrerings-egenskaber og præstationer.

a) **IFR-flyvegrænser:**

Højde

Generelt	± 100 ft
Begyndende go-around i beslutningshøjde	+ 50 ft/-0 ft
Mindste nedgangshøjde	+ 50 ft/-0 ft
Tracking	
På radiohjælpemidler	± 5°
Præcisionsindflyvning	halv afvigelse, azimut og glidevinkel
Kurs	
Normale operationer	± 5°
Unormale operationer/nødoperationer	± 10°

b) **VFR-flyvegrænser:**

Højde

Generelt	± 100 ft
Kurs	
Normale operationer	± 5°
Unormale operationer/nødoperationer	± 10°

INDHOLD AF TRÆNINGEN/DEN PRAKTISKE PRØVE/DUELIGHEDSPRØVEN

4. Følgende symbol betyder:

P = Trænet som luftfartøjschef eller andenpilot samt som flyvende pilot og ikke-flyvende pilot med henblik på udstedelse af en typerettighed, hvis det er relevant.

5. Den praktiske træning skal udføres på mindst det træningsudstyrsniveau, der er vist som (P), eller kan udføres op til et højere udstyrsniveau som angivet med pilen (————>).

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

FFS = flyvesimulator (full flight simulator)

FTD = flyvesimulatortræningsanordning

OTD = anden simulatortræningsanordning

As = luftskib

- a) Ansøgere til den praktiske prøve for udstedelse af typerettighed til luftskibe skal bestå afsnit 1 til 5 og, hvis det er relevant, afsnit 6.
- b) Ansøgere til duelighedsprøven for forlængelse eller fornyelse af typerettighed til luftskibe skal bestå afsnit 1 til 5 og, hvis det er relevant, afsnit 6.
- c) Emnerne med asterisk (*) skal flyves udelukkende med reference til instrumenter. Hvis denne betingelse ikke opfyldes under den praktiske prøve eller duelighedsprøven, vil typerettigheden blive begrænset til VFR.
7. Hvis bogstavet »M« er vist i kolonnen med praktisk prøve eller duelighedsprøve, angiver dette en obligatorisk prøve.
8. FSTD'er skal anvendes til praktisk træning og prøve, hvis de indgår i et typerettighedskursus. Følgende faktorer er vigtige for kurset:
- a) kvalifikationen for FSTD'er som fastsat i de relevante krav i bilag VI (del-ARA) og bilag VII (del-ORA) og

b) instruktørens kvalifikationer.

LUFTSKIBE		PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer		OTD	FTD	FFS	As	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kontrol- leret i	Eksaminato- rens initialer efter afsluttet prøve
							FFS As	
AFSNIT 1 — Forberedelser og tjek før flyvning								
1.1	Førflyvningscheck				P			
1.2	Cockpitinspektion	P	—>	—>	—>			
1.3	Startprocedurer, tjek af kommunikations- og navigationsudstyr, udvælgelse og indstilling af navigations- og kommunikationsfrekvenser		P	—>	—>		M	
1.4	Procedure efter frigørelse fra mast og manøvrering på jorden			P	—>		M	
1.5	Procedurer og tjek før start	P	—>	—>	—>		M	
AFSNIT 2 — Flyvemanøvrer og -procedurer								
2.1	Normal VFR-startprofil			P	—>		M	
2.2	Start med simuleret motorbortfald			P	—>		M	
2.3	Start med tyngde > 0 (tung start — »Heavy T/O«)			P	—>			
2.4	Start med tyngde < 0 (let start — »Light T/O«)			P	—>			
2.5	Normal stigningsprocedure			P	—>			
2.6	Stigning til trykhøjde			P	—>			
2.7	Genkendelse af trykhøjde			P	—>			
2.8	Flyvning i eller tæt på trykhøjde			P	—>		M	
2.9	Normal nedstigning og anflyvning			P	—>			
2.10	Normal VFR-landingsprofil			P	—>		M	
2.11	Landing med tyngde > 0 (tung landing — »Heavy Ldg.«)			P	—>		M	
2.12	Landing med tyngde < 0 (let landing — »Light Ldg.«)			P	—>		M	
	Tomt felt							
AFSNIT 3 — Normal og unormal anvendelse af følgende systemer og procedurer								
3	Normal og unormal anvendelse af følgende systemer og procedurer (kan udføres i en FSTD, hvis den er kvalificeret til øvelsen):						M	Der skal mindst vælges 3 emner fra dette afsnit

