

Sektion 1.	
a	Skal redegøre for: 1. meteorologi 2. love og bestemmelser 3. dokumenter samt 4. driftsflyveplanen i forbindelse med gennemgang af navigationsflyvningen: TAF, METAR, CTR, TMA, FIZ, NOTAM m.v.
e	Aspiranten skal briefe starten. Aspiranten skal beskrive forholdsregler ved motorstop under start TEM (TEM skal være en integreret del af hele flyvningen fra OFF Block til ON Block)
f	Brug Vy fra POH: 1. Max. fart for flaps (hvid bue) må ikke overskrides

Sektion 2.			
a	<table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;"> Navigationsflyvning med udgangspunkt i den driftsflyveplan, som aspiranten har lavet. Turen kan afbrydes på første ben, hvis kontrollanten vurderer, at aspiranten lever op til kravene. Flyvningen SKAL gå igennem kontrolleret luftrum TMA/CTR/FIZ. </td> <td style="vertical-align: top;"> 1. Aspiranten skal kunne navigere jfr. driftsflyveplanen og finde vej ved hjælp af ICAO-kort. (GPS og navigations software er IKKE tilladt) 2. Aspiranten skal kunne redegøre for det luftrum, som turen går igennem og kunne korrespondere med ATC/FIZ i området 3. Aspiranten skal kunne efterleve de instruktioner, som gives af ATC/FIZ. </td> </tr> </table>	Navigationsflyvning med udgangspunkt i den driftsflyveplan, som aspiranten har lavet. Turen kan afbrydes på første ben, hvis kontrollanten vurderer, at aspiranten lever op til kravene. Flyvningen SKAL gå igennem kontrolleret luftrum TMA/CTR/FIZ.	1. Aspiranten skal kunne navigere jfr. driftsflyveplanen og finde vej ved hjælp af ICAO-kort. (GPS og navigations software er IKKE tilladt) 2. Aspiranten skal kunne redegøre for det luftrum, som turen går igennem og kunne korrespondere med ATC/FIZ i området 3. Aspiranten skal kunne efterleve de instruktioner, som gives af ATC/FIZ.
Navigationsflyvning med udgangspunkt i den driftsflyveplan, som aspiranten har lavet. Turen kan afbrydes på første ben, hvis kontrollanten vurderer, at aspiranten lever op til kravene. Flyvningen SKAL gå igennem kontrolleret luftrum TMA/CTR/FIZ.	1. Aspiranten skal kunne navigere jfr. driftsflyveplanen og finde vej ved hjælp af ICAO-kort. (GPS og navigations software er IKKE tilladt) 2. Aspiranten skal kunne redegøre for det luftrum, som turen går igennem og kunne korrespondere med ATC/FIZ i området 3. Aspiranten skal kunne efterleve de instruktioner, som gives af ATC/FIZ.		

Sektion 3.	
b	<ol style="list-style-type: none"> 1. Max. 10° afvigelse fra kursen for overgang fra højre drej til venstre drej 2. Max. 10° afvigelse fra udretningskursen 3. Hastigheds- og højdeafvigelse jf. Skilltest formular 4. Krængning må højst afvige +/- 5°
d	<ol style="list-style-type: none"> 1. Flyets næse skal sænkes til under horisonten, inden der gives gas 2. Flyets fartmåler skal være i det grønne område inden der gives gas (når der gives gas skal det ske jævnt og ikke pludseligt) 3. Aspiranten skal kunne anvende procedure for udretning fra stall i drej, hvis flyet taber en vinge <ul style="list-style-type: none"> • Procedure (modsat sideror, pinden lidt frem, ret herefter ud og først nu må der gives gas) skal beherskes. • Hvis aspiranten forsøger udretning ved at give gas, er han dumpet
e	Aspiranten gives en opgave, eksempelvis beregning af distance til alternativ plads eller punkt på kortet. Kontrollanten overtager flyvningen og bringer på gunstigt tidspunkt flyet ind i en unormal flyvestilling, hvorefter han siger "du har" Aspiranten skal herefter bringe flyet tilbage til vandret flyvning, holde hastigheden og sætte kursen tilbage på track.

Sektion 4.	
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aspiranten skal kunne gennemføre nødprocedure for at få motoren i gang igen. Ved motor brand benytte den korrekt nødprocedure 2. Aspiranten skal kunne orientere pågældende ATC om situationen uden at lave et egentligt opkald. 3. Aspiranten skal kunne vælge en egnet mark 4. Landingsrunden skal sættes op i læsiden (hvis tiden tillader) 5. Kontrollanten skal kunne vurdere, at flyet ville blive sat i første tredjedel af marken.

Sektion 5.	
a	1. Landingsrunden skal placeres således, at aspiranten har overblik over pladsen og samtidig sådan, at han kan svæveflyve flyet ind, hvis motoren skulle gå i stå 2. Hastigheder for udsætning af flaps skal overholdes (hvid bue)
d	1. Flyet skal sættes inden for 25 x 50 meter 2. Indflyvningshastighed jf. POH/AFM skal overholdes 3. Korrekt indflyvningshastighed jf. POH/AFM korrigeret for vind skal overholdes + 1/3 vindhastighed 4. Korrekt udfladning
f	1. Flyet skal sættes på den første tredjedel af flyvepladsen 2. Indflyvningshastighed jf. POH/AFM skal overholdes 3. Korrekt indflyvningshastighed jf. POH/AFM korrigeret for vind skal overholdes + 1/3 vindhastighed 4. Korrekt udfladning

Hastigheder (IAS):

I skoleprogrammerne er alle indikerede hastigheder angivet i km/t. Hvis skoleflyet har en fartmåler der angiver hastigheder i kts eller mph bruges følgende hastigheder:

Km/t:	5 km/t	10 km/t	15 km/t	20 km/t	25 km/t
kts / mph:	3 kts / 3 mph	5 kts / 7 mph	8 kts / 10 mph	11 kts / 13 mph	15 kts / 16 mph