
¹ In accordance with Article 32 (1) of the Basic Regulation, the Agency provides for translations of its Opinions. These translations may be revised and updated from time to time, depending on the quality process of the Translation Centre for the bodies of the EU and on feedback received from national authorities on their linguistic accuracy. The previous translation has been taken off the Official Publication and archived by EASA.



Brüssel, ...
C

Entwurf

VERORDNUNG DER KOMMISSION (EG) Nr. .../..

vom [...]

über Anforderungen an Personal

(Text von Bedeutung für den EWR)

Entwurf

VERORDNUNG DER KOMMISSION (EG) Nr. .../..

vom [...]

über Anforderungen an Personal

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION,

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit und zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG², zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1108 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009³ (im Folgenden die „Grundverordnung“), und insbesondere Artikel 7,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Grundverordnung sind gemeinsame grundlegende Anforderungen zur Gewährleistung eines einheitlichen, hohen Niveaus an ziviler Flugsicherheit und Umweltschutz festgelegt; sie verpflichtet die Kommission zum Erlass der notwendigen Durchführungsbestimmungen für eine einheitliche Anwendung; sie sieht die Errichtung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (im Folgenden „die Agentur“) vor, die die Kommission bei der Erarbeitung derartiger Durchführungsbestimmungen unterstützen soll.
- (2) Zur Lizenzierung von Piloten ist notwendig, gemeinsame technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren im Sinne der Grundverordnung festzulegen; derartige Vorschriften und Verfahren sollten die Bedingungen für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Aussetzung oder Widerrufung der entsprechenden Lizenzen und Zeugnisse enthalten.
- (3) Bei der Festlegung von Durchführungsbestimmungen für die gemeinsamen grundlegenden Anforderungen für die Erteilung von Pilotenlizenzen hat die Kommission darauf zu achten, dass diese dem Stand der Technik einschließlich der bewährten Verfahren und dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt auf dem Gebiet der Pilotenausbildung entsprechen.
- (4) Die Notwendigkeit zur Gewährleistung einer einheitlichen Anwendung gemeinsamer Anforderungen für die Erteilung von Pilotenlizenzen erfordert es, dass die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten gemeinsame Verfahren einhalten und die Agentur gegebenenfalls die Einhaltung dieser Vorschriften beurteilt; die Agentur sollte zur Ermöglichung der Einheitlichkeit in den Rechtsvorschriften annehmbare Nachweisverfahren und Leitlinien erarbeiten.

² ABl. L 79, 13.3.2008, S. 1.

³ ABl. L 309, 24.11.2009, S. 51.

- (5) Es ist notwendig, einen reibungslosen Übergang zum neuen Rechtsrahmen der Agentur zu ermöglichen, der die Aufrechterhaltung eines hohen und einheitlichen Sicherheitsniveaus der Zivilluftfahrt innerhalb der Gemeinschaft sicherstellt; die Luftfahrtindustrie und die Behörden der Mitgliedstaaten müssen genügend Zeit erhalten, sich an diesen neuen Rahmen anzupassen und die weitere Gültigkeit der vor dem Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung erteilten Lizenzen und Zeugnisse im Einklang mit Artikel 69 der Grundverordnung anzuerkennen.
- (6) Die in der vorliegenden Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme der Agentur gemäß Artikel 17 Absatz 2 Buchstabe b und Artikel 19 Absatz 1 der Grundverordnung.
- (7) Die in der vorliegenden Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stehen im Einklang mit der Stellungnahme des Ausschusses der Europäischen Agentur für Flugsicherheit, der mit Artikel 54 der Grundverordnung eingerichtet wurde –

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1
Ziel und Geltungsbereich

Die vorliegende Verordnung enthält gemeinsame technische Anforderungen für:

1. die Lizenzierung, Ausbildung und Prüfung von Piloten, die mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b und c der Grundverordnung befasst sind;
2. die Zertifizierung von Personen, die für die Flugausbildung oder die Flugsimulator-Ausbildung oder die Bewertung der Befähigung eines Piloten verantwortlich sind.
3. die Lizenzierung, Ausbildung und Prüfung von Piloten von in Buchstabe a Nummer ii und Buchstabe d und h von Anhang II der Grundverordnung genannten Luftfahrzeugen, wenn diese in der gewerbsmäßigen Beförderung mit Luftfahrzeugen eingesetzt werden.

Artikel 2
Begriffsbestimmungen

Im Sinne der vorliegenden Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „ICAO Anhang 1“ steht für Anhang 1 der „Convention on International Civil Aviation“ (Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt), unterzeichnet in Chicago am 7. Dezember 1944;
2. „JAA“ steht für die Organisation der gemeinsamen Luftfahrtbehörden (Joint Aviation Authorities);
3. „Leichtflugzeug-Pilotenlizenz (LAPL)“ bedeutet die Pilotenlizenz für Freizeitflugverkehr gemäß Artikel 7 der Grundverordnung;
4. „Teil-21“ steht für den Anhang der Verordnung der Kommission (EG) Nr. 1702/2003 vom 24. September 2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklung und Herstellung;

5. „Teil-AR“ steht für Durchführungsbestimmungen zur Grundverordnung mit Anforderungen für die zuständigen Behörden;
6. „Teil-OR“ steht für Durchführungsbestimmungen zur Grundverordnung mit Anforderungen für Betriebe.

Artikel 3

Erteilung von Pilotenlizenzen

Die in Artikel 1 genannten Personen müssen gemäß den Bestimmungen von Anhang I der vorliegenden Verordnung, im Folgenden als Teil-FCL bezeichnet, ausgebildet sein.

Artikel 4

Einzelstaatliche Pilotenlizenzen

1. Einzelstaatliche Pilotenlizenzen einschließlich entsprechender Berechtigungen, Zeugnisse, Anerkennungen und/oder Qualifikationen, die von einem Mitgliedstaat gemäß den JAA-Anforderungen und -Verfahren vor dem Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung erteilt oder anerkannt wurden, gelten als gemäß der vorliegenden Verordnung erteilt.
2. Zum Zeitpunkt der Anwendbarkeit der entsprechenden Bestimmungen von Teil-FCL gemäß Artikel 10 werden die Lizenzen von Inhabern von einzelstaatlichen Pilotenlizenzen einschließlich damit verbundener Berechtigungen, Zeugnisse, Anerkennungen und/oder Qualifikationen von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaates, der die einzelstaatliche Pilotenlizenz ausgestellt hat, in Teil-FCL-Lizenzen und entsprechende Berechtigungen oder Zeugnisse umgewandelt.
3. Einzelstaatliche Pilotenlizenzen einschließlich entsprechender Berechtigungen, Zeugnisse, Anerkennungen und/oder Qualifikationen:
 - (a) für Flugzeuge und Hubschrauber werden in Teil-FCL-Lizenzen und entsprechende Berechtigungen bzw. Zeugnisse nach den Bestimmungen von Anhang II der vorliegenden Verordnung umgewandelt.
 - (b) für Flugzeuge anderer Kategorien werden in Teil-FCL-Lizenzen und entsprechende Berechtigungen bzw. Zeugnisse nach den in einem Umwandlungsbericht festgelegten Grundsätzen umgewandelt.
4. Der Umwandlungsbericht gemäß Absatz 3 Buchstabe b muss:
 - (a) von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaates erstellt werden, der die einzelstaatliche Pilotenlizenz erteilt hat, einschließlich zugehöriger Berechtigungen, Zeugnisse, Anerkennungen und/oder Qualifikationen, und von der Agentur genehmigt werden;
 - (b) die einzelstaatlichen Vorschriften nennen, auf deren Grundlage die einzelstaatlichen Pilotenlizenzen erteilt wurden;
 - (c) den Geltungsbereich der Rechte beschreiben, die den Piloten eingeräumt wurden;
 - (d) angeben, für welche Teil-FCL-Anforderungen eine Anrechnung erfolgen soll;
 - (e) eventuelle Beschränkungen nennen, die in die Teil-FCL-Lizenzen und entsprechenden Berechtigungen oder Zeugnisse aufgenommen werden sollen,

und angeben, welche Anforderungen der Pilot erfüllen muss, damit diese Beschränkungen aufgehoben werden können;

- (f) Kopien aller Dokumente enthalten, die als Nachweis für die obigen Elemente erforderlich sind, wozu unter anderem Kopien der einschlägigen einzelstaatlichen Anforderungen und Verfahren gehören.
5. Der Geltungsbereich der Rechte, die Piloten erteilt werden, deren einzelstaatliche Pilotenlizenzen einschließlich entsprechender Berechtigungen, Zeugnisse und/oder Qualifikationen in Teil-FCL-Lizenzen und entsprechende Berechtigungen oder Zeugnisse umgewandelt werden, muss mindestens den Geltungsbereich der Tätigkeiten umfassen, die die Piloten zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der vorliegenden Verordnung ausüben, sofern die Sicherheit nicht beeinträchtigt wird.
6. Ungeachtet Absatz 1 und Absatz 3 Buchstabe a werden für Inhaber von Zeugnissen als Lehrberechtigte oder Prüfer für Klassenberechtigungen, die Rechte für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge für nur einen Piloten besitzen, diese Rechte in Zeugnisse für Lehrberechtigte und Prüfer für Musterberechtigungen für Flugzeuge mit nur einem Piloten umgewandelt.

Artikel 5

Flugprüfungspiloten

1. Ungeachtet Artikel 4 werden für Piloten, die zum Datum des Inkrafttretens der vorliegenden Verordnung Flugprüfungen der Kategorie 1 und 2, wie in Teil-21 definiert, durchgeführt oder Flugprüfungspiloten ausgebildet haben, die einzelstaatlichen Flugprüfungsqualifikationen von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaates, die die einzelstaatlichen Flugprüfungsqualifikationen erteilt hat, in Teil-FCL-Flugprüfungsberechtigungen und, soweit zutreffend, in Lehrberechtigungen für Flugprüfungen umgewandelt.
2. Diese Umwandlung erfolgt zum Datum der Anwendbarkeit der einschlägigen Bestimmungen von Teil-FCL laut Artikel 10 gemäß den Grundsätzen eines Umwandlungsberichts, der die Anforderungen gemäß Artikel 4 Absatz 4 und 5 erfüllen muss.

Artikel 6

Flugingenieure

1. Inhaber einzelstaatlicher Lizenzen für Flugingenieure einschließlich etwaiger damit verbundener Berechtigungen, Zeugnisse, Anerkennungen und/oder Qualifikationen, die gemäß ICAO Anhang 1 erteilt wurden, und die ihre einzelstaatliche Flugingenieurlizenz in Teil-FCL-Pilotenlizenzen und entsprechende Berechtigungen oder Zeugnisse umwandeln lassen möchten, wenden sich an die zuständige Behörde des Mitgliedstaates, der die einzelstaatliche Flugingenieurlizenz erteilt hat.
2. Einzelstaatliche Lizenzen für Flugingenieure einschließlich etwaiger damit verbundener Berechtigungen, Zeugnisse, Anerkennungen und/oder Qualifikationen können in Teil-FCL-Pilotenlizenzen und entsprechende Berechtigungen oder Zeugnisse gemäß einem Umwandlungsbericht umgewandelt werden, der die Anforderungen von Artikel 4 Absatz 4 und 5 und, wenn der Bewerber eine Lizenz für Verkehrspiloten (Airline Transport Pilot Licence, ATPL) für Flugzeuge

beantragen möchte, die Anrechnungsbestimmungen von FCL.510.A Buchstabe c Nummer 2 von Teil-FCL erfüllen muss.

Artikel 7

Drittlandlizenzen

1. Unbeschadet Artikel 1 können Mitgliedstaaten Drittlandlizenzen einschließlich etwaiger damit verbundener Berechtigungen, Zeugnisse, Anerkennungen und/oder Qualifikationen und Tauglichkeitszeugnisse, die von einem oder für ein Drittland erteilt wurden, gemäß den Bestimmungen von Anhang III der vorliegenden Verordnung akzeptieren.
2. Bewerber für Teil-FCL-Lizenzen und entsprechende Berechtigungen oder Zeugnisse, die bereits mindestens eine gleichwertige Lizenz besitzen, die gemäß ICAO Anhang 1 von einem Drittland erteilt wurde, müssen alle Anforderungen von Teil-FCL erfüllen, außer dass die Anforderungen bezüglich der Lehrgangsdauer, der Anzahl der Unterrichtsstunden und der spezifischen Ausbildungsstunden reduziert werden können.

Die dem Bewerber gewährte Anrechnung wird von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaates, bei der der Pilot seinen Antrag stellt, auf der Grundlage einer Empfehlung einer zugelassenen Ausbildungsorganisation festgelegt.

3. Bei Inhabern einer von einem Drittland oder namens eines Drittlandes gemäß ICAO Anhang 1 erteilten ATPL, die die Erfahrungsanforderungen für die Erteilung einer ATPL in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie gemäß Abschnitt F von Teil-FCL erfüllen, ist eine vollständige Anrechnung der Anforderung, vor Ablegung der theoretischen Prüfungen und der praktischen Prüfung einen Ausbildungslehrgang zu absolvieren, möglich, wenn die Lizenz des Drittlandes eine gültige Musterberechtigung für das Luftfahrzeug umfasst, das für die praktische ATPL-Prüfung verwendet wird.
4. Flugzeug- oder Hubschrauber-Musterberechtigungen können den Inhabern von Teil-FCL-Lizenzen und damit verbundenen Berechtigungen oder Zeugnisse, die die von einem Drittland festgelegten Anforderungen für die Erteilung dieser Berechtigungen erfüllen, erteilt werden.

Diese Berechtigungen sind auf die in diesem Drittland registrierten Luftfahrzeuge beschränkt.

Diese Beschränkung kann aufgehoben werden, wenn der Pilot die Anforderungen gemäß Absatz C Nummer 1 des Anhangs III der vorliegenden Verordnung erfüllt.

Artikel 8

Anrechnung von Ausbildung

1. Ausbildungen, die vor dem Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung gemäß den JAA-Anforderungen und -Verfahren begonnen wurden, werden vollumfänglich auf die Erteilung von Teil-FCL-Lizenzen und damit verbundenen Berechtigungen oder Zeugnisse angerechnet, wenn die Ausbildung und die Prüfungen früher als (*4 Jahre vor dem Datum des Inkrafttretens der vorliegenden Verordnung*) absolviert wurden.
2. Ausbildungen, die vor dem Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung gemäß ICAO Anhang 1 begonnen wurden, können auf der Grundlage eines Anrechnungsberichts, der von der zuständigen Behörde erstellt und von der Agentur genehmigt wurde, auf

die Erteilung von Teil-FCL-Lizenzen und damit verbundene Berechtigungen und Zeugnisse angerechnet werden.

In dem Bericht muss der Ausbildungsumfang beschrieben und angegeben sein, für welche Teil-FCL-Anforderungen eine Anrechnung gewährt wird und, falls zutreffend, welche Anforderungen der Bewerber erfüllen muss, damit ihm Teil-FCL-Lizenzen und damit verbundene Berechtigungen oder Zeugnisse erteilt werden können.

Dem Bericht müssen Kopien aller Dokumente, die als Nachweis für den Ausbildungsumfang geeignet sind, sowie der einzelstaatlichen Vorschriften und Verfahren beigelegt werden, gemäß denen die Ausbildung begonnen wurde.

Artikel 9

Anrechnung von Tätigkeiten aus der militärischen Luftfahrt

1. Militärische Flugbesatzungsmitglieder, die Teil-FCL-Lizenzen und damit verbundene Berechtigungen oder Zeugnisse erlangen möchten, müssen sich an die zuständige Behörde des Mitgliedstaates wenden, in dem sie gedient haben.
2. Die Kenntnisse, Erfahrungen und Fertigkeiten, die in der militärischen Luftfahrt erworben wurden, werden gemäß den Grundsätzen eines Anrechnungsberichts, der von der zuständigen Behörde erarbeitet und von der Agentur genehmigt wurde, auf die entsprechenden Anforderungen von Teil-FCL angerechnet.

Im Anrechnungsbericht

- (a) müssen die einzelstaatlichen Vorschriften genannt sein, auf deren Grundlage die militärischen Lizenzen, Berechtigungen, Zeugnisse, Anerkennungen und/oder Befähigungsnachweise erteilt wurden;
- (b) muss der Geltungsbereich der Rechte beschrieben sein, die den Piloten eingeräumt wurden;
- (c) muss angegeben sein, für welche Teil-FCL-Anforderungen eine Anrechnung gewährt werden soll;
- (d) müssen eventuelle Beschränkungen genannt sein, die in die Teil-FCL-Lizenzen und entsprechenden Berechtigungen oder Zeugnisse aufgenommen werden müssen, und muss angegeben werden, welche Anforderungen Piloten erfüllen müssen, damit diese Beschränkungen aufgehoben werden können;
- (f) müssen Kopien aller Dokumente enthalten sein, die als Nachweis für die obigen Punkte erforderlich sind, wobei Kopien der einschlägigen einzelstaatlichen Anforderungen und Verfahren beizufügen sind.

Artikel 10

Datum des Inkrafttretens und Anwendbarkeit

1. Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft und wird am 8. April 2012 anwendbar.
2. Abweichend von Absatz 1 können sich Mitgliedstaaten dafür entscheiden, die nachfolgenden Bestimmungen von Teil-FCL bis zu (3 Jahre nach dem Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung) nicht anzuwenden:

- (a) die Bestimmungen bezüglich Lizenzen und damit verbundenen Berechtigungen oder Zeugnisse von Piloten von Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit, Luftschiffen, Ballonen und Segelflugzeugen;
 - (b) die Bestimmungen von Abschnitt B (*LAPL*) und Kapitel 2 (*LAFI*), Kapitel 8 (*MCCI*), im Falle von Hubschraubern, Kapitel 10 (*Lehrberechtigter für Bergflüge*) und Kapitel 11 (*Lehrberechtigter für Flugprüfungen*) von Abschnitt J;
 - (c) die Bestimmungen von Absatz FCL.800 (*Kunstflugberechtigung*), FCL.805 (*Berechtigungen für das Schleppen von Segelflugzeugen und Bannern*), FCL.815 (*Bergflugberechtigung*) und FCL.820 (*Flugprüfungsberechtigung*).
3. Abweichend von Artikel 4 Absatz 2 können sich Mitgliedstaaten dafür entscheiden, ihre einzelstaatlichen Flugzeug- und Hubschrauberlizenzen bis zu (2 Jahre nach dem Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung) nicht anzuwenden.

Diese Verordnung tritt am [...] Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den [...]

Für die Kommission

[...]

Mitglied der Kommission

ANHANG I
ZUR DURCHFÜHRUNG DER VERORDNUNG
TEIL-FCL
ABSCHNITT A
ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

FCL.001 Zuständige Behörde

Für die Zwecke dieses Teils ist die zuständige Behörde eine vom Mitgliedstaat bezeichnete Behörde, an die sich Personen bezüglich der Erteilung von Pilotenlizenzen oder damit verbundenen Berechtigungen oder Zeugnisse wenden können.

FCL.005 Geltungsbereich

In diesem Teil sind die Anforderungen für die Erteilung von Pilotenlizenzen und damit verbundenen Berechtigungen und Zeugnisse und die Bedingungen für ihre Gültigkeit und Verwendung festgelegt.

FCL.010 Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieses Teils gelten die folgenden Definitionen:

„Kunstflug“ bezeichnet ein absichtliches Manöver in Form einer abrupten Änderung der Fluglage eines Luftfahrzeugs, eine abnorme Fluglage oder eine abnorme Beschleunigung, die für einen normalen Flug oder für die Unterweisung für Lizenzen oder Berechtigungen außer der Kunstflugberechtigung nicht notwendig sind.

„Flugzeug“ bezeichnet ein von einem Triebwerk angetriebenes Starrflügelflugzeug schwerer als Luft, das durch die dynamische Reaktion der Luft an seinen Tragflügeln in der Luft gehalten wird.

„Flugzeug, das mit einem Kopiloten betrieben werden muss“ bezeichnet einen Flugzeugtyp, der gemäß dem Flughandbuch oder dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis mit einem Kopiloten betrieben werden muss.

„Luftfahrzeug“ bezeichnet jegliche Maschine, die durch die Reaktionen der Luft, die keine Reaktionen der Luft gegenüber der Erdoberfläche sind, in der Atmosphäre gehalten werden kann.

„Verhalten als Luftfahrer“ bezeichnet den beständigen Einsatz guten Urteilsvermögens, gut entwickelter Kenntnisse, Fähigkeiten und innerer Einstellungen zum Zwecke der Erfüllung fliegerischer Zielsetzungen.

„Luftschiff“ bezeichnet ein triebwerkgetriebenes Luftfahrzeug leichter als Luft mit Ausnahme von Heißluft-Luftschiffen; Letztere sind für die Zwecke dieses Teils in der Begriffsbestimmung von Ballon enthalten.

„Ballon“ bezeichnet ein Luftfahrzeug leichter als Luft, das nicht triebwerkgetrieben ist und durch die Verwendung von Gas oder eines bordseitigen Heizgeräts fliegen kann. Für die Zwecke dieses Teils gilt ein Heißluft-Luftschiff, auch wenn es triebwerkgetrieben ist, ebenfalls als Ballon.

„Übungsgerät für die Grundlagen des Instrumentenflugs (BITD)“ bezeichnet ein feststehendes Übungsgerät, das in seiner Ausgestaltung dem Flugschülerplatz einer Flugzeugklasse ähnelt. Das Gerät kann über bildschirmgestützte und federbelastete Steuerungen verfügen, so dass es eine Ausbildungsplattform für die verfahrenstechnischen Aspekte des Instrumentenflugs bietet.

„Luftfahrzeugkategorie“ bezeichnet eine Kategorisierung von Luftfahrzeugen anhand definierter grundlegender Merkmale wie z. B. Flugzeug, Flugzeug mit vertikaler Start- und Landefähigkeit, Hubschrauber, Luftschiff, Segelflugzeug, Freiballon.

„Flugzeugklasse“ bezeichnet eine Kategorisierung von Flugzeugen mit nur einem Piloten, für die keine Musterberechtigung erforderlich ist.

„Ballonklasse“ bezeichnet eine Kategorisierung von Ballonen nach Maßgabe der zur Aufrechterhaltung des Fluges verwendeten Auftriebsmittel.

„Gewerbsmäßige Beförderung“ bezeichnet die Beförderung von Fluggästen, von Fracht oder Post gegen Entgelt oder Mietgebühr.

„Kompetenz“ bezeichnet eine Kombination von Fähigkeiten, Kenntnissen und Verhaltensweisen, die erforderlich sind, um eine Aufgabe gemäß einem vorgeschriebenen Standard durchführen zu können.

„Kompetenzelement“ bezeichnet eine Handlung, die eine Aufgabe mit einem auslösenden und einem abschließenden Ereignis, die ihre Grenzen klar definieren, und einem beobachtbaren Ergebnis darstellt.

„Kompetenzeinheit“ bezeichnet eine eigenständige Funktion, die aus einer Reihe von Kompetenzelementen besteht.

„Kopilot“ bezeichnet einen Piloten, der nicht der verantwortliche Luftfahrzeugführer ist, in einem Luftfahrzeug, für das mehr als ein Pilot erforderlich ist, mit Ausnahme eines Piloten, der sich zu dem ausschließlichen Zweck, eine Flugausbildung für eine Lizenz oder eine Berechtigung zu absolvieren, an Bord des Luftfahrzeugs befindet.

„Anrechnung“ bezeichnet die Anerkennung bisheriger Erfahrung oder Qualifikationen.

„Überlandflug“ bezeichnet einen Flug zwischen einem Ausgangspunkt und einem Zielpunkt auf einer vorgeplanten Route nach Standard-Navigationsverfahren.

„Kopilot, der zur Ablösung im Reiseflug qualifiziert ist“ bezeichnet einen Piloten, der bei Einsätzen mit mehreren Piloten während der Reiseflugphase eines Fluges oberhalb FL 200 den Kopiloten von seinen Aufgaben an den Bedienelementen entlastet.

„Ausbildungszeit mit einem Lehrberechtigten“ bezeichnet Flugzeit oder Instrumenten-Bodenzeit, während der eine Person Flugunterricht von einem ordnungsgemäß autorisierten Ausbilder erhält.

„Fehler“ bezeichnet eine Handlung oder Unterlassung einer Flugbesatzung, die zu Abweichungen von organisatorischen oder Flugabsichten oder Flugerwartungen führt.

„Fehlermanagement“ bezeichnet den Prozess der Feststellung von und Reaktion auf Fehler mit Gegenmaßnahmen, die die Folgen von Fehlern verringern oder beseitigen und die Wahrscheinlichkeit von Fehlern oder unerwünschten Luftfahrzeugzuständen senken.

„Full Flight Simulator (FFS)“ bezeichnet eine originalgetreue Nachbildung des Flugzeugcockpits eines bestimmten Musters, einer bestimmten Bauart, Baureihe oder Serie, einschließlich der gesamten Ausrüstung und Computerprogramme, die zur Darstellung der Eigenschaften und Leistungen des Flugzeugs im Boden- und Luftbetrieb notwendig sind, eines Sichtdarstellungssystems, das eine Darstellung der Außensicht aus dem Cockpit erzeugt, und eines Bewegungssystems, das einen Kräfteindruck vermittelt.

„Flugzeit“:

Bei Flugzeugen, Reisemotorseglern und Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit bezeichnet dies die Gesamtzeit ab dem Zeitpunkt, zu dem sich ein Luftfahrzeug in Bewegung setzt, um zu starten, bis zu dem Zeitpunkt, zu dem es am Ende des Fluges zum Stillstand kommt;

bei Hubschraubern bezeichnet dies die Gesamtzeit ab dem Zeitpunkt, zu dem sich die Rotorblätter des Hubschraubers zu drehen beginnen, bis zu dem Zeitpunkt, zu dem der Hubschrauber am Ende des Fluges endgültig zum Stillstand kommt und sich die Rotorblätter nicht mehr drehen;

bei Luftschiffen bezeichnet dies die Gesamtzeit ab dem Zeitpunkt, zu dem sich ein Luftschiff vom Mast löst, um zu starten, bis zu dem Zeitpunkt, zu dem das Luftschiff am Ende des Fluges endgültig zum Stillstand kommt und am Mast befestigt wird;

bei Segelflugzeugen bezeichnet dies die Gesamtzeit ab dem Zeitpunkt, zu dem das Segelflugzeug den Startlauf beginnt, bis zu dem Zeitpunkt, zu dem das Segelflugzeug am Ende des Fluges endgültig zum Stillstand kommt;

bei Ballonen bezeichnet dies die Gesamtzeit ab dem Zeitpunkt, zu dem der Korb vom Boden abhebt, um zu starten, bis zu dem Zeitpunkt, zu dem er am Ende des Fluges endgültig zum Stillstand kommt.

„Flugzeit nach Instrumentenflugregeln (IFR)“ bezeichnet die gesamte Flugzeit, während der das Luftfahrzeug unter Instrumentenflugregeln betrieben wird.

„Flugübungsgerät“ (Flight Training Device, FTD) bezeichnet eine vollständige Nachbildung der Instrumente, Ausrüstung, Konsolen und Bedienelemente eines bestimmten Luftfahrzeugmusters in einem offenen Cockpitbereich oder einem geschlossenen Luftfahrzeug-Cockpit einschließlich der Ausrüstung und Computerprogramme, die zur Darstellung des Flugzeugs am Boden und im Fluge erforderlich sind, im Umfang der im Gerät installierten Systeme. Nicht erforderlich ist ein System zur Simulation von Kräften oder ein optisches System, außer bei Hubschrauber-FTD der Ebene 2 und 3, für die optische Systeme erforderlich sind.

„Flug- und Navigationsverfahrenstrainer“ (Flight and Navigation Procedures Trainer, FNPT) bezeichnet ein Übungsgerät, das die Cockpit-Umgebung nachbildet, einschließlich der Ausrüstung und Computerprogramme, die zur Darstellung eines Flugzeugtyps oder einer Flugzeugklasse im Fluge erforderlich sind, in dem Umfang, in dem die Systeme wie im Luftfahrzeug arbeiten.

„Ballongruppe“ bezeichnet eine Kategorisierung von Ballonen nach Maßgabe der Größe oder des Rauminhalts der Hülle.

„Hubschrauber“ bezeichnet ein Luftfahrzeug schwerer als Luft, das hauptsächlich durch die Reaktionskräfte der Luft auf einen oder mehrere motorgetriebene Rotoren auf im Wesentlichen senkrechten Achsen in der Luft gehalten wird.

„Instrumentenflugzeit“ bezeichnet die Zeit, während der ein Pilot ein fliegendes Luftfahrzeug ausschließlich unter Verwendung von Instrumenten steuert.

„Instrumentenbodenzeit“ bezeichnet die Zeit, während der ein Pilot im simulierten Instrumentenflug in Flugsimulationstrainingsgeräten (Flight Simulation Training Devices, FSTD) ausgebildet wird.

„Instrumentenzeit“ bezeichnet Instrumentenflugzeit oder Instrumentenbodenzeit.

„Betrieb mit mehreren Piloten“:

Bei Flugzeugen bezeichnet dies einen Betrieb, für den mindestens 2 Piloten in Zusammenarbeit in Flugzeugen für mehrere oder für einen Piloten erforderlich sind;

bei Hubschraubern bezeichnet dies einen Betrieb, für den mindestens 2 Piloten in Kooperation mehrerer Besatzungsmitglieder in Hubschraubern für mehrere Piloten erforderlich sind.

„Zusammenarbeit mehrerer Besatzungsmitglieder“ (Multi-crew cooperation, MCC) bezeichnet die Funktionsweise der Flugbesatzung als Team zusammenarbeitender Mitglieder unter Führung des Verantwortlichen Piloten.

„Luftfahrzeug mit mehreren Piloten“:

Bei Flugzeugen bezeichnet dies Flugzeuge, die für den Betrieb mit einer Mindestbesatzung von zwei Piloten zugelassen sind;

bei Hubschraubern, Luftschiffen und Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit bezeichnet es einen Flugzeugtyp, der gemäß dem Flughandbuch oder dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis oder einem gleichwertigen Dokument mit einem Kopiloten betrieben werden muss.

„Nacht“ bezeichnet den Zeitraum zwischen dem Ende der normalen Abenddämmerung und dem Beginn der normalen Morgendämmerung oder einen anderen von der zuständigen Behörde vorgeschriebenen Zeitraum zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang wie vom Mitgliedstaat definiert.

„Sonstige Ausbildungsgeräte (OTD)“ bezeichnet Ausbildungsmittel, die keine Flugsimulatoren, Flugausbildungsgeräte oder Flug- und Navigationsverfahrenstrainer sind und die ein Ausbildungsmittel für diejenigen Fälle darstellen, in denen keine vollständige Cockpitumgebung erforderlich ist.

„Leistungskriterien“ bezeichnet eine einfache bewertende Aussage über das erforderliche Ergebnis des Kompetenzelements und eine Beschreibung der Kriterien, die für die Beurteilung, ob das erforderliche Leistungsniveau erreicht wurde, herangezogen werden.

„Verantwortlicher Pilot (Pilot-in-Command, PIC)“ bezeichnet den Piloten, dem das Kommando übertragen wurde und der mit der sicheren Durchführung des Fluges beauftragt ist.

„Verantwortlicher Pilot unter Aufsicht (PICUS)“ bezeichnet einen Kopiloten, der unter Aufsicht des Verantwortlichen Piloten die Aufgaben und Funktionen eines Verantwortlichen Piloten ausführt.

„Luftfahrzeug mit vertikaler Start- und Landefähigkeit“ bezeichnet ein Luftfahrzeug, das Auftrieb und Vortrieb/Auftrieb im Fluge mittels Rotoren oder Triebwerken/Vortriebsvorrichtungen mit variabler Geometrie erreicht, die am Rumpf oder an Tragflügeln befestigt sind.

„Motorsegler“ bezeichnet ein Luftfahrzeug, das mit einem oder mehreren Triebwerken ausgerüstet ist und bei abgestellten Triebwerken die Eigenschaften eines Segelflugzeugs aufweist.

„Privatpilot“ bezeichnet einen Piloten, der eine Lizenz besitzt, die das Führen von Luftfahrzeugen gegen Entgelt untersagt, mit Ausnahme von Anleitungen oder Prüfungen im Sinne dieses Teils.

„Befähigungsüberprüfung“ bezeichnet den Nachweis der Befähigung zur Verlängerung oder Erneuerung von Berechtigungen, gegebenenfalls einschließlich einer entsprechenden mündlichen Prüfung.

„Erneuerung“ (z. B. einer Berechtigung oder eines Zeugnisses) bezeichnet die administrativ getroffene Maßnahme nach Ablauf einer Berechtigung oder eines Zeugnisses für die Zwecke der Erneuerung der Rechte der Berechtigung oder des Zeugnisses um einen weiteren festgelegten Zeitraum nach Erfüllung festgelegter Anforderungen.

„Verlängerung“ (z. B. einer Berechtigung oder eines Zeugnisses) bezeichnet die administrativ getroffene Maßnahme innerhalb des Gültigkeitszeitraums einer Berechtigung oder eines Zeugnisses, die es dem Inhaber erlaubt, nach Erfüllung festgelegter Anforderungen die Rechte einer Berechtigung oder eines Zeugnisses für einen weiteren festgelegten Zeitraum auszuüben.

„Streckenabschnitt“ bezeichnet einen Flug, der Start, Abflug, einen Reiseflug von mindestens 15 Minuten, Ankunft, Landeanflüge und Landephasen umfasst.

„Segelflugzeug“ bezeichnet ein Luftfahrzeug schwerer als Luft, das durch die dynamische Reaktion der Luft an den festen Auftriebsflächen in der Luft gehalten wird, wobei es im Gleitflug nicht von einem Triebwerk abhängig ist.

„Luftfahrzeug für nur einen Piloten“ bezeichnet ein Luftfahrzeug, das eine Zulassung für den Betrieb mit nur einem Piloten besitzt.

„Praktische Prüfung“ bezeichnet den Nachweis der Befähigung für die Erteilung einer Lizenz oder Berechtigung, gegebenenfalls einschließlich einer entsprechenden mündlichen Prüfung.

„Alleinflugzeit“ bezeichnet eine Flugzeit, während der der Flugschüler alleiniger Insasse eines Luftfahrzeugs ist.

„Ausbildungszeit als verantwortlicher Pilot (Student Pilot-in-Command, SPIC)“ bezeichnet einen Flugschüler, der bei einem Flug mit einem Ausbilder als verantwortlicher Pilot handelt, wobei Letzterer den Flugschüler nur beobachtet und keinen Einfluss auf den Flug des Luftfahrzeugs nimmt oder diesen kontrolliert.

„Bedrohung“ bezeichnet Ereignisse oder Fehler, die außerhalb des Einflusses der Flugbesatzung liegen und die Komplexität des Einsatzes erhöhen und eine Reaktion erfordern, um innerhalb der Sicherheitsmarge bleiben zu können.

„Bedrohungsmanagement“ bezeichnet den Prozess der Feststellung von und Reaktion auf Bedrohungen mit Gegenmaßnahmen, die die Folgen von Bedrohungen verringern oder beseitigen und die Wahrscheinlichkeit von Fehlern oder unerwünschten Luftfahrzeugzuständen senken.

„Reisemotorsegler (Touring Motor Glider, TMG)“ bezeichnet eine bestimmte Klasse von Motorseglern mit einem fest montierten, nicht einziehbaren Triebwerk und einem nicht versenkbaren Propeller. Ein TMG muss gemäß dem Flughandbuch aus eigener Kraft starten und steigen können.

„Luftfahrzeugmuster“ bezeichnet eine Kategorisierung von Luftfahrzeugen, für die eine Musterberechtigung entsprechend den gemäß Teil-21 ermittelten betrieblichen Eignungsdaten erforderlich ist und die alle Luftfahrzeuge derselben grundsätzlichen Bauweise einschließlich aller Änderungen hieran mit Ausnahme derjenigen umfasst, die zu einer Änderung der Handhabungs- oder Flugcharakteristiken führen.

FCL.015 Beantragung und Erteilung von Lizenzen, Berechtigungen und Zeugnisse

- (a) Anträge auf Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung von Pilotenlizenzen und damit verbundenen Berechtigungen und Zeugnisse sind bei der zuständigen Behörde in der von dieser Behörde festgelegten Form und Weise zu stellen. Dem Antrag sind Nachweise darüber beizufügen, dass der Bewerber die Anforderungen für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung der Lizenz oder des Zeugnisses sowie damit verbundener Berechtigungen oder Berechtigungen und Vermerke erfüllt, wie in diesem Teil und im Teil Medical festgelegt.
- (b) Einschränkungen oder Erweiterungen der mit einer Lizenz, Berechtigung oder einem Zeugnis eingeräumten Rechte werden in der Lizenz oder dem Zeugnis mit einem Vermerk seitens der zuständigen Behörde versehen.
- (c) Niemand darf zu irgendeinem Zeitpunkt Inhaber von mehr als einer Lizenz pro Luftfahrzeugkategorie sein, die gemäß diesem Teil gewährt wird.

- (d) Anträge auf die Erteilung einer Lizenz für eine weitere Luftfahrzeugkategorie oder auf die Erteilung weiterer Berechtigungen oder Zeugnisse sowie für einen Nachtrag zu oder eine Verlängerung oder Erneuerung dieser Lizenzen, Berechtigungen oder Zeugnisse sind bei der zuständigen Behörde zu stellen, die die Pilotenlizenz ursprünglich ausgestellt hat, es sei denn, der Pilot hat einen Wechsel der zuständigen Behörde und eine Übertragung seiner Lizenzierung und medizinischen Berichte auf diese Behörde beantragt.

FCL.020 Flugschüler

- (a) Flugschüler dürfen nicht alleine fliegen, sofern sie nicht hierzu ermächtigt wurden und sie von einem Fluglehrer überwacht werden.
- (b) Vor dem ersten Alleinflug muss ein Flugschüler mindestens:
- (1) im Falle von Flugzeugen, Hubschraubern und Luftschiffen: 16 Jahre alt sein;
 - (2) im Falle von Segelflugzeugen und Ballonen: 14 Jahre alt sein.

FCL.025 Prüfung der theoretischen Kenntnisse für die Erteilung von Lizenzen

(a) *Verpflichtungen des Anwärters*

- (1) Bewerber müssen sämtliche Prüfungen für eine bestimmte Lizenz oder Berechtigung unter der Verantwortlichkeit desselben Mitgliedstaats ablegen.
- (2) Bewerber dürfen die Prüfung nur ablegen, wenn die zugelassene Ausbildungsorganisation (ATO), die für ihre Ausbildung verantwortlich ist, eine Empfehlung ausspricht, nachdem sie die entsprechenden Teile des Ausbildungslehrgangs für die theoretischen Kenntnisse auf einem zufriedenstellenden Niveau abgeschlossen haben.
- (3) Die Empfehlung einer ATO bleibt 12 Monate gültig. Wenn der Bewerber innerhalb dieser Gültigkeitsfrist nicht mindestens eine Prüfungsarbeit zum Nachweis der theoretischen Kenntnisse versucht hat, wird die Notwendigkeit einer weiteren Ausbildung von der ATO entsprechend den Bedürfnissen des Bewerbers festgestellt.

(b) *Bewertungskriterien*

- (1) Eine Prüfungsarbeit wird mit bestanden bewertet, wenn der Bewerber mindestens 75% der bei dieser Arbeit erreichbaren Punkte erreicht hat. Es wird keine Strafpunktbenotung angewandt.
- (2) Sofern in diesem Teil nicht etwas anderes festgelegt ist, hat ein Bewerber die Prüfung der theoretischen Kenntnisse für die entsprechende Pilotenlizenz oder Berechtigung erfolgreich abgeschlossen, wenn er alle erforderlichen Prüfungsarbeiten innerhalb einer Frist von 18 Monaten, gerechnet ab dem Ende des Kalendermonats, in dem der Bewerber erstmals zu einer Prüfung angetreten ist, bestanden hat.
- (3) Wenn ein Bewerber eine der Prüfungsarbeiten nach 4 Versuchen nicht bestanden hat, oder wenn er nicht alle Arbeiten innerhalb von entweder 6 Sitzungen oder der in Absatz (2) genannten Frist bestanden hat, muss er alle Prüfungsarbeiten wiederholen.

Bevor sich ein Bewerber den Prüfungen erneut unterzieht, muss er eine weitere Ausbildung bei einer ATO durchlaufen. Der erforderliche Umfang der Ausbildung wird von der Ausbildungsorganisation auf der Grundlage der Bedürfnisse des Bewerbers festgelegt.

(c) *Gültigkeitszeitraum*

- (1) Der erfolgreiche Abschluss der Prüfungen der theoretischen Kenntnisse bleibt gültig:
 - (i) für die Erteilung einer Leichtflugzeug-Pilotenlizenz, einer Privatpilotenlizenz, einer Segelflugzeug-Pilotenlizenz oder einer Ballon-Pilotenlizenz für einen Zeitraum von 24 Monaten;
 - (ii) für die Erteilung einer Lizenz für Berufspiloten oder Instrumentenflugberechtigung (IR) für einen Zeitraum von 36 Monaten;
 - (iii) die in obigen Absätzen (i) und (ii) genannten Zeiträume werden ab dem Tag gerechnet, zu dem der Pilot die Prüfung der theoretischen Kenntnisse gemäß Buchstabe b Nummer 2 erfolgreich abgelegt hat.
- (2) Der Abschluss der theoretischen Prüfungen für die Lizenz für Verkehrspiloten (Airline Transport Pilot Licence, ATPL) bleibt gültig für die Erteilung einer ATPL für einen Zeitraum von 7 Jahren ab dem letzten Gültigkeitstermin:
 - (i.) einer in der Lizenz eingetragenen IR, oder
 - (ii) im Falle von Hubschraubern, einer in dieser Lizenz eingetragenen Hubschrauber-Musterberechtigung.

FCL.030 Praktische Prüfung

- (a) Vor Ablegung einer praktischen Prüfung für die Erteilung einer Lizenz, Berechtigung oder eines Zeugnisses muss der Bewerber die Prüfung der theoretischen Kenntnisse bestanden haben, außer in dem Fall, dass der Bewerber einen Kurs für durchgehende Flugausbildung absolviert hat.

In jedem Fall muss immer erst die theoretische Ausbildung abgeschlossen sein, bevor die praktischen Prüfungen abgelegt werden.

- (b) Außer bei der Erteilung einer Lizenz für Verkehrspiloten muss derjenige, der eine praktische Prüfung ablegen möchte, nach Abschluss der Ausbildung von der Organisation/Person, die für die Ausbildung verantwortlich ist, für die Prüfung empfohlen werden. Die Schulungsaufzeichnungen müssen dem Prüfer vorgelegt werden.

FCL.035 Anrechnung von Flugzeit und theoretischen Kenntnissen

(a) *Anrechnung von Flugzeit*

- (1) Sofern nicht in diesem Teil etwas anderes angegeben ist, muss Flugzeit, die für eine Lizenz, Berechtigung oder ein Zeugnis angerechnet werden soll, in derselben Luftfahrzeugkategorie geflogen worden sein, für die die Lizenz oder Berechtigung beantragt wird.
- (2) Verantwortlicher Pilot oder Pilot in Ausbildung
 - (i) Bewerbern für eine Lizenz, Berechtigung oder ein Zeugnis werden alle Alleinflugzeiten, Schulungszeiten am Doppelsteuer und PIC-Flugzeiten auf die Gesamtflugzeit angerechnet, die für die Lizenz, Berechtigung oder das Zeugnis benötigt wird.
 - (ii) Absolventen eines integrierten ATP-Ausbildungslehrgangs haben Anspruch auf Anrechnung von bis zu 50 Stunden Instrumentenflugzeit als verantwortlicher Pilot in Ausbildung auf die PIC-Zeit, die für die Erteilung der Lizenz für Verkehrspiloten, der Lizenz für Berufspiloten und einer Muster- oder Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge erforderlich ist.

(iii) Absolventen eines integrierten CPL/IR-Ausbildungslehrgangs haben Anspruch auf Anrechnung von bis zu 50 Stunden Instrumentenflugzeit als verantwortlicher Pilot in Ausbildung auf die PIC-Zeit, die für die Erteilung der Lizenz für Berufspiloten und einer Muster- oder Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge erforderlich ist.

(3) Flugzeit als Kopilot. Sofern in diesem Teil nichts anderes festgelegt ist, hat der Inhaber einer Pilotenlizenz, wenn er als Kopilot oder Kopilot unter Aufsicht handelt, Anspruch auf Anrechnung der gesamten Kopilotenzeit auf die gesamte Flugzeit, die für eine höherwertige Pilotenlizenz erforderlich ist.

(b) Anrechnung theoretischer Kenntnisse

(1) Bewerbern, die die Prüfung der theoretischen Kenntnisse für eine Lizenz für Verkehrspiloten bestanden haben, wird dies auf die Anforderungen bezüglich theoretischer Kenntnisse für die Leichtflugzeug-Pilotenlizenz, die Privatpilotenlizenz, die Lizenz für Berufspiloten und, außer Falle von Hubschraubern, die IR in derselben Luftfahrzeugkategorie angerechnet.

(2) Bewerbern, die die Prüfung der theoretischen Kenntnisse für eine Lizenz für Berufspiloten bestanden haben, wird dies auf die Anforderung bezüglich theoretischer Kenntnisse für die Leichtflugzeug-Pilotenlizenz oder eine Privatpilotenlizenz in derselben Luftfahrzeugkategorie angerechnet.

(3) Inhabern einer IR oder Bewerbern, die die Prüfung der theoretischen Kenntnisse für eine Luftfahrzeugkategorie bestanden haben, wird dies vollständig auf die Anforderungen für die theoretische Ausbildung und Prüfung für eine IR in einer anderen Luftfahrzeugkategorie angerechnet.

(4) Inhabern einer Pilotenlizenz wird eine Lizenz in einer anderen Luftfahrzeugkategorie gemäß Anhang 1 dieses Teils auf die Anforderungen für die theoretische Ausbildung und Prüfung angerechnet.

Diese Anrechnung gilt auch für Bewerber für eine Pilotenlizenz, die die theoretische Prüfung für die Erteilung dieser Lizenz bereits in einer anderen Luftfahrzeugkategorie erfolgreich abgelegt haben, solange dies innerhalb der in FCL.025 Buchstabe c genannten Gültigkeitsfrist liegt.

FCL.040 Ausübung der Rechte von Lizenzen

Für die Ausübung der mit einer Lizenz eingeräumten Berechtigungen ist die Gültigkeit der darin enthaltenen Berechtigungen, soweit zutreffend, und des Tauglichkeitszeugnisses Voraussetzung.

FCL.045 Verpflichtung, Dokumente mitzuführen und vorzuweisen

(a) Piloten müssen bei der Ausübung der mit der Lizenz verbundenen Rechte immer eine gültige Lizenz und ein gültiges Tauglichkeitszeugnis mitführen.

(b) Piloten müssen weiterhin ein Ausweisdokument mit einem Passbild mitführen.

(c) Piloten und Flugschüler müssen auf Aufforderung eines autorisierten Vertreters einer zuständigen Behörde ohne ungebührliche Verzögerung ihren Flugzeitnachweis zur Kontrolle vorlegen.

(d) Flugschüler müssen Nachweise über alle Allein-Überlandflüge für die gemäß FCL.020 Buchstabe a erforderliche Anerkennung führen.

FCL.050 Aufzeichnung von Flugzeiten

Der Pilot muss verlässliche detaillierte Aufzeichnungen über alle durchgeführten Flüge in der Form und Weise führen, die von der zuständigen Behörde festgelegt wurde.

FCL.055 Sprachkenntnisse

- (a) Allgemeines. Piloten von Flugzeugen, Hubschraubern, Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit und Luftschiffen, die das Funktelefon benutzen müssen, dürfen die Rechte ihrer Lizenzen und Berechtigungen nur ausüben, wenn sie in ihrer Lizenz einen Sprachenvermerk entweder für Englisch oder für die Sprache besitzen, die beim Flug für die Funkkommunikation verwendet wird. In dem Vermerk müssen die Sprache, das Niveau der Sprachkenntnisse und das Gültigkeitsdatum angegeben sein.
- (b) Bewerber für einen Sprachenvermerk müssen gemäß Anhang 2 dieses Teils mindestens Sprachkenntnisse sowohl auf der Ebene der Einsatzfähigkeit für den Gebrauch der Sprechgruppen als auch für den Gebrauch normaler Sprache besitzen. Hierzu muss der Bewerber die Fähigkeit zu Folgendem nachweisen:
 - (1) effektiv zu kommunizieren sowohl bei rein akustischem Kontakt als auch mit einem anwesenden Gesprächspartner;
 - (2) präzise und deutlich über alltägliche und arbeitsbezogene Themen zu kommunizieren;
 - (3) geeignete Kommunikationsstrategien für den Austausch von Mitteilungen und zur Erkennung und Beseitigung von Missverständnissen in einem allgemeinen oder arbeitsbezogenen Zusammenhang zu verwenden;
 - (4) die sprachlichen Herausforderungen aufgrund von Komplikationen oder unerwarteten Ereignissen, die sich im Zusammenhang mit einer routinemäßigen Arbeitssituation oder Kommunikationsaufgabe ergeben, mit der sie ansonsten vertraut sind, erfolgreich zu handhaben, und
 - (5) einen Dialekt oder mit einem Akzent zu sprechen, der in Luftfahrtkreisen verstanden wird.
- (c) Außer bei Bewerbern, die Sprachkenntnisse auf Expertenebene gemäß Anhang 2 dieses Teils nachgewiesen haben, muss der Sprachenvermerk regelmäßig neu bewertet werden, und zwar:
 - (1) alle 4 Jahre, wenn die Stufe der Einsatzfähigkeit nachgewiesen wurde, bzw.
 - (2) alle 6 Jahre, wenn die der höheren Stufe nachgewiesen wurde.
- (d) Besondere Anforderungen für Inhaber einer Instrumentenflugberechtigung (IR). Ungeachtet der vorstehenden Absätze müssen Inhaber einer IR die Fähigkeit nachgewiesen haben, die englische Sprache auf einer Ebene zu verwenden, die es ihnen erlaubt:
 - (1) alle Informationen für die Durchführung aller Phasen eines Fluges einschließlich der Flugvorbereitung zu verstehen;
 - (2) Funktelefonie in allen Phasen des Fluges einschließlich Notfällen zu verwenden;
 - (3) mit anderen Besatzungsmitgliedern in allen Phasen des Fluges einschließlich der Flugvorbereitung zu kommunizieren.
- (e) Der Nachweis der Sprachkenntnisse und des Gebrauchs der englischen Sprache für IR-Inhaber erfolgt nach einer von der zuständigen Behörde festgelegten Bewertungsmethode.

FCL.060 Fortlaufende Flugerfahrung

- (a) Ballone. Ein Pilot darf einen Ballon nur in gewerbsmäßiger Beförderung oder zum Transport von Fluggästen betreiben, wenn er in den letzten 180 Tagen Folgendes absolviert hat:
- (1) mindestens 3 Flüge als in einem Ballon fliegender Pilot, davon mindestens 1 Flug in einem Ballon der entsprechenden Klasse und Gruppe, oder
 - (2) 1 Flug in der entsprechenden Ballonklasse und -gruppe unter der Aufsicht eines Ausbilders, der gemäß Unterabschnitt J ausgebildet ist.
- (b) Flugzeuge, Hubschrauber, Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit, Luftschiffe und Segelflugzeuge. Ein Pilot darf ein Flugzeug nur in gewerbsmäßiger Beförderung oder zum Transport von Fluggästen betreiben:
- (1) als PIC oder als Kopilot, wenn er in den letzten 90 Tagen mindestens 3 Starts, Landeanflüge und Landungen in einem Luftfahrzeug desselben Typs oder derselben Klasse oder in einem FFS absolviert hat, der diesen Typ oder diese Klasse nachbildet. Die 3 Starts und Landungen müssen entsprechend den Rechten des Piloten in einem Einsatz mit mehreren Piloten oder als alleiniger Pilot absolviert werden, und
 - (2) als PIC bei Nacht, wenn er:
 - (i) in den letzten 90 Tagen mindestens 1 Start, Landeanflug und Landung bei Nacht als Pilot in einem Luftfahrzeug desselben Typs oder derselben Klasse oder in einem FFS absolviert hat, der diesen Typ oder diese Klasse nachbildet, oder
 - (ii) eine IR besitzt;
 - (3) als Kopilot, der zur Ablösung im Reiseflug qualifiziert ist, wenn er:
 - (i) die Anforderungen gemäß Buchstabe b Nummer 1 erfüllt hat, oder
 - (ii) in den letzten 90 Tagen mindestens 3 Streckenabschnitte als Pilot, der zur Ablösung im Reiseflug qualifiziert ist, in einem Luftfahrzeug desselben Typs oder derselben Klasse absolviert hat, oder
 - (iii) in Abständen von nicht mehr als 90 Tagen eine Schulung in einem Flugsimulator zur Auffrischung seiner fliegerischen Fähigkeiten erhalten hat. Diese Auffrischungsschulung kann mit der Auffrischungsschulung gemäß Teil-OR.OPS verbunden werden.
 - (4) Wenn ein Pilot die Berechtigung zum Führen von mehr als einem Typ unkompliziertem Hubschrauber mit ähnlichen Handling- und Betriebseigenschaften wie in Teil-21 definiert besitzt, können die gemäß Nummer 1 verlangten 3 Starts, Landeanflüge und Landungen in einem einzigen dieser Typen absolviert werden, sofern der Pilot während der letzten 6 Monate mindestens 2 Flugstunden in jedem der Hubschraubertypen absolviert hat.
- (c) Besondere Anforderungen für gewerbsmäßige Beförderung mit Luftfahrzeugen
- (1) Im Falle einer gewerbsmäßigen Beförderung mit Luftfahrzeugen kann der Zeitraum von 90 Tagen gemäß obigem Buchstaben a Nummer 1 und 2 durch Streckenflügeinsätze unter Aufsicht eines Lehrberechtigten oder Prüfers für Musterberechtigungen auf maximal 120 Tage ausgedehnt werden.

- (2) Wenn der Pilot die Anforderung gemäß Nummer 1 nicht erfüllt, muss er einen Schulungsflug im Luftfahrzeug oder in einem FFS des zu verwendenden Luftfahrzeugmusters absolvieren, was mindestens die in Buchstabe b Nummer 1 und 2 genannten Anforderungen umfasst, bevor er seine Rechte ausüben kann.

FCL.065 Einschränkung der Rechte von Lizenzinhabern, die 60 Jahre oder älter sind, in der gewerbsmäßigen Beförderung mit Luftfahrzeugen

- (a) Altersgruppe 60–64 Jahre. Flugzeuge und Hubschrauber. Ein Inhaber einer Pilotenlizenz, der das Alter von 60 Jahren erreicht hat, darf nicht als Pilot eines Luftfahrzeugs in gewerbsmäßiger Beförderung tätig sein, außer:
 - (1) als Mitglied einer Besatzung mit mehreren Piloten und
 - (2) unter der Voraussetzung, dass ein solcher Inhaber der einzige Pilot in der Flugbesatzung ist, der das Alter von 60 Jahren erreicht hat.
- (b) Altersgruppe ab 65 Jahren. Ein Inhaber einer Pilotenlizenz, der das Alter von 65 Jahren erreicht hat, darf nicht als Pilot eines Luftfahrzeugs in gewerbsmäßiger Beförderung tätig sein.

FCL.070 Widerruf, Anordnung des Ruhens und Beschränkung von Lizenzen, Berechtigungen und Zeugnisse

- (a) Lizenzen, Berechtigungen und Zeugnisse, die gemäß diesem Teil erteilt werden, können von der zuständigen Behörde gemäß den in Teil AR festgelegten Bedingungen und Verfahren beschränkt, für ruhend erklärt oder widerrufen werden, wenn der Pilot die Anforderungen dieses Teils, von Teil Medical oder die einschlägigen Einsatzanforderungen nicht erfüllt.
- (b) Wenn das Ruhen der Lizenz eines Piloten angeordnet wird oder diese widerrufen wird, hat er die Lizenz oder das Zeugnis unverzüglich an die zuständige Behörde zurückzugeben.

ABSCHNITT B
LEICHTFLUGZEUG-PILOTENLIZENZ - LAPL
KAPITEL 1

Allgemeine Anforderungen

FCL.100 LAPL - Mindestalter

Bewerber für die LAPL müssen:

- (a) im Falle von Flugzeugen und Hubschraubern mindestens 17 Jahre alt sein;
- (b) im Falle von Segelflugzeugen und Ballonen mindestens 16 Jahre alt sein.

FCL.105 LAPL – Rechte und Bedingungen

- (a) Allgemeines. Die Rechte des Inhabers einer LAPL bestehen darin, ohne Vergütung als PIC im nichtgewerblichen Einsatz in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie tätig zu sein.
- (b) Bedingungen. Bewerber für die LAPL müssen in der praktischen Prüfung die Anforderungen für die betreffende Luftfahrzeugkategorie und, soweit zutreffend, für die verwendete Luftfahrzeugklasse bzw. das verwendeten Luftfahrzeugmuster erfüllen.

FCL.110 LAPL - Anrechnung für dieselbe Luftfahrzeugkategorie

- (a) Bewerbern für eine LAPL, die Inhaber einer weiteren Lizenz in derselben Luftfahrzeugkategorie waren, wird dies vollständig auf die Anforderungen der LAPL in dieser Luftfahrzeugkategorie angerechnet.
- (b) Ungeachtet des vorstehenden Absatzes muss der Bewerber eine praktische Prüfung gemäß FCL.125 für die Erteilung einer LAPL in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie ablegen, wenn die Lizenz abgelaufen ist.

FCL.115 LAPL - Ausbildungslehrgang

Bewerber für eine LAPL müssen einen Ausbildungslehrgang bei einer ATO absolvieren. Der Kurs muss eine theoretische Ausbildung und Flugunterricht entsprechend den erteilten Rechten umfassen.

FCL.120 LAPL - Prüfung der theoretischen Kenntnisse

Bewerber für eine LAPL müssen theoretische Kenntnisse entsprechend den eingeräumten Rechten in Prüfungen über Folgendes nachweisen:

- (a) allgemeine Sachgebiete:
 - Luftrecht,
 - menschliches Leistungsvermögen,
 - Meteorologie und
 - Kommunikation;
- (b) spezifische Sachgebiete bezüglich der verschiedenen Luftfahrzeugkategorien:
 - Grundlagen des Fliegens,
 - betriebliche Verfahren,

- Flugleistung und Flugplanung,
- allgemeine Luftfahrzeugkunde
- Navigation.

FCL.125 LAPL - praktische Prüfung

- (a) Bewerber für eine LAPL müssen durch Ablegung einer praktischen Prüfung nachweisen, dass sie als PIC in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie die einschlägigen Verfahren und Manöver mit der für die entsprechenden eingeräumten Rechte angemessenen Kompetenz beherrschen.
- (b) Bewerber für die praktische Prüfung müssen Flugunterricht auf derselben Luftfahrzeugklasse oder demselben Luftfahrzeugmuster erhalten haben, der für die praktische Prüfung verwendet wird. Die Rechte sind auf die Klasse oder den Typ beschränkt, der für die praktische Prüfung verwendet wurde, bis in der Lizenz Erweiterungen gemäß diesem Abschnitt eingetragen werden.
- (c) Ausscheidungsnoten
 - (1) Die praktische Prüfung ist in verschiedene Teile gegliedert, in denen die verschiedenen Phasen des Fluges entsprechend der geflogenen Luftfahrzeugkategorie behandelt werden.
 - (2) Wenn der Bewerber einen Punkt eines Prüfungsteils nicht besteht, ist der gesamte Prüfungsteil nicht bestanden. Wenn der Bewerber nur 1 Prüfungsteil nicht besteht, muss er nur diesen Prüfungsteil wiederholen. Wenn der Bewerber mehr als 1 Prüfungsteil nicht besteht, ist die gesamte Prüfung nicht bestanden.
 - (3) Wenn die Prüfung aufgrund von Nummer 2 wiederholt werden muss, bewirkt Nichtbestehen eines Teils einschließlich solcher Teile, die bei einem früheren Versuch bestanden wurden, dass der Bewerber die gesamte Prüfung nicht bestanden hat.
 - (4) Bei Nichtbestehen aller Teile der Prüfung gemäß Nummer 2 muss eine weitere praktische Ausbildung absolviert werden.

KAPITEL 2

Besondere Anforderungen für die Basis-LAPL - Flugzeug

FCL.105.BLAPL Basis-LAPL - Rechte

Die Rechte des Inhabers einer Basis-LAPL für Flugzeuge umfassen Folgendes: Fliegen als PIC mit einmotorigen Landflugzeugen mit Kolbentriebwerk oder TMGs mit einer höchstzulässigen Startmasse von 2 000 kg oder weniger, in lokalen Flügen in einem Radius von 30 km (15 NM) um den Startflugplatz, ohne Zwischenlandungen, und wobei der Pilot unter Berücksichtigung der Witterungsbedingungen immer in der Lage ist, zum Startflugplatz zurückzukehren.

Die Rechte der Basis-LAPL umfassen nicht die Beförderung von Fluggästen.

FCL.110.BLAPL Basis-LAPL - Anforderungen bezüglich der Erfahrung und Anrechnung

- (a) Bewerber für eine Basis-LAPL für Flugzeuge müssen mindestens 20 Stunden Flugunterricht in der Klasse absolviert haben, in der die praktische Prüfung abgenommen wird, was mindestens Folgendes beinhaltet:
- (1) 10 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer,
 - (2) 4 Stunden überwachter Alleinflug,
 - (3) 3 Stunden Überlandflug mit Fluglehrer.
- (b) Anrechnung. Bei Bewerbern, die bereits Erfahrung als PIC besitzen, kann eine Anrechnung auf die Anforderungen in Buchstabe a erfolgen.

Der Umfang der Anrechnung wird von der ATO, bei der der Pilot den Ausbildungslehrgang absolviert, auf der Grundlage einer Flugprüfung vor Eintritt festgelegt, jedoch darf diese Folgendes nicht überschreiten:

- (1) die gesamte Flugzeit als PIC;
- (2) 50 % der in (a) erforderlichen Stunden, und
- (3) darf die Anforderungen gemäß Buchstabe a Nummer 2 und Buchstabe a Nummer 3 nicht beinhalten.

FCL.135.BLAPL Basis-LAPL - Erweiterung von Rechten auf eine andere Klasse oder Baureihe

- (a) Die Rechte einer Basis-LAPL sind auf die Klasse beschränkt, in der die praktische Prüfung absolviert wurde. Diese Beschränkung kann aufgehoben werden, wenn der Pilot in einer anderen Klasse Folgendes absolviert hat:
- (1) 3 Stunden Flugunterricht, die Folgendes umfassten:
 - (i) 10 Starts und Landungen mit Fluglehrer, und
 - (ii) 10 überwachte Allein-Starts und -Landungen.
 - (2) eine praktische Prüfung, in der ein angemessener Stand der praktischen Fähigkeiten in der neuen Klasse nachgewiesen wurde. Während dieser praktischen Prüfung muss der Bewerber gegenüber dem Prüfer auch einen angemessenen Stand der theoretischen Kenntnisse in der anderen Klasse auf den folgenden Gebieten nachweisen:
 - betriebliche Verfahren,
 - Flugleistung und Flugplanung,
 - allgemeine Flugzeugkunde.
- (b) Bevor der Inhaber einer Basis-LAPL die mit der Lizenz verbundenen Rechte auf einer anderen Flugzeugbaureihe als derjenigen ausüben darf, die für die praktische Prüfung verwendet wurde, muss der Pilot eine Unterschiedsschulung und ein Vertrautmachen absolvieren. Die Unterschiedsschulung muss in das Bordbuch des Piloten oder ein gleichwertiges Dokument eingetragen und vom Ausbilder unterzeichnet werden.

FCL.140.BLAPL Basis-LAPL - Gültigkeitsbestimmungen

Inhaber einer Basis-LAPL dürfen die Rechte ihrer Lizenz nur ausüben, wenn sie die Gültigkeitsbestimmungen gemäß FCL.140.A erfüllen.

KAPITEL 3

Besondere Anforderungen für die LAPL für Flugzeuge - LAPL(A)

FCL.105.A LAPL(A) - Rechte

Die Rechte des Inhabers einer LAPL für Flugzeuge umfassen Folgendes: Fliegen als PIC mit einmotorigen Landflugzeugen mit Kolbenantriebwerk oder TMG mit einer höchstzulässigen Startmasse von 2 000 kg oder weniger, wobei bis zu 3 Personen befördert werden, d. h. es dürfen sich zu keinem Zeitpunkt mehr als 4 Personen an Bord des Flugzeugs befinden.

FCL.110.A LAPL(A) — Anforderungen bezüglich der Erfahrung und Anrechnung

- (a) Bewerber für eine LAPL(A) müssen mindestens 30 Stunden Flugunterricht in Flugzeugen oder TMGs absolviert haben, was mindestens Folgendes beinhaltet:
 - (1) 15 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer in der Klasse, in der die praktische Prüfung abgenommen wird;
 - (2) 6 Stunden überwachter Alleinflug, davon mindestens 3 Stunden Allein-Überlandflug mit mindestens 1 Überlandflug von mindestens 150 km (80 NM), während dessen 1 vollständig abgeschlossene Landung auf einem anderen Flugplatz als dem Startflugplatz durchgeführt wurde.
- (b) Besondere Anforderungen für Bewerber mit einer Basis-LAPL für Flugzeuge. Bewerber für eine LAPL(A), die Inhaber einer Basis-LAPL für Flugzeuge sind, müssen 10 Stunden Flugunterricht absolviert haben, der mindestens Folgendes umfasst:
 - (1) 5 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer;
 - (2) 4 Stunden überwachter Alleinflug, davon 3 Stunden Allein-Überlandflug mit mindestens 1 Überlandflug von mindestens 150 km (80 NM), während dessen 1 vollständig abgeschlossene Landung auf einem anderen Flugplatz als dem Startflugplatz durchgeführt wurde.
- (c) Besondere Anforderungen für Bewerber mit einer LAPL(S) mit TMG-Erweiterung. Bewerber für eine LAPL(A), die Inhaber einer LAPL(S) mit TMG-Erweiterung sind, müssen nach Eintragung der TMG-Erweiterung mindestens 21 Flugstunden auf TMGs absolviert haben und die Anforderungen der FCL.135.BLAPL(a) auf Flugzeugen erfüllt haben.
- (d) Anrechnung. Bei Bewerbern, die bereits Erfahrung als PIC besitzen, kann eine Anrechnung auf die Anforderungen in Buchstabe a erfolgen.

Der Umfang der Anrechnung wird von der ATO, bei der der Pilot den Ausbildungslehrgang absolviert, auf der Grundlage einer Flugprüfung vor Eintritt festgelegt, jedoch darf diese Folgendes nicht überschreiten:

- (1) die gesamte Flugzeit als PIC;
- (2) 50 % der gemäß Buchstabe a erforderlichen Stunden;
- (3) darf die Anforderungen gemäß Buchstabe a Nummer 2 nicht beinhalten.

FCL.135.A LAPL(A) - Erweiterung von Rechten auf eine andere Flugzeugklasse oder -baureihe

Die Rechte einer LAPL(A) sind auf die Flugzeugklasse und -baureihe oder TMG beschränkt, in der die praktische Prüfung absolviert wurde. Diese Beschränkung kann aufgehoben werden, wenn der Pilot die Anforderungen gemäß FCL.135.BLAPL erfüllt.

FCL.140.A LAPL(A) - Gültigkeitsbestimmungen

- (a) Inhaber einer LAPL(A) dürfen die Rechte ihrer Lizenz nur ausüben, wenn sie in den letzten 24 Monaten als Flugzeug- oder TMG-Piloten mindestens Folgendes absolviert haben:
- (1) mindestens 12 Flugstunden als PIC einschließlich 12 Starts und Landungen, und
 - (2) Auffrischungsschulung von mindestens 1 Stunde gesamter Flugzeit mit einem Ausbilder.
- (b) Inhaber einer LAPL(A), die die Anforderungen gemäß Buchstabe a nicht erfüllen, müssen:
- (1) eine Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfer ablegen, bevor sie die Ausübung der Rechte ihrer Lizenz wieder aufnehmen, oder
 - (2) die zusätzlichen Flugzeiten oder Starts und Landungen absolvieren, wobei sie mit Fluglehrer oder Allein unter der Aufsicht eines Ausbilders fliegen, um die Anforderungen gemäß Buchstabe a zu erfüllen.

KAPITEL 4

Besondere Anforderungen für die LAPL für Hubschrauber - LAPL(H)

FCL.105.H LAPL(H) - Rechte

Die Rechte des Inhabers einer LAPL für Hubschrauber umfassen Folgendes: Fliegen als PIC mit einmotorigen Hubschraubern mit einer höchstzulässigen Startmasse von 2 000 kg oder weniger, wobei bis zu 3 Personen befördert werden, d. h. es dürfen sich zu keinem Zeitpunkt mehr als 4 Personen an Bord befinden.

FCL.110.H LAPL(H) - Anforderungen bezüglich der Erfahrung und Anrechnung

- (a) Bewerber für eine LAPL(H) müssen mindestens 40 Stunden Flugunterricht in Hubschraubern absolviert haben. Davon müssen mindestens 35 Stunden in dem Hubschraubertyp geflogen werden, der für die praktische Prüfung verwendet wird. Der Flugunterricht muss mindestens Folgendes umfassen:
- (1) 20 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer, und
 - (2) 10 Stunden überwachter Alleinflug, davon mindestens 5 Stunden Allein-Überlandflug mit mindestens 1 Überlandflug von mindestens 150 km (80 NM), während dessen eine vollständig abgeschlossene Landung auf einem anderen Flugplatz als dem Startflugplatz durchgeführt wurde.
- (b) Anrechnung. Bei Bewerbern, die bereits Erfahrung als PIC besitzen, kann eine Anrechnung auf die Anforderungen in Buchstabe a erfolgen.

Der Umfang der Anrechnung wird von der ATO, bei der der Pilot den Ausbildungslehrgang absolviert, auf der Grundlage einer Flugprüfung vor Eintritt festgelegt, jedoch darf diese Folgendes nicht überschreiten:

- (1) die gesamte Flugzeit als PIC;
- (2) 50 % der gemäß Buchstabe a erforderlichen Stunden;
- (3) darf die Anforderungen gemäß Buchstabe a Nummer 2 nicht beinhalten.

FCL.135.H LAPL(H) – Erweiterung von Rechten auf einen anderen Hubschraubertyp oder eine andere Hubschrauberbaureihe

(a) Die Rechte einer LAPL(H) sind auf den Hubschraubertyp und die Hubschrauberbaureihe beschränkt, in der die praktische Prüfung absolviert wurde. Diese Beschränkung kann aufgehoben werden, wenn der Pilot Folgendes absolviert hat:

- (1) 5 Stunden Flugunterricht, die Folgendes umfassten:
 - (i) 15 Starts, Landeanflüge und Landungen mit Fluglehrer;
 - (ii) 15 überwachte Allein-Starts, -Landeansflüge und -Landungen;
 - (iii) eine praktische Prüfung, in der ein angemessener Stand der praktischen Fähigkeiten im neuen Typ nachgewiesen wurde. Während dieser praktischen Prüfung muss der Bewerber gegenüber dem Prüfer auch einen angemessenen Stand der theoretischen Kenntnisse für den anderen Typ auf den folgenden Gebieten nachweisen:
 - betriebliche Verfahren,
 - Flugleistung und Flugplanung,
 - allgemeine Flugzeugkunde.

(b) Bevor der Inhaber einer Basis-LAPL die mit der Lizenz verbundenen Rechte auf einer anderen Flugzeugbaureihe als derjenigen ausüben darf, die für die praktische Prüfung verwendet wurde, muss der Pilot eine Unterschiedsschulung und ein Vertrautmachen gemäß Teil-21 absolvieren. Die Unterschiedsschulung muss in das Bordbuch des Piloten oder ein gleichwertiges Dokument eingetragen und vom Ausbilder unterzeichnet werden.

FCL.140.H LAPL(H) - Gültigkeitsbestimmungen

(a) Inhaber einer LAPL(H) dürfen die Rechte ihrer Lizenz nur ausüben, wenn sie in den letzten 12 Monaten auf Hubschraubern dieses Typs mindestens Folgendes erfüllt haben:

- (1) mindestens 6 Flugstunden als PIC einschließlich 6 Starts, Landeanflügen und Landungen, und
- (2) Auffrischungsschulung von mindestens 1 Stunde gesamter Flugzeit mit einem Ausbilder.

- (b) Inhaber einer LAPL(H), die die Anforderungen gemäß Buchstabe a nicht erfüllen, müssen:
- (1) eine Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfer auf dem spezifischen Typ bestehen, bevor sie die Ausübung der Rechte ihrer Lizenz wieder aufnehmen, oder
 - (2) die zusätzlichen Flugzeiten oder Starts und Landungen absolvieren, wobei sie mit Fluglehrer oder Allein unter der Aufsicht eines Ausbilders fliegen, um die Anforderungen gemäß Buchstabe a zu erfüllen.

KAPITEL 5

Besondere Anforderungen für die LAPL für Segelflugzeuge - LAPL(S)

FCL.105.S LAPL(S) – Rechte und Bedingungen

- (a) Die Rechte für den Inhaber einer LAPL für Segelflugzeuge bestehen darin, als PIC auf Segelflugzeugen und Reisemotorseglern zu handeln. Um die Rechte auf einem TMG ausüben zu können, muss der Inhaber die Anforderungen in FCL.135.S erfüllen.
- (b) Inhaber einer LAPL(S) dürfen nur Fluggäste befördern, wenn sie nach der Erteilung der Lizenz 10 Stunden Flugzeit oder 30 Starts als PIC auf Segelflugzeugen oder Reisemotorseglern absolviert haben.

FCL.110.S LAPL(S) - Anforderungen bezüglich der Erfahrung und Anrechnung

- (a) Bewerber für eine LAPL(S) müssen mindestens 15 Stunden Flugunterricht in Segelflugzeugen oder Reisemotorseglern absolviert haben, was mindestens Folgendes beinhaltet:
 - (1) 10 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer;
 - (2) 2 Stunden überwachter Alleinflug;
 - (3) 45 Starts und Landungen;
 - (4) 1 Allein-Überlandflug von mindestens 50 km (27 NM) oder 1 Überlandflug mit Fluglehrer von mindestens 100 km (55 NM).
- (b) Von den 15 gemäß Buchstabe a erforderlichen Stunden dürfen höchstens 7 Stunden in einem TMG absolviert worden sein.
- (c) Anrechnung. Bei Bewerbern, die bereits Erfahrung als PIC besitzen, kann eine Anrechnung auf die Anforderungen in Buchstabe a erfolgen.

Der Umfang der Anrechnung wird von der ATO, bei der der Pilot den Ausbildungslehrgang absolviert, auf der Grundlage einer Flugprüfung vor Eintritt festgelegt, jedoch darf diese Folgendes nicht überschreiten:

- (1) die gesamte Flugzeit als PIC;
- (2) 50 % der gemäß Buchstabe a erforderlichen Stunden;
- (3) darf die Anforderungen gemäß Buchstabe a Nummer 2 bis Buchstabe a Nummer 4 nicht beinhalten.

FCL.130.S LAPL(S) - Startarten

- (a) Die Rechte der LAPL(S) sind auf die Startart beschränkt, in der die praktische Prüfung absolviert wurde. Diese Beschränkung kann aufgehoben werden, wenn der Pilot Folgendes absolviert hat:
 - (1) im Falle eines Windenstarts und Fahrzeugstarts mindestens 10 Starts beim Flugunterricht mit Fluglehrer und 5 Alleinstarts unter Aufsicht;
 - (2) im Falle eines F-Schlepps oder Selbststarts mindestens 5 Starts im Flugunterricht mit Fluglehrer und 5 Alleinstarts unter Aufsicht. Im Falle eines Selbststarts kann der Flugunterricht mit Fluglehrer in einem TMG absolviert werden;

- (3) im Falle eines Bungee-Starts mindestens 3 Starts im Flugunterricht mit Fluglehrer oder Allein unter Aufsicht.
- (b) Die Absolvierung der zusätzlichen Trainingsstarts muss in das Bordbuch eingetragen und vom Ausbilder unterzeichnet werden.
- (c) Zur Aufrechterhaltung der Rechte in jeder Startart müssen Piloten mindestens 5 Starts während der letzten 24 Monate ausgeführt haben, ausgenommen Bungee-Starts, in welchem Fall Piloten nur 2 Starts ausgeführt haben müssen.
- (d) Wenn der Pilot die Anforderung gemäß Buchstabe c nicht erfüllt, muss er die zusätzliche Zahl der Starts in einem Flug mit Fluglehrer oder Allein unter der Aufsicht eines Ausbilders absolvieren, um die Rechte zu erneuern.

FCL.135.S LAPL(S) - Erweiterung der Rechte auf TMG

Die Rechte einer LAPL(S) werden auf ein TMG erweitert, wenn der Pilot bei einer ATO mindestens Folgendes absolviert hat:

- (a) 6 Stunden Flugunterricht auf einem TMG, die Folgendes umfassten:
 - (1) 4 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer;
 - (2) 1 Allein-Überlandflug von mindestens 150 km (80 NM), während dessen 1 vollständige Landung auf einem anderen Flugplatz als dem Startflugplatz durchgeführt wurde;
- (b) eine praktische Prüfung, in der ein angemessener Stand der praktischen Fähigkeiten in einem TMG nachgewiesen wurde. Während dieser praktischen Prüfung muss der Bewerber gegenüber dem Prüfer auch einen angemessenen Stand der theoretischen Kenntnisse für den TMG auf den folgenden Gebieten nachweisen:
 - Grundlagen des Fliegens,
 - betriebliche Verfahren,
 - Flugleistung und Flugplanung,
 - allgemeine Flugzeugkunde,
 - Navigation.

FCL.140.S LAPL(S) - Gültigkeitsbestimmungen

- (a) Segelflugzeuge und Reisemotorsegler. Inhaber einer LAPL(S) dürfen die Rechte ihrer Lizenz auf Segelflugzeugen oder Reisemotorseglern nur ausüben, wenn sie in den letzten 24 Monaten auf Segelflugzeugen oder Reisemotorseglern mindestens Folgendes absolviert haben:
 - (1) 5 Stunden Flugzeit als PIC einschließlich 15 Starts;
 - (2) 2 Schulungsflüge mit einem Ausbilder;

- (b) TMG. Inhaber einer LAPL(S) dürfen ihre Rechte auf einen TMG nur ausüben, wenn sie:
- (1) auf TMGs in den letzten 24 Monaten Folgendes absolviert haben:
 - (i) mindestens 12 Flugstunden als PIC einschließlich 12 Starts und Landungen, und
 - (ii) Auffrischungsschulung von mindestens 1 Stunde gesamter Flugzeit mit einem Ausbilder.
 - (2) Wenn der Inhaber der LAPL(S) auch die Rechte zum Fliegen von Flugzeugen besitzt, können die Anforderungen gemäß Nummer 1 auf Flugzeugen erfüllt werden.
- (c) Inhaber einer LAPL(S), die die Anforderungen gemäß Buchstabe a oder b nicht erfüllen, müssen, bevor sie ihre Berechtigungen wieder ausüben dürfen:
- (1) eine Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfer auf einem Segelflugzeug oder einem TMG, wie erforderlich, ablegen, oder
 - (2) die weiteren Flugzeiten oder Starts und Landungen absolvieren, wobei sie mit Fluglehrer oder Allein unter der Aufsicht eines Ausbilders fliegen, um die Anforderungen gemäß Buchstabe a oder b zu erfüllen.

KAPITEL 6

Besondere Anforderungen für die LAPL für Ballone - LAPL(B)

FCL.105.B LAPL(B) - Rechte

Die Rechte des Inhabers einer LAPL für Ballone umfassen Folgendes: Fliegen als PIC mit Heißluftballonen oder Heißluft-Luftschiffen mit einem maximalen Hülleninhalte von 3400 m³ oder Gasballonen mit einem maximalen Hülleninhalte von 1200 m³, wobei bis zu 3 Personen befördert werden, d. h. es dürfen sich zu keinem Zeitpunkt mehr als 4 Personen an Bord des Luftfahrzeugs befinden.

FCL.110.B LAPL(B) - Anforderungen bezüglich der Erfahrung

- (a) Bewerber für eine LAPL(B) müssen auf Ballonen derselben Klasse mindestens 16 Stunden Flugunterricht absolviert haben, was mindestens Folgendes beinhaltet:
- (1) 12 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer;
 - (2) 10 Ballonfüllungen und 20 Landungen mit Fluglehrer, und
 - (3) 1 überwachter Alleinflug mit einer Mindestflugzeit von 30 Minuten.
- (b) Anrechnung. Bei Bewerbern, die bereits Erfahrung als PIC auf Ballonen besitzen, kann eine Anrechnung auf die Anforderungen in Buchstabe a erfolgen.
- Der Umfang der Anrechnung wird von der ATO, bei der der Pilot den Ausbildungslehrgang absolviert, auf der Grundlage einer Flugprüfung vor Eintritt festgelegt, jedoch darf diese Folgendes nicht überschreiten:
- (1) die gesamte Flugzeit als PIC auf Ballonen;
 - (2) 50 % der gemäß Buchstabe a erforderlichen Stunden;
 - (3) darf die Anforderungen gemäß Buchstabe a Nummer 2 und Buchstabe a Nummer 3 nicht beinhalten.

FCL.130.B LAPL(B) - Erweiterung der Rechte auf Fesselballone

- (a) Die Rechte der LAPL(B) sind auf Nicht-Fesselballone beschränkt. Diese Beschränkung kann aufgehoben werden, wenn der Pilot mindestens 3 Schulungsflüge in Fesselballonen absolviert hat.
- (b) Die Absolvierung der zusätzlichen Ausbildung muss in das Bordbuch eingetragen und vom Ausbilder unterzeichnet werden.
- (c) Zur Aufrechterhaltung dieser Berechtigung müssen Piloten während der letzten 24 Monate mindestens 2 Flüge in Fesselballonen absolviert haben.
- (d) Wenn der Pilot die Anforderung gemäß Buchstabe c nicht erfüllt, muss er die zusätzliche Zahl der Flüge in Fesselballonen in einem Flug mit Fluglehrer oder Allein unter der Aufsicht eines Ausbilders absolvieren, um die Rechte zu erneuern.

FCL.135.B LAPL(B) - Erweiterung der Rechte auf eine andere Ballonklasse

Die Rechte einer LAPL(B) sind auf die Ballonklasse beschränkt, in der die praktische Prüfung absolviert wurde. Diese Beschränkung kann aufgehoben werden, wenn der Pilot in einer anderen Klasse bei einer ATO mindestens Folgendes absolviert hat:

- (a) 5 Schulungsflüge mit Fluglehrer, oder
- (b) im Falle einer LAPL(B) für Heißluftballone, wenn er seine Rechte auf Heißluft-Luftschiffe erweitern möchte, 5 Stunden Flugunterricht mit einem Fluglehrer, und
- (c) eine praktische Prüfung, bei der der Bewerber gegenüber dem Prüfer auch einen angemessenen Stand der theoretischen Kenntnisse in der anderen Klasse auf den folgenden Gebieten nachweisen muss:
 - Grundlagen des Fliegens,
 - betriebliche Verfahren,
 - Flugleistung und Flugplanung
 - allgemeine Flugzeugkunde.

FCL.140.B LAPL(B) - Gültigkeitsbestimmungen

- (a) Inhaber einer LAPL(B) dürfen die Rechte ihrer Lizenz nur ausüben, wenn sie in den letzten 24 Monaten in einer Ballonklasse mindestens Folgendes absolviert haben:
 - (1) 6 Flugstunden als PIC einschließlich 10 Starts und Landungen, und
 - (2) 1 Schulungsflug mit einem Ausbilder;
 - (3) Außerdem müssen Piloten, wenn sie die Berechtigung besitzen, mehr als eine Ballonklasse zu fliegen, innerhalb der letzten 24 Monate mindestens 3 Stunden Flugzeit in dieser Klasse einschließlich 3 Starts und Landungen absolviert haben, um ihre Rechte in der anderen Klasse ausüben zu können.

- (c) Inhaber einer LAPL(B), die die Anforderungen gemäß Buchstabe a nicht erfüllen, müssen, bevor sie ihre Rechte wieder ausüben dürfen:
- (1) eine Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfer in der entsprechenden Klasse ablegen,
 - (2) die zusätzlichen Flugzeiten oder Starts und Landungen absolvieren, wobei sie mit Fluglehrer oder Allein unter der Aufsicht eines Ausbilders fliegen, um die Anforderungen gemäß Buchstabe a zu erfüllen.

ABSCHNITT C

PRIVATPILOTENLIZENZ (PPL), SEGELFLUGZEUGPILOTENLIZENZ (SPL) UND BALLONPILOTENLIZENZ (BPL)

KAPITEL 1

Allgemeine Anforderungen

FCL.200 Mindestalter

- (a) Bewerber für eine PPL müssen mindestens 17 Jahre alt sein;
- (b) Bewerber für eine BPL oder SPL müssen mindestens 16 Jahre alt sein.

FCL.205 Bedingungen

Bewerber für die Erteilung einer PPL müssen die Anforderungen für die Klasse oder Musterberechtigung für das in der praktischen Prüfung verwendete Luftfahrzeug wie in Abschnitt H festgelegt erfüllt haben.

FCL.210 Ausbildungslehrgang

Bewerber für eine BPL, SPL oder PPL müssen einen Ausbildungslehrgang bei einer ATO absolvieren. Der Kurs muss eine theoretische Ausbildung und Flugunterricht entsprechend den erteilten Rechten umfassen.

FCL.215 Prüfung der theoretischen Kenntnisse

Bewerber für eine BPL, SPL oder PPL müssen theoretische Kenntnisse entsprechend den eingeräumten Rechten in Prüfungen in den nachfolgenden Sachgebieten nachweisen:

- (a) allgemeine Sachgebiete:
 - Luftrecht,
 - menschliches Leistungsvermögen,
 - Meteorologie und
 - Kommunikation;
- (b) spezifische Sachgebiete bezüglich der verschiedenen Luftfahrzeugkategorien:
 - Grundlagen des Fliegens,
 - betriebliche Verfahren,
 - Flugleistung und Flugplanung,
 - allgemeine Luftfahrzeugkunde
 - Navigation.

FCL.235 Praktische Prüfung

- (a) Bewerber für eine BPL, SPL oder PPL müssen durch Ablegung einer praktischen Prüfung nachweisen, dass sie als PIC in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie die einschlägigen Verfahren und Manöver mit der für die eingeräumten Rechte angemessenen Kompetenz beherrschen.
- (b) Bewerber für die praktische Prüfung müssen Flugunterricht auf derselben Luftfahrzeugklasse oder demselben Luftfahrzeugmuster oder einer Gruppe von Ballonen erhalten haben, die für die praktische Prüfung verwendet werden.

- (c) Ausscheidungsnoten
- (1) Die praktische Prüfung ist in verschiedene Teile gegliedert, in denen die verschiedenen Phasen des Fluges entsprechend der geflogenen Luftfahrzeugkategorie behandelt werden.
 - (2) Wenn der Bewerber einen Punkt eines Prüfungsteils nicht besteht, ist der gesamte Prüfungsteil nicht bestanden. Wenn der Bewerber mehr als 1 Prüfungsteil nicht besteht, ist die gesamte Prüfung nicht bestanden. Wenn der Bewerber nur 1 Prüfungsteil nicht besteht, muss er nur diesen Prüfungsteil wiederholen.
 - (3) Wenn die Prüfung aufgrund von Nummer 2 wiederholt werden muss, bewirkt Nichtbestehen eines Teils einschließlich solcher Teile, die bei einem früheren Versuch bestanden wurden, dass der Bewerber die gesamte Prüfung nicht bestanden hat.
 - (4) Bei Nichtbestehen aller Teile der Prüfung gemäß Nummer 2 muss eine weitere Ausbildung absolviert werden.

KAPITEL 2

Besondere Anforderungen für die PPL Flugzeuge - PPL(A)

FCL.205.A PPL(A) - Rechte

- (a) Die Rechte des Inhabers einer PPL(A) bestehen darin, ohne Vergütung als PIC oder Kopilot auf Flugzeugen oder TMGs im nichtgewerblichen Einsatz tätig zu sein.
- (b) Ungeachtet des vorstehenden Absatzes darf der Inhaber einer PPL(A) mit Ausbilder- oder Prüferrechten eine Vergütung für Folgendes erhalten:
 - (1) die Durchführung von Flugunterricht für die LAPL(A) oder PPL(A);
 - (2) die Durchführung von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für diese Lizenzen;
 - (3) die mit diesen Lizenzen verbundenen Berechtigungen und Zeugnisse.

FCL.210.A PPL(A) - Anforderungen bezüglich der Erfahrung und Anrechnung

- (a) Bewerber für eine PPL(A) müssen mindestens 45 Stunden Flugunterricht in Flugzeugen absolviert haben, wovon 5 in einem FSTD absolviert werden können, was mindestens Folgendes beinhaltet:
 - (1) 25 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer, und
 - (2) 10 Stunden überwachter Alleinflug, davon mindestens 5 Stunden Allein-Überlandflug mit mindestens 1 Überlandflug von mindestens 270 km (150 NM), während dessen vollständig abgeschlossene Landungen auf 2 anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt wurden.
- (b) Besondere Anforderungen für Bewerber, die Inhaber einer LAPL(A) sind. Bewerber für eine PPL(A), die Inhaber einer LAPL(A) sind, müssen nach der Erteilung der LAPL(A) mindestens 15 Stunden Flugzeit auf Flugzeugen absolviert haben, wovon mindestens 10 Stunden Flugunterricht sind, die in einem Ausbildungslehrgang bei einer ATO absolviert wurden. Dieser Ausbildungslehrgang muss mindestens 4 Stunden überwachten Alleinflug umfassen, davon mindestens 2 Stunden Allein-Überlandflug mit mindestens 1 Überlandflug von mindestens 270 km (150 NM),

während dessen vollständig abgeschlossene Landungen auf 2 anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt wurden.

- (c) Besondere Anforderungen für Bewerber mit einer LAPL(S) mit TMG-Erweiterung. Bewerber für eine PPL(A), die Inhaber einer LAPL(S) mit einer TMG-Erweiterung sind, müssen Folgendes absolviert haben:
- (1) mindestens 24 Flugstunden auf TMG nach Eintragung der TMG-Erweiterung, und
 - (2) 15 Stunden Flugunterricht in Flugzeugen in einem Ausbildungslehrgang bei einer ATO, einschließlich mindestens der Anforderungen von Buchstabe a Nummer 2.
- (d) Anrechnung. Bewerber, die Inhaber einer Pilotenlizenz für eine andere Luftfahrzeugkategorie mit Ausnahme von Ballonen sind, erhalten eine Anrechnung von 10 % ihrer gesamten Flugzeit als PIC auf solchen Luftfahrzeugen bis zu einem Maximum von 10 Stunden. Die Höhe der Anrechnung umfasst in keinem Fall die Anforderungen in Buchstabe a Nummer 2.

KAPITEL 3

Besondere Anforderungen für die PPL Hubschrauber - PPL(H)

FCL.205.H PPL(H) - Rechte

- (a) Die Rechte des Inhabers einer PPL(H) bestehen darin, ohne Vergütung als PIC oder Kopilot von Hubschraubern im nichtgewerblichen Einsatz tätig zu sein.
- (b) Ungeachtet des vorstehenden Absatzes darf der Inhaber einer PPL(H) mit Ausbilder- oder Prüferrechten eine Vergütung für Folgendes erhalten:
- (1) die Durchführung von Flugunterricht für die LAPL(H) oder PPL(H);
 - (2) die Durchführung von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für diese Lizenzen;
 - (3) die mit diesen Lizenzen verbundenen Berechtigungen und Zeugnisse.

FCL.210.H PPL(H) - Anforderungen bezüglich der Erfahrung und Anrechnung

- (a) Bewerber für eine PPL(H) müssen mindestens 45 Stunden Flugunterricht in Hubschraubern absolviert haben, wovon 5 in einem FSTD oder FFS absolviert werden können, was mindestens Folgendes beinhaltet:
- (1) 25 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer, und
 - (2) 10 Stunden überwachter Alleinflug, davon mindestens 5 Stunden Allein-Überlandflug mit mindestens 1 Überlandflug von mindestens 185 km (100 NM), während dessen vollständig abgeschlossene Landungen auf 2 anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt wurden.
 - (3) 35 der 45 Stunden Flugunterricht müssen auf demselben Hubschraubertyp wie demjenigen durchgeführt werden, der für die praktische Prüfung verwendet wurde.
- (b) Besondere Anforderungen für Bewerber mit einer LAPL(H). Bewerber für eine PPL(H), die Inhaber einer LAPL(H) sind, müssen einen Ausbildungslehrgang bei einer ATO absolvieren. Dieser Ausbildungslehrgang muss mindestens 5 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer und mindestens 1 überwachten Allein-Überlandflug

von mindestens 185 km (100 NM) umfassen, während dessen vollständig abgeschlossene Landungen auf 2 anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt wurden.

- (c) Bewerber, die Inhaber einer Pilotenlizenz für eine andere Luftfahrzeugkategorie mit Ausnahme von Ballonen sind, erhalten eine Anrechnung von 10 % ihrer gesamten Flugzeit als PIC auf solchen Luftfahrzeugen bis zu einem Maximum von 6 Stunden. Die Höhe der Anrechnung umfasst in keinem Fall die Anforderungen in Buchstabe a Nummer 2.

KAPITEL 4

Besondere Anforderungen für die PPL Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit - PPL(PL)

Zurückgestellt

KAPITEL 5

Besondere Anforderungen für die PPL Luftschiffe - PPL(As)

FCL.205.As PPL(As) - Rechte

- (a) Die Rechte des Inhabers einer PPL(As) bestehen darin, ohne Vergütung als PIC oder Kopilot von Luftschiffen im nichtgewerblichen Einsatz tätig zu sein.
- (b) Ungeachtet des vorstehenden Absatzes darf der Inhaber einer PPL(As) mit Ausbilder- oder Prüferrechten eine Vergütung für Folgendes erhalten:
- (1) die Durchführung von Flugunterricht für PPL(As);
 - (2) die Durchführung von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für diese Lizenz;
 - (3) die mit dieser Lizenz verbundenen Berechtigungen oder Zeugnisse.

FCL.210.As PPL(As) - Anforderungen bezüglich der Erfahrung und Anrechnung

- (a) Bewerber für eine PPL(As) müssen mindestens 35 Stunden Flugunterricht in Luftschiffen absolviert haben, wovon 5 in einem FSTD absolviert werden können, was mindestens Folgendes beinhaltet:
- (1) 25 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer, einschließlich:
 - (i) 3 Stunden Allein-Überlandflug einschließlich 1 Überlandflug von mindestens 65 km (35 NM);
 - (ii) 3 Stunden Instrumentenunterricht;
 - (2) 8 Starts und Landungen auf einem Flughafen, einschließlich Anmast- und Abmastmanövern;
 - (3) 8 Stunden überwachter Alleinflug.
- (b) Bewerber, die Inhaber einer BPL und zum Fliegen von Heißluft-Luftschiffen berechtigt sind, erhalten eine Anrechnung von 10 % ihrer gesamten Flugzeit als PIC auf solchen Luftschiffen bis zu einem Maximum von 5 Stunden.

KAPITEL 6

Besondere Anforderungen für die Segelflugzeugpilotenlizenz (SPL)

FCL.205.S SPL – Rechte und Bedingungen

- (a) Die Rechte für den Inhaber einer SPL bestehen darin, als PIC auf Segelflugzeugen und Reisemotorseglern zu handeln. Um die Rechte auf einem TMG ausüben zu können, muss der Inhaber die Anforderungen in FCL.135.S erfüllen.
- (b) Inhaber einer SPL:
 - (1) dürfen nur Fluggäste befördern, wenn sie nach der Erteilung der Lizenz mindestens 10 Stunden Flugzeit oder 30 Starts als PIC auf Segelflugzeugen oder Reisemotorseglern absolviert haben;
 - (2) dürfen nur ohne Vergütung im nichtgewerblichen Betrieb handeln, solange sie nicht:
 - (i) das Alter von 18 Jahren erreicht haben;
 - (ii) nach der Erteilung der Lizenz 75 Stunden Flugzeit oder 200 Starts als PIC auf Segelflugzeugen oder Reisemotorseglern absolviert haben;
 - (iii) eine Befähigungsüberprüfung bei einem Prüfer absolviert haben.
- (c) Ungeachtet Buchstabe b Nummer 2 darf der Inhaber einer SPL mit Ausbilder- oder Prüferrechten eine Vergütung für Folgendes erhalten:
 - (1) die Durchführung von Flugunterricht für die LAPL(S) oder SPL;
 - (2) die Durchführung von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für diese Lizenzen;
 - (3) die mit diesen Lizenzen verbundenen Berechtigungen und Zeugnisse.

FCL.210.S SPL - Anforderungen bezüglich der Erfahrung und Anrechnung

- (a) Bewerber für eine SPL müssen mindestens 15 Stunden Flugunterricht auf Segelflugzeugen oder Reisemotorseglern absolviert haben, was mindestens die Anforderungen von FCL.110.S beinhaltet.
- (b) Bewerber für eine SPL, die Inhaber einer LAPL(S) sind, erhalten eine vollständige Anrechnung auf die Anforderungen für die Erteilung einer SPL.

Bewerber für eine SPL, die im Zeitraum von 2 Jahren vor der Antragstellung Inhaber einer LAPL(S) waren, erhalten eine vollständige Anrechnung auf die Anforderungen bezüglich der theoretischen Kenntnisse und des Flugunterrichts.
- (c) *Anrechnung.* Bewerber, die Inhaber einer Pilotenlizenz für eine andere Luftfahrzeugkategorie mit Ausnahme von Ballonen sind, erhalten eine Anrechnung von 10 % ihrer gesamten Flugzeit als PIC auf solchen Luftfahrzeugen bis zu einem Maximum von 7 Stunden. Die Höhe der Anrechnung umfasst in keinem Fall die Anforderungen von FCL.110.S Buchstabe a Nummer 2 bis Buchstabe a Nummer 4.

FCL.220.S SPL - Startarten

Die Berechtigungen der SPL sind auf die Startart beschränkt, in der die praktische Prüfung absolviert wurde. Diese Beschränkung kann aufgehoben und die neuen Rechte können ausgeübt werden, wenn der Pilot die Anforderungen gemäß FCL.130.S erfüllt.

FCL.230.S SPL - Gültigkeitsbestimmungen

Inhaber einer SPL dürfen die Rechte ihrer Lizenz nur ausüben, wenn sie die Gültigkeitsbestimmungen gemäß FCL.140.S erfüllen.

KAPITEL 7

Besondere Anforderungen für die Ballonpilotenlizenz (BPL)

FCL.205.B BPL – Rechte und Bedingungen

- (a) Die Rechte für den Inhaber einer BPL bestehen darin, als PIC Ballone und Heißluft-Luftschiffe zu führen.
- (b) Inhaber einer BPL dürfen nur ohne Vergütung im nichtgewerblichen Betrieb handeln, solange sie nicht:
 - (1) das Alter von 18 Jahren erreicht haben;
 - (2) 50 Flugstunden und 50 Starts und Landungen als PIC auf Ballonen absolviert haben;
 - (3) eine Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfer auf einem Ballon in der entsprechenden Klasse abgelegt haben.
- (c) Ungeachtet Buchstabe b darf der Inhaber einer BPL mit Ausbilder- oder Prüferrechten eine Vergütung für Folgendes erhalten:
 - (1) die Durchführung von Flugunterricht für die LAPL(B) oder BPL;
 - (2) die Durchführung von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für diese Lizenzen;
 - (3) die mit diesen Lizenzen verbundenen Berechtigungen und Zeugnisse.

FCL.210.B BPL - Anforderungen bezüglich der Erfahrung und Anrechnung

- (a) Bewerber für eine BPL müssen auf Ballonen in derselben Klasse und Gruppe mindestens 16 Stunden Flugunterricht absolviert haben, was mindestens Folgendes beinhaltet:
 - (1) 12 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer;
 - (2) 10 Ballonfüllungen und 20 Landungen mit Fluglehrer, und
 - (3) 1 überwachter Alleinflug mit einer Mindestflugzeit von 30 Minuten.
- (b) Bewerber für eine BPL, die Inhaber einer LAPL(B) sind, erhalten eine vollständige Anrechnung auf die Anforderungen für die Erteilung einer BPL.

Bewerber für eine BPL, die im Zeitraum von 2 Jahren vor der Antragstellung Inhaber einer LAPL(B) waren, erhalten eine vollständige Anrechnung auf die Anforderungen bezüglich der theoretischen Kenntnisse und des Flugunterrichts.

FCL.220.B BPL - Erweiterung der Rechte auf Fesselballone

Die Rechte der BPL sind auf Nicht-Fesselballone beschränkt. Diese Beschränkung kann aufgehoben werden, wenn der Pilot die Anforderungen gemäß FCL.130.B erfüllt.

FCL.225.B BPL - Erweiterung der Rechte auf eine andere Ballonklasse oder -gruppe

Die Rechte einer BPL sind auf die Ballonklasse und -gruppe beschränkt, in der die praktische Prüfung absolviert wurde. Diese Beschränkung kann aufgehoben werden, wenn der Pilot:

- (a) im Falle einer Erweiterung auf eine andere Klasse innerhalb derselben Gruppe die Anforderungen von FCL.135.B erfüllt hat;
- (b) im Falle einer Erweiterung auf eine andere Gruppe innerhalb derselben Klasse von Ballonen mindestens Folgendes absolviert hat:
 - (1) 2 Schulungsflüge auf einem Ballon der betreffenden Gruppe, und
 - (2) die folgenden Flugstunden als PIC auf Ballonen:
 - (i) für Ballone mit einem Hülleninhalte zwischen 3 401 m³ und 6 000 m³ mindestens 100 Stunden ;
 - (ii) für Ballone mit einem Hülleninhalte zwischen 6 001 m³ und 10 500 m³ mindestens 200 Stunden ;
 - (iii) für Ballone mit einem Hülleninhalte über 10 500 m³ mindestens 300 Stunden ;
 - (iv) für Gasballone mit einem Hülleninhalte über 1 260 m³ mindestens 50 Stunden .

FCL.230.B BPL - Gültigkeitsbestimmungen

- (a) Inhaber einer BPL dürfen die Rechte ihrer Lizenz nur ausüben, wenn sie in den letzten 24 Monaten in einer Ballonklasse mindestens Folgendes absolviert haben:
 - (1) 6 Flugstunden als PIC einschließlich 10 Starts und Landungen, und
 - (2) 1 Schulungsflug mit einem Ausbilder in einem Ballon innerhalb der entsprechenden Klasse und mit dem maximalen Hülleninhalte, für den sie Rechte besitzen;
 - (3) außerdem müssen Piloten, wenn sie die Berechtigung besitzen, mehr als eine Ballonklasse zu fliegen, innerhalb der letzten 24 Monate mindestens 3 Stunden Flugzeit in dieser Klasse einschließlich 3 Starts und Landungen absolviert haben, um ihre Rechte in der anderen Klasse ausüben zu können.
- (b) Inhaber einer BPL, die die Anforderungen gemäß Buchstabe a nicht erfüllen, müssen, bevor sie ihre Rechte wieder ausüben dürfen:
 - (1) eine Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfer in einem Ballon innerhalb der entsprechenden Klasse und mit dem maximalen Hülleninhalte, für den sie Rechte besitzen, absolviert haben, oder
 - (2) die weiteren Flugzeiten oder Starts und Landungen absolvieren, wobei sie mit Fluglehrer oder Allein unter der Aufsicht eines Ausbilders fliegen, um die Anforderungen gemäß Buchstabe a zu erfüllen.

ABSCHNITT D
Lizenz für Berufspiloten - CPL
KAPITEL 1
Allgemeine Anforderungen

FCL.300 CPL - Mindestalter

Bewerber für eine CPL müssen mindestens 18 Jahre alt sein.

FCL.305 CPL – Rechte und Bedingungen

- (a) Rechte. Inhaber einer CPL besitzen innerhalb der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie das Recht:
- (1) alle Rechte des Inhabers einer LAPL und einer PPL auszuüben;
 - (2) als PIC oder Kopilot eines Luftfahrzeugs in anderen Einsätzen als gewerbsmäßiger Beförderung mit Luftfahrzeugen zu handeln;
 - (3) als PIC in der gewerbsmäßigen Beförderung in Luftfahrzeugen mit nur einem Piloten zu handeln, vorbehaltlich der in FCL.060 und in diesem Abschnitt genannten Einschränkungen;
 - (4) als Kopilot in der gewerbsmäßigen Beförderung in Luftfahrzeugen zu handeln, vorbehaltlich der in FCL.060 genannten Einschränkungen.
- (b) Bedingungen. Bewerber für die Erteilung einer CPL müssen die Anforderungen für die Klasse oder Musterberechtigung für das in der praktischen Prüfung verwendete Luftfahrzeug erfüllt haben.

FCL.310 CPL - Theoretische Prüfung

Bewerber für eine CPL müssen Kenntnisse entsprechend den eingeräumten Rechten in den nachfolgenden Sachgebieten nachweisen:

- Luftrecht,
- allgemeine Luftfahrzeugkunde - Zelle/Bordanlagen/Triebwerke
- allgemeine Luftfahrzeugkunde - Bordinstrumente,
- Masse und Schwerpunktlage,
- Leistung,
- Flugplanung und -überwachung,
- menschliches Leistungsvermögen,
- Meteorologie,
- allgemeine Navigation,
- Funknavigation,
- betriebliche Verfahren,
- Grundlagen des Fliegens,
- Sichtflugregeln-(VFR-)Kommunikation.

FCL.315 CPL - Ausbildungslehrgang

Bewerber für eine CPL müssen theoretischen Unterricht und Flugunterricht bei einer ATO gemäß Anhang 3 dieses Teils absolviert haben.

FCL.320 CPL - Praktische Prüfung

Bewerber für eine CPL müssen durch Ablegung einer praktischen Prüfung gemäß Anhang 4 dieses Teils nachweisen, dass sie als PIC in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie die einschlägigen Verfahren und Manöver mit der für die entsprechenden eingeräumten Rechte angemessenen Kompetenz beherrschen.

KAPITEL 2

Besondere Anforderungen für die Flugzeugkategorie - CPL(A)

FCL.325.A CPL(A) - Besondere Bedingungen für MPL-Inhaber

Bevor Inhaber einer MPL die Rechte einer CPL(A) ausüben dürfen, müssen sie Folgendes in Flugzeugen absolviert haben:

- (a) 70 Stunden Flugzeit:
 - (1) als PIC, oder
 - (2) bestehend aus mindestens 10 Stunden als PIC und die übrige Flugzeit als PIC unter Aufsicht (PICUS).

Von diesen 70 Stunden müssen 20 VFR-Überlandflugzeit als PIC sein, oder Überlandflugzeit, die sich aus mindestens 10 Stunden als PIC und 10 Stunden als PICUS zusammensetzt. Hierin muss ein VFR-Überlandflug von mindestens 540 km (300 NM) enthalten sein, in dessen Verlauf vollständige Landungen auf zwei verschiedenen Flughäfen als PIC geflogen werden müssen;
- (b) die Elemente des modularen CPL(A)-Kurses wie in Absatz 10 Buchstabe a und 11 von Anhang 3 E dieses Teil festgelegt, und
- (c) die praktische CPL(A)-Prüfung gemäß FCL.320.

ABSCHNITT E

MEHRFACHBESATZUNG-PILOTENLIZENZ – MPL

FCL.400.A MPL - Mindestalter

Bewerber für eine MPL müssen mindestens 18 Jahre alt sein.

FCL.405.A MPL - Rechte

- (a) Die Rechte für den Inhaber einer MPL bestehen darin, als Kopilot in einem Flugzeug zu handeln, das mit einem Kopiloten betrieben werden muss.
- (b) Der Inhaber einer MPL kann die zusätzlichen Rechte für Folgendes erwerben:
 - (1) Inhaber einer PPL(A), sofern die Anforderungen für die in Abschnitt C genannte PPL(A) erfüllt sind;
 - (2) einer CPL(A), sofern die in FCL.325.A genannten Anforderungen erfüllt sind.
- (c) Bei Inhabern einer MPL sind Rechte ihrer IR(A) auf Flugzeuge beschränkt, die mit einem Kopiloten betrieben werden müssen. Die Rechte der IR(A) können auf den Betrieb als alleiniger Pilot in Flugzeugen erweitert werden, sofern der Lizenzinhaber die Ausbildung absolviert hat, die für das Handeln als PIC im Betrieb als alleiniger Pilot unter ausschließlicher Heranziehung von Instrumenten erforderlich sind, und er die praktische Prüfung der IR(A) als alleiniger Pilot bestanden hat.

FCL.410.A MPL – Ausbildungslehrgang und theoretische Prüfung

- (a) Lehrgang Bewerber für eine MPL müssen einen theoretischen Ausbildungslehrgang und Flugunterricht bei einer ATO gemäß Anhang 5 dieses Teils absolviert haben.
- (b) Prüfung. Bewerber für eine MPL müssen einen für den Inhaber einer ATPL(A) gemäß FCL.515 und den Inhaber einer Mehrpiloten-Musterberechtigung angemessenen Kenntnisstand nachgewiesen haben.

FCL.415.A MPL - Praktische Fähigkeiten

- (a) Bewerber für eine MPL müssen durch kontinuierliche Beurteilung die Fähigkeiten nachgewiesen haben, die für die Erfüllung aller in Anhang 5 dieses Teils genannten Kompetenzeinheiten als fliegender und nicht fliegender Pilot in einem mehrmotorigen turbinengetriebenen Flugzeug mit mehreren Piloten unter VFR und IFR erforderlich sind.
- (b) Nach Abschluss des Ausbildungslehrgangs müssen Bewerber für eine CPL durch Ablegung einer praktischen Prüfung gemäß Anhang 9 dieses Teils nachweisen, dass sie die einschlägigen Verfahren und Manöver mit der für die entsprechenden eingeräumten Rechte angemessenen Kompetenz beherrschen. Die praktische Prüfung muss in dem Flugzeugtyp abgelegt werden, der in der fortgeschrittenen Phase des integrierten MPL-Ausbildungslehrgangs verwendet wurde, oder in einem FFS, der denselben Typ nachbildet.

ABSCHNITT F
LIZENZ FÜR VERKEHRSPILOTEN - ATPL
KAPITEL 1

Allgemeine Anforderungen

FCL .500 ATPL - Mindestalter

Bewerber für eine ATPL müssen mindestens 21 Jahre alt sein.

FCL.505 ATPL - Rechte

- (a) Inhaber einer ATPL besitzen innerhalb der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie das Recht:
- (1) alle Rechte des Inhabers einer LAPL, einer PPL und einer CPL auszuüben;
 - (2) als PIC von Luftfahrzeugen in der gewerbsmäßigen Beförderung tätig zu sein.
- (b) Bewerber für die Erteilung einer ATPL müssen die Anforderungen für die Musterberechtigung für das in der praktischen Prüfung verwendete Luftfahrzeug erfüllt haben.

FCL.515 ATPL – Ausbildungslehrgang und theoretische Prüfung

- (a) Lehrgang. Bewerber für eine ATPL müssen einen Ausbildungslehrgang bei einer ATO absolviert haben. Der Kurs muss entweder ein integrierter Ausbildungslehrgang oder ein modularer Kurs gemäß Anhang 3 dieses Teils sein.
- (b) Prüfung. Bewerber für eine ATPL müssen Kenntnisse entsprechend den eingeräumten Rechten in den nachfolgenden Sachgebieten nachweisen:
- Luftrecht,
 - allgemeine Luftfahrzeugkunde – Luftfahrzeugzelle/Bordanlagen/Triebwerk,
 - allgemeine Luftfahrzeugkunde - Bordinstrumente,
 - Masse und Schwerpunktlage,
 - Leistung,
 - Flugplanung und -überwachung,
 - menschliches Leistungsvermögen,
 - Meteorologie,
 - allgemeine Navigation,
 - Funknavigation,
 - betriebliche Verfahren,
 - Grundlagen des Fliegens,
 - VFR-Kommunikation,
 - IFR-Kommunikation.

KAPITEL 2

Besondere Anforderungen für die Flugzeugkategorie - ATPL(A)

FCL.505.A ATPL(A) - Einschränkung von Rechten für Piloten, die bisher Inhaber einer MPL waren

Wenn der Inhaber einer ATPL(A) bisher nur Inhaber einer MPL war, sind die mit der Lizenz verbundenen Rechte beschränkt auf den Betrieb mit mehreren Piloten, sofern nicht der Inhaber FCL.405.A Buchstabe b Nummer 2 und Buchstabe c für den Betrieb als alleiniger Pilot erfüllt hat.

FCL.510.A ATPL(A) – Voraussetzungen, Erfahrung und Anrechnung

- (a) Voraussetzungen. Bewerber für eine ATPL(A) müssen Inhaber des Folgenden sein:
- (1) einer MPL, oder
 - (2) einer CPL(A) und einer IR für mehrmotorige Flugzeuge. In diesem Fall muss der Bewerber auch Unterricht in MCC erhalten haben.
- (b) Erfahrung. Bewerber für eine ATPL(A) müssen mindestens 1 500 Stunden Flugunterricht in Flugzeugen absolviert haben, was mindestens Folgendes beinhaltet:
- (1) 500 Stunden im Betrieb mit mehreren Piloten auf Flugzeugen;
 - (2)
 - (i) 500 Stunden als PIC unter Aufsicht, oder
 - (ii) 250 Stunden als PIC, oder
 - (iii) 250 Stunden , davon mindestens 70 Stunden als PIC und die übrige Flugzeit als PIC unter Aufsicht;
 - (3) 200 Stunden Überlandflugzeit, davon mindestens 100 Stunden als PIC oder als PIC unter Aufsicht;
 - (4) 75 Stunden Instrumentenflugzeit, wovon höchstens 30 Stunden Instrumenten-bodenzeit sein dürfen, und
 - (5) 100 Stunden Nachtflugzeit als PIC oder Kopilot.
Von den 1 500 Stunden Flugzeit können bis zu 100 Stunden Flugzeit in einem FFS und FNPT absolviert worden sein. Von diesen 100 Stunden dürfen höchstens 25 Stunden in einem FNPT absolviert worden sein.
- (c) Anrechnung.
- (1) Inhaber einer Pilotenlizenz für andere Kategorien von Luftfahrzeugen erhalten eine Anrechnung von Flugzeit bis zu folgenden Höchstgrenzen:
 - (i) für TMG oder Segelflugzeuge: 30 Stunden , geflogen als PIC;
 - (ii) für Hubschrauber: 50 % aller Flugzeitanforderungen von Absatz (b)
 - (2) Inhaber einer Flugingenieurlizenz, die gemäß den einschlägigen einzelstaatlichen Regeln erteilt wurde, erhalten eine Anrechnung von 50 % der Flugingenieurzeit bis zu einer maximalen Anrechnung von 250 Stunden. Diese 250 Stunden können auf die Anforderung von 1 500 Stunden von Absatz a und die Anforderung von 500 Stunden von Absatz b Nummer 1 angerechnet werden, wobei die gesamte

Anrechnung, die für diese Absätze gewährt wird, 250 Stunden nicht überschreiten darf.

- (d) Die in Absatz b verlangte Erfahrung muss erworben sein, bevor die praktische Prüfung für die ATPL(A) abgelegt wird.

FCL.520.A ATPL(A) - praktische Prüfung

Bewerber für eine ATPL(A) müssen durch Ablegung einer praktischen Prüfung gemäß Anhang 9 dieses Teils nachweisen, dass sie als PIC in einem Flugzeug mit mehreren Piloten unter IFR-Regeln die einschlägigen Verfahren und Manöver mit der den entsprechenden eingeräumten Rechten angemessenen Kompetenz beherrschen.

Die praktische Prüfung muss im Flugzeug oder einem entsprechend zugelassenen FFS abgelegt werden, der diesen Typ nachbildet.

KAPITEL 3

Besondere Anforderungen für die Hubschrauber-kategorie – ATPL(H)

FCL.510.H ATPL(H) – Voraussetzungen, Erfahrung und Anrechnung

Bewerber für eine ATPL(H) müssen:

- (a) Inhaber einer CPL(H) und einer Hubschrauber-Musterberechtigung für mehrere Piloten sein und eine Ausbildung in MCC erhalten haben;
- (b) als Hubschrauberpiloten mindestens 1 000 Flugstunden absolviert haben, die mindestens Folgendes umfassen:
- (1) 350 Stunden in Hubschraubern mit mehreren Piloten;
 - (2) (i) 250 Stunden als PIC, oder
(ii) 100 Stunden als PIC und 150 Stunden als PIC unter Aufsicht, oder
(iii) 250 Stunden als PIC unter Aufsicht in Hubschraubern mit mehreren Piloten. In diesem Fall werden die ATPL(H)-Rechte auf den Betrieb mit mehreren Piloten beschränkt, bis 100 Stunden als PIC absolviert wurden;
 - (3) 200 Stunden Überlandflugzeit, davon mindestens 100 Stunden als PIC oder als PIC unter Aufsicht;
 - (4) 30 Stunden Instrumentenflugzeit, wovon höchstens 10 Stunden Instrumentenbodenzeit sein dürfen, und
 - (5) 100 Stunden Nachtflugzeit als PIC oder Kopilot.
- Von den 1 000 Stunden dürfen höchstens 100 Stunden in einem FSTD absolviert worden sein, wovon nicht mehr als 25 Stunden in einem FNPT absolviert worden sein dürfen.
- (c) Flugzeit in Flugzeugen wird bis zu 50 % auf die Flugzeitanforderungen von Absatz (b) angerechnet.
- (d) Die in Absatz (b) verlangte Erfahrung muss erworben sein, bevor die praktische Prüfung für die ATPL(H) abgelegt wird.

FCL.520.H ATPL(H) - praktische Prüfung

Bewerber für eine ATPL(H) müssen durch Ablegung einer praktischen Prüfung gemäß Anhang 9 dieses Teils nachweisen, dass sie als PIC in einem Hubschrauber mit mehreren Piloten die einschlägigen Verfahren und Manöver mit der für die entsprechenden eingeräumten Rechte angemessenen Kompetenz beherrschen.

Die praktische Prüfung muss im Hubschrauber oder einem entsprechend zugelassenen FFS abgelegt werden, der diesen Typ nachbildet.

ABSCHNITT G

INSTRUMENTENFLUGBERECHTIGUNG – IR

KAPITEL 1

Allgemeine Anforderungen

FCL.600 IR – Allgemeines

Betrieb unter IFR in einem Flugzeug, Hubschrauber, Luftschiff oder einem Luftfahrzeug mit vertikaler Start- und Landefähigkeit ist nur Inhabern einer PPL, CPL, MPL und ATPL mit einer der Luftfahrzeugkategorie angemessenen IR erlaubt, oder wenn eine praktische Prüfung oder eine Schulung am Doppelsteuer durchgeführt wird.

FCL.605 IR – Rechte

- (a) Die Rechte eines Inhabers einer IR beinhalten das Fliegen von Luftfahrzeugen unter IFR mit einer Mindest-Entscheidungshöhe von 200 Fuß (60 m).
- (b) Im Falle einer IR für mehrmotorige Flugzeuge können diese Rechte auf Entscheidungshöhen unter 200 Fuß (60 m) erweitert werden, wenn der Bewerber eine spezifische Ausbildung bei einer ATO erhalten hat und in einem Luftfahrzeug mit mehreren Piloten Kapitel 6 der in Anhang 9 dieses Teils vorgeschriebenen praktischen Prüfung bestanden hat.
- (c) Inhaber einer IR üben ihre Berechtigungen gemäß den in Anhang 8 dieses Teils genannten Bedingungen aus.
- (d) Nur Hubschrauber. Um Berechtigungen als PIC unter IFR in Hubschraubern mit mehreren Piloten ausüben zu können, muss der Inhaber einer IR(H) mindestens 70 Stunden Instrumentenflugzeit absolviert haben, wovon bis zu 30 Stunden Instrumentenbodenzeit sein dürfen.

FCL.610 IR – Voraussetzungen und Anrechnung

Bewerber für eine IR müssen:

- (a) Inhaber des Folgenden sein:
 - (1) mindestens einer PPL in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie, und:
 - (i) der Nachtflugberechtigung gemäß FCL.810 Ziffer i, oder
 - (ii) einer ATPL in einer anderen Luftfahrzeugkategorie, oder
 - (2) einer CPL in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie.
- (b) mindestens 50 Stunden Überlandflugzeit als PIC in Flugzeugen, Hubschraubern oder Luftschiffen absolviert haben, davon mindestens 10 oder, im Falle von Luftschiffen, 20 Stunden in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie.

- (c) Nur Hubschrauber. Bewerber, die einen integrierten ATP(H)/IR-, ATP(H)-, CPL(H)/IR- oder CPL(H)- Ausbildungslehrgang absolviert haben, sind von der Anforderung gemäß Buchstabe b befreit.

FCL.615 IR - theoretische Kenntnisse und Flugunterricht

- (a) Lehrgang Bewerber für eine IR müssen einen theoretischen Lehrgang und Flugunterricht bei einer ATO absolviert haben. Der Lehrgang muss:
- (1) ein integrierter Ausbildungslehrgang sein, der Ausbildung für die IR gemäß Anhang 3 dieses Teils umfasst, oder
 - (2) ein modularer Kurs gemäß Anhang 6 dieses Teils sein.
- (b) Prüfung. Bewerber müssen theoretische Kenntnisse entsprechend den eingeräumten Berechtigungen in den nachfolgenden Sachgebieten nachweisen:
- Luftrecht,
 - allgemeine Luftfahrzeugkunde - Bordinstrumente,
 - Flugplanung und -überwachung,
 - menschliches Leistungsvermögen,
 - Meteorologie,
 - Funknavigation,
 - IFR-Kommunikation.

FCL.620 IR – praktische Prüfung

- (a) Bewerber für eine IR müssen in einer praktischen Prüfung gemäß Anhang 7 dieses Teils nachweisen, dass sie die einschlägigen Verfahren und Manöver mit einer für die entsprechenden eingeräumten Berechtigungen angemessenen Kompetenz beherrschen.
- (b) Für eine IR für mehrmotorige Luftfahrzeuge muss die praktische Prüfung in einem mehrmotorigen Luftfahrzeug abgelegt werden. Für eine IR für einmotorige Luftfahrzeuge muss die praktische Prüfung in einem einmotorigen Luftfahrzeug abgelegt werden. Ein mehrmotoriges Flugzeug mit Motoren auf der Längsachse gilt für die Zwecke dieses Absatzes als einmotoriges Flugzeug.

FCL.625 IR – Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung

- (a) Gültigkeit. Eine IR gilt für 1 Jahr.
- (b) Verlängerung.
- (1) Eine IR muss innerhalb der letzten 3 Monate vor dem Ablaufdatum der Berechtigung verlängert werden.
 - (2) Bewerber, die den betreffenden Teil einer IR-Befähigungsüberprüfung vor dem Ablaufdatum der IR nicht bestehen, dürfen die IR-Berechtigungen erst ausüben, wenn sie die Befähigungsüberprüfung bestanden haben.
- (c) Erneuerung. Wenn eine IR abgelaufen ist, müssen Bewerber für eine Erneuerung ihrer Berechtigungen:

- (1) eine Auffrischungsschulung bei einer ATO absolvieren, um den Befähigungsstand für das Bestehen des Instrumententeils der praktischen Prüfung gemäß Anhang 9 dieses Teils zu erreichen, und
 - (2) eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 9 dieses Teils in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie absolvieren.
- (d) Wenn die IR nicht innerhalb der vergangenen 7 Jahre verlängert oder erneuert wurde, muss der Inhaber die Prüfung der theoretischen IR-Kenntnisse und die praktische Prüfung wiederholen.

KAPITEL 2

Besondere Anforderungen für die Flugzeugkategorie

FCL.625.A IR(A) - Verlängerung

- (a) *Verlängerung.* Bewerber für die Verlängerung einer IR(A):
- (1) müssen, wenn dies mit einer Verlängerung einer Klassen- oder Musterberechtigung verbunden ist, eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 9 dieses Teils absolvieren;
 - (2) wenn dies nicht mit einer Verlängerung einer Klassen- oder Musterberechtigung verbunden ist:
 - (i) für Flugzeuge mit nur einem Piloten Abschnitt 3 Buchstabe b und die für den beabsichtigten Flug relevanten Teile von Abschnitt 1 der in Anhang 9 dieses Teils festgelegten Befähigungsüberprüfung erfüllen, und
 - (ii) für mehrmotorige Flugzeuge Abschnitt 6 der Befähigungsüberprüfung für Flugzeuge mit nur einem Piloten gemäß Anhang 9 dieses Teils unter ausschließlicher Heranziehung von Instrumenten erfüllen.
 - (3) Im Falle von Absatz (2) kann ein FNPT II oder ein FFS verwendet werden, der die betreffende Flugzeugklasse oder den betreffenden Flugzeugtyp nachbildet, jedoch muss unter diesen Umständen mindestens jede zweite Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung einer IR(A) in einem Flugzeug durchgeführt werden.
- (b) Es wird eine Quer-Anrechnung gemäß Anhang 8 dieses Teils gewährt.

KAPITEL 3

Besondere Anforderungen für die Hubschrauberkategorie

FCL.625.H IR(H) – Verlängerung

- (a) Bewerber für die Verlängerung einer IR(H):
- (1) müssen, wenn dies mit einer Verlängerung einer Musterberechtigung verbunden ist, eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 9 dieses Teils für den entsprechenden Hubschraubertyp absolvieren.
 - (2) müssen, wenn dies nicht mit einer Verlängerung einer Musterberechtigung verbunden ist, nur Abschnitt 5 und die relevanten Teile von Abschnitt 1 der Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 9 dieses Teils für den entsprechenden Hubschraubertyp absolvieren. In diesem Fall kann ein FTD II/III oder ein FFS verwendet werden, der den betreffenden Hubschraubertyp nachbildet, jedoch

muss unter diesen Umständen mindestens jede zweite Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung einer IR(H) in einem Hubschrauber durchgeführt werden.

- (b) Es wird eine Quer-Anrechnung gemäß Anhang 8 dieses Teils gewährt.

FCL.630.H IR(H) - Erweiterung von Berechtigungen von einmotorigen auf mehrmotorige Hubschrauber

Inhaber einer IR(H) für einmotorige Hubschrauber, die erstmalig die IR(H) auf mehrmotorige Hubschrauber erweitern möchten, müssen Folgendes absolvieren:

- (a) einen Ausbildungslehrgang bei einer ATO, der mindestens 5 Stunden Instrumentenflug mit einem Fluglehrer umfasst, wovon 3 Stunden in einem FFS oder FTD 2/3 oder FNPT II/III absolviert werden können, und
- (b) Abschnitt 5 der praktischen Prüfung gemäß Anhang 9 dieses Teils auf mehrmotorigen Hubschraubern.

KAPITEL 4

Besondere Anforderungen für die Luftfahrzeugkategorie mit vertikaler Start- und Landefähigkeit

Zurückgestellt

KAPITEL 5

Besondere Anforderungen für die Luftschiffkategorie

FCL.625.As IR(As) – Verlängerung

Bewerber für die Verlängerung einer IR(As):

- (a) müssen, wenn dies mit einer Verlängerung einer Musterberechtigung verbunden ist, eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 9 dieses Teils für den entsprechenden Luftschifftyp absolvieren;
- (b) müssen, wenn dies nicht mit einer Verlängerung einer Musterberechtigung verbunden ist, Abschnitt 5 und die für den beabsichtigten Flug der Befähigungsüberprüfung für Luftschiffe relevanten Teile von Abschnitt 1 gemäß Anhang 9 dieses Teils absolvieren. In diesem Fall kann ein FTD 2/3 oder ein FFS verwendet werden, der den betreffenden Typ nachbildet, jedoch muss unter diesen Umständen mindestens jede zweite Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung einer IR(As) in einem Luftschiff durchgeführt werden.

ABSCHNITT H
KLASSEN- UND MUSTERBERECHTIGUNGEN
KAPITEL 1

Allgemeine Anforderungen

FCL.700 **Umstände, unter denen Klassen- oder Musterberechtigungen erforderlich sind**

- (a) Außer im Falle der LAPL, SPL und BPL dürfen Inhaber einer Pilotenlizenz nur als Piloten eines Luftfahrzeugs tätig sein, wenn sie über eine gültige und angemessene Klassen- oder Musterberechtigung verfügen, außer in dem Fall, dass sie sich praktischen Prüfungen oder Befähigungsüberprüfungen für die Erneuerung von Klassen- oder Musterberechtigungen unterziehen oder Flugunterricht erhalten.
- (b) Ungeachtet Buchstabe a können Piloten im Falle von Flügen, die mit der Einführung oder Änderung von Luftfahrzeugmustern zusammenhängen, Inhaber eines speziellen von der zuständigen Behörde ausgestellten Zeugnisses sein, mit der sie ermächtigt werden, die Flüge durchzuführen. Die Gültigkeit dieser Anerkennung muss auf diese speziellen Flüge beschränkt sein.
- (c) Unbeschadet Buchstabe a und Buchstabe b können Piloten im Falle von Flügen, die mit der Einführung oder Änderung von Flugzeugtypen zusammenhängen und die von Konstruktions- oder Fertigungsorganisationen im Rahmen ihrer Berechtigungen durchgeführt werden, sowie von Schulungsflügen für die Erteilung einer Flugprüfungsberechtigung, wenn die Anforderungen dieses Abschnitts nicht erfüllt werden können, Inhaber einer gemäß FCL.820 erteilten Flugprüfungsberechtigung sein.

FCL.705 **Berechtigungen des Inhabers einer Klassen- oder Musterberechtigung**

Die Berechtigungen des Inhabers einer Klassen- oder Musterberechtigung bestehen darin, dass er auf den in der Berechtigung genannten Flugzeugklassen oder -typen als Pilot tätig sein darf.

FCL.710 **Klassen- und Musterberechtigungen – Baureihen**

- (a) Um seine Berechtigungen auf eine andere Luftfahrzeugbaureihe innerhalb einer Klassen- oder Musterberechtigung zu erweitern, muss der Pilot eine Unterschiedsschulung und ein Vertrautmachen absolvieren. Im Falle von Baureihen innerhalb einer Musterberechtigung müssen die Unterschiedsschulung und das Vertrautmachen die einschlägigen Elemente umfassen, die in den gemäß Teil-21 festgelegten Betriebseignungsdaten festgelegt sind.
- (b) Wenn die Baureihe in einem Zeitraum von zwei Jahren nach der Unterschiedsschulung nicht geflogen wurde, ist eine weitere Unterschiedsschulung oder eine Befähigungsüberprüfung für diese Baureihe erforderlich, um die Berechtigungen behalten zu können; hiervon ausgenommen sind die Typen und Baureihen innerhalb der Berechtigungen für einmotorige Luftfahrzeuge mit Kolbenmotor und die TMG-Klasse.
- (c) Die Unterschiedsschulung muss in das Bordbuch des Piloten oder ein gleichwertiges Dokument eingetragen und vom Ausbilder entsprechend unterzeichnet werden.

FCL.725 Bestimmungen für die Erteilung von Klassen- und Musterberechtigungen

- (a) *Ausbildungslehrgang.* Bewerber für eine Klassen- oder Musterberechtigung müssen einen Ausbildungslehrgang bei einer ATO absolvieren. Die Ausbildung für die Musterberechtigung muss die obligatorischen Ausbildungselemente für den entsprechenden Typ wie in den gemäß Teil-21 festgelegten Betriebseignungsdaten definiert enthalten.
- (b) *Prüfung der theoretischen Kenntnisse.* Der Bewerber für eine Klassen- oder Musterberechtigung muss eine von der ATO durchgeführte Prüfung der theoretischen Kenntnisse zum Nachweis des Stands der theoretischen Kenntnisse ablegen, die für den sicheren Betrieb der betreffenden Luftfahrzeugklasse bzw. des betreffenden Luftfahrzeugmusters erforderlich sind.
- (1) Bei Luftfahrzeugen mit mehreren Piloten erfolgt die Prüfung der theoretischen Kenntnisse schriftlich und umfasst mindestens 100 Multiple-Choice-Fragen, die gleichmäßig über die Hauptthemen des Lehrplans verteilt sind.
 - (2) Bei mehrmotorigen Luftfahrzeugen mit nur einem Piloten erfolgt die Prüfung der theoretischen Kenntnisse schriftlich, und die Zahl der Multiple-Choice-Fragen richtet sich nach der Komplexität des Luftfahrzeugs.
 - (3) Bei einmotorigen Luftfahrzeugen wird die Prüfung der theoretischen Kenntnisse mündlich vom Prüfer während der praktischen Prüfung durchgeführt, um festzustellen, ob ein zufriedenstellender Kenntnisstand erreicht wurde.
 - (4) Bei Flugzeugen mit nur einem Piloten, die als Hochleistungsflugzeuge eingestuft sind, erfolgt die Prüfung schriftlich und umfasst mindestens 60 Multiple-Choice-Fragen, die alle Hauptthemen des Lehrplans angemessen abdecken.
- (c) *Praktische Prüfung.* Der Bewerber für eine Klassen- oder Musterberechtigung muss eine praktische Prüfung gemäß Anhang 9 dieses Teils zum Nachweis der praktischen Fertigkeiten ablegen, die für den sicheren Betrieb der betreffenden Luftfahrzeugklasse bzw. des betreffenden Luftfahrzeugmusters erforderlich sind.
- Der Bewerber muss die praktische Prüfung innerhalb eines Zeitraums von 6 Monaten nach Beginn des Klassen- bzw. Musterberechtigungslehrgangs und innerhalb eines Zeitraums von 6 Monaten vor dem Antrag auf die Erteilung der Klassen- oder Musterberechtigung ablegen.
- (d) Bei Bewerbern, die bereits eine Musterberechtigung für ein Luftfahrzeugmuster mit der Berechtigung für den Betrieb als alleiniger Pilot oder mit mehreren Piloten besitzen, gelten die theoretischen Anforderungen als bereits erfüllt, wenn sie einen Antrag auf Hinzufügung der Berechtigung für die andere Betriebsform auf demselben Luftfahrzeugmuster stellen.
- (e) Ungeachtet der vorstehenden Absätze sind Piloten, die Inhaber einer gemäß FCL.820 erteilten Flugprüfungsberechtigung sind und die an Entwicklungs-, Zertifizierungs- oder Fertigungsflugprüfungen für ein Luftfahrzeugmuster mitgewirkt und entweder 50 Stunden gesamte Flugzeit oder 10 Stunden Flugzeit als PIC bei technischen Prüflügen in diesem Typ absolviert haben, berechtigt, einen Antrag auf Erteilung der betreffenden Musterberechtigung zu stellen, sofern sie die Erfahrungsanforderungen und die Anforderungen für die Erteilung dieser

Musterberechtigung wie in diesem Abschnitt festgelegt für die betreffende Luftfahrzeugkategorie erfüllen.

FCL.740 Gültigkeit und Erneuerung von Klassen- und Musterberechtigungen

- (a) Der Gültigkeitszeitraum von Klassen- und Musterberechtigungen beträgt 1 Jahr, ausgenommen Klassenberechtigungen für einmotorige Luftfahrzeuge als alleiniger Pilot, wofür der Gültigkeitszeitraum 2 Jahre beträgt, sofern nicht durch die gemäß Teil-21 festgelegten Betriebseignungsdaten etwas anderes bestimmt wird.
- (b) *Erneuerung.* Wenn eine Klassen- oder Musterberechtigung abgelaufen ist, muss der Bewerber:
 - (1) eine Auffrischungsschulung bei einer ATO absolvieren, wenn dies notwendig ist, um den Befähigungsstand zu erreichen, der erforderlich ist, um die betreffende Luftfahrzeugklasse oder das betreffende Luftfahrzeugmuster sicher betreiben zu können, und
 - (2) eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 9 dieses Teils absolvieren.

KAPITEL 2

Besondere Anforderungen für die Flugzeugkategorie

FCL.720.A Anforderungen bezüglich der Erfahrung und für die Erteilung von Klassen- oder Musterberechtigungen – Flugzeuge

Sofern nicht in den gemäß Teil-21 festgelegten Betriebseignungsdaten etwas anderes festgelegt ist, müssen Bewerber für eine Klassen- oder Musterberechtigung die folgenden Anforderungen bezüglich der Erfahrung und für die Erteilung der betreffenden Berechtigung erfüllen:

- (a) *Alleiniger Pilot in einem mehrmotorigen Flugzeug.* Ein Bewerber für eine erste Klassen- oder Musterberechtigung als alleiniger Pilot in einem mehrmotorigen Flugzeug muss mindestens 70 Stunden als PIC auf Flugzeugen absolviert haben.
- (b) *Alleiniger Pilot auf technisch unkomplizierten Hochleistungsflugzeugen* Vor dem Beginn der Flugausbildung muss ein Bewerber für eine erste Klassen- oder Musterberechtigung für ein Flugzeug für nur einen Piloten, das als Hochleistungsflugzeug eingestuft ist:
 - (1) mindestens 200 Stunden gesamte Flugerfahrung besitzen, davon 70 Stunden als PIC auf Flugzeugen, und
 - (2)
 - (i) Inhaber eines Zeugnisses über den zufrieden-stellenden Abschluss eines Lehrgangs für zusätzliche theoretische Kenntnisse sein, der bei einer ATO absolviert wurde, oder
 - (ii) die ATPL(A)-Prüfungen der theoretischen Kenntnisse gemäß diesem Teil bestanden haben, oder
 - (iii) zusätzlich zu einer Lizenz, die gemäß diesem Teil erteilt wurde, Inhaber einer ATPL(A) oder CPL(A)/IR mit Anrechnung der theoretischen Kenntnisse für ATPL(A) sein, die gemäß ICAO Anhang 1 erteilt wurde;
 - (3) Weiterhin müssen Piloten, die die Berechtigung erwerben möchten, das Flugzeug im Betrieb mit mehreren Piloten zu betreiben, die Anforderungen von Buchstabe d Nummer 4 erfüllen.

- (c) *Alleiniger Pilot auf technisch komplizierten Hochleistungsflugzeugen.* Bewerber für die Erteilung einer ersten Musterberechtigung als alleiniger Pilot auf einem technisch komplizierten Flugzeug, das als Hochleistungsflugzeug eingestuft ist, müssen zusätzlich zu den Anforderungen von Buchstabe b Inhaber einer IR(A) für mehrmotorige Flugzeuge sein.
- (d) *Flugzeuge mit mehreren Piloten.* Ein Bewerber für den ersten Musterberechtigungslehrgang für ein Flugzeug mit mehreren Piloten muss ein Flugschüler sein, der derzeit eine Ausbildung in einem MPL-Ausbildungslehrgang durchläuft oder die folgenden Anforderungen erfüllt:
- (1) mindestens 70 Stunden gesamte Flugerfahrung als PIC auf Flugzeugen besitzen;
 - (2) Inhaber einer IR(A) für mehrmotorige Flugzeuge sein;
 - (3) die ATPL(A)-Prüfungen der theoretischen Kenntnisse gemäß diesem Teil bestanden haben, und
 - (4) außer wenn der Musterberechtigungslehrgang mit einem MCC-Lehrgang kombiniert wird:
 - (i) Inhaber eines Zeugnisses über den zufriedenstellenden Abschluss eines MCC-Lehrgangs in Flugzeugen sein, oder
 - (ii) Inhaber eines Zeugnisses über den zufriedenstellenden Abschluss der MCC in Hubschraubern sein und mehr als 100 Stunden Flugerfahrung als Pilot auf Hubschraubern mit mehreren Piloten besitzen, oder
 - (iii) mindestens 500 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit mehreren Piloten besitzen, oder
 - (iv) mindestens 500 Stunden als Pilot im Betrieb mit mehreren Piloten auf mehrmotorigen Flugzeugen in der gewerbsmäßigen Beförderung gemäß den einschlägigen Flugbetriebsanforderungen nachweisen.
- (e) *Zusätzliche Musterberechtigungen für technisch komplizierte Flugzeuge mit einem oder mehreren Piloten.* Ein Bewerber für die Erteilung weiterer Berechtigungen für Flugzeuge mit mehreren Piloten und technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit nur einem Piloten müssen eine IR(A) für mehrmotorige Flugzeuge besitzen.
- (f) Soweit dies in den gemäß Teil-21 festgelegten Betriebseignungsdaten entsprechend bestimmt ist, kann die Ausübung der Berechtigungen einer Musterberechtigung anfänglich auf Fliegen unter der Aufsicht eines Ausbilders beschränkt werden. Die Flugstunden unter Aufsicht müssen in das Bordbuch des Piloten oder ein gleichwertiges Dokument eingetragen und vom Ausbilder unterzeichnet werden. Die Beschränkung wird aufgehoben, wenn der Pilot nachweist, dass die gemäß den Betriebseignungsdaten festgelegten Flugstunden unter Aufsicht absolviert wurden.

FCL.725.A Theoretische Kenntnisse und Flugunterricht für die Erteilung von Klassen- und Musterberechtigungen – Flugzeuge

Sofern nicht in den gemäß Teil-21 festgelegten Betriebseignungsdaten etwas anderes bestimmt ist:

- (a) Alleiniger Pilot in einem mehrmotorigen Flugzeug.
 - (1) Die theoretische Ausbildung für eine Klassenberechtigung als alleiniger Pilot auf einem mehrmotorigen Flugzeug umfasst mindestens 7 Stunden Ausbildung auf einem mehrmotorigen Flugzeug.
 - (2) Die Flugausbildung als alleiniger Pilot für eine Klassen- oder Musterberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge umfasst mindestens 2 Stunden und 30 Minuten Flugunterricht mit Fluglehrer unter normalen Bedingungen auf einem mehrmotorigen Flugzeug und mindestens 3 Stunden 30 Minuten Flugunterricht mit Fluglehrer in Triebwerksausfallverfahren und asymmetrischen Flugtechniken.
- (b) *Flugzeuge mit nur einem Piloten – See.* Der Ausbildungslehrgang für die Berechtigung als alleiniger Pilot auf Seeflugzeugen muss theoretische Kenntnisse und Flugunterricht umfassen. Die Flugausbildung für eine Klassen- oder Musterberechtigung See für Seeflugzeuge mit nur einem Piloten umfasst mindestens 8 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer, wenn der Bewerber Inhaber der Land-Version der betreffenden Klassen- oder Musterberechtigung ist, bzw. 10 Stunden, wenn der Bewerber nicht Inhaber einer solchen Berechtigung ist.

FCL.730.A Besondere Anforderungen für Piloten, die einen Musterberechtigungslehrgang ohne Flugzeiten (Zero Flight Time Type Rating – ZFTT) durchführen – Flugzeuge

- (a) Ein Pilot, der Unterricht in einem ZFTT-Lehrgang erteilt, muss auf einem Turbojet-Flugzeug für mehrere Piloten, das nach den Normen von CS-25 oder einer gleichwertigen Lufttüchtigkeitsforderung zugelassen ist, oder auf einem Turboprop-Flugzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse von mindestens 10 Tonnen oder einer zugelassenen Belegung der Fluggastsitze mit mehr als 19 Fluggästen mindestens Folgendes absolviert haben:
 - (1) falls ein FFS, der für Stufe CG, C oder Interim-C zugelassen ist, beim Lehrgang eingesetzt wird: 1 500 Flugstunden oder 250 Streckenabschnitte;
 - (2) falls ein FFS, der für Stufe DG oder D zugelassen ist, beim Lehrgang eingesetzt wird: 500 Flugstunden oder 100 Streckenabschnitte.
- (b) Wenn ein Pilot von einem Turboprop- auf ein Turbojet-Flugzeug oder von einem Turbojet auf ein Turboprop-Flugzeug wechselt, ist eine weitere Simulatoreausbildung erforderlich.

FCL.735.A Ausbildungslehrgang Zusammenarbeit der Besatzungsmitglieder (Multi-Crew Cooperation, MCC) – Flugzeuge

- (a) Der MCC-Ausbildungslehrgang umfasst mindestens:
 - (1) 25 Stunden theoretischen Unterricht und Übungen, und
 - (2) 20 Stunden praktische MCC-Ausbildung oder 15 Stunden im Falle von Flugschülern, die an einem integrierten ATP-Lehrgang teilnehmen.

Es ist ein FNPT II MCC oder ein FFS zu verwenden. Wenn die MCC-Ausbildung mit einer erstmaligen Ausbildung für die Musterberechtigung verbunden wird, kann die praktische MCC-Ausbildung auf nicht weniger als 10 Stunden verkürzt werden, wenn für die MCC-Ausbildung und die Ausbildung für die Musterberechtigung derselbe FFS verwendet wird.

- (b) Der MCC-Ausbildungslehrgang ist innerhalb von sechs Monaten bei einer ATO zu absolvieren.
- (c) Sofern nicht der MCC-Lehrgang mit einem Musterberechtigungslehrgang verbunden wurde, wird dem Bewerber beim Abschluss des MCC-Ausbildungslehrgangs eine Bescheinigung über den Abschluss ausgehändigt.
- (d) Einem Bewerber, der eine MCC-Ausbildung für eine andere Luftfahrzeugkategorie absolviert hat, wird die Anforderung gemäß Buchstabe a Nummer 1 erlassen.

FCL.740.A Verlängerung von Klassen- und Musterberechtigungen – Flugzeuge

- (a) *Verlängerung von Klassenberechtigungen und Musterberechtigungen für mehrmotorige Flugzeuge.* Für die Verlängerung von Klassenberechtigungen und Musterberechtigungen für mehrmotorige Flugzeuge muss der Bewerber:
 - (1) eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 9 dieses Teils in der betreffenden Klasse bzw. dem betreffenden Typ des Flugzeug oder einem FSTD, der diese Klasse bzw. diesen Typ nachbildet, innerhalb der letzten 3 Monate vor dem Ablaufdatum der Berechtigung absolvieren, und
 - (2) während des Gültigkeitszeitraums der Berechtigung mindestens Folgendes absolvieren:
 - (i) 10 Streckenabschnitte als Pilot der betreffenden Flugzeugklasse oder des betreffenden Flugzeugtyps, oder
 - (ii) 1 Streckenabschnitt als Pilot der betreffenden Flugzeugklasse oder des betreffenden Flugzeugtyps oder FFS, der mit einem Prüfer geflogen wird. Dieser Streckenabschnitt kann während der Befähigungsüberprüfung geflogen werden.
 - (3) Einem Piloten, der für einen gemäß den entsprechenden Flugbetriebsanforderungen zugelassenen gewerblichen Luftverkehrsbetreiber arbeitet und der die Betreiber-Befähigungsüberprüfung in Verbindung mit der Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung der Klassen- oder Musterberechtigung absolviert hat, werden die Anforderung gemäß Absatz 2 erlassen.
 - (4) Die Verlängerung einer IR(A) kann, falls vorhanden, mit einer Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung einer Klassen- oder Musterberechtigung verbunden werden.
- (b) Verlängerung von Klassenberechtigungen als alleiniger Pilot eines einmotorigen Flugzeugs.
 - (1) *Klassenberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk und TMG-Berechtigungen.* Für die Verlängerung von Klassenberechtigungen und Musterberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk für einen Piloten und TMG-Berechtigungen muss der Bewerber:

- (i) innerhalb von 3 Monaten vor dem Ablaufdatum der Berechtigung eine Befähigungsüberprüfung in der betreffenden Klasse gemäß Anhang 9 dieses Teils bei einem Prüfer absolvieren, oder
 - (ii) innerhalb von 12 Monaten vor dem Ablaufdatum der Berechtigung 12 Flugstunden in der betreffenden Klasse absolvieren, die Folgendes umfassen:
 - 6 Stunden als PIC;
 - 12 Starts und 12 Landungen, und
 - einen Schulungsflug von mindestens 1 Stunde Dauer mit einem Fluglehrer (FI) oder einem Lehrberechtigten für Klassenberechtigungen (CRI). Bewerber wird dieser Flug erlassen, wenn sie eine Befähigungsüberprüfung für eine Klassen- oder Musterberechtigung oder eine praktische Prüfung in einer anderen Flugzeugklasse oder einem anderen Flugzeugtyp absolviert haben.
- (2) Wenn Bewerber Inhaber sowohl einer Klassenberechtigung für einmotorige Landflugzeuge mit Kolbenmotor als auch einer TMG-Berechtigung sind, können sie die Anforderungen von Absatz 1 in einer der beiden Klassen erfüllen und eine Verlängerung für beide Berechtigungen erhalten.
- (3) *Einmotorige PTL-Flugzeuge mit nur einem Piloten.* Für die Verlängerung von Klassenberechtigungen für einmotorige PTL-Flugzeuge müssen Bewerber innerhalb der letzten 3 Monate vor dem Ablaufdatum der Berechtigung eine Befähigungsüberprüfung auf der betreffenden Klasse gemäß Anhang 9 dieses Teils bei einem Prüfer ablegen.
- (c) Bewerber, die eine Befähigungsüberprüfung nicht in allen Teilen vor dem Ablaufdatum einer Klassen- oder Musterberechtigung bestehen, dürfen die Berechtigungen dieser Berechtigung erst ausüben, wenn sie die Befähigungsüberprüfung bestanden haben.

KAPITEL 3

Besondere Anforderungen für die Hubschrauberkategorie

FCL.720.H Anforderungen bezüglich der Erfahrung und für die Erteilung von Klassen- oder Musterberechtigungen – Hubschrauber

Sofern nicht in den gemäß Teil-21 festgelegten Betriebseignungsdaten etwas anderes festgelegt ist, müssen Bewerber für die erstmalige Erteilung einer Hubschrauber-Musterberechtigung die folgenden Anforderungen bezüglich der Erfahrung und Anforderungen für die Erteilung der betreffenden Berechtigung erfüllen:

- (a) *Hubschrauber mit mehreren Piloten.* Bewerber für den ersten Musterberechtigungslehrgang für ein Hubschraubermuster mit mehreren Piloten müssen:
 - (1) mindestens 70 Stunden als PIC auf Hubschraubern nachweisen;
 - (2) außer wenn der Musterberechtigungslehrgang mit einem MCC-Lehrgang kombiniert wird:

- (i) Inhaber eines Zeugnisses über den zufriedenstellenden Abschluss eines MCC-Lehrgangs in Hubschraubern sein, oder
 - (ii) mindestens 500 Stunden als Pilot auf Flugzeugen mit mehreren Piloten nachweisen, oder
 - (iii) mindestens 500 Stunden als Pilot auf mehrmotorigen Hubschraubern mit mehreren Piloten nachweisen, oder
- (3) die ATPL(H)-Prüfungen der theoretischen Kenntnisse bestanden haben.
- (b) Einem Bewerber für den ersten Musterberechtigungslehrgang für ein Hubschraubermuster mit mehreren Piloten, der einen integrierten ATP(H)/IR-, ATP(H)-, CPL(H)/IR- oder CPL(H)-Lehrgang absolviert hat und die Anforderung gemäß Buchstabe a Nummer 1 nicht erfüllt, wird die Musterberechtigung mit einer Einschränkung der Berechtigungen auf die Ausübung von Funktionen nur als Kopilot erteilt. Diese Beschränkung wird aufgehoben, sobald der Pilot:
 - (1) 70 Stunden als PIC oder verantwortlicher Luftfahrzeugführer unter Aufsicht auf Hubschraubern absolviert hat;
 - (2) die praktische Prüfung für mehrere Piloten auf dem entsprechenden Hubschraubermuster als PIC bestanden hat.
- (c) *Mehrmotorige Hubschrauber mit nur einem Piloten.* Ein Bewerber für die erstmalige Erteilung einer Musterberechtigung für einen mehrmotorigen Hubschrauber für nur einen Piloten muss:
 - (1) vor Beginn der Flugausbildung:
 - (i) die ATPL(H)-Prüfungen der theoretischen Kenntnisse bestanden haben, oder
 - (ii) Inhaber eines Zeugnisses für den Abschluss eines von einer ATO durchgeführten Lehrgangs sein. Der Lehrgang muss die folgenden Sachgebiete des ATPL(H)-Theorielehrgangs abdecken:
 - allgemeine Flugzeugkunde: Luftfahrzeugzelle/Bordanlagen/Triebwerk und Instrumente/Elektronik,
 - Flugleistung und Flugplanung: Masse und Schwerpunktlage, Leistung;
 - (2) im Falle von Bewerbern, die keinen integrierten ATP(H)/IR-, ATP(H)- oder CPL(H)/IR-Ausbildungslehrgang absolviert haben, mindestens 70 Stunden als PIC auf Hubschraubern absolviert haben.

FCL.735.H Ausbildungslehrgang Zusammenarbeit der Besatzungsmitglieder – Hubschrauber

- (a) Der MCC-Ausbildungslehrgang umfasst mindestens:
 - (1) für MCC/IR:
 - (i) 25 Stunden theoretischen Unterricht und Übungen, und
 - (ii) 20 Stunden praktische MCC-Ausbildung oder 15 Stunden im Falle von Flugschülern, die an einem integrierten ATP(H)/IR-Lehrgang teilnehmen. Wenn die MCC-Ausbildung mit einer erstmaligen Ausbildung für die Musterberechtigung für einen Hubschrauber mit

mehreren Piloten verbunden wird, kann die praktische MCC-Ausbildung auf nicht weniger als 10 Stunden verkürzt werden, wenn für die MCC und die Musterberechtigung derselbe FSTD verwendet wird;

- (2) für MCC/VFR:
 - (i) 25 Stunden theoretischen Unterricht und Übungen, und
 - (ii) 15 Stunden praktische MCC-Ausbildung oder 10 Stunden im Falle von Flugschülern, die an einem integrierten ATP(H)/IR-Lehrgang teilnehmen. Wenn die MCC-Ausbildung mit einer erstmaligen Ausbildung für die Musterberechtigung für einen Hubschrauber mit mehreren Piloten verbunden wird, kann die praktische MCC-Ausbildung auf nicht weniger als 7 Stunden verkürzt werden, wenn für die MCC und die Musterberechtigung derselbe FSTD verwendet wird.
- (b) Der MCC-Ausbildungslehrgang ist innerhalb von sechs Monaten bei einer ATO zu absolvieren.

Es ist ein für MCC zugelassener FNPT II oder III, ein FNPT 2/3 oder ein FFS zu verwenden.
- (c) Sofern nicht der MCC-Lehrgang mit einem Musterberechtigungslehrgang für mehrere Piloten verbunden wurde, wird dem Bewerber beim Abschluss des MCC-Ausbildungslehrgangs eine Bescheinigung über den Abschluss ausgehändigt.
- (d) Einem Bewerber, der eine MCC-Ausbildung für eine andere Luftfahrzeugkategorie absolviert hat, wird die Anforderung gemäß Buchstabe a Nummer 1 Ziffer i bzw. Buchstabe a Nummer 2 Ziffer i erlassen.
- (e) Einem Bewerber für die MCC/IR-Ausbildung, der eine MCC/VFR-Ausbildung absolviert hat, wird die Anforderung gemäß Buchstabe a Nummer 1 Ziffer i erlassen, und er muss 5 Stunden praktische MCC/IR-Ausbildung absolvieren.

FCL.740.H Verlängerung von Musterberechtigungen – Hubschrauber

- (a) *Verlängerung.* Für die Verlängerung von Musterberechtigungen für Hubschrauber muss der Bewerber:
 - (1) eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 9 dieses Teils in der betreffenden Hubschrauberklasse oder einem FSTD, das diesen Typ nachbildet, innerhalb der letzten 3 Monate vor dem Ablaufdatum der Berechtigung absolvieren, und
 - (2) mindestens 2 Stunden als Pilot des betreffenden Hubschraubermusters innerhalb des Gültigkeitszeitraums der Berechtigung absolvieren. Die Dauer der Befähigungsüberprüfung kann auf die 2 Stunden angerechnet werden.
 - (3) Wenn Bewerber Inhaber von mehr als 1 Musterberechtigung für einmotorige Hubschrauber mit Kolbenantrieb sind, kann ihnen die Verlängerung aller entsprechenden Musterberechtigungen durch Absolvierung einer Befähigungsüberprüfung für nur 1 der betreffenden Baumuster gewährt werden, wenn sie während des Gültigkeitszeitraums mindestens 2 Stunden Flugzeit als PIC auf den anderen Typen absolviert haben.

Die Befähigungsüberprüfung wird im Wechsel auf einem anderen Baumuster durchgeführt.

- (4) Wenn Bewerber Inhaber von mehr als 1 Musterberechtigung für einmotorige Hubschrauber mit Turbinentriebwerk mit einer höchstzulässigen Startmasse bis zu 3175 kg sind, kann ihnen die Verlängerung aller betreffenden Musterberechtigungen durch Absolvierung einer Befähigungsüberprüfung für nur 1 der betreffenden Baumuster gewährt werden, wenn sie mindestens Folgendes absolviert haben:

- (i) 300 Stunden als PIC auf Hubschraubern;
- (ii) 15 Stunden auf jedem Typ, für den sie eine Berechtigung besitzen, und
- (iii) mindestens 2 Stunden PIC-Flugzeit auf allen anderen Typen während des Gültigkeitszeitraums.

Die Befähigungsüberprüfung wird im Wechsel auf einem anderen Typ durchgeführt.

- (5) Ein Pilot, der eine praktische Prüfung für die Erteilung einer weiteren Musterberechtigung erfolgreich absolviert hat, erhält die Verlängerung für die betreffenden Musterberechtigungen in den gemeinsamen Gruppen gemäß Absatz 3 und 4.
- (6) Die Verlängerung einer IR(H), falls vorhanden, kann mit einer Befähigungsüberprüfung für eine Musterberechtigung verbunden werden.
- (b) Ein Bewerber, der eine Befähigungsüberprüfung nicht in allen Teilen vor dem Ablaufdatum einer Musterberechtigung besteht, darf die Berechtigungen dieser Berechtigung erst ausüben, wenn er die Befähigungsüberprüfung bestanden hat. Im Falle von Buchstabe a Absatz 3 und 4 darf der Bewerber seine Berechtigungen in keinem der Baumuster ausüben.

KAPITEL 4

Besondere Anforderungen für die Luftfahrzeugkategorie mit vertikaler Start- und Landefähigkeit

FCL.720 Anforderungen bezüglich der Erfahrung und für die Erteilung von Musterberechtigungen - Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit

Sofern nicht in den gemäß Teil-21 festgelegten Betriebseignungsdaten etwas anderes festgelegt ist, müssen Bewerber für die erstmalige Erteilung einer Musterberechtigung für Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit die folgenden Anforderungen bezüglich der Erfahrung erfüllen:

- (a) für Flugzeugpiloten:
- (1) Inhaber einer CPL/IR(A) mit theoretischen ATPL-Kenntnissen oder einer ATPL(A) sein;
 - (2) Inhaber eines Zeugnisses für den Abschluss eines MCC-Lehrgangs sein;
 - (3) mindestens 100 Stunden als Pilot auf Flugzeugen mit mehreren Piloten nachweisen;
 - (4) 40 Stunden Flugunterricht in Hubschraubern absolviert haben;

- (b) für Hubschrauberpiloten:
 - (1) Inhaber einer CPL/IR(H) mit theoretischen ATPL-Kenntnissen oder einer ATPL/IR(H) sein;
 - (2) Inhaber eines Zeugnisses für den Abschluss eines MCC-Lehrgangs sein;
 - (3) mindestens 100 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit mehreren Piloten nachweisen;
 - (4) 40 Stunden Flugunterricht in Flugzeugen absolviert haben;
- (c) für Piloten, die die Berechtigung besitzen, sowohl Flugzeuge als auch Hubschrauber zu fliegen:
 - (1) Inhaber mindestens einer CPL(H) sein;
 - (2) theoretische IR- und ATPL-Kenntnisse nachweisen oder eine ATPL entweder für Flugzeuge oder für Hubschrauber besitzen;
 - (3) Inhaber eines Zeugnisses für den Abschluss eines MCC-Lehrgangs auf Hubschraubern oder Flugzeugen sein;
 - (4) mindestens 100 Stunden als Pilot auf Hubschraubern oder Flugzeugen mit mehreren Piloten absolviert haben;
 - (5) 40 Stunden Flugunterricht in Flugzeugen oder Hubschraubern absolviert haben, wenn der Pilot keine Erfahrung als ATPL oder auf Luftfahrzeugen mit mehreren Piloten besitzt.

FCL.725.PL Flugunterricht für die Erteilung von Musterberechtigungen – Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit

Der Flugunterrichtteil des Ausbildungslehrgangs für eine Musterberechtigung für Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit muss sowohl im Luftfahrzeug als auch einem FSTD, das das Luftfahrzeug nachbildet und für diesen Zweck entsprechend zugelassen ist, absolviert werden.

FCL.740.PL Verlängerung von Musterberechtigungen – Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit

- (a) *Verlängerung.* Für die Verlängerung von Musterberechtigungen für Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit muss der Bewerber:
 - (1) innerhalb der letzten 3 Monate vor dem Ablaufdatum der Berechtigung eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 9 dieses Teils in dem betreffenden Luftfahrzeug mit vertikaler Start- und Landefähigkeit absolvieren;
 - (2) während des Gültigkeitszeitraums der Berechtigung mindestens Folgendes absolvieren:
 - (i) 10 Streckenabschnitte als Pilot des betreffenden Musters von Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit, oder
 - (ii) 1 Streckenabschnitt als Pilot des betreffenden Musters von Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit oder FFS, mit einem Prüfer geflogen. Dieser Streckenabschnitt kann während der Befähigungsüberprüfung geflogen werden.

- (3) Einem Piloten, der für einen gemäß den entsprechenden Flugbetriebsanforderungen zugelassenen gewerblichen Luftverkehrsbetreiber arbeitet und der die Betreiber-Befähigungsüberprüfung in Verbindung mit der Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung der Musterberechtigung absolviert hat, werden die Anforderung gemäß Absatz 2 erlassen.
- (b) Ein Bewerber, der eine Befähigungsüberprüfung nicht in allen Teilen vor dem Ablaufdatum einer Musterberechtigung besteht, darf die Berechtigungen dieser Berechtigung erst ausüben, wenn er die Befähigungsüberprüfung bestanden hat.

KAPITEL 5

Besondere Anforderungen für die Luftschiffkategorie

FCL.720.As Anforderungen für die Erteilung von Musterberechtigungen – Luftschiffe

Sofern nicht in den gemäß Teil-21 festgelegten Betriebseignungsdaten etwas anderes festgelegt ist, müssen Bewerber für die erstmalige Erteilung einer Musterberechtigung für Luftschiffe die folgenden Anforderungen bezüglich der Erfahrung erfüllen:

- (a) für Luftschiffe mit mehreren Piloten:
 - (1) 70 Flugstunden als PIC auf Luftschiffen absolviert haben;
 - (2) Inhaber eines Zeugnisses über den zufriedenstellenden Abschluss eines MCC-Lehrgangs auf Luftschiffen sein.
 - (3) Einem Bewerber, der die Anforderung gemäß Absatz 2 nicht erfüllt, wird die Musterberechtigung mit einer Einschränkung der Berechtigungen auf die Funktionen nur als Kopilot erteilt. Diese Einschränkung wird aufgehoben, sobald der Pilot 100 Flugstunden als PIC oder verantwortlicher Luftfahrzeugführer unter Aufsicht auf Luftschiffen absolviert hat.

FCL.735.As Ausbildungslehrgang Zusammenarbeit der Besatzungsmitglieder – Luftschiffe

- (a) Der MCC-Ausbildungslehrgang umfasst mindestens:
 - (1) 12 Stunden theoretischen Unterricht und Übungen, und
 - (2) 5 Stunden praktische MCC-Ausbildung;
 - (3) Es ist ein für MCC zugelassener FNPT II oder III, ein FNPT 2/3 oder ein FFS zu verwenden.
- (b) Der MCC-Ausbildungslehrgang ist innerhalb von sechs Monaten bei einer ATO zu absolvieren.
- (c) Sofern nicht der MCC-Lehrgang mit einem Musterberechtigungslehrgang für mehrere Piloten verbunden war, wird dem Bewerber beim Abschluss des MCC-Ausbildungslehrgangs eine Bescheinigung über den Abschluss ausgehändigt.
- (d) Einem Bewerber, der eine MCC-Ausbildung für eine andere Luftfahrzeugkategorie absolviert hat, werden die Anforderungen gemäß Buchstabe a erlassen.

FCL.740.As Verlängerung von Musterberechtigungen – Luftschiffe

- (a) *Verlängerung.* Für die Verlängerung von Musterberechtigungen für Luftschiffe muss der Bewerber:
- (1) eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 9 dieses Teils in der betreffenden Luftschiffklasse in den letzten 3 Monaten vor dem Ablaufdatum der Berechtigung absolvieren, und
 - (2) mindestens 2 Stunden als Pilot des betreffenden Luftschiffmusters innerhalb des Gültigkeitszeitraums der Berechtigung. Die Dauer der Befähigungsüberprüfung kann auf die 2 Stunden angerechnet werden.
 - (3) Die Verlängerung einer IR(As), falls vorhanden, kann mit einer Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung einer Klassen- oder Musterberechtigung verbunden werden
- (b) Ein Bewerber, der eine Befähigungsüberprüfung nicht in allen Teilen vor dem Ablaufdatum einer Musterberechtigung besteht, darf die Berechtigungen dieser Berechtigung erst ausüben, wenn er die Befähigungsüberprüfung bestanden hat.

ABSCHNITT I WEITERE BERECHTIGUNGEN

FCL.800 KunstflugBerechtigung

- (a) Inhaber einer Pilotenlizenz für Flugzeuge, TMG oder Segelflugzeuge dürfen Kunstflüge nur unternehmen, wenn sie Inhaber der entsprechenden Berechtigung sind.
- (b) Bewerber für eine KunstflugBerechtigung müssen Folgendes absolviert haben:
 - (1) mindestens 40 Flugstunden oder, im Falle von Segelflugzeugen, 120 Starts als PIC in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie, absolviert nach Erteilung der Lizenz;
 - (2) einen Ausbildungslehrgang bei einer ATO, der Folgendes umfasst:
 - (i) einen für die Berechtigung angemessenen theoretischen Unterricht;
 - (ii) mindestens 5 Stunden oder 20 Flüge Kunstflugunterricht in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie.
- (c) Die Berechtigungen einer KunstflugBerechtigung sind auf die Luftfahrzeugkategorie beschränkt, in der der Flugunterricht absolviert wurde. Die Berechtigungen werden auf eine andere Luftfahrzeugkategorie erweitert, wenn der Pilot Inhaber einer Lizenz für diese andere Luftfahrzeugkategorie ist und mindestens 3 Schulungsflüge mit einem Fluglehrer absolviert hat, die den vollen Kunstflug-Lehrplan in dieser Luftfahrzeugkategorie umfassen.

FCL.805 Berechtigungen zum Schleppen von Segelflugzeugen und Bannern

- (a) Inhaber einer Pilotenlizenz mit Berechtigungen zum Fliegen von Flugzeugen oder TMGs dürfen Segelflugzeuge oder Banner nur schleppen, wenn sie Inhaber der entsprechenden Berechtigung zum Schleppen von Segelflugzeugen und Bannern sind.
- (b) Bewerber für eine Berechtigung zum Schleppen von Segelflugzeugen müssen Folgendes absolviert haben:
 - (1) mindestens 30 Flugstunden als PIC und 60 Starts und Landungen in Flugzeugen, wenn die Aktivität in Flugzeugen durchgeführt werden soll, oder in TMGs, wenn die Aktivität in TMGs durchgeführt werden soll, absolviert nach Erteilung der Lizenz;
 - (2) einen Ausbildungslehrgang bei einer ATO, der Folgendes umfasst:
 - (i) theoretischen Unterricht über die Betriebsabläufe und Verfahren beim Schleppen;
 - (ii) mindestens 10 Schulungsflüge, bei denen ein Segelflugzeug geschleppt wird, davon mindestens 5 Schulungen am Doppelsteuer, und
 - (iii) außer bei Inhabern einer LAPL(S) oder einer SPL, 5 Flüge zum Vertrautmachen in einem Segelflugzeug, das von einem Luftfahrzeug gestartet wird.
- (c) Bewerber für eine Berechtigung für das Schleppen von Bannern müssen Folgendes absolviert haben:

- (1) mindestens 100 Flugstunden und 200 Starts und Landungen als PIC auf Flugzeugen oder TMGs nach Erteilung der Lizenz. Mindestens 30 dieser Flugstunden müssen in Flugzeugen absolviert werden, wenn die Aktivität in Flugzeugen durchgeführt werden soll, oder in TMGs, wenn die Aktivität in TMGs durchgeführt werden soll;
- (2) einen Ausbildungslehrgang bei einer ATO, der Folgendes umfasst:
 - (i) theoretischen Unterricht über die Betriebsabläufe und Verfahren beim Schleppen;
 - (ii) mindestens 10 Schulungsflüge, bei denen ein Banner geschleppt wird, davon mindestens 5 Schulungen am Doppelsteuer.
- (d) Die Berechtigungen einer Berechtigung zum Schleppen von Segelflugzeugen und Bannern sind auf Flugzeuge oder TMG beschränkt, je nach dem, in welchem Luftfahrzeug der Flugunterricht absolviert wurde. Die Berechtigungen werden erweitert, wenn der Pilot Inhaber einer Lizenz für Flugzeuge oder TMGs ist und mindestens 3 Schulungsflüge mit einem Fluglehrer absolviert hat, die den vollen Schlepp-Lehrplan in beiden Luftfahrzeugkategorien umfassen, wie erforderlich.
- (e) Um die Berechtigungen der Berechtigungen zum Schleppen von Segelflugzeugen oder Bannern ausüben zu können, muss der Inhaber der Berechtigung während der letzten 24 Monate mindestens 5 Schleppflüge absolviert haben.
- (f) Wenn der Pilot die Anforderung von Buchstabe e nicht erfüllt, muss er die fehlenden Schleppflüge mit einem oder unter der Aufsicht eines Ausbilders absolvieren.

FCL.810 NachtflugBerechtigung

- (a) Flugzeuge, TMGs, Luftschiffe.
 - (1) Wenn die Berechtigungen einer LAPL oder einer PPL für Flugzeuge, TMGs oder Luftschiffe unter VFR-Bedingungen bei Nacht ausgeübt werden sollen, müssen Bewerber einen Ausbildungslehrgang bei einer ATO absolviert haben. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:
 - (i) theoretischen Unterricht;
 - (ii) mindestens 5 Flugstunden in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie bei Nacht, davon mindestens 3 Stunden Schulung am Doppelsteuer, davon mindestens 1 Stunde Überland-Navigation mit mindestens einem Überlandflug mit Fluglehrer von mindestens 50 km und 5 Alleinstarts und 5 Allein-Landungen bis zum vollständigen Stillstand.
 - (2) Vor dem Absolvieren der Nachtausbildung müssen LAPL-Inhaber die grundlegende Instrumentenflug-Ausbildung absolviert haben, die für die Erteilung der PPL erforderlich ist.
 - (3) Wenn Bewerber Inhaber sowohl einer Klassenberechtigung für einmotorige Landflugzeuge mit Kolbenmotor als auch einer Klassenberechtigung für TMG sind, können sie die Anforderungen von obigem Absatz 1 in einer der beiden Klassen oder in beiden Klassen erfüllen.
- (b) *Hubschrauber*. Wenn die Berechtigungen einer PPL für Hubschrauber unter VFR-Bedingungen bei Nacht ausgeübt werden sollen, muss der Bewerber:

- (1) mindestens 100 Flugstunden als Pilot in Hubschraubern nach der Erteilung der Lizenz absolviert haben, davon mindestens 60 Stunden als PIC auf Hubschraubern und 20 Stunden Überlandflug;
 - (2) einen Ausbildungslehrgang bei einer ATO absolviert haben. Der Lehrgang muss innerhalb von 6 Monaten absolviert werden und Folgendes umfassen:
 - (i) 5 Stunden theoretischen Unterricht;
 - (ii) 10 Stunden Hubschrauber-Instrumentenausbildungszeit mit einem Fluglehrer, und
 - (iii) 5 Flugstunden bei Nacht, davon mindestens 3 Stunden Schulung am Doppelsteuer, wovon mindestens 1 Stunde Überland-Navigation und 5 Allein-Nacht-Rundflüge. Jeder Rundflug muss einen Start und eine Landung umfassen.
 - (3) Einem Bewerber, der Inhaber einer IR in einem Flugzeug oder TMG ist oder war, werden 5 Stunden auf die Anforderung in obigem Absatz 2 Ziffer ii angerechnet.
- (c) *Ballone.* Wenn die Berechtigungen einer LAPL für Ballone oder eine BPL unter VFR-Bedingungen bei Nacht ausgeübt werden sollen, müssen Bewerber mindestens 2 Schulungsflüge bei Nacht von mindestens jeweils 1 Stunde Dauer absolvieren.

FCL.815 Bergflugberechtigung

- (a) Berechtigungen. Die Berechtigungen des Inhabers einer Bergflugberechtigung bestehen in der Durchführung von Flügen mit Flugzeugen oder TMG von und zu Oberflächen, für die die entsprechende von den Mitgliedstaaten bestimmte Behörde festgelegt hat, dass eine solche Berechtigung erforderlich ist.
- Die erstmalige Bergflugberechtigung kann erlangt werden auf:
- (1) Rädern, womit die Berechtigung erteilt wird, von und zu solchen Oberflächen zu fliegen, wenn diese nicht schneebedeckt sind, oder
 - (2) Skiern, womit die Berechtigung erteilt wird, von und zu solchen Oberflächen zu fliegen, wenn diese schneebedeckt sind.
 - (3) Die Berechtigungen der erstmaligen Berechtigung können auf Räder bzw. Skier erweitert werden, wenn der Pilot einen entsprechenden zusätzlichen Lehrgang für Vertrautmachen einschließlich theoretischem Unterricht und Flugausbildung bei einem Berg-Fluglehrer absolviert hat.
- (b) Ausbildungslehrgang. Bewerber für eine Bergflugberechtigung müssen innerhalb eines Zeitraums von 24 Monaten einen Lehrgang mit theoretischem Unterricht und Flugausbildung bei einer ATO absolviert haben. Der Inhalt des Lehrgangs muss den beantragten Berechtigungen angemessen sein.
- (c) *Praktische Prüfung.* Nach Abschluss der Ausbildung muss der Bewerber eine praktische Prüfung bei einem Prüfer absolvieren, der hierzu berechtigt ist. Die praktische Prüfung umfasst Folgendes:
- (1) eine mündliche Prüfung der theoretischen Kenntnisse;

- (2) 6 Landungen auf mindestens zwei verschiedenen Oberflächen, für die festgelegt ist, dass eine Bergflugberechtigung erforderlich ist, und die nicht die Abflug-Oberfläche sind.
- (d) *Gültigkeit.* Eine Bergflugberechtigung gilt für einen Zeitraum von 24 Monaten.
- (e) *Verlängerung.* Für die Verlängerung einer Bergflugberechtigung für Luftschiffe muss der Bewerber:
 - (1) mindestens 6 Berglandungen in den letzten 24 Monaten absolviert haben, oder
 - (2) eine Befähigungsüberprüfung absolvieren. Der Befähigungsüberprüfung muss den nachfolgenden Anforderungen gemäß Buchstabe c genügen.
- (f) *Erneuerung.* Wenn eine Berechtigung abgelaufen ist, muss der Bewerber die Anforderung gemäß Buchstabe e Nummer 2 erfüllen.

FCL.820 Flugprüfungsberechtigung

- (a) Inhaber einer Pilotenlizenz für Flugzeuge oder Hubschrauber dürfen nur als PIC bei Flugprüfungen Kategorie 1 oder 2 wie in Teil-21 definiert tätig sein, wenn sie Inhaber einer Flugprüfungsberechtigung sind.
- (b) Die Verpflichtung, Inhaber einer Flugprüfungsberechtigung gemäß Buchstabe a zu sein, gilt nur für Flugprüfungen, die auf Folgendem durchgeführt werden:
 - (1) Hubschraubern, für die eine Zulassung gemäß den Normen von CS-27 oder CS-29 oder eines gleichwertigen Lufttüchtigkeitskodex erteilt wurde oder erteilt werden soll, oder
 - (2) Flugzeugen, für die eine Zulassung gemäß Folgendem erteilt wurde oder erteilt werden soll:
 - (i) den Normen von CS-25 oder eines gleichwertigen Lufttüchtigkeitskodex, oder
 - (ii) den Normen von CS-23 oder eines gleichwertigen Lufttüchtigkeitskodex, außer für Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von weniger als 2 000 kg.
- (c) Die Berechtigungen des Inhabers einer Flugprüfungsberechtigung bestehen innerhalb der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie in Folgenden:
 - (1) im Falle einer Flugprüfungsberechtigung Kategorie 1: Durchführung aller Kategorien von Flugprüfungen wie in Teil-21 festgelegt, entweder als PIC oder als Kopilot;
 - (2) im Falle von einer Flugprüfungsberechtigung Kategorie 2:
 - (i) Durchführung von Flugprüfungen Kategorie 1 wie in Teil-21 festgelegt:
 - als Kopilot, oder
 - als PIC, im Falle der in Buchstabe b Absatz 2 Ziffer ii genannten Flugzeuge, außer denjenigen innerhalb der Kategorie für den regionalen Pendelverkehr oder die eine Auslegungs-Sturzfluggeschwindigkeit von mehr als 0,6 Mach oder eine Gipfelhöhe über 25 000 Fuß besitzen;
 - (ii) Durchführung von allen anderen Kategorien von Flugprüfungen wie in Teil-21 festgelegt, entweder als PIC oder als Kopilot;

- (3) außerdem für Flugprüfungsberechtigungen Kategorie 1 oder 2 Durchführung von Flügen, die speziell mit den Tätigkeiten von Konstruktions- und Fertigungsbetrieben zusammenhängen, im Rahmen ihrer Berechtigungen, wenn die Anforderungen von Abschnitt H nicht erfüllt werden können.
- (d) Bewerber für die erstmalige Erteilung einer Flugprüfungsberechtigung müssen:
 - (1) mindestens Inhaber einer CPL oder einer IR in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie sein;
 - (2) mindestens 1 000 Flugstunden in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie absolviert haben, davon mindestens 400 Stunden als PIC;
 - (3) einen entsprechenden Ausbildungslehrgang für das gewünschte Luftfahrzeug und die gewünschte Kategorie von Flügen bei einer ATO absolviert haben. Die Ausbildung muss mindestens folgende Sachgebiete umfassen:
 - Leistung;
 - Stabilität und Steuerungs-/Handling-Eigenschaften;
 - Bordanlagen;
 - Testmanagement;
 - Risiko-/Sicherheitsmanagement.
- (e) Die Berechtigungen von Inhabern einer Flugprüfungsberechtigung können auf eine andere Kategorie Flugprüfung und eine andere Luftfahrzeugkategorie erweitert werden, wenn die Inhaber einen weiteren Lehrgang bei einer ATO absolviert haben.

ABSCHNITT J

Ausbilder

KAPITEL 1

Allgemeine Anforderungen

FCL.900 **Fluglehrerscheine**

- (a) Allgemeines. Personen dürfen Folgendes nur durchführen:
- (1) Flugunterricht in Luftfahrzeugen, wenn sie Inhaber des Folgenden sind:
 - (i) einer Pilotenlizenz, die gemäß der vorliegenden Verordnung erteilt oder anerkannt wurde;
 - (ii) eines dem erteilten Unterricht angemessenen Fluglehrerscheins, der gemäß diesem Abschnitt erteilt wurde;
 - (2) Flugunterricht am Flugsimulator oder MCC-Ausbildung am Flugsimulator, wenn sie Inhaber eines dem erteilten Unterricht angemessenen Fluglehrerscheins sind, der gemäß diesem Abschnitt erteilt wurde.
- (b) *Sonderbedingungen*
- (1) Im Falle der Einführung neuer Luftfahrzeuge in den Mitgliedstaaten oder in der Flotte eines Betreibers kann die zuständige Behörde, wenn die Einhaltung der in diesem Abschnitt festgelegten Anforderungen nicht möglich ist, ein spezifisches Zeugnis ausstellen, die Berechtigungen für Flugunterricht gewährt. Ein solches Zeugnis ist auf die Schulungsflüge beschränkt, die für die Einführung des neuen Luftfahrzeugmusters notwendig sind, und ihre Gültigkeit ist auf maximal 1 Jahr beschränkt.
 - (2) Inhaber eines Zeugnisses gemäß Buchstabe b Nummer 1, die einen Antrag auf Erteilung eines Fluglehrerscheins stellen möchten, müssen die Voraussetzungen und die Anforderungen für die Verlängerung erfüllen, die für diese Kategorie von Ausbildern festgelegt sind.
- (c) Ausbildung außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten
- (1) Ungeachtet Absatz a kann die zuständige Behörde, wenn der Flugunterricht in einer ATO außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten erteilt wird, einem Bewerber, der Inhaber einer von einem Drittland gemäß ICAO Anhang 1 ausgestellten Pilotenlizenz ist, einen Fluglehrerschein erteilen, sofern der Bewerber:
 - (i) Inhaber mindestens einer CPL in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie ist;
 - (ii) die in diesem Abschnitt für die Erteilung des betreffenden Fluglehrerscheins festgelegten Anforderungen erfüllt;
 - (iii) gegenüber der zuständigen Behörde einen angemessenen Kenntnisstand bezüglich der europäischen Flugsicherheitsvorschriften nachweist, um Lehrberechtigungen gemäß diesem Teil ausüben zu können.
 - (2) Das Zeugnis ist beschränkt auf die Erteilung von Flugunterricht:
 - (i) in ATOs außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten;

- (ii) für Flugschüler, die ausreichende Kenntnisse der Sprache besitzen, in der der Flugunterricht erteilt wird.

FCL.915 Allgemeine Anforderungen für Ausbilder

- (a) Allgemeines. Bewerber für einen Fluglehrerschein müssen mindestens 18 Jahre alt sein.
- (b) *Zusätzliche Anforderungen für Ausbilder, die Flugunterricht in einem Luftfahrzeug erteilen.* Bewerber für oder Inhaber eines Fluglehrerscheins mit der Berechtigung, Flugunterricht in einem Luftfahrzeug zu erteilen, müssen:
 - (1) Inhaber mindestens der Lizenz und, soweit betreffend, der Berechtigung sein, für die Flugunterricht erteilt werden soll;
 - (2) außer im Falle eines Lehrberechtigten für Flugprüfungen:
 - (i) mindestens 15 Flugstunden als Pilot der Luftfahrzeugklasse oder des Luftfahrzeugmusters absolviert haben, auf dem Flugunterricht erteilt werden soll, davon höchstens 7 Stunden in einem FSTD, das die Luftfahrzeugklasse oder das Luftfahrzeugmuster nachbildet, falls zutreffend, oder
 - (ii) eine Kompetenzbeurteilung für die betreffende Ausbilderkategorie auf dieser Luftfahrzeugklasse oder **diesem** Luftfahrzeugmuster bestanden haben;
 - (3) berechtigt sein, als PIC auf dem Luftfahrzeug während eines solchen Flugunterrichts tätig zu sein.
- (c) Anrechnung auf weitere Berechtigungen und für die Zwecke einer Verlängerung
 - (1) Bewerbern für weitere Fluglehrerscheine kann eine Anrechnung der praktischen Lehr- und Lernfähigkeiten gewährt werden, die sie bereits für den Fluglehrerschein nachgewiesen haben, den sie besitzen.
 - (2) Stunden, die als Prüfer während praktischer Prüfungen oder Befähigungsüberprüfungen geflogen wurden, werden vollständig auf Verlängerungsanforderungen für alle vorhandenen Ausbilder-Zeugnisse angerechnet.

FCL.920 Fluglehrerkompetenzen und Beurteilung

Alle Ausbilder müssen eine Ausbildung zur Erlangung der folgenden Kompetenzen erhalten:

- Vorbereitung von Ressourcen,
- Schaffung eines Klimas, das das Lernen fördert,
- Wissenspräsentation,
- Integration von Bedrohungs- und Fehlermanagement (Threat and Error Management – TEM) und effektives Arbeiten als Besatzung (Crew Resource Management – CRM),
- Planung der Zeit für das Erreichen der Ausbildungsziele,
- Erleichterung des Lernens,
- Bewertung der Teilnehmerleistung,
- Überwachung und Überprüfung der Fortschritte,

- Auswertung von Ausbildungssitzungen,
- Bericht über das Ergebnis.

FCL.925 Zusätzliche Anforderungen für Ausbilder für die MPL

- (a) Ausbilder, die eine Ausbildung für die MPL durchführen, müssen:
- (1) erfolgreich einen Ausbildungslehrgang als MPL-Ausbilder bei einer ATO absolviert haben; und
 - (2) weiterhin für die Grund-, mittlere und fortgeschrittene Stufe des integrierten MPL-Ausbildungslehrgangs:
 - (i) Erfahrung im Betrieb mit mehreren Piloten besitzen, und
 - (ii) eine Erstausbildung für effektives Arbeiten als Besatzung bei einem gewerblichen Luftverkehrsbetreiber absolviert haben, der gemäß den entsprechenden Flugbetriebsanforderungen zugelassen ist.
- (b) Ausbildungslehrgang MPL-Ausbilder
- (1) Der Lehrgang für MPL-Ausbilder muss mindestens 14 Unterrichtsstunden umfassen.
 - (2) Nach Abschluss des Ausbildungslehrgangs muss der Bewerber eine Beurteilung der Ausbilderkompetenzen und der Kenntnisse der Kompetenzbasierten Durchführung der Ausbildung absolvieren.

Die Beurteilung besteht in einer praktischen Demonstration des Flugunterrichts in der entsprechenden Phase des MPL-Ausbildungslehrgangs. Diese Beurteilung ist von einem Prüfer durchzuführen, der gemäß Abschnitt K ausgebildet ist.
 - (3) Nach erfolgreichem Abschluss des MPL-Ausbildungslehrgangs erteilt die ATO dem Bewerber ein Zeugnis als MPL-Ausbilder.
- (c) Zur Aufrechterhaltung der Berechtigungen muss der Ausbilder innerhalb der letzten 12 Monate im Rahmen eines MPL-Ausbildungslehrgangs Folgendes durchgeführt haben:
- (1) 1 Simulatorsitzung von mindestens 3 Stunden, oder
 - (2) 1 Luftübung von mindestens 1 Stunde Dauer mit mindestens 2 Starts und Landungen.
- (d) Wenn der Ausbilder die Anforderungen von Buchstabe (c) nicht erfüllt, muss er vor Ausübung der Berechtigung zur Erteilung von Flugunterricht für die MPL:
- (1) eine Auffrischungsschulung bei einer ATO absolvieren, um die Kompetenzebene zu erreichen, die erforderlich ist, um die Beurteilung der Ausbilderkompetenzen bestehen zu können, und
 - (2) die Beurteilung der Ausbilderkompetenzen gemäß Buchstabe b Nummer 2 bestehen.

FCL.930 Ausbildungslehrgang

Bewerber für einen Fluglehrerschein müssen einen theoretischen Lehrgang und Flugunterricht bei einer ATO absolviert haben. Zusätzlich zu den spezifischen in diesem Teil für jede Ausbilderkategorie vorgeschriebenen Elementen muss der Lehrgang die in FCL.920 genannten Elemente enthalten.

FCL.935 Beurteilung der Kompetenz

- (a) Mit Ausnahme des Ausbilders für Zusammenarbeit der Besatzungsmitglieder (Multi-Crew Co-operation Instructor – MCCI), des Flugsimulationsausbilders (Synthetic Training Instructor – STI), des Bergflugberechtigungsausbilders (Mountain Rating Instructor – MI) und des Lehrberechtigten für Flugprüfungen (Flight Test Instructor – FTI) muss ein Bewerber für einen Fluglehrerschein eine Kompetenzbeurteilung in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie absolvieren, um gegenüber einem gemäß Abschnitt K ausgebildeten Prüfer die Fähigkeit nachzuweisen, einen Flugschüler bis zu der Ebene auszubilden, die für die Erteilung der betreffenden Lizenz, Berechtigung oder des betreffenden Zeugnisses erforderlich ist.
- (b) Diese Beurteilung umfasst Folgendes:
 - (1) den Nachweis der in FCL.920 beschriebenen Kompetenzen für die Vermittlung von Kenntnissen während der Vorflug-, Nachflug- und theoretischen Ausbildung;
 - (2) mündliche theoretische Prüfungen am Boden, Besprechungen vor dem Flug und nach dem Flug und Vorführungen während des Fluges bei den praktischen Prüfungen in der entsprechenden Luftfahrzeugklasse, dem entsprechenden Luftfahrzeugmuster oder dem entsprechenden FSTD;
 - (3) Übungen, die geeignet sind, die Kompetenzen des Ausbilders zu bewerten.
- (c) Die Beurteilung muss auf derselben Luftfahrzeugklasse oder demselben FSTD erfolgen, auf der/dem die Flugausbildung durchgeführt wurde.
- (d) Wenn eine Kompetenzbeurteilung für die Verlängerung eines Fluglehrerscheins erforderlich ist, darf ein Bewerber, der die Beurteilung vor dem Ablaufdatum eines Fluglehrerscheins nicht besteht, die Berechtigungen dieses Zeugnisses nicht ausüben, solange er die Beurteilung nicht erfolgreich absolviert hat.

FCL.940 Gültigkeit von Fluglehrerscheinen

Mit Ausnahme der MI und unbeschadet FCL.900 Buchstabe b Nummer 1 sind Ausbilder-Zeugnisse für einen Zeitraum von 3 Jahren gültig.

KAPITEL 2

Besondere Anforderungen für den Leichtflugzeug-Fluglehrer – LAFI

FCL.905. LAFI LAFI – Berechtigungen und Bedingungen

Die Berechtigungen eines LAFI bestehen in der Durchführung von Flugunterricht für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung des Folgenden:

- (a) einer Basis-LAPL im Falle von Flugzeugen;
- (b) einer LAPL in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie;

- (c) Klassen- oder Typ-Verlängerungen, die in einer LAPL in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie vermerkt sein müssen;
- (d) von Nacht-, Kunstflug- und Schlepp-Berechtigungen in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie, sofern der Ausbilder Inhaber der entsprechenden Berechtigung ist und gegenüber einem gemäß Buchstabe e ausgebildeten Ausbilder die Fähigkeit nachgewiesen hat, für diese Berechtigung Ausbildung zu erteilen;
- (e) eines LAFI-Zeugnisses, sofern der Ausbilder:
 - (1) gegenüber einem Ausbilderprüfer während einer Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie die Fähigkeit nachgewiesen hat, Ausbildung für das LAFI-Zeugnis zu erteilen, und
 - (2) im Falle einer LAFI für Segelflugzeuge mindestens 50 Flugunterricht-Stunden oder 150 Flugunterricht-Starts in Segelflugzeugen absolviert hat;
 - (3) im Falle einer LAFI für Ballone mindestens 50 Flugunterricht-Stunden oder 50 Flugunterricht-Starts in Ballonen absolviert hat;
 - (4) bezüglich aller anderen Luftfahrzeugkategorien mindestens 150 Stunden Flugunterricht in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie absolviert hat.

FCL.910.LAFI LAFI eingeschränkte Berechtigungen

- (a) Für die Berechtigungen eines LAFI gilt die Einschränkung, dass er nicht als Ausbilder für die ersten Alleinflüge und die ersten Allein-Navigationsflüge tätig sein darf und Flugunterricht für die Erteilung einer LAPL nur unter der Aufsicht eines LAFI oder FI für die Luftfahrzeugkategorie erteilen darf, die von der ATO für diesen Zweck benannt wurde.
- (b) Die Beschränkungen gemäß Buchstabe a werden aus dem LAFI-Zeugnis gestrichen, wenn der LAFI Folgendes absolviert hat:
 - (1) im Falle eines LAFI für Flugzeuge mindestens 50 Stunden Flugunterricht in einem einmotorigen Kolbenflugzeug oder TMG und er mindestens 25 Alleinflüge von Flugschülern überwacht hat;
 - (2) im Falle eines LAFI für Hubschrauber mindestens 50 Stunden Flugunterricht in Hubschraubern und er mindestens 25 Alleinflüge von Flugschülern überwacht hat;
 - (3) im Falle eines LAFI für Segelflugzeuge mindestens 15 Flugunterricht-Stunden oder 50 Flugunterricht-Starts in Segelflugzeugen, die den gesamten Flug-Lehrplan für die Erteilung der LAPL für Segelflugzeuge umfassen;
 - (4) im Falle eines LAFI für Ballone mindestens 15 Flugunterricht-Stunden oder 50 Flugunterricht-Starts, die den gesamten Flug-Lehrplan für die Erteilung einer LAPL für Ballone umfassen.

FCL.915.LAFI LAFI – Anforderungen

Ein Bewerber für ein LAFI-Zeugnis muss:

- (a) im Falle einer LAFI für Flugzeuge:
 - (1) mindestens 20 Stunden Überlandflugzeit auf einem einmotorigen Flugzeug mit Kolbenmotor oder TMG als PIC absolviert haben;
 - (2) mindestens 200 Flugstunden absolviert haben, davon 150 Stunden als PIC auf Flugzeugen oder TMGs;
 - (3) mindestens 30 Flugstunden als PIC auf einmotorigen Flugzeugen mit Kolbenmotor absolviert haben, wenn der Bewerber Flugunterricht auf einmotorigen Flugzeugen mit Kolbenmotor erteilen möchte;
 - (4) mindestens 30 Flugstunden als PIC auf einem TMG absolviert haben, wenn der Bewerber Flugunterricht auf TMGs erteilen möchte.
- (b) im Falle einer LAFI für Hubschrauber:
 - (1) mindestens 10 Stunden Instrumentenflugausbildung auf einem einmotorigen Hubschrauber mit Kolbenmotor erhalten haben, wovon höchstens 5 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FSTD sein dürfen;
 - (2) mindestens 20 Stunden Überlandflugzeit auf Hubschraubern als PIC absolviert haben;
 - (3) mindestens 250 Flugstunden auf Hubschraubern absolviert haben, davon mindestens 200 Stunden als PIC;
 - (4) mindestens 15 Flugstunden auf dem Hubschraubertyp absolviert haben, auf dem Flugunterricht erteilt werden soll;
- (c) im Falle eines LAFI für Segelflugzeuge mindestens 100 Flugstunden als PIC und 200 Starts als PIC auf Segelflugzeugen und Reisemotorseglern außer TMGs absolviert haben. Weiterhin muss der Bewerber, wenn er Flugunterricht auf TMGs erteilen möchte, mindestens 30 Flugstunden als PIC auf TMG absolvieren und eine weitere Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 auf einem TMG mit einem LAFI absolvieren, der gemäß FCL.905.LAFI Buchstabe e ausgebildet ist;
- (d) im Falle eines LAFI für Ballone mindestens 75 Stunden Ballonflug als PIC absolviert haben, davon mindestens 15 Stunden in der Klasse, auf der Flugunterricht erteilt werden soll.

FCL.930.LAFI LAFI – Ausbildungslehrgang

- (a) Bewerber für ein LAFI-Zeugnis müssen zur Bewertung ihrer Fähigkeit, den Ausbildungslehrgang zu absolvieren, vor Eintritt eine Flugprüfung bestanden haben.
Die Flugprüfung vor Eintritt muss gegenüber einem gemäß FCL.905.LAFI Buchstabe e ausgebildeten LAFI oder einem gemäß FCL.905.FI Ziffer i in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie ausgebildeten FI abgelegt werden.

- (b) Der Ausbildungslehrgang für den LAFI muss mindestens Folgendes umfassen:
- (1) für den LAFI für Flugzeuge, TMGs oder Hubschrauber:
 - (i) 25 Stunden Lehren und Lernen;
 - (ii) 50 Stunden theoretischen Unterricht einschließlich Fortschrittsüberprüfungen;
 - (iii) (A) für den LAFI für Flugzeuge oder TMGs: mindestens 12 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer, davon 1 Stunde Flugunterricht unter ausschließlicher Heranziehung von Instrumenten. Von den 12 Stunden kann 1 Stunde in einem FSTD durchgeführt werden;
(B) für den LAFI für Hubschrauber: mindestens 25 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer, wovon 5 Stunden in einem FSTD durchgeführt werden können.
 - (iv) Piloten, die Inhaber eines Zeugnisses LAFI(A) oder (H) oder an FI(A), (H) oder (As) sind, werden 30 Stunden auf die 50 Stunden gemäß Buchstabe b Absatz 1 Nummer ii angerechnet.
 - (v) Piloten, die Inhaber eines Zeugnisses LAFI(S) oder (B) oder einer FI(S) oder (B) sind, werden 18 Stunden auf die 50 Stunden gemäß Buchstabe b Nummer 1 Ziffer ii angerechnet.
 - (vi) Piloten, die Inhaber eines Zeugnisses LAFI oder FI für Segelflugzeuge mit TMG-Erweiterung sind, werden 6 Stunden auf die Anforderung gemäß Buchstabe b Nummer 1 Ziffer iii Absatz A angerechnet;
 - (2) für den LAFI für Segelflugzeuge oder Ballone:
 - (i) 25 Stunden Lehren und Lernen;
 - (ii) 30 Stunden theoretischen Unterricht einschließlich Fortschrittsüberprüfungen;
 - (iii) (A) für den LAFI für Segelflugzeuge mindestens 6 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer oder mindestens 20 Starts;
(B) für den LAFI für Segelflugzeuge, der Ausbildung auf TMGs erteilt, mindestens 6 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer auf TMGs;
(C) für den LAFI für Ballone mindestens 3 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer, davon mindestens 3 Starts;
(D) Piloten, die Inhaber eines Zeugnisses LAFI oder FI für eine beliebige Luftfahrzeugkategorie sind, werden 18 Stunden auf die Anforderung gemäß Buchstabe b Nummer 2 Ziffer ii angerechnet.
 - (c) Piloten, die Inhaber eines FI-Zeugnisses in derselben Luftfahrzeugkategorie waren, wird diese vollständig auf die Anforderungen in obigen Buchstaben a und b angerechnet.

FCL.940.LAFI LAFI – Verlängerung und Erneuerung

- (a) Für die Verlängerung eines LAFI-Zeugnisses muss der Inhaber zwei der drei folgenden Anforderungen erfüllen:
- (1) mindestens Folgendes absolvieren:
 - (i) im Falle eines LAFI für Flugzeuge oder Hubschrauber 45 Stunden oder 120 Starts im Rahmen eines Flugunterrichts in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie als LAFI, FI, TRI, CRI, IRI oder MI oder als Prüfer während des Gültigkeitszeitraums des Zeugnisses;
 - (ii) im Falle eines LAFI für Segelflugzeuge 30 Stunden oder 60 Starts im Rahmen eines Flugunterrichts in Segelflugzeugen, Reisemotorseglern oder TMGs als LAFI oder FI oder als Prüfer während des Gültigkeitszeitraums des Zeugnisses;
 - (iii) im Falle eines LAFI für Ballone 6 Stunden Flugunterricht in Ballonen als LAFI oder FI oder als Prüfer während des Gültigkeitszeitraums des Zeugnisses;
 - (2) an einem Auffrischungsseminar für Ausbilder innerhalb des Gültigkeitszeitraums des Zeugnisses teilgenommen haben;
 - (3) eine Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 innerhalb von 12 Monaten vor dem Ablaufdatum des LAFI-Zeugnisses bestanden haben.
- (b) Erneuerung. Wenn das LAFI-Zeugnis abgelaufen ist, muss der Bewerber innerhalb eines Zeitraums von 12 Monaten vor der Erneuerung:
- (1) an einem Auffrischungsseminar für Ausbilder teilnehmen;
 - (2) eine Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 absolviert haben.

KAPITEL 3

Besondere Anforderungen für den Fluglehrer – FI

FCL.905.FI FI – Berechtigungen und Bedingungen

Die Berechtigungen eines FI bestehen in der Durchführung von Flugunterricht für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung des Folgenden:

- (a) einer PPL, SPL, BPL und LAPL in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie;
- (b) von Klassen- und Musterberechtigungen für einmotorige Luftfahrzeuge als alleiniger Pilot, außer als alleiniger Pilot auf technisch komplizierten Hochleistungsflugzeugen; Klassen- und Gruppenverlängerungen für Ballone und Klassenverlängerungen für Segelflugzeuge;
- (c) von Musterberechtigungen für Luftschiffe mit einem oder mehreren Piloten;
- (d) einer CPL in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie, sofern der FI mindestens 500 Flugstunden als Pilot auf dieser Luftfahrzeugkategorie absolviert hat, davon mindestens 200 Flugstunden Flugunterricht;

- (e) der NachtflugBerechtigung, sofern der FI:
 - (1) für Nachtflüge in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie ausgebildet ist;
 - (2) gegenüber einem gemäß nachfolgender Ziffer i ausgebildeten FI die Fähigkeit nachgewiesen hat, Ausbildung zu erteilen, und
 - (3) die Anforderung bezüglich Nachtflugerfahrung gemäß FCL.060 Buchstabe b Nummer 2 erfüllt.
- (f) einer Schlepp- oder KunstflugBerechtigung, sofern die entsprechenden Berechtigungen vorhanden sind und der FI gegenüber einem gemäß nachfolgender Ziffer i ausgebildeten FI die Fähigkeit nachgewiesen hat, Ausbildung für diese Berechtigung zu erteilen;
- (g) einer IR in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie, sofern der FI:
 - (1) mindestens 200 Flugstunden unter IFR absolviert hat, wovon bis zu 50 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FFS, einem FTD 2/3 oder einem FNPT II sein können;
 - (2) als Flugschüler den IRI-Ausbildungslehrgang absolviert hat und die praktische Prüfung für das IRI-Zeugnis bestanden hat, und
 - (3) zusätzlich:
 - (i) für mehrmotorige Flugzeuge die Anforderungen für die Erteilung eines CRI-Zeugnisses erfüllt hat;
 - (ii) für mehrmotorige Hubschrauber die Anforderungen für die Erteilung eines TRI-Zeugnisses erfüllt hat.
- (h) von Klassen- oder Musterberechtigungen als alleiniger Pilot für mehrmotorige Flugzeuge, ausgenommen als alleiniger Pilot auf technisch komplizierten Hochleistungsflugzeugen, sofern der FI Folgendes erfüllt:
 - (1) im Falle von Flugzeugen die Anforderungen für den CRI-Ausbildungslehrgang gemäß FCL.915.CRI Buchstabe a und die Anforderungen von FCL.930.CRI und FCL.935;
 - (2) im Falle von Hubschraubern die Anforderungen gemäß FCL.910.TRI Buchstabe c Nummer 1 und die Anforderungen für den TRI(H) Ausbildungslehrgang gemäß FCL.915.TRI Buchstabe b Nummer 2;
 - (i) eines Zeugnisses FI, IRI, CRI, STI, MI oder LAFI, sofern der FI:
 - (1) mindestens Folgendes absolviert hat:
 - (i) Falle einer FI(S) mindestens 50 Stunden oder 150 Starts im Rahmen eines Flugunterrichts auf Segelflugzeugen;
 - (ii) im Falle einer FI(B) mindestens 50 Stunden oder 50 Starts im Rahmen eines Flugunterrichts in Ballonen;
 - (iii) im Falle einer FI(A) oder FI(H), wenn Ausbildung für die LAFI(A) oder (H) erteilt wird, 150 Flugstunden in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie;
 - (iv) in allen anderen Fällen mindestens 500 Stunden Flugunterricht in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie;

- (2) eine Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie gegenüber einem Fluglehrerprüfer (FIE) zum Nachweis der Fähigkeit, Ausbildung für das FI-Zeugnis zu erteilen;
 - (j) einer MPL, sofern der FI:
- (1) für die Kern-Flugphase einer Ausbildung mindestens 500 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen absolviert hat, davon mindestens 200 Stunden Flugunterricht;
- (2) für die Grundausbildung:
 - (i) Inhaber einer IR für mehrmotorige Flugzeuge und der Berechtigung ist, Ausbildung für eine IR zu erteilen, und
 - (ii) mindestens 1 500 Flugstunden im Betrieb mit mehreren Besatzungsmitgliedern absolviert hat.
- (3) Im Falle eines FI, der bereits die Ausbildung als Ausbilder für die integrierten ATP(A)- oder CPL(A)/IR-Ausbildungen absolviert hat, kann die Anforderung gemäß Nummer 2 Ziffer ii durch den Abschluss eines strukturierten Lehrgangs ersetzt werden, der Folgendes umfasst:
 - (i) MCC-Ausbildung;
 - (ii) Beobachtung von 5 Flugunterrichtsstunden in Phase 3 eines MPL-Lehrgangs;
 - (iii) Beobachtung von 5 Flugunterrichtssitzungen in Phase 4 eines MPL-Lehrgangs;
 - (iv) Beobachtung von 5 am Streckeneinsatz orientierten wiederkehrenden Betreiber-Flugausbildungssitzungen;
 - (v) den Inhalt des MCCI-Ausbilderlehrgangs.

In diesem Fall muss der FI seine ersten 5 Ausbildersitzungen unter der Aufsicht eines TRI(A), MCCI(A) oder SFI(A) durchführen, der für MPL-Flugunterricht ausgebildet ist.

FCL.910.FI FI – eingeschränkte Berechtigungen

- (a) Die Berechtigungen eines FI werden in den folgenden Fällen auf die Erteilung von Flugunterricht unter der Aufsicht eines FI für die Luftfahrzeugkategorie, die von der ATO für diesen Zweck benannt wurde, beschränkt:
 - (1) für die Erteilung der PPL, SPL, BPL und LAPL;
 - (2) in allen integrierten Kursen auf PPL-Ebene im Falle von Flugzeugen und Hubschraubern;
 - (3) für Klassen- und Musterberechtigungen für einmotorige Luftfahrzeuge als alleiniger Pilot, Klassen- und Gruppenerweiterungen im Falle von Ballonen und Klassenerweiterungen im Falle von Segelflugzeugen;
 - (4) für die Nachtflug-, Schlepp- und Kunstflugberechtigungen.
- (b) Bei der Erteilung von Ausbildung unter Aufsicht gemäß Buchstabe a hat der FI nicht die Berechtigung, Flugschüler zur Durchführung der ersten Alleinflüge und der ersten Allein-Überlandflüge zu ermächtigen.

- (c) Die Beschränkungen gemäß Buchstabe a und b werden aus dem FI-Zeugnis gestrichen, wenn der FI mindestens Folgendes absolviert hat:
- (1) für die FI(A) 100 Stunden Flugunterricht in Flugzeugen oder TMGs und er zusätzlich mindestens 25 Alleinflüge von Flugschülern überwacht hat;
 - (2) für die FI(H) 100 Stunden Flugunterricht in Hubschraubern und er zusätzlich mindestens 25 Alleinflug-Luftübungen von Flugschülern überwacht hat;
 - (3) für die FI(As), FI(S) und FI(B) 15 Stunden Flugunterricht oder Unterricht für 50 Starts, wobei der vollständige Lehrplan für die Erteilung einer PPL(As), SPL oder BPL in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie behandelt wurde.

FCL.915.FI FI – Anforderungen

Ein Bewerber für ein FI-Zeugnis muss:

- (a) im Falle der FI(A) und FI(H):
- (1) mindestens 10 Stunden Instrumentenflugausbildung auf der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie erhalten haben, wovon höchstens 5 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FSTD sein dürfen;
 - (2) 20 Stunden VFR-Überlandflug auf der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie als PIC absolviert haben, und
- (b) zusätzlich für die FI(A):
- (1) Inhaber mindestens einer CPL(A) sein, oder
 - (2) mindestens Inhaber einer PPL(A) sein und
 - (i) die Anforderungen bezüglich der theoretischen CPL-Kenntnisse erfüllt haben, und
 - (ii) mindestens 200 Flugstunden auf Hubschraubern oder TMGs absolviert haben, davon mindestens 150 Stunden als PIC;
 - (3) mindestens 30 Stunden auf einmotorigen Flugzeugen mit Kolbenmotor absolviert haben, wovon mindestens 5 Stunden während der letzten 6 Monate vor der in FCL.930.FI Buchstabe a genannten Flugprüfung vor Eintritt absolviert worden sein müssen;
 - (4) einen VFR-Überlandflug als PIC absolviert haben, einschließlich eines Fluges von mindestens 540 km (300 NM), in dessen Verlauf Landungen bis zum vollständigen Stillstand auf zwei verschiedenen Flugplätzen als PIC durchgeführt worden sein müssen;
- (c) für die FI(H) zusätzlich insgesamt 250 Flugstunden als Pilot auf Hubschraubern absolviert haben, wovon:
- (1) mindestens 100 Stunden als PIC geflogen worden sein müssen, wenn der Bewerber mindestens Inhaber einer CPL(H) ist, oder
 - (2) mindestens 200 Stunden als PIC geflogen worden sein müssen, wenn der Bewerber mindestens Inhaber einer PPL(H) ist und die Anforderungen bezüglich der theoretischen Kenntnisse für die CPL erfüllt, oder
- (d) für eine FI(As) 500 Flugstunden auf Luftschiffen als PIC absolviert haben, davon 400 Stunden als PIC und Inhaber einer CPL(As);

- (e) für eine FI(S) 100 Flugstunden und 200 Starts als PIC auf Segelflugzeugen absolviert haben. Weiterhin muss der Bewerber, wenn er Flugunterricht auf TMGs erteilen möchte, mindestens 30 Flugstunden als PIC auf TMGs und eine weitere Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 auf einem TMG mit einem FI absolviert haben, der gemäß FCL.905.FI Buchstabe j ausgebildet ist;
- (f) im Falle eines FI(B) mindestens 75 Stunden Ballonflug als PIC absolviert haben, davon mindestens 15 Stunden in der Klasse, auf der Flugunterricht erteilt werden soll.

FCL.930.FI FI – Ausbildungslehrgang

- (a) Bewerber für das FI-Zeugnis müssen innerhalb der letzten 6 Monate vor dem Beginn des Lehrgangs eine spezifische Flugprüfung vor Eintritt gegenüber einem gemäß FCL.905.FI Buchstabe i ausgebildeten FI absolviert haben, bei der ihre Eignung für die Absolvierung des Lehrgangs geprüft wird. Diese Flugprüfung vor Eintritt erfolgt auf der Grundlage der Befähigungsüberprüfung für Klassen- und Musterberechtigungen gemäß Anhang 9 dieses Teils.
- (b) Der FI-Ausbildungslehrgang umfasst Folgendes:
 - (1) 25 Stunden Lehren und Lernen;
 - (2)
 - (i) im Falle einer FI (A), (H) und (As) mindestens 100 Stunden theoretischen Unterricht einschließlich Fortschrittsüberprüfungen;
 - (ii) im Falle einer FI(B) oder FI(S) mindestens 30 Stunden theoretischen Unterricht einschließlich Fortschrittsüberprüfungen;
 - (3)
 - (i) im Falle einer FI (A) und (H) mindestens 30 Stunden Flugunterricht, wovon 25 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer sein müssen, wovon 5 Stunden in einem FFS, einem FNPT I oder II oder einem FTD 2/3 durchgeführt werden können;
 - (ii) im Falle einer FI(As) mindestens 20 Stunden Flugunterricht, wovon 15 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer sein müssen;
 - (iii) im Falle einer FI (S) mindestens 6 Stunden oder 20 Starts im Rahmen eines Flugunterrichts;
 - (iv) im Falle einer FI(S) für die Ausbildung auf TMGs mindestens 6 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer auf TMGs;
 - (v) im Falle einer FI(B) mindestens 3 Stunden einschließlich 3 Starts im Rahmen eines Flugunterrichts.
- (c) Piloten, die Inhaber eines Zeugnisses LAFI (B) oder (S) sind oder waren, wird diese vollständig auf die Anforderungen gemäß Buchstabe a und b für das Zeugnis FI in derselben Luftfahrzeugkategorie angerechnet.
- (d) Piloten, die Inhaber eines Zeugnisses LAFI (A) oder (H) sind oder waren, werden 50 Stunden auf die Anforderungen gemäß Buchstabe b Absatz 2 Ziffer i und 12 Stunden auf die Anforderung gemäß Buchstabe b Absatz 3 Ziffer i für das Zeugnis FI in derselben Luftfahrzeugkategorie angerechnet.
- (e) Bei einem Antrag auf ein FI-Zeugnis in einer anderen Luftfahrzeugkategorie werden Piloten, die Inhaber des Folgenden sind oder waren:

- (1) einer FI(A), (H) oder (As) 55 Stunden auf die Anforderung gemäß Buchstabe b Absatz 2 Ziffer i oder 18 Stunden auf die Anforderungen gemäß Buchstabe b Absatz 2 Ziffer ii angerechnet;
- (2) einer LAFI (A) oder (H) 40 Stunden auf die Anforderung gemäß Buchstabe b Absatz 2 Ziffer i oder 18 Stunden auf die Anforderungen gemäß Buchstabe b Absatz 2 Ziffer ii angerechnet;
- (3) einer LAFI (B) oder (S) oder einer FI(B) oder (S) 18 Stunden auf die Anforderungen gemäß Buchstabe b Absatz 2 angerechnet.

FCL.940.FI FI – Verlängerung und Erneuerung

- (a) Für die Verlängerung eines FI-Zeugnisses muss der Inhaber zwei der drei folgenden Anforderungen erfüllen:
 - (1) Folgendes absolvieren:
 - (i) im Falle einer FI(A) und (H) mindestens 50 Stunden Flugunterricht in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie während des Gültigkeitszeitraums des Zeugnisses als LAFI, FI, TRI, CRI, IRI, MI oder als Prüfer. Wenn die Berechtigungen zur Ausbildung für die IR verlängert werden müssen, müssen 10 dieser Stunden Flugunterricht für eine IR sein und innerhalb der letzten 12 Monate vor dem Ablaufdatum des FI-Zeugnisses absolviert worden sein;
 - (ii) im Falle einer FI(As) mindestens 20 Stunden Flugunterricht in Luftschiffen als FI, IRI oder als Prüfer während des Gültigkeitszeitraums des Zeugnisses. Wenn die Berechtigungen zur Ausbildung für die IR verlängert werden müssen, müssen 10 dieser Stunden Flugunterricht für eine IR sein und innerhalb der letzten 12 Monate vor dem Ablaufdatum des FI-Zeugnisses absolviert worden sein;
 - (iii) im Falle eines FI (S) mindestens 30 Stunden oder 60 Starts im Rahmen eines Flugunterrichts in Segelflugzeugen, Reisemotorseglern oder TMGs als LAFI oder FI oder als Prüfer während des Gültigkeitszeitraums des Zeugnisses;
 - (iv) im Falle einer FI(B) mindestens 6 Stunden Flugunterricht in Ballonen als LAFI, FI oder als Prüfer während des Gültigkeitszeitraums des Zeugnisses;
 - (2) an einem Auffrischungsseminar für Ausbilder innerhalb des Gültigkeitszeitraums des FI-Zeugnisses teilgenommen haben;
 - (3) eine Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 innerhalb der letzten 12 Monate vor dem Ablaufdatum des FI-Zeugnisses bestanden haben.
- (b) Für mindestens jede zweite anschließende Verlängerung im Falle eines FI(A) oder FI(H) bzw. jede dritte Verlängerung im Falle eines FI(As), (S) und (B) muss der Inhaber eine Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 absolvieren.
- (c) *Erneuerung*. Wenn das FI-Zeugnis abgelaufen ist, muss der Bewerber innerhalb eines Zeitraums von 12 Monaten vor der Erneuerung:
 - (1) an einem Auffrischungsseminar für Ausbilder teilnehmen;
 - (2) eine Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 absolviert haben.

KAPITEL 4

Besondere Anforderungen für den Lehrbeauftragten für Musterberechtigungen – TRI FCL.905.TRI TRI – Berechtigungen und Bedingungen

Die Berechtigungen eines TRI umfassen die Ausbildung für:

- (a) die Verlängerung und Erneuerung von IRs, sofern der TRI Inhaber einer gültigen IR ist;
- (b) die Erteilung eines TRI- oder SFI-Zeugnisses, sofern der Inhaber 3 Jahre Erfahrung als TRI besitzt, und
- (c) im Falle des TRI für Flugzeuge mit nur einem Piloten:
 - (1) die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung von Musterberechtigungen für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge für nur einen Piloten, wenn der Bewerber die Berechtigung für den Betrieb als alleiniger Pilot erwerben möchte.

Die Berechtigungen des TRI(SPA) können auf den Flugunterricht für Musterberechtigungen für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge für nur einen Piloten im Betrieb mit mehreren Piloten erweitert werden, sofern der TRI:

 - (i) Inhaber eines MCCI-Zeugnisses ist, oder
 - (ii) Inhaber eines TRI-Zeugnisses für Flugzeuge mit mehreren Piloten ist oder war.
 - (2) den MPL-Lehrgang für die grundlegende Phase, sofern seine Berechtigungen auf den Betrieb mit mehreren Piloten erweitert wurden und er Inhaber einer FI(A)- oder eines IRI(A)-Zeugnisses ist oder war.
- (d) im Falle des TRI für Flugzeuge mit mehreren Piloten:
 - (1) die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung von Musterberechtigungen für:
 - (i) Flugzeuge mit mehreren Piloten;
 - (ii) technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge für nur einen Piloten, wenn der Bewerber die Berechtigung für den Betrieb mit mehreren Piloten erwerben möchte;
 - (2) MCC-Ausbildung;
 - (3) den MPL-Lehrgang für die Grund-, mittlere und fortgeschrittene Stufe, sofern sie für die Grundausbildung Inhaber einer FI(A)- oder eines IRI(A)-Zeugnisses sind oder waren;
- (e) im Falle eines TRI für Hubschrauber:
 - (1) die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung von Hubschrauber-Musterberechtigungen;
 - (2) MCC-Ausbildung, sofern er Inhaber einer Hubschrauber-Musterberechtigung für mehrere Piloten ist;
 - (3) die Erweiterung der IR(H) für einmotorige Hubschrauber auf die IR(H) für mehrmotorige Hubschrauber.

- (f) im Falle des TRI für Flugzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit:
 - (1) die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung von Musterberechtigungen für Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit;
 - (2) MCC-Ausbildung.

FCL.910.TRI TRI – eingeschränkte Berechtigungen

- (a) *Allgemeines.* Wenn die TRI-Ausbildung nur in einem FFS durchgeführt wird, sind die Berechtigungen des TRI auf die Ausbildung im FFS beschränkt.

In diesem Fall kann der TRI Streckeneinsatz unter Aufsicht durchführen, sofern im TRI-Ausbildungslehrgang eine entsprechende Zusatzausbildung eingeschlossen war.

- (b) *TRI für Flugzeuge und für Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit – TRI(A) und TRI(PL).* Die Berechtigungen eines TRI sind auf den Typ Flugzeug oder Luftfahrzeug mit vertikaler Start- und Landefähigkeit beschränkt, in dem die Ausbildung und die Kompetenzbeurteilung erfolgte. Die Berechtigungen des TRI werden auf weitere Typen erweitert, wenn der TRI:

- (1) innerhalb der letzten 12 Monate vor dem Antrag mindestens 15 Streckenabschnitte einschließlich Starts und Landungen auf dem entsprechenden Luftfahrzeugmuster absolviert hat, wovon 7 Streckenabschnitte in einem FFS absolviert werden können;
- (2) die technische Ausbildung und den Flugunterricht des betreffenden TRI-Lehrgangs absolviert hat;
- (3) die entsprechenden Teile der Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 bestanden hat, womit er gegenüber einem gemäß Abschnitt K ausgebildeten FIE oder einem TRE seine Fähigkeit nachgewiesen hat, einen Piloten bis zu dem Stand auszubilden, der für die Erteilung einer Musterberechtigung einschließlich Ausbildung in Kenntnissen für die Verfahren vor dem Flug und nach dem Flug und in theoretischen Kenntnissen erforderlich ist.

- (c) TRI für Hubschrauber – TRI(H).

- (1) Die Berechtigungen eines TRI(H) sind auf den Hubschraubertyp beschränkt, in dem die praktische Prüfung für die Erteilung des TRI-Zeugnisses abgelegt wurde. Die Berechtigungen des TRI werden auf weitere Typen erweitert, wenn der TRI:

- (i) den entsprechenden technischen Teil des TRI-Lehrgangs auf dem entsprechenden Hubschraubertyp oder einem FSTD absolviert hat, das diesen Typ nachbildet;
- (ii) mindestens 2 Stunden Flugunterricht auf dem entsprechenden Typ unter der Aufsicht eines entsprechend ausgebildeten TRI(H) absolviert hat, und
- (iii) die betreffenden Teile der Kompetenzbeurteilung bestanden hat die entsprechenden Teile der Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 bestanden hat, womit er gegenüber einem gemäß Abschnitt K ausgebildeten FIE oder einem TRE seine Fähigkeit nachgewiesen hat, einen Piloten bis zu dem Stand auszubilden, der für die Erteilung einer Musterberechtigung einschließlich Ausbildung in Kenntnissen für die

Verfahren vor dem Flug und nach dem Flug und in theoretischen Kenntnissen erforderlich ist.

- (2) Bevor die Berechtigungen eines TRI(H) von Berechtigungen als alleiniger Pilot auf Berechtigungen für mehrere Piloten auf demselben Hubschraubertyp erweitert werden, muss der Inhaber mindestens 100 Stunden im Betrieb mit mehreren Piloten auf diesem Typ absolviert haben.
- (d) Ungeachtet der obigen Absätze haben Inhaber eines TRI-Zeugnisses, die auch Inhaber einer Musterberechtigung gemäß FCL.725 Buchstabe e sind, das Recht, ihre TRI-Berechtigungen auf dieses neue Luftfahrzeugmuster erweitern zu lassen.

FCL.915.TRI TRI – Anforderungen

Ein Bewerber für ein FI-Zeugnis muss:

- (a) Inhaber einer CPL-, MPL- oder ATPL-Pilotenlizenz auf der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie sein;
- (b) für ein TRI(MPA)-Zeugnis:
 - (1) mindestens 1 500 Stunden als Pilot auf Flugzeugen mit mehreren Piloten nachweisen, und
 - (2) innerhalb der letzten 12 Monate vor dem Datum des Antrags mindestens 30 Streckenabschnitte einschließlich Starts und Landungen auf dem entsprechenden Luftfahrzeugmuster als PIC oder Kopilot auf dem entsprechenden Flugzeugtyp absolviert haben, wovon 15 Streckenabschnitte in einem FFS absolviert werden können, der diesen Typ nachbildet;
- (c) für ein TRI(SPA)-Zeugnis:
 - (1) innerhalb der letzten 12 Monate vor dem Datum des Antrags mindestens 30 Streckenabschnitte einschließlich Starts und Landungen auf dem entsprechenden Luftfahrzeugmuster als PIC auf dem entsprechenden Flugzeugtyp absolviert haben, wovon 15 Streckenabschnitte in einem FFS absolviert werden können, der diesen Typ nachbildet, und
 - (2) (i) mindestens 500 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen, einschließlich 30 Stunden als PIC auf dem entsprechenden Flugzeugtyp absolviert haben, oder
 - (ii) Inhaber eines FI-Zeugnisses für mehrmotorige Flugzeuge mit IR(A)-Berechtigungen sein oder gewesen sein;
- (d) für TRI(H):
 - (1) für ein TRI(H)-Zeugnis für einmotorige Hubschrauber als alleiniger Pilot 250 Stunden als Pilot auf Hubschraubern absolviert haben;
 - (2) für ein TRI(H)-Zeugnis für Hubschrauber mit mehreren Motoren als alleiniger Pilot 500 Stunden absolviert haben, davon 100 Stunden als PIC auf Hubschraubern mit mehreren Motoren als alleiniger Pilot;
 - (3) für ein TRI(H)-Zeugnis für Hubschrauber mit mehreren Piloten 1 000 Stunden als Pilot auf Hubschraubern absolviert haben, einschließlich:
 - (i) 350 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit mehreren Piloten, oder

- (ii) bei Bewerbern, die bereits Inhaber eines TRI(H)-Zeugnisses für mehrmotorige Hubschrauber als alleiniger Pilot sind, 100 Stunden als Pilot dieses Typs im Betrieb mit mehreren Piloten.
- (4) Inhabern eines FI(H)-Zeugnisses wird diese vollständig auf die Anforderungen von Nummer 1 und 2 im betreffenden Hubschrauber für nur einen Piloten angerechnet;
- (e) für TRI(PL):
 - (1) 1 500 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen mit mehreren Piloten, Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit oder Hubschraubern mit mehreren Piloten absolviert haben, und
 - (2) innerhalb der letzten 12 Monate vor dem Datum des Antrags mindestens 30 Streckenabschnitte einschließlich Starts und Landungen auf dem entsprechenden Luftfahrzeugmuster als PIC oder Kopilot auf dem entsprechenden Flugzeugtyp mit vertikaler Start- und Landefähigkeit absolviert haben, wovon 15 Streckenabschnitte in einem FFS absolviert werden können, der diesen Typ nachbildet.

FCL.930.TRI TRI – Ausbildungslehrgang

- (a) Der TRI-Ausbildungslehrgang umfasst mindestens Folgendes:
 - (1) 25 Stunden Lehren und Lernen;
 - (2) 10 Stunden fachliche Ausbildung einschließlich Überprüfung der Fachkenntnisse, der Erstellung von Unterrichtsplänen und der Entwicklung von Ausbildungsfähigkeiten in einem Kurslokal/Simulator;
 - (3) 5 Stunden Flugunterricht auf dem entsprechenden Luftfahrzeug oder einem Simulator, der dieses Luftfahrzeug nachbildet, für Luftfahrzeuge für nur einen Piloten, und 10 Stunden für Luftfahrzeuge mit mehreren Piloten oder einem Simulator, der dieses Luftfahrzeug nachbildet.
- (b) Bewerber, die Inhaber eine Fluglehrerscheins sind oder waren, wird dieser vollständig auf die Anforderungen von Buchstabe a Nummer 1 angerechnet.
- (c) Einem Bewerber für ein TRI-Zeugnis, der Inhaber eines SFI-Zeugnisses für den betreffenden Typ ist, wird diese für die Erteilung eines TRI-Zeugnisses , beschränkt auf Flugunterricht in Simulatoren, vollständig auf die Anforderungen dieses Absatzes angerechnet.

FCL.935.TRI TRI – Kompetenzbeurteilung

Wenn die TRI-Kompetenzbeurteilung in einem FFS durchgeführt wird, ist das TRI-Zeugnis auf Flugunterricht in FFS beschränkt.

Diese Einschränkung wird aufgehoben, wenn der TRI die Kompetenzbeurteilung auf einem Luftfahrzeug bestanden hat.

FCL.940.TRI TRI – Verlängerung und Erneuerung

- (a) Verlängerung. Für die Verlängerung eines TRI-Zeugnisses muss der Inhaber innerhalb des Gültigkeitszeitraums des TRI-Zeugnisses zwei der drei nachfolgenden Anforderungen erfüllen:

- (1) 50 Stunden Flugunterricht auf jedem der Luftfahrzeugmuster, für den er Lehrberechtigungen innehat, oder in einem FSTD, das diese Typen nachbildet, absolvieren, wovon mindestens 15 Stunden innerhalb der 12 Monate vor dem Ablaufdatum des TRI-Zeugnisses liegen müssen.

Im Falle eines TRI(A) und TRI(PL) müssen diese Flugunterrichtsstunden als TRI oder als Prüfer für Musterberechtigungen (Type Rating Examiner – TRE) oder SFI oder als Prüfer für Flugsimulation (Synthetic Flight Examiner – SFE) geflogen werden. Im Falle eines TRI(H) wird die Zeit, die als FI, Ausbilder für Instrumentenflugberechtigung (Instrument Rating Instructor – IRI), Flugsimulationsausbilder (Synthetic Training Instructor – STI) oder als Prüfer jeglicher Art geflogen wurde, diesbezüglich ebenfalls berücksichtigt;
 - (2) eine Auffrischungsschulung für Ausbilder als TRI bei einer ATO erhalten;
 - (3) die Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 bestehen.
- (b) Für mindestens jede zweite Verlängerung eines TRI-Zeugnisses muss der Inhaber die Anforderung von Buchstabe a Nummer 3 erfüllen.
 - (c) Wenn eine Person Inhaber eines TRI-Zeugnisses auf mehr als einem Luftfahrzeugmuster innerhalb derselben Kategorie ist, verlängert die Kompetenzbeurteilung gemäß obigem Buchstaben a Nummer 3, die auf einem dieser Typen absolviert wird, auch das TRI-Zeugnis für die anderen Typen innerhalb derselben Luftfahrzeugkategorie.
 - (d) *Besondere Anforderungen für die Verlängerung eines TRI(H)*. Ein TRI(H), der Inhaber eines FI(H)-Zeugnisses auf dem betreffenden Typ ist, wird dies vollständig auf die Anforderungen gemäß obigem Buchstaben a angerechnet. In diesem Fall gilt das TRI(H)-Zeugnis bis zum Ablaufdatum des FI(H)-Zeugnisses.
 - (e) *Erneuerung*. Wenn das TRI-Zeugnis abgelaufen ist, muss der Bewerber innerhalb eines Zeitraums von 12 Monaten vor der Erneuerung:
 - (1) eine Auffrischungsschulung für Ausbilder als TRI bei einer ATO erhalten, die die betreffenden Elemente des TRI-Ausbildungslehrgangs beinhalten muss, und
 - (2) die Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 in jedem der Luftfahrzeugmuster bestehen, für den eine Erneuerung der Lehrberechtigungen beantragt wird.

KAPITEL 5

Besondere Anforderungen für den Lehrberechtigten für Klassenberechtigungen - CRI

FCL.905.CRI CRI – Berechtigungen und Bedingungen

- (a) Die Berechtigungen eines CRI umfassen die Ausbildung für:
 - (1) die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung von Klassen- oder Musterberechtigungen für technisch nicht komplizierte Nicht-Hochleistungsflugzeuge für nur einen Piloten, wenn der Bewerber die Berechtigung für das Fliegen als alleiniger Pilot erwerben möchte;
 - (2) eine Schlepp- oder Kunstflugberechtigung für die Flugzeugkategorie, sofern der CRI Inhaber der entsprechenden Berechtigung ist und gegenüber einem gemäß FCL.905.FI Ziffer i ausgebildeten FI die Fähigkeit nachgewiesen hat, Ausbildung für diese Berechtigung zu erteilen.

Die Berechtigungen eines CRI sind auf die Flugzeugklasse oder den Flugzeugtyp beschränkt, in dem die Kompetenzbeurteilung für Ausbilder absolviert wurde. Die Berechtigungen des CRI werden auf weitere Klassen oder Typen erweitert, wenn der CRI innerhalb der letzten 12 Monate Folgendes absolviert hat:

- (1) 15 Stunden Flugzeit als PIC auf Flugzeugen der entsprechenden Flugzeugklasse oder des entsprechenden Flugzeugtyps;
- (2) einen Schulungsflug auf dem rechten Sitz unter der Aufsicht eines anderen CRI oder FI, der für diese Klasse oder diesen Typ ausgebildet ist, auf dem anderen Pilotensitz.

FCL.915.CRI CRI – Anforderungen

Ein Bewerber für ein CRI-Zeugnis muss mindestens Folgendes absolviert haben:

- (a) für mehrmotorige Flugzeuge:
 - (1) 500 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen;
 - (2) 30 Flugstunden als PIC auf Flugzeugen der entsprechenden Flugzeugklasse oder des entsprechenden Flugzeugtyps;
- (b) für einmotorige Flugzeuge:
 - (1) 300 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen;
 - (2) 30 Flugstunden als PIC auf Flugzeugen der entsprechenden Flugzeugklasse oder des entsprechenden Flugzeugtyps.

FCL.930.CRI CRI – Ausbildungslehrgang

- (a) Der Ausbildungslehrgang für den CRI muss mindestens Folgendes umfassen:
 - (1) 25 Unterrichtsstunden Lehren und Lernen;
 - (2) 10 Stunden fachliche Ausbildung einschließlich Überprüfung der Fachkenntnisse, der Erstellung von Unterrichtsplänen und der Entwicklung von Ausbildungsfähigkeiten in einem Kurslokal/Simulator;
 - (3) 5 Stunden Flugunterricht auf mehrmotorigen Flugzeugen oder 3 Flugunterrichtsstunden auf einmotorigen Flugzeugen, die von einem gemäß FCL.905.FI Ziffer i ausgebildeten FI(A) erteilt werden.
- (b) Bewerber, die Inhaber eines Fluglehrerscheins sind oder waren, erhalten eine vollständige Anrechnung auf die Anforderungen von Buchstabe a Nummer 1.

FCL.940.CRI CRI – Verlängerung und Erneuerung

- (a) Für eine Verlängerung eines CRI-Zeugnisses muss der Bewerber innerhalb der letzten 12 Monate vor dem Ablaufdatum des CRI-Zeugnisses:
 - (1) mindestens 10 Flugunterrichtsstunden in der Rolle eines CRI durchführen. Wenn der Bewerber CRI-Berechtigungen sowohl für einmotorige als auch für mehrmotorige Flugzeuge besitzt, müssen die 10 Flugunterrichtsstunden gleichmäßig auf die einmotorigen und mehrmotorigen Flugzeuge verteilt sein, oder
 - (2) eine Auffrischungsschulung als CRI bei einer ATO erhalten haben, oder

- (3) die Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 für mehrmotorige bzw. einmotorige Flugzeuge bestanden haben.
- (b) Für mindestens jede zweite Verlängerung eines CRI-Zeugnisses muss der Inhaber die Anforderung von Buchstabe a Nummer 3 erfüllen.
- (c) *Erneuerung*. Wenn das CRI-Zeugnis abgelaufen ist, muss der Bewerber innerhalb eines Zeitraums von 12 Monaten vor der Erneuerung:
 - (1) eine Auffrischungsschulung als CRI bei einer ATO erhalten;
 - (2) die Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 bestehen.

KAPITEL 6

Besondere Anforderungen für den Ausbilder für die Instrumentenflugberechtigung – IRI

FCL.905.IRI IRI – Berechtigungen und Bedingungen

- (a) Die Berechtigungen eines IRI bestehen in der Ausbildung für die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung einer IR auf der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie.
- (b) *Besondere Anforderungen für den MPL-Lehrgang*. Um auf einem MPL-Lehrgang Grundausbildung erteilen zu können, muss der IRI(A):
 - (1) Inhaber einer IR für mehrmotorige Flugzeuge sein, und
 - (2) mindestens 1 500 Flugstunden im Betrieb mit mehreren Besatzungsmitgliedern absolviert haben.
 - (3) Im Falle eines IRI, der bereits die Ausbildung als Ausbilder für die integrierten ATP(A)- oder CPL(A)/IR-Ausbildungen absolviert hat, kann die Anforderung gemäß Buchstabe b Nummer 2 durch den Abschluss des Lehrgangs gemäß FCL.905.FI Buchstabe j Nummer 3 ersetzt werden.

FCL.915.IRI IRI – Anforderungen

Ein Bewerber für ein IRI-Zeugnis muss:

- (a) für eine IRI(A):
 - (1) mindestens 800 Flugstunden unter IFR absolviert haben, davon mindestens 400 Stunden in Flugzeugen, und
 - (2) im Falle von Bewerbern für eine IRI(A) für mehrmotorige Flugzeuge die Anforderungen von FCL.915.CRI Buchstabe a erfüllen
- (b) für eine IRI(H):
 - (1) mindestens 500 Flugstunden unter IFR absolviert haben, davon mindestens 250 Stunden Instrumentenflug in Hubschraubern, und
 - (2) im Falle von Bewerbern für eine IRI(H) für Hubschrauber mit mehreren Piloten die Anforderungen von FCL.905.FI Buchstabe g Nummer 3 Ziffer ii erfüllen;
- (c) für eine IRI(As) mindestens 300 Flugstunden unter IFR absolviert haben, davon mindestens 100 Stunden Instrumentenflugzeit in Luftschiffen.

FCL.930.IRI IRI – Ausbildungslehrgang

- (a) Die Ausbildung für den IRI muss mindestens Folgendes umfassen:
- (1) 25 Unterrichtsstunden Lehren und Lernen;
 - (2) 10 Stunden fachliche Ausbildung einschließlich Überprüfung der theoretischen Instrumentenkenntnisse, der Erstellung von Unterrichtsplänen und der Entwicklung von Ausbildungsfähigkeiten in einem Kurslokal;
 - (3)
 - (i) für die IRI(A) mindestens 10 Flugunterrichtsstunden auf einem Flugzeug, FFS, FTD 2/3 oder FPNT II. Im Falle von Bewerbern, die Inhaber eines FI(A)-Zeugnisses sind, wird die Zahl dieser Stunden auf 5 verringert;
 - (ii) für die IRI(H) mindestens 10 Flugunterrichtsstunden auf einem Hubschrauber, FFS, FTD 2/3 oder FPNT II/III;
 - (iii) für die IRI(As) mindestens 10 Flugunterrichtsstunden auf einem Luftschiff, FFS, FTD 2/3 oder FNPT II.
- (b) Flugunterricht muss von einem FI erteilt werden, der gemäß FCL.905.FI Buchstabe i ausgebildet ist.
- (c) Bewerbern, die Inhaber eines Fluglehrerscheins sind oder waren, wird dies vollständig auf die Anforderungen von Buchstabe a Absatz 1 angerechnet.

FCL.940.IRI IRI – Verlängerung und Erneuerung

Für die Verlängerung und Erneuerung eines IRI-Zeugnisses muss der Inhaber die Anforderungen für die Verlängerung und Erneuerung eines FI-Zeugnisses gemäß FCL.940.FI erfüllen.

KAPITEL 7

Besondere Anforderungen für den Ausbilder am Flugsimulator – SFI

FCL.905.SFI SFI – Berechtigungen und Bedingungen

Die Berechtigungen eines SFI bestehen in der Durchführung von Flugunterricht am Flugsimulator innerhalb der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie für:

- (a) die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung einer IR, sofern er Inhaber einer IR in der betreffenden Luftfahrzeugkategorie ist oder war und einen IRI-Ausbildungslehrgang absolviert hat, und
- (b) im Falle des SFI für Flugzeuge mit nur einem Piloten:
 - (1) die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung von Musterberechtigungen für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge für nur einen Piloten, wenn der Bewerber die Berechtigung für den Betrieb als alleiniger Pilot erwerben möchte.

Die Berechtigungen des SFI (SPA) können auf den Flugunterricht für Musterberechtigungen für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge für nur einen Piloten im Betrieb mit mehreren Piloten erweitert werden, sofern er:

- (i) Inhaber eines MCCI-Zeugnisses ist, oder
- (ii) Inhaber eines TRI-Zeugnisses für Flugzeuge mit mehreren Piloten ist oder war, und

- (2) sofern die Berechtigungen des SFI(SPA) gemäß (1) auf den Betrieb mit mehreren Piloten erweitert wurden:
 - (i) MCC;
 - (ii) den MPL-Lehrgang für die Grundausbildung;
- (c) im Falle des SFI für Flugzeuge mit mehreren Piloten:
 - (1) die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung von Musterberechtigungen für:
 - (i) Flugzeuge mit mehreren Piloten;
 - (ii) technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge für nur einen Piloten, wenn der Bewerber die Berechtigung für den Betrieb mit mehreren Piloten erwerben möchte;
 - (2) MCC;
 - (3) den MPL-Lehrgang für die Grund-, mittlere und fortgeschrittene Stufe, sofern er für die Grundausbildung Inhaber einer FI(A)- oder eines IRI(A)-Zeugnisses ist oder war.
- (d) im Falle eines SFI für Hubschrauber:
 - (1) die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung von Hubschrauber-Musterberechtigungen;
 - (2) MCC-Ausbildung, wenn der TRI die Berechtigungen für die Ausbildung für Hubschrauber mit mehreren Piloten besitzt;

FCL.910.SFI SFI – eingeschränkte Berechtigungen

Die Berechtigungen des SFI sind auf die FTD 2/3 oder FFS des Luftfahrzeugmusters beschränkt, in dem die SFI-Ausbildung absolviert wurde.

Die Berechtigungen können auf andere FSTDs erweitert werden, die weitere Typen derselben Luftfahrzeugkategorie nachbilden, wenn der Inhaber:

- (a) den Simulatorinhalt des entsprechenden Musterberechtigungslehrgangs zufriedenstellend absolviert hat, und
- (b) bei einem vollständigen Musterberechtigungslehrgang auf dem entsprechenden Typ unter der Aufsicht und zur Zufriedenheit eines zu diesem Zweck ausgebildeten TRE mindestens 3 Flugunterrichtsstunden bezüglich der Aufgaben eines SFI durchgeführt hat.

FCL.915.SFI SFI – Anforderungen

Ein Bewerber für ein SFI-Zeugnis muss:

- (a) Inhaber einer CPL, MPL oder ATPL in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie sein;
- (b) innerhalb der letzten 12 Monate vor dem Antrag die Befähigungsüberprüfung für die Erteilung der spezifischen Musterberechtigung in einem FFS, der das entsprechende Muster nachbildet, absolviert haben, und
- (c) für eine SFI(A) für Flugzeuge mit mehreren Piloten oder SFI(PL) zusätzlich:
 - (1) mindestens 1 500 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen mit mehreren Piloten bzw. Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit nachweisen;

- (2) als Pilot oder als Beobachter innerhalb der letzten 12 Monate vor dem Antrag mindestens Folgendes absolviert haben:
 - (i) 3 Streckenabschnitte im Cockpit des entsprechenden Luftfahrzeugmusters, oder
 - (ii) 2 am Streckeneinsatz orientierte Flugausbildungssitzungen am Simulator, durchgeführt von einer ausgebildeten Flugbesatzung im Cockpit des entsprechenden Typs. Diese Simulatorsitzungen müssen 2 Flüge von jeweils mindestens 2 Stunden Dauer zwischen 2 verschiedenen Flugplätzen und die damit verbundene Planung vor dem Flug und die Besprechung nach dem Flug beinhalten;
- (d) für einen SFI(A) für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge für nur einen Piloten außerdem:
 - (1) mindestens 500 Flugstunden als PIC auf Flugzeugen mit nur einem Piloten absolviert haben;
 - (2) Inhaber einer IR(A)-Berechtigung für mehrmotorige Flugzeuge sein oder gewesen sein, und
 - (3) die Anforderungen gemäß Buchstabe c Nummer 2 erfüllen;
- (e) für einen SFI(H) außerdem:
 - (1) innerhalb der letzten 12 Monate vor dem Antrag als Pilot oder als Beobachter mindestens 1 Flugstunde im Cockpit des entsprechenden Typs absolviert haben, und
 - (2) im Falle von Hubschraubern mit mehreren Piloten mindestens 1 000 Stunden Flugerfahrung als Pilot auf Hubschraubern besitzen, davon mindestens 350 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit mehreren Piloten;
 - (3) im Falle von Hubschraubern mit mehreren Motoren als alleiniger Pilot 500 Stunden als Pilot auf Hubschraubern absolviert haben, davon 100 Stunden als PIC auf Hubschraubern mit mehreren Motoren für nur einen Piloten;
 - (4) im Falle von einmotorigen Hubschraubern für nur einen Piloten 250 Stunden als Pilot auf Hubschraubern absolviert haben.

FCL.930.SFI SFI – Ausbildungslehrgang

- (a) Der Ausbildungslehrgang für den SFI muss Folgendes umfassen:
 - (1) den FFS-Inhalt des entsprechenden Musterberechtigungslehrgangs;
 - (2) den Inhalt des MCCI-Ausbilderlehrgangs.
- (b) Einem Bewerber für ein SFI-Zeugnis, der Inhaber eines TRI-Zeugnisses für den betreffenden Typ ist, wird dies vollständig auf die Anforderungen dieses Absatzes angerechnet.

FCL.940.SFI SFI – Verlängerung und Erneuerung

- (a) Verlängerung. Für die Verlängerung eines SFI-Zeugnisses muss der Inhaber innerhalb des Gültigkeitszeitraums des SFI-Zeugnisses zwei der drei nachfolgenden Anforderungen erfüllen:

- (1) 50 Stunden als Ausbilder oder als Prüfer in FSTDs absolvieren, wovon mindestens 15 Stunden innerhalb der letzten 12 Monate vor dem Ablaufdatum des SFI-Zeugnisses liegen müssen;
 - (2) eine Auffrischungsschulung für Ausbilder als SFI bei einer ATO erhalten;
 - (3) die entsprechenden Teile der Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 bestanden haben;
- (b) Weiterhin muss der Bewerber auf einem FFS, der die Typen, für die er Berechtigungen besitzt, nachbildet, die Befähigungsüberprüfungen für die Erteilung der spezifischen Luftfahrzeugmuster-Berechtigungen absolviert haben.
- (c) Bei mindestens jeder zweiten Verlängerung eines SFI-Zeugnisses muss der Inhaber die Anforderung gemäß Buchstabe a Nummer 3 erfüllen.
- (d) *Erneuerung*. Wenn das SFI-Zeugnis abgelaufen ist, muss der Bewerber innerhalb der letzten 12 Monate vor der Erneuerung:
- (1) den Simulator-Inhalt des SFI-Ausbildungslehrgangs absolvieren;
 - (2) die in Buchstabe a Nummer 2 und Nummer 3 und Buchstabe c genannten Anforderungen erfüllen.

KAPITEL 8

Besondere Anforderungen für den Ausbilder für Zusammenarbeit der Besatzungsmitglieder – MCCI

FCL.905.MCCI MCCI – Berechtigungen und Bedingungen

- (a) Die Berechtigungen eines MCCI beinhalten die Durchführung von Flugunterricht während:
- (1) des praktischen Teils von MCC-Lehrgängen, falls nicht mit einer Ausbildung für die Musterberechtigung verbunden, und
 - (2) im Falle eines MCCI(A) der Grundausbildung des integrierten MPL-Ausbildungslehrgangs, sofern er Inhaber einer FI(A)- oder eines IRI(A)-Zeugnisses ist oder war.

FCL.910.MCCI MCCI – eingeschränkte Berechtigungen

Die Berechtigungen des Inhabers eines MCCI-Zeugnisses sind auf den FNPT II/III MCC, FTD 2/3 oder FFS beschränkt, in dem die SFI-Ausbildung absolviert wurde.

Die Berechtigungen können auf andere FSTDs erweitert werden, die andere Typen von Luftfahrzeugen nachbilden, wenn der Inhaber die praktische Ausbildung des MCCI-Lehrgangs auf diesem Typ von FNPT II/III MCC, FTD 2/3 oder FFS absolviert hat.

FCL.915. MCCI MCCI – Anforderungen

Ein Bewerber für ein MCCI-Zeugnis muss:

- (a) Inhaber einer CPL, MPL oder ATPL in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie sein;
- (b) mindestens:

- (1) im Falle von Flugzeugen, Luftschiffen und Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit 1 500 Stunden Flugerfahrung als Pilot im Betrieb mit mehreren Piloten besitzen;
- (2) im Falle von Hubschraubern 1 000 Stunden Flugerfahrung als Pilot im Betrieb mit mehreren Besatzungsmitgliedern besitzen, davon mindestens 350 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit mehreren Piloten.

FCL.930.MCCI MCCI – Ausbildungslehrgang

- (a) Der Ausbildungslehrgang für den MCCI muss mindestens Folgendes umfassen:
 - (1) 25 Unterrichtsstunden Lehren und Lernen;
 - (2) fachliche Ausbildung in Bezug auf den Typ FSTD, auf dem der Bewerber Ausbildung erteilen möchte;
 - (3) 3 Stunden praktische Ausbildung, die Flugunterricht oder MCC-Ausbildung auf dem betreffenden FNPT II/III MCC, FTD 2/3 oder FFS sein kann, unter der Aufsicht eines TRI, SFI oder MCCI, der von der ATO zu diesem Zweck ernannt wurde. Diese Flugunterrichtsstunden unter Aufsicht müssen eine Beurteilung der Kompetenz des Bewerbers, wie in FCL.920 beschrieben, beinhalten.
- (b) Bewerber, die Inhaber eines FI-, TRI-, CRI-, IRI- oder SFI-Zeugnisses sind oder waren, wird diese vollständig auf die Anforderungen von Buchstabe a Nummer 1 angerechnet.

FCL.940.MCCI MCCI – Verlängerung und Erneuerung

- (a) Für die Verlängerung eines MCCI-Zeugnisses muss der Bewerber innerhalb der letzten 12 Monate des Gültigkeitszeitraums des MCCI-Zeugnisses auf dem entsprechenden Typ FNPT II/III, FTD 2/3 oder FFS die Anforderungen von FCL.930.MCCI Buchstabe a Nummer 3 erfüllt haben.
- (b) *Erneuerung.* Wenn das MCCI-Zeugnis abgelaufen ist, muss der Bewerber die Anforderungen von FCL.930.MCCI Buchstabe a Nummer 2 und 3 auf dem betreffenden Typ FNPT II/III MCC, FTD 2/3 oder FFS erfüllen.

KAPITEL 9

Besondere Anforderungen für den Ausbilder am Ausbildungssimulator – STI

FCL.905.STI STI – Berechtigungen und Bedingungen

- (a) Die Berechtigungen eines STI bestehen in der Durchführung von Flugunterricht am Flugsimulator innerhalb der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie für:
 - (1) die Erteilung einer Lizenz;
 - (2) die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung einer IR und einer Klassen- oder Musterberechtigung für Luftfahrzeuge für nur einen Piloten, ausgenommen technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge für nur einen Piloten.
- (b) *Zusätzliche Berechtigungen für den STI(A).* Die Berechtigungen eines STI(A) beinhalten den Flugunterricht am Flugsimulator während der Ausbildung für die fliegerischen Grundfähigkeiten des integrierten MPL- Ausbildungslehrgangs.

FCL.910.STI STI – eingeschränkte Berechtigungen

Die Berechtigungen des Inhabers eines STI-Zeugnisses sind auf den FNPT II/III, FTD 2/3 oder FFS beschränkt, in dem die STI-Ausbildung absolviert wurde.

Die Berechtigungen können auf andere FSTDs erweitert werden, die weitere Flugzeugtypen nachbilden, wenn der Inhaber:

- (a) den FFS-Inhalt des TRI-Lehrgangs auf dem entsprechenden Typ absolviert hat;
- (b) innerhalb der letzten 12 Monate vor dem Antrag die Befähigungsüberprüfung für die spezifische Musterberechtigung in einem FFS des entsprechenden Typs absolviert hat;
- (c) in einem Musterberechtigungslehrgang mindestens eine FSTD-Sitzung in Bezug auf die Verpflichtungen eines STI mit einer Mindestdauer von 3 Stunden auf dem entsprechenden Luftfahrzeugmuster unter der Aufsicht eines Fluglehrerprüfers (FIE) absolviert hat.

FCL.915.STI STI – Anforderungen

Ein Bewerber für ein STI-Zeugnis muss:

- (a) Inhaber einer Pilotenlizenz und entsprechender Lehrberechtigungen für die Kurse, für die eine Ausbildung erteilt werden soll, sein oder innerhalb der letzten 3 Jahre vor dem Antrag gewesen sein;
- (b) innerhalb eines Zeitraums von 12 Monaten vor dem Antrag in einem FNPT die entsprechende Befähigungsüberprüfung für die Klassen- oder Musterberechtigung absolviert haben.

Bewerber für eine STI(A), die nur auf BITDs unterrichten wollen, müssen nur die Übungen absolvieren, die für eine praktische Prüfung für die Erteilung einer PPL(A) erforderlich sind;

- (c) für eine STI(H) zusätzlich innerhalb der letzten 12 Monate vor dem Antrag mindestens 1 Flugstunde als Beobachter im Cockpit des entsprechenden Hubschraubertyps absolviert haben.

FCL.930.STI STI – Ausbildungslehrgang

- (a) Der Ausbildungslehrgang für den STI muss mindestens 3 Flugunterrichtsstunden in Bezug auf die Aufgaben eines STI in einem FFS, FTD 2/3 oder FNPT II/III unter der Aufsicht eines FIE umfassen. Diese Flugunterrichtsstunden unter Aufsicht müssen eine Beurteilung der Kompetenz des Bewerbers, wie in FCL.920 beschrieben, beinhalten.

Bewerber für eine STI(A), die nur auf einem BITD unterrichten wollen, müssen den Flugunterricht auf einem BITD absolvieren.

- (b) Bei Bewerbern für eine STI(H) muss der Lehrgang auch den FFS-Inhalt des entsprechenden TRI-Lehrgangs beinhalten.

FCL.940.STI Verlängerung und Erneuerung des STI-Zeugnisses

- (a) Verlängerung. Für die Verlängerung eines STI-Zeugnisses muss der Inhaber innerhalb der letzten 12 Monate des Gültigkeitszeitraums des SFI-Zeugnisses:
 - (1) mindestens 3 Flugunterrichtsstunden in einem FFS oder FNPT II/III oder BITD im Rahmen eines vollständigen CPL-, IR-, PPL- oder Klassen- oder Musterberechtigungslehrgangs durchgeführt haben, und

- (2) in den FFS, FTD 2/3 oder FNPT II/III, auf denen routinemäßig Flugunterricht erteilt wird, die entsprechenden Teile der Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 9 dieses Teils für die entsprechende Luftfahrzeugklasse oder das entsprechende Luftfahrzeugmuster bestanden haben.

Für STI(A), die nur auf BITDs unterrichten, umfasst die Befähigungsüberprüfung nur die entsprechenden Übungen für eine praktische Prüfung für die Erteilung einer PPL(A).

- (b) *Erneuerung*. Wenn das STI-Zeugnis abgelaufen ist, muss der Bewerber:

- (1) eine Auffrischungsschulung als STI bei einer ATO erhalten;
- (2) in den FFS, FTD 2/3 oder FNPT II/III, auf denen routinemäßig Flugunterricht erteilt wird, die entsprechenden Teile der Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 9 dieses Teils für die entsprechende Luftfahrzeugklasse oder das entsprechende Luftfahrzeugmuster absolvieren.

Für STI(A), die nur auf BITDs unterrichten, umfasst die Befähigungsüberprüfung nur die entsprechenden Übungen für eine praktische Prüfung für die Erteilung einer PPL(A).

- (3) auf einem vollständigen CPL-, IR-, PPL- oder Klassen- oder Musterberechtigungslehrgang mindestens 3 Flugunterrichtsstunden unter der Aufsicht eines von der ATO zu diesem Zweck ernannten FI, CRI(A), IRI oder TRI(H) erteilen. Mindestens 1 Stunde Flugunterricht muss von einem FIE(A) überwacht werden.

KAPITEL 10

Bergflugberechtigungsausbilder – MI

FCL.905.MI MI – Berechtigungen und Bedingungen

Die Berechtigungen eines MI bestehen in der Durchführung von Flugunterricht für die Erteilung einer Bergflugberechtigung.

FCL.915. MI MI — Anforderungen

Ein Bewerber für ein MI-Zeugnis muss:

- (a) Inhaber eines LAFI-, FI-, CRI- oder TRI-Zeugnisses mit der Berechtigung für Flugzeuge mit nur einem Piloten sein;
- (b) Inhaber einer Bergflugberechtigung sein.

FCL.930. MI MI – Ausbildungslehrgang

- (a) Der Ausbildungslehrgang für den MI muss eine Beurteilung der Kompetenz des Bewerbers, wie in FCL.920 beschrieben, beinhalten.
- (b) Bewerber müssen zur Bewertung ihrer Erfahrung und ihrer Fähigkeit, den Ausbildungslehrgang durchzuführen, vor der Teilnahme am Lehrgang eine Flugprüfung bei einem MI mit FI-Zeugnis bestanden haben.

FCL.940.MI Gültigkeit des MI-Zeugnisses

Das MI-Zeugnis ist gültig, solange das LAFI-, FI-, TRI- oder CRI-Zeugnis gültig ist.

KAPITEL 11

Besondere Anforderungen für den Lehrberechtigten für Flugprüfungen – FTI

FCL.905.FTI FTI – Berechtigungen und Bedingungen

- (a) Die Berechtigungen eines Lehrberechtigten für Flugprüfungen (Flight Test Instructor – FTI) bestehen in der Durchführung von Unterricht innerhalb der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie für:
 - (1) die Erteilung der Flugprüfungsberechtigungen Kategorie 1 oder 2, sofern er Inhaber der entsprechenden Kategorie einer Flugprüfungsberechtigung ist;
 - (2) die Erteilung eines FTI-Zeugnisses innerhalb der entsprechenden Kategorie von Flugprüfungsberechtigungen, sofern der Ausbilder mindestens 2 Jahre Erfahrung in der Ausbildung für die Erteilung von Flugprüfungsberechtigungen besitzt.
- (b) Die Berechtigungen eines FTI, der Inhaber einer Flugprüfungsberechtigung der Kategorie 1 ist, schließen auch die Erteilung von Flugunterricht hinsichtlich Flugprüfungsberechtigungen der Kategorie 2 ein.

FCL.915.FTI FTI – Anforderungen

Ein Bewerber für ein FTI-Zeugnis muss:

- (a) Inhaber der Flugprüfungsberechtigung gemäß FCL.820 sein;
- (b) mindestens 200 Stunden Flugprüfungen der Kategorie 1 oder 2 absolviert haben.

FCL.930.FTI FTI – Ausbildungslehrgang

- (a) Die Ausbildung für den FTI muss mindestens Folgendes umfassen:
 - (1) 25 Stunden Lehren und Lernen;
 - (2) 10 Stunden fachliche Ausbildung einschließlich Überprüfung der Fachkenntnisse, der Erstellung von Unterrichtsplänen und der Entwicklung von Ausbildungsfähigkeiten in einem Kurslokal/Simulator;
 - (3) 5 Stunden praktischen Flugunterricht unter der Aufsicht eines FTI, der gemäß FCL.905.FTI Buchstabe b ausgebildet ist. Diese Flugunterrichtsstunden müssen eine Beurteilung der Kompetenz des Bewerbers, wie in FCL.920 beschrieben, beinhalten.
- (b) Anrechnung
 - (1) Bewerbern, die Inhaber eines Fluglehrerscheins sind oder waren, wird dies vollständig auf die Anforderungen von Buchstabe a Absatz 1 angerechnet.
 - (2) Weiterhin wird Bewerbern, die Inhaber eines FI- oder TRI-Zeugnisses sind oder waren, dies vollständig auf die Anforderungen von Buchstabe a Absatz 2 angerechnet.

FCL.940.FTI FTI – Verlängerung und Erneuerung

- (a) *Verlängerung.* Für die Verlängerung eines FTI-Zeugnisses muss der Inhaber innerhalb des Gültigkeitszeitraums des FTI-Zeugnisses eine der nachfolgenden Anforderungen erfüllen:
- (1) mindestens Folgendes absolvieren:
 - (i) 50 Stunden Flugprüfungen, wovon mindestens 15 Stunden innerhalb der letzten 12 Monate vor dem Ablaufdatum des FTI-Zeugnisses liegen müssen, und
 - (ii) 5 Stunden Flugprüfungsunterricht innerhalb der letzten 12 Monate vor dem Ablaufdatum des FTI-Zeugnisses;
 - oder
 - (2) eine Auffrischungsschulung als FTI bei einer ATO erhalten. Die Auffrischungsschulung muss auf der Grundlage des praktischen Flugunterrichtselements des FTI-Ausbildungslehrgangs gemäß FCL.930.FTI Buchstabe a Nummer 3 erfolgen und mindestens 1 Ausbildungsflug unter der Aufsicht eines FTI umfassen, der gemäß FCL.905.FTI Buchstabe b ausgebildet ist.
- (b) *Erneuerung.* Wenn das FTI-Zeugnis abgelaufen ist, muss der Bewerber eine Auffrischungsschulung als FTI bei einer ATO erhalten. Die Auffrischungsschulung muss mindestens die Anforderungen von FCL.930.FTI Buchstabe a Nummer 3 erfüllen.

ABSCHNITT K

PRÜFER

ABSCHNITT 1

Allgemeine Anforderungen

FCL.1 000 Prüfer-Zeugnisse

- (a) Allgemeines. Inhaber eines Prüfer-Zeugnisses müssen:
- (1) Inhaber einer Lizenz, Berechtigung oder eines Zeugnisses sein, die denjenigen gleichwertig sind, für die sie berechtigt sind, praktische Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen durchzuführen, und der Berechtigung, hierfür auszubilden;
 - (2) entsprechend ausgebildet sein, um als PIC auf dem Luftfahrzeug während einer praktischen Prüfung, einer Befähigungsüberprüfung oder Kompetenzbeurteilung tätig sein zu können, wenn diese auf dem Luftfahrzeug durchgeführt wird.
- (b) Besondere Bedingungen
- (1) Im Falle der Einführung neuer Luftfahrzeuge in den Mitgliedstaaten oder in der Flotte eines Betreibers kann die zuständige Behörde, wenn die Einhaltung der in diesem Abschnitt festgelegten Anforderungen nicht möglich ist, ein spezifisches Zeugnis ausstellen, die Berechtigungen für die Durchführung von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen gewährt. Ein solches Zeugnis ist auf die praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen beschränkt, die für die Einführung des neuen Luftfahrzeugmusters notwendig sind, und ihre Gültigkeit beträgt maximal 1 Jahr.

Inhaber eines Zeugnisses gemäß Buchstabe b Nummer 1, die einen Antrag auf Erteilung eines Prüfer-Zeugnisses stellen möchten, müssen die Voraussetzungen und die Anforderungen für die Verlängerung erfüllen, die für diese Kategorie von Prüfern festgelegt sind.

FCL.1005 Beschränkung von Berechtigungen bei persönlichen Interessen

Prüfer dürfen Folgendes nicht durchführen:

- (a) praktische Prüfungen oder Kompetenzbeurteilungen für Bewerber für die Erteilung einer Lizenz, Berechtigung oder eines Zeugnisses:
- (1) bei Personen, für die sie mehr als 25 % des erforderlichen Flugunterrichts für die Lizenz, Berechtigung oder eines Zeugnisses durchgeführt haben, für die die praktische Prüfung oder Kompetenzbeurteilung durchgeführt werden soll;
 - (2) wenn sie für die Empfehlung für die praktische Prüfung gemäß FCL.030 Buchstabe b verantwortlich waren;
- (b) praktische Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen, wenn sie glauben, dass ihre Objektivität beeinträchtigt sein könnte.

FCL.1010 Anforderungen an Prüfer

Bewerber für ein Prüfer-Zeugnis müssen Folgendes nachweisen:

- (a) entsprechende Kenntnisse, entsprechenden Hintergrund und angemessene Erfahrung hinsichtlich der Berechtigungen eines Prüfers;
- (b) dass gegen sie in den letzten 3 Jahren keine Sanktionen einschließlich der Anordnung des Ruhens, der Beschränkung oder des Widerrufs einer ihrer Lizenzen, Berechtigungen oder Zeugnisse, die gemäß diesem Teil gewährt wurden, wegen einer Nichteinhaltung der Grundverordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen verhängt wurden.

FCL.1015 Prüfer-Standardisierung

- (a) Bewerber für ein Prüfer-Zeugnis müssen einen von der zuständigen Behörde oder einer ATO durchgeführten und von der zuständigen Behörde genehmigten Standardisierungslehrgang absolvieren.
- (b) Der Standardisierungslehrgang muss aus einer theoretischen und einer praktischen Ausbildung bestehen und muss mindestens Folgendes beinhalten:
 - (1) die Durchführung von 2 praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen für die Lizenzen, Berechtigungen oder Zeugnisse, für die der Bewerber die Berechtigung erwerben möchte, Prüfungen und Überprüfungen durchzuführen;
 - (2) Ausbildung in den entsprechenden Anforderungen in diesem Teil und den entsprechenden Flugbetriebsanforderungen, in der Durchführung von praktischen Prüfungen, in den Befähigungsüberprüfungen und den Kompetenzbeurteilungen und der entsprechenden Dokumentation und Berichtserstellung;
 - (3) eine Einweisung in die nationalen administrativen Verfahren, Anforderungen für den Schutz personenbezogener Daten, Haftung, Unfallversicherung und Gebühren.
- (c) Inhaber eines Prüfer-Zeugnisses dürfen praktische Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen für einen Bewerber, für den die zuständige Behörde nicht dieselbe ist, die das Zeugnis des Prüfers ausgestellt hat, nur durchführen, wenn:
 - (1) sie die zuständige Behörde des Bewerbers über ihre Absicht informiert haben, die praktische Prüfung, Befähigungsüberprüfung oder Kompetenzbeurteilung durchzuführen, und über den Geltungsbereich ihrer Berechtigungen als Prüfer;
 - (2) sie von der zuständigen Behörde des Bewerbers eine Einweisung in die in Buchstabe b Nummer 3 genannten Elemente erhalten haben.

FCL.1020 Beurteilung der Kompetenz der Prüfer

Bewerber für ein Prüfer-Zeugnis müssen gegenüber einer Aufsichtsperson der zuständigen Behörde oder einem leitenden Prüfer, der von der Behörde, die für das Prüfer-Zeugnis zuständig ist, hierzu ausdrücklich ermächtigt ist, mittels der Durchführung einer praktischen Prüfung, Befähigungsüberprüfung oder Kompetenzbeurteilung in der Rolle als Prüfer, für die die Berechtigung beantragt wird, ihre Kompetenz nachweisen, wozu unter anderem Einsatzvorbereitung, Durchführung der praktischen Prüfung, Befähigungsüberprüfung oder Kompetenzbeurteilung und eine Beurteilung der Person, für die die Prüfung, Überprüfung oder Beurteilung durchgeführt wird, und Einsatznachbereitung und Erstellung von Unterlagen gehören.

FCL.1025 Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung von Prüfer-Zeugnisse

- (a) Gültigkeit. Ein Prüfer-Zeugnis gilt 3 Jahre.
- (b) Verlängerung. Ein Prüfer-Zeugnis wird verlängert, wenn der Inhaber während des Gültigkeitszeitraums des Zeugnisses:
 - (1) jedes Jahr mindestens 2 praktische Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen durchgeführt hat;
 - (2) während des letzten Jahres des Gültigkeitszeitraums an einem Prüfer-Auffrischungsseminar teilgenommen hat, das von der zuständigen Behörde oder einer ATO durchgeführt und von der zuständigen Behörde genehmigt wurde.
 - (3) Eine der praktischen Prüfungen oder Befähigungsüberprüfungen, die während des letzten Jahres des Gültigkeitszeitraums gemäß Nummer 1 durchgeführt wurden, muss von einer Aufsichtsperson der zuständigen Behörde oder von einem leitenden Prüfer beurteilt worden sein, der von der zuständigen Behörde, die für das Zeugnis des Prüfers zuständig ist, hierzu ausdrücklich ermächtigt wurde.
 - (4) Wenn der Bewerber für die Verlängerung Inhaber von Berechtigungen für mehr als eine Kategorie von Prüfern ist, ist nach Vereinbarung mit der zuständigen Behörde eine kombinierte Verlängerung aller Prüferberechtigungen möglich, wenn der Bewerber die Anforderungen gemäß Buchstabe b Nummer 1 und 2 und FCL.1020 für eine seiner Kategorien von Prüfer- Zeugnisse erfüllt.
- (c) *Erneuerung*. Wenn das Zeugnis abgelaufen ist, muss der Bewerber die Anforderungen gemäß Buchstabe b Nummer 2 und FCL.1020 erfüllen, bevor er die Ausübung der Berechtigungen wieder aufnehmen kann.
- (d) Ein Prüfer-Zeugnis wird nur dann verlängert bzw. erneuert, wenn der Bewerber die ständige Einhaltung der Anforderungen gemäß FCL.1010 und FCL.1030 nachweist.

FCL.1030 Durchführung von praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen und Kompetenzbeurteilungen

- (a) Bei der Durchführung von praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen und Kompetenzbeurteilungen müssen Prüfer:
 - (1) sicherstellen, dass die Kommunikation mit dem Bewerber ohne Sprachbarrieren möglich ist;
 - (2) sich davon überzeugen, dass der Bewerber alle Anforderungen hinsichtlich Qualifikation, Ausbildung und Erfahrung gemäß diesem Teil für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung der Lizenz, Berechtigung oder des Zeugnisses erfüllt, für die die praktische Prüfung, Befähigungsüberprüfung oder Kompetenzbeurteilung abgelegt wird;
 - (3) den Bewerber auf die Folgen hinweisen, die unvollständige, ungenaue oder falsche Angaben bezüglich seiner Ausbildung und Flugerfahrung nach sich ziehen.
- (b) nach Abschluss der praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung muss der Prüfer:

- (1) dem Bewerber das Ergebnis der Prüfung mitteilen. Wenn die Prüfung nur in Teilen bestanden bzw. in Teilen nicht bestanden wird, muss der Prüfer dem Bewerber mitteilen, dass er die Berechtigungen der Berechtigung nicht ausüben darf, solange er nicht alle Prüfungsteile bestanden hat. Der Prüfer hat die weiteren Ausbildungsanforderungen zu erläutern und den Bewerber auf sein Beschwerderecht hinzuweisen;
- (2) wenn die Befähigungsüberprüfung oder Kompetenzbeurteilung für die Verlängerung oder Erneuerung bestanden wird, in der Lizenz bzw. im Zeugnis des Bewerbers das neue Ablaufdatum der Berechtigung bzw. des Zeugnisses eintragen, wenn er von der zuständigen Behörde, die für die Lizenz des Bewerbers zuständig ist, ausdrücklich hierzu ermächtigt wurde;
- (3) dem Bewerber einen abgezeichneten Bericht über die praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung aushändigen und der Behörde, die für die Lizenz des Bewerbers zuständig ist, und der zuständigen Behörde, die das Prüfer-Zeugnis erteilt hat, unverzüglich Kopien des Berichts vorlegen. Der Bericht muss Folgendes beinhalten:
 - (i) eine Erklärung, dass der Prüfer vom Bewerber Auskünfte über dessen Erfahrung und Ausbildung erhalten und festgestellt hat, dass diese Erfahrung und Ausbildung die entsprechenden Anforderungen gemäß diesem Teil erfüllt;
 - (ii) die Bestätigung, dass alle erforderlichen Flugübungen durchgeführt wurden, sowie Angaben über die mündliche Prüfung der theoretischen Kenntnisse, soweit zutreffend. Wenn ein Element nicht bestanden wurde, hat der Prüfer die Gründe für diese Beurteilung anzugeben;
 - (iii) Das Ergebnis der Prüfung, Überprüfung oder Kompetenzbeurteilung.
- (c) Prüfer müssen die Aufzeichnungen mit Einzelheiten zu allen durchgeführten praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen und Kompetenzbeurteilungen und deren Ergebnissen 5 Jahre aufbewahren.
- (d) Auf Aufforderung durch die zuständige Behörde, die für das Prüfer-Zeugnis verantwortlich ist, oder der zuständigen Behörde, die für die Lizenz des Bewerbers verantwortlich ist, müssen Prüfer alle Aufzeichnungen und Berichte und alle sonstigen Informationen vorlegen, die für eine Nachprüfung benötigt werden.

ABSCHNITT 2

Besondere Anforderungen an Flugprüfer – FE

FCL.1005.FE FE– Berechtigungen und Bedingungen

- (a) *FE(A)*. Die Berechtigungen eines Flugprüfers (Flight Examiner – FE) für Flugzeuge umfassen die Durchführung von:
 - (1) praktischen Prüfungen für die Erteilung der PPL(A) und praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die damit verbundenen Klassen- und Musterberechtigungen als alleiniger Pilot, ausgenommen für einen alleinigen Piloten auf technisch komplizierten Hochleistungsflugzeugen, sofern der Prüfer mindestens 1 000 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen oder TMGs absolviert hat, davon mindestens 250 Stunden Flugunterricht;

- (2) praktischen Prüfungen für die Erteilung der CPL(A) und praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die damit verbundenen Klassen- und Musterberechtigungen als alleiniger Pilot, ausgenommen für einen alleinigen Piloten auf technisch komplizierten Hochleistungsflugzeugen, sofern der Prüfer mindestens 2 000 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen oder TMGs absolviert hat, davon mindestens 250 Stunden Flugunterricht;
 - (3) praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die LAPL(A), sofern der Prüfer mindestens 500 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen oder TMGs absolviert hat, davon mindestens 100 Stunden Flugunterricht;
 - (4) praktischen Prüfungen für die Erteilung einer Bergflugberechtigung, sofern der Prüfer mindestens 500 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen oder TMGs absolviert hat, davon mindestens 500 Starts und Landungen im Rahmen eines Flugunterrichts für die Bergflugberechtigung.
- (b) *FE(H)*. Die Berechtigungen eines FE für Hubschrauber umfassen die Durchführung von:
- (1) praktischen Prüfungen für die Erteilung der PPL(H) und praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für in eine PPL(H) eingetragene Musterberechtigungen für einmotorige Hubschrauber als alleiniger Pilot, sofern der Prüfer mindestens 1 000 Flugstunden als Pilot auf Hubschraubern absolviert hat, davon mindestens 250 Stunden Flugunterricht;
 - (2) praktischen Prüfungen für die Erteilung der CPL(H) und praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für in eine CPL(H) eingetragene Musterberechtigungen für einmotorige Hubschrauber als alleiniger Pilot, sofern der Prüfer mindestens 2 000 Flugstunden als Pilot auf Hubschraubern absolviert hat, davon mindestens 250 Stunden Flugunterricht;
 - (3) praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für in eine PPL(H) oder eine CPL(H) eingetragene Musterberechtigungen als alleiniger Pilot für mehrmotorige Hubschrauber, sofern der Prüfer die Anforderungen gemäß Nummer 1 bzw. Nummer 2 erfüllt und Inhaber einer CPL(H) oder ATPL(H) und, soweit zutreffend, einer IR(H) ist;
 - (4) praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die LAPL(H), sofern der Prüfer mindestens 500 Flugstunden als Pilot auf Hubschraubern absolviert hat, davon mindestens 150 Stunden Flugunterricht.
- (c) *FE(As)*. Die Berechtigungen eines FE für Luftschiffe bestehen in der Durchführung von praktischen Prüfungen für die Erteilung der PPL(As) und CPL(As) und von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die entsprechenden Musterberechtigungen für Luftschiffe, sofern der Prüfer 500 Flugstunden als Pilot auf Luftschiffen absolviert hat, davon mindestens 100 Stunden Flugunterricht.
- (d) *FE(s)*. Die Berechtigungen eines FE für Segelflugzeuge umfassen die Durchführung von:
- (1) praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die SPL und die LAPL(S), sofern der Prüfer mindestens 300 Flugstunden als Pilot auf Segelflugzeugen oder Reisemotorseglern absolviert hat, davon mindestens 150 Stunden oder 300 Starts als Flugunterricht;

- (2) Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung der SPL-Berechtigungen für den gewerblichen Betrieb, sofern der Prüfer mindestens 300 Flugstunden als Pilot auf Segelflugzeugen oder Reisemotorseglern absolviert hat, davon mindestens 90 Stunden Flugunterricht;
 - (3) praktischen Prüfungen für die Verlängerung der SPL- oder LAPL(S)-Berechtigungen für den gewerblichen Betrieb von TMGs, sofern der Prüfer mindestens 300 Flugstunden als Pilot auf Segelflugzeugen oder Reisemotorseglern absolviert hat, davon mindestens 50 Stunden Flugunterricht auf TMGs.
- (e) *FE(B)*. Die Berechtigungen eines FE für Ballone umfassen die Durchführung von:
- (1) praktischen Prüfungen für die Erteilung der BPL und der LAPL(B) und praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung der Berechtigungen für eine andere Ballonklasse oder -gruppe, sofern der Prüfer mindestens 250 Flugstunden als Pilot auf Ballonen absolviert hat, davon 50 Stunden Flugunterricht;
 - (2) Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung der BPL-Berechtigungen für den gewerblichen Betrieb, sofern der Prüfer mindestens 300 Flugstunden als Pilot auf Ballonen absolviert hat, davon 50 Stunden in derselben Gruppe von Ballonen, für die die Verlängerung beantragt wird. Die 300 Flugstunden müssen 50 Stunden Flugunterricht beinhalten.

FCL.1010.FE FE – Anforderungen

Ein Bewerber für ein FE-Zeugnis muss Inhaber des Folgenden sein:

- (a) eines LAPL- und eines LAFI-Zeugnisses in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie im Falle von Bewerbern, die Prüfungen nur für die LAPL durchführen möchten;
- (b) in allen anderen Fällen eines FI-Zeugnisses in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie.

ABSCHNITT 3

Besondere Anforderungen an Prüfer für Musterberechtigungen – TRE

FCL.1005.TRE TRE – Berechtigungen und Bedingungen

- (a) *TRE(A) und TRE(PL)*. Die Berechtigungen eines TRE für Flugzeuge oder Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit umfassen die Durchführung von:
 - (1) praktischen Prüfungen für die erstmalige Erteilung von Musterberechtigungen für Flugzeuge bzw. Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit;
 - (2) Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung von Muster- und IR-Berechtigungen;
 - (3) praktischen Prüfungen für die Erteilung einer ATPL(A);
 - (4) praktischen Prüfungen für die Erteilung einer MPL, sofern der Prüfer die Anforderungen gemäß FCL.925 erfüllt hat;

- (5) Kompetenzbeurteilungen für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung eines TRI- oder SFI-Zeugnisses in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie, sofern der Prüfer mindestens 3 Jahre als TRE vollendet hat.
- (b) *TRE(H)*. Die Berechtigungen eines TRE(H) umfassen die Durchführung von:
- (1) praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung von Hubschrauber-Musterberechtigungen;
 - (2) Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung von IRs oder für die Erweiterung der IR(H) von einmotorigen Hubschraubern auf mehrmotorige Hubschrauber, sofern der TRE(H) Inhaber einer gültigen IR(H) ist;
 - (3) praktischen Prüfungen für die Erteilung einer ATPL(H);
 - (4) Kompetenzbeurteilungen für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung eines TRI(H)- oder SFI(H)-Zeugnisses in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie, sofern der Prüfer mindestens 3 Jahre als TRE vollendet hat.

FCL.1010.TRE TRE – Anforderungen

- (a) *TRE(A) und TRE(PL)*. Bewerber für ein TRE-Zeugnis für Flugzeuge und Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit müssen:
- (1) im Falle von Flugzeugen mit mehreren Piloten oder Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit 1 500 Flugstunden als Pilot von Flugzeugen mit mehreren Piloten bzw. Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit absolviert haben, davon mindestens 500 Stunden als PIC;
 - (2) im Falle von technisch komplizierten Hochleistungsflugzeugen mit nur einem Piloten 500 Flugstunden als Pilot von Flugzeugen mit nur einem Piloten absolviert haben, davon mindestens 200 Stunden als PIC;
 - (3) Inhaber einer CPL oder ATPL und eines TRI-Zeugnisses für den entsprechenden Typ sein;
 - (4) für die erstmalige Erteilung eines TRE-Zeugnisses mindestens 50 Stunden Flugunterricht als TRI, FI oder SFI im entsprechenden Typ oder einem FSTD absolviert haben, das diesen Typ nachbildet.
- (b) *TRE(H)*. Bewerber für ein TRE(H)-Zeugnis für Hubschrauber müssen:
- (1) Inhaber eines TRI(H)-Zeugnisses oder, im Falle von einmotorigen Hubschraubern mit nur einem Piloten, eines gültigen FI(H)-Zeugnisses für den entsprechenden Typ sein;
 - (2) für die erstmalige Erteilung eines TRE-Zeugnisses 50 Stunden Flugunterricht als TRI, FI oder SFI im entsprechenden Typ oder einem FSTD absolviert haben, das diesen Typ nachbildet;
 - (3) im Falle von Hubschraubern mit mehreren Piloten Inhaber einer CPL(H) oder ATPL(H) sein und 1 500 Flugstunden als Pilot von Hubschraubern mit mehreren Piloten absolviert haben, davon mindestens 500 Stunden als PIC;
 - (4) im Falle von mehrmotorigen Hubschraubern für nur einen Piloten:

- (i) 1 000 Flugstunden als Pilot auf Hubschraubern absolviert haben, davon mindestens 500 Stunden als PIC;
 - (ii) Inhaber einer CPL(H) oder ATPL(H) und, soweit zutreffend, einer gültigen IR(H) sein;
- (5) im Falle von einmotorigen Hubschraubern für nur einen Piloten:
- (i) 750 Flugstunden als Pilot auf Hubschraubern absolviert haben, davon mindestens 500 Stunden als PIC;
 - (ii) Inhaber einer Lizenz als Berufs-Hubschrauberpilot sein.
- (6) Bevor die Berechtigungen eines TRE(H) von Berechtigungen als alleiniger Pilot auf mehrmotorigen Hubschraubern auf Berechtigungen für mehrere Piloten auf mehrmotorigen Hubschraubern erweitert werden, muss der Inhaber mindestens 100 Stunden im Betrieb mit mehreren Piloten auf diesem Typ absolviert haben.
- (7) Im Falle von Bewerbern für die erstmalige Erteilung eines TRE-Zeugnisses für mehrere Piloten auf mehrmotorigen Hubschraubern können die gemäß Buchstabe b Nummer 3 erforderlichen 1 500 Stunden Flugerfahrung auf Hubschraubern mit mehreren Piloten als erfüllt gelten, wenn die Bewerber die 500 Flugstunden als PIC auf einem Hubschrauber mit mehreren Piloten desselben Typs absolviert haben.

ABSCHNITT 4

Besondere Anforderungen an den Prüfer für Klassenberechtigungen – CRE

FCL.1005.CRE CRE – Berechtigungen

Die Berechtigungen eines CRE umfassen die Durchführung des Folgenden für Flugzeuge mit nur einem Piloten, ausgenommen technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge für nur einen Piloten:

- (a) praktische Prüfungen für die Erteilung von Klassen- und Musterberechtigungen;
- (b) Befähigungsüberprüfungen für:
 - (1) Verlängerung oder Erneuerung von Klassen- und Musterberechtigungen;
 - (2) Verlängerung und Erneuerung von IR-Berechtigungen, sofern der CRE die Anforderungen gemäß FCL.1010.IRE Buchstabe a erfüllt.

FCL.1010.CRE CRE – Anforderungen

Bewerber für ein CRE-Zeugnis müssen:

- (a) Inhaber einer CPL(A), MPL(A) oder ATPL(A) mit Berechtigungen als alleiniger Pilot sein oder gewesen sein und Inhaber einer PPL(A) sein;
- (b) Inhaber eines CRI-Zeugnisses für die entsprechende Klasse oder den entsprechenden Typ sein;
- (c) 500 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen absolviert haben.

ABSCHNITT 5

Besondere Anforderungen an den Prüfer für Instrumentenflugberechtigungen - IRE

FCL.1005.IRE IRE – Berechtigungen

Die Berechtigungen des Inhabers eines IRE-Zeugnisses bestehen in der Durchführung von praktischen Prüfungen für die Erteilung von IR-Berechtigungen und von Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung von IR-Berechtigungen.

FCL.1010.IRE IRE – Anforderungen

- (a) *IRE(A)*. Bewerber für ein IRE-Zeugnis für Flugzeuge müssen Inhaber einer IRI(A) sein und Folgendes absolviert haben:
 - (1) 2 000 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen, und
 - (2) 450 Flugstunden unter IFR, davon mindestens 250 Stunden als Ausbilder.
- (b) *IRE(H)*. Bewerber für ein IRE-Zeugnis für Hubschrauber müssen Inhaber einer IRI(H) sein und Folgendes absolviert haben:
 - (1) 2 000 Flugstunden als Pilot auf Hubschraubern, und
 - (2) 300 Flugstunden unter IFR auf Hubschraubern, davon mindestens 200 Stunden als Ausbilder.
- (c) *IRE(As)*. Bewerber für ein IRE-Zeugnis für Luftschiffe müssen Inhaber einer IRI(As) sein und Folgendes absolviert haben:
 - (1) 500 Flugstunden als Pilot auf Luftschiffen, und
 - (2) 100 Flugstunden unter IFR auf Luftschiffen, davon mindestens 50 Stunden als Ausbilder.

ABSCHNITT 6

Besondere Anforderungen an den Prüfer für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten – SFE

FCL.1005.SFE SFE – Berechtigungen und Bedingungen

- (a) *SFE(A)* und *SFE(PL)*. Die Berechtigungen eines SFE für Flugzeuge oder Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit umfassen die Durchführung des Folgenden in einem FFS:
 - (1) praktische Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung von Musterberechtigungen für Flugzeuge mit mehreren Piloten bzw. Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit;
 - (2) Befähigungsüberprüfungen für Verlängerung und Erneuerung von IR-Berechtigungen, sofern der SFE die Anforderungen gemäß FCL.1010.IRE für die betreffende Luftfahrzeugkategorie erfüllt;
 - (3) praktische Prüfungen für die Erteilung einer ATPL(A);
 - (4) praktische Prüfungen für die Erteilung einer MPL, sofern der Prüfer die Anforderungen gemäß FCL.925 erfüllt hat;
 - (5) Kompetenzbeurteilungen für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung eines SFI-Zeugnisses in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie, sofern der Prüfer mindestens 3 Jahre als SFE vollendet hat.
- (b) *SFE(H)*. Die Berechtigungen eines SFE für Hubschrauber umfassen die Durchführung des Folgenden in einem FFS:

- (1) praktische Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung von Musterberechtigungen, und
- (2) Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung und Erneuerung von IR-Berechtigungen, sofern der SFE die Anforderungen gemäß FCL.1010.IRE Buchstabe b erfüllt;
- (3) praktische Prüfungen für die Erteilung einer ATPL(H);
- (4) praktische Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung eines SFI(H)-Zeugnisses, sofern der Prüfer mindestens 3 Jahre als SFE vollendet hat.

FCL.1010.SFE SFE – Anforderungen

- (a) *SFE(A)*. Bewerber für ein SFE-Zeugnis für Flugzeuge müssen:
 - (1) Inhaber einer ATPL(A), einer Klassen- oder Musterberechtigung und eines SFI(A)-Zeugnisses für den entsprechenden Flugzeugtyp sein;
 - (2) mindestens 1 500 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen mit mehreren Piloten nachweisen, und
 - (3) für die erstmalige Erteilung eines SFE-Zeugnisses mindestens 50 Stunden Flugunterricht am Simulator als SFI(A) auf dem entsprechenden Typ absolviert haben.
- (b) *SFE(H)*. Bewerber für ein SFE-Zeugnis für Hubschrauber müssen:
 - (1) Inhaber einer ATPL(H), einer Musterberechtigung und eines SFI(H)-Zeugnisses für den entsprechenden Hubschraubertyp sein;
 - (2) mindestens 1 000 Flugstunden als Pilot auf Hubschraubern mit mehreren Piloten nachweisen, und;
 - (3) für die erstmalige Erteilung eines SFE-Zeugnisses mindestens 50 Stunden Flugunterricht am Simulator als SFI(H) auf dem entsprechenden Typ absolviert haben.

ABSCHNITT 7

Besondere Anforderungen für den Fluglehrerprüfer – FIE

FCL.1005.FIE FIE – Berechtigungen und Bedingungen

- (a) *FIE(A)*. Die Berechtigungen eines FIE auf Flugzeugen bestehen in der Durchführung von Kompetenzbeurteilungen für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung von Zeugnissen für LAFI(A), FI(A), CRI(A), IRI(A) und TRI(A) auf Flugzeugen mit nur einem Piloten, sofern er Inhaber des entsprechenden Fluglehrerscheins ist.
- (b) *FIE(H)*. Die Berechtigungen eines FIE auf Hubschraubern bestehen in der Durchführung von Kompetenzbeurteilungen für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung von Zeugnissen für LAFI(H), FI(H), CRI(H), IRI(A) und TRI(H) auf Flugzeugen mit nur einem Piloten, sofern er Inhaber des entsprechenden Fluglehrerscheins ist.
- (c) *FIE (As), (D), (B)*. Die Berechtigungen eines FIE auf Segelflugzeugen, Reisemotorseglern, Ballonen und Luftschiffen bestehen in der Durchführung von Kompetenzbeurteilungen für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung von

Fluglehrerscheinen für die betreffende Luftfahrzeugkategorie, sofern er Inhaber des entsprechenden Fluglehrerscheins ist.

FCL.1010.FIE FIE – Anforderungen

- (a) *FIE(A)*. Bewerber für ein FIE-Zeugnis für Flugzeuge müssen:
- (1) im Falle von Bewerbern, die Kompetenzbeurteilungen nur für den LAFI(A) durchführen möchten:
 - (i) Inhaber des entsprechenden Fluglehrerscheins sein, soweit zutreffend;
 - (ii) 750 Flugstunden auf Flugzeugen oder TMGs absolviert haben;
 - (iii) mindestens 50 Flugstunden absolviert haben, bei denen sie Bewerber für ein LAFI(A) ausgebildet haben;
 - (2) in allen anderen Fällen:
 - (i) Inhaber des entsprechenden Fluglehrerscheins sein, soweit zutreffend;
 - (ii) 2 000 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen oder TMGs absolviert haben;
 - (iii) mindestens 100 Flugstunden absolviert haben, bei denen sie Bewerber für einen Fluglehrerschein ausgebildet haben.
- (b) *FIE(H)*. Bewerber für ein FIE-Zeugnis für Hubschrauber müssen:
- (1) im Falle von Bewerbern, die Kompetenzbeurteilungen nur für den LAFI(H) durchführen möchten:
 - (i) Inhaber des entsprechenden Fluglehrerscheins sein, soweit zutreffend;
 - (ii) 750 Flugstunden auf Hubschraubern absolviert haben;
 - (iii) mindestens 50 Flugstunden absolviert haben, bei denen sie Bewerber für ein LAFI(H)-Zeugnis ausgebildet haben;
 - (2) in allen anderen Fällen:
 - (i) Inhaber des entsprechenden Fluglehrerscheins sein, soweit zutreffend;
 - (ii) 2 000 Flugstunden als Pilot auf Hubschraubern absolviert haben;
 - (iii) mindestens 100 Flugstunden absolviert haben, bei denen sie Bewerber für einen Fluglehrerschein ausgebildet haben.
- (c) *FIE(As)*. Bewerber für ein FIE-Zeugnis für Luftschiffe müssen:
- (1) 500 Flugstunden als Pilot auf Luftschiffen absolviert haben;
 - (2) mindestens 20 Flugstunden absolviert haben, bei denen sie Bewerber für ein FI(AS)-Zeugnis ausgebildet haben;
 - (3) Inhaber des entsprechenden Fluglehrerscheins sein.
- (d) *FIE(s)*. Bewerber für ein FIE-Zeugnis für Segelflugzeuge müssen:
- (1) Inhaber des entsprechenden Fluglehrerscheins sein;
 - (2) 500 Flugstunden als Pilot auf Segelflugzeugen oder Reisemotorseglern absolviert haben
 - (3) Folgendes absolviert haben:

- (i) für Bewerber, die Kompetenzbeurteilungen auf TMGs durchführen möchten, 10 Stunden oder 30 Starts, bei denen sie Bewerber für einen Fluglehrerschein in TMGs ausgebildet haben;
 - (ii) in allen anderen Fällen mindestens 10 Flugstunden oder 30 Starts absolviert haben, bei denen sie Bewerber für einen Fluglehrerschein ausgebildet haben.
- (e) *FIE(B)*. Bewerber für ein FIE-Zeugnis für Ballone müssen:
 - (1) Inhaber des entsprechenden Fluglehrerscheins sein;
 - (2) 350 Flugstunden als Pilot auf Ballonen absolviert haben;
 - (3) 10 Stunden absolviert haben, bei denen sie Bewerber für einen Fluglehrerschein ausgebildet haben.

ANHANG 1

Anrechnung theoretischer Kenntnisse

A. Anrechnung theoretischer Kenntnisse für die Erteilung einer Pilotenlizenz in einer anderen Luftfahrzeugkategorie – Brückenausbildung und Prüfungsanforderungen

1. LAPL, PPL, BPL und SPL

- 1.1. Für die Erteilung einer LAPL werden dem Inhaber einer LAPL in einer anderen Luftfahrzeugkategorie die theoretischen Kenntnisse vollständig auf die übereinstimmenden Sachgebiete gemäß FCL.120 Buchstabe a angerechnet.
- 1.2. Ungeachtet des vorstehenden Absatzes müssen Inhaber einer Lizenz in einer anderen Luftfahrzeugkategorie für die Erteilung einer LAPL, PPL, BPL oder SPL theoretischen Unterricht erhalten und Prüfungen der theoretischen Kenntnisse auf der entsprechenden Stufe in den folgenden Sachgebieten ablegen:
 - Grundlagen des Fliegens,
 - betriebliche Verfahren,
 - Flugleistung und Flugplanung,
 - allgemeine Luftfahrzeugkunde – Bordinstrumente
- 1.3. Für die Erteilung einer PPL, BPL oder SPL werden dem Inhaber einer LAPL in derselben Luftfahrzeugkategorie die Unterweisungen im theoretischen Unterricht und die Prüfungsanforderungen in vollem Umfang angerechnet.

2. CPL

- 2.1. Ein Bewerber für eine CPL, der Inhaber einer CPL in einer anderen Luftfahrzeugkategorie ist, muss eine Brückenausbildung in theoretischen Kenntnissen in einem zugelassenen Lehrgang entsprechend den Unterschieden absolvieren, die zwischen den CPL-Lehrplänen für verschiedene Luftfahrzeugkategorien festgestellt wurden.
- 2.2. Der Bewerber muss Prüfungen der theoretischen Kenntnisse wie in diesem Teil definiert für die folgenden Sachgebiete in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie ablegen:
 - 021 – allgemeine Flugzeugkunde: Luftfahrzeugzelle und Bordanlagen, Elektrik, Triebwerke, Rettungsmittel,
 - 022 – allgemeine Flugzeugkunde: Instrumente,
 - 032/034 – Leistung von Flugzeugen bzw. Hubschraubern,
 - 070 – betriebliche Verfahren, und
 - 080 – Grundlagen des Fliegens.
- 2.3. Einem Bewerber für eine CPL, der die entsprechenden theoretischen Prüfungen für eine IR in derselben Luftfahrzeugkategorie bestanden hat, wird dies auf die Anforderungen bezüglich der theoretischen Kenntnisse in den folgenden Sachgebieten angerechnet:
 - menschliches Leistungsvermögen,
 - Meteorologie.

3. ATPL

- 3.1. Ein Bewerber für eine ATPL, der Inhaber einer ATPL in einer anderen Luftfahrzeugkategorie ist, muss eine Brückenausbildung in theoretischen Kenntnissen bei

einer ATO entsprechend den Unterschieden absolvieren, die zwischen den ATPL-Lehrplänen für verschiedene Luftfahrzeugkategorien festgestellt wurden.

3.2. Der Bewerber muss Prüfungen der theoretischen Kenntnisse wie in diesem Teil definiert für die folgenden Sachgebiete in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie ablegen:

021 – allgemeine Flugzeugkunde: Luftfahrzeugzelle und Bordanlagen, Elektrik, Triebwerke, Rettungsmittel,

022 – allgemeine Flugzeugkunde: Instrumente,

032 – Leistung,

070 – betriebliche Verfahren, und

080 – Grundlagen des Fliegens.

3.3. Einem Bewerber für eine ATPL(A), der die entsprechende theoretische Prüfung für eine CPL(A) bestanden hat, wird dies auf die Anforderungen bezüglich der theoretischen Kenntnisse im Sachgebiet VFR-Kommunikation angerechnet.

3.4. Einem Bewerber für eine ATPL(H), der die entsprechenden theoretischen Prüfungen für eine CPL(H) bestanden hat, wird dies auf die Anforderungen bezüglich der theoretischen Kenntnisse in den folgenden Sachgebieten angerechnet:

— Luftrecht,

— Grundlagen des Fliegens (Hubschrauber),

— VFR-Kommunikation.

3.5. Einem Bewerber für eine ATPL(A), der die entsprechende theoretische Prüfung für eine IR(A) bestanden hat, wird dies auf die Anforderungen bezüglich der theoretischen Kenntnisse im Sachgebiet IFR-Kommunikation angerechnet.

3.6. Einem Bewerber für eine ATPL(H) mit einer IR(H), der die entsprechenden theoretischen Prüfungen für eine CPL(H) bestanden hat, wird dies auf die Anforderungen bezüglich der theoretischen Kenntnisse in den folgenden Sachgebieten angerechnet:

— Grundlagen des Fliegens (Hubschrauber),

— VFR-Kommunikation.

4. IR

4.1. Einem Bewerber für eine IR, der die entsprechenden theoretischen Prüfungen für eine CPL in derselben Luftfahrzeugkategorie bestanden hat, wird dies auf die Anforderungen bezüglich der theoretischen Kenntnisse in den folgenden Sachgebieten angerechnet:

— menschliches Leistungsvermögen,

— Meteorologie.

4.2. Einem Bewerber für eine IR(H), der die entsprechenden theoretischen Prüfungen für eine ATPL(H) VFR bestanden hat, muss die folgenden Prüfungsfächer bestehen:

— Luftrecht,

— Flugplanung und -überwachung,

— Funknavigation,

— IFR-Kommunikation.

ANHANG 2

Einstufungsskala für Sprachkompetenz: Expertenniveau, erweitertes Niveau und Einsatzfähigkeit

STUFE	AUSSPRACHE	STRUKTUR	VOKABULAR	FLÜSSIGKEIT	VERSTEHEN	INTERAKTION
Experte (Niveau 6)	Aussprache, Betonung, Sprechrhythmus und Intonation, auch wenn sie möglicherweise von der ersten Sprache oder regionalen Varianten beeinflusst sind, beeinträchtigen die Verständlichkeit fast nie.	Sowohl grundlegende als auch komplexe grammatische Strukturen und Satzmuster werden durchgängig gut beherrscht.	Umfang und Genauigkeit des Vokabulars sind ausreichend, um über eine Vielzahl bekannter und unbekannter Themen effektiv zu kommunizieren. Das Vokabular ist idiomatisch, nuanciert und auf das Register abgestimmt.	Kann einen längeren Redefluss natürlich und mühelos aufrechterhalten. Variiert den Redefluss zu stilistischen Zwecken, z. B. zur Hervorhebung. Verwendet spontan geeignete Diskursmarker und Bindewörter.	Versteht in nahezu allen Zusammenhängen durchgängig richtig, auch sprachliche und kulturelle Feinheiten.	Interagiert mit Leichtigkeit in nahezu allen Situationen. Ist für verbale und nichtverbale Anzeichen sensibilisiert und reagiert angemessen darauf.
Erweitert (Niveau 5)	Aussprache, Betonung, Sprechrhythmus und Intonation, auch wenn sie von der ersten Sprache oder regionalen Varianten	Einfache ebenso wie komplexe grammatische Strukturen und Satzmuster werden durchgängig gut beherrscht.	Umfang und Genauigkeit des Vokabulars sind in der Regel ausreichend, um effektiv über gewöhnliche, konkrete und arbeitsbezogene	Ist in der Lage, länger mit relativer Leichtigkeit über bekannte Themen zu sprechen, variiert den Redefluss jedoch nicht zu stilistischen	Versteht richtig bei gewöhnlichen, konkreten und arbeitsbezogenen Themen und meist richtig bei Konfrontation mit einer sprachlichen oder	Antworten erfolgen unmittelbar und sind angemessen und informativ. Wirksame Handhabung der Sprecher-/Hörer-

STUFE	AUSSPRACHE	STRUKTUR	VOKABULAR	FLÜSSIGKEIT	VERSTEHEN	INTERAKTION
	beeinflusst sind, beeinträchtigen die Verständlichkeit selten.	Komplexe Strukturen werden versucht, aber mit Fehlern, die manchmal den Sinn beeinträchtigen.	Themen zu kommunizieren. Umschreibt durchgängig und erfolgreich. Das Vokabular ist manchmal idiomatisch.	Zwecken. Kann angemessenen Gebrauch von Diskursmarkern oder Bindewörtern machen.	situationsgebundenen Komplikation oder einem unerwarteten Ereignis. Ist in der Lage, eine Reihe von Sprachvarianten (Dialekt und/oder Akzent) oder Registern zu verstehen.	Beziehung.
Einsatzfähigkeit (Niveau 4)	Aussprache, Betonung, Sprechrhythmus und Intonation sind von der ersten Sprache oder regionalen Varianten beeinflusst, beeinträchtigen die Verständlichkeit aber nur gelegentlich.	Grundlegende grammatische Strukturen und Satzmuster werden kreativ verwendet und in der Regel gut beherrscht. Fehler können auftreten, insbesondere unter ungewöhnlichen oder unerwarteten Umständen, beeinträchtigen	Umfang und Genauigkeit