LUFTSKIBE		PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer		OTD	FTD	FFS	As	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kontrol-	Eksaminato-
							leret i	
							FFS As	efter afsluttet prøve
3.1	Motor	P	—>	—>	—>			
3.2	Tryksætning af hylster	P	—>	—>	—>			
3.3	Pitot-statisk system	P	—>	—>	—>			
3.4	Brændstofsysteem	P	—>	—>	—>			
3.5	Elektrisk system	P	—>	—>	—>			
3.6	Hydrauliksysteem	P	—>	—>	—>			
3.7	Flyvekontrol- og trimsystem	P	—>	—>	—>			
3.8	Ballonetsysteem	P	—>	—>	—>			
3.9	Autopilot/kunstig horisont	P	—>	—>	—>			
3.10	Stabilitetsforstærkningsanordninger	P	—>	—>	—>			
3.11	Vejrradar, radiohøjdemåler, transponder, system til varsling af terrænnærhed (hvis et sådant er monteret)	P	—>	—>	—>			
3.12	Understelsysteem	P	—>	—>	—>			
3.13	APU	P	—>	—>	—>			
3.14	Radio, navigationsudstyr, instrumenter og FMS	P	—>	—>	—>			
	Tomt felt							
AFSNIT 4 — Unormale procedurer og nødprocedurer								
4	Unormale procedurer og nødprocedurer (kan udføres i en FSTD, hvis den er 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	—>	—>	—>			

LUFTSKIBE		PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer		OTD	FTD	FFS	As	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kontrol-	Eksaminato-
							leret i	
							FFS As	efter afsluttet prøve
4.4	Uarbejdsdygtighed hos besætningsmedlem	P	—>	—>	—>			
4.5	Fejl i transmission/gearkasse	P	—>	—>	—>		Kun FFS	
4.6	Andre nødprocedurer som beskrevet i den relevante flyvehåndbog	P	—>	—>	—>			
AFSNIT 5 — Instrumentflyveprocedurer (udføres i IMC eller simulerede IMC)								
5.1	Instrumentstart: overgang til instrumentflyvning kræves straks, når fartøjet er lettet	P*	—>*	—>*	—>*			
5.1.1	Simuleret motorbortfald under afgang	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.2	Overholdelse af afgang- og ankomstruter og ATC-instrukser	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.3	Holdingprocedurer	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4	Præcisionsanflyvning ned til en beslutningshøjde på mindst 60 m (200 fod)	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.1	Manuelt, uden kunstig horisont	P*	—>*	—>*	—>*		M* (kun praktisk prøve)	
5.4.2	Manuelt, med kunstig horisont	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.3	Med autopilot	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.4	Manuelt, med én motor simuleret ude af drift; Motorbortfald skal simuleres under den endelige anflyvning, før OM er passeret, og fortsat indtil landing eller indtil proceduren i forbindelse med afbrudt anflyvning er fuldført	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.5	Ikke-præcisionsanflyvning ned til MDA/H	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.6	Go-around med alle motorer i drift ved DA/H eller MDA/MDH	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.1	Andre procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning	P*	—>*	—>*	—>*			

LUFTSKIBE		PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer		OTD	FTD	FFS	As	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kontrol-	Eksaminato-
							leret i	
							FFS As	efter afsluttet prøve
5.6.2	Go-around med én motor simuleret ude af drift ved DA/H eller MDA/MDH	P*					M*	
5.7	Genopretning fra usædvanlige flyvestillinger (dette afhænger af kvaliteten af FFS)	P*	——>*	——>*	——>*		M*	

AFSNIT 6 — Supplerende autorisation for typerettighed til instrumentanflyinger ned til en beslutningshøjde på mindre end 60 m (200 ft) (KAT II/III)

6	Supplerende autorisation for typerettighed til instrumentanflyinger 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 instrumentanflyinger ned til en beslutningshøjde på mindre end 60 m (200 fod). Under følgende instrumentanflyinger og procedurer i forbindelse med afbrudt anflyvning skal der anvendes alt det luftskibsudstyr, der kræves for typecertificering af instrumentanflyinger ned til en beslutningshøjde på mindre end 60 m (200 fod).							
6.1	Afbrudt start ved mindste tilladte bane-synsvidde (RVR)		P	——>			M*	
6.2	ILS-anflyinger: i simulerede instrumentflyingbetingelser ned til den gældende beslutningshøjde under anvendelse af flyvestyrings-system. SOP for besætningskoordinering skal overholdes.		P	——>			M*	
6.3	Go-around Efter anflyinger som beskrevet i 6.2 i beslutningshøjde. Træningen skal også omfatte go-around som følge af (simuleret) utilstrækkelig RVR, vindvariation (wind shear), luftfartøjsafvigelse over anflyinggrænserne 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*	

LUFTSKIBE		PRAKTISK TRÆNING					PRAKTISK PRØVE ELLER DUELIGHEDSPRØVE	
Manøvrer/procedurer		OTD	FTD	FFS	As	Instruktørens initialer efter afsluttet træning	Kontrol- leret i	Eksaminato- rens initialer efter afsluttet prøve
							FFS As	
6.4	Landing(er): med visuel reference fastsat i beslutnings- højde efter en instrumentanflynning. Af- hængigt af det specifikke flystyringssy- stem skal der udføres en automatisk landing		P	—>			M*	
AFSNIT 7 — Valgfrit udstyr								
7	Brug af valgfrit udstyr		P	—>«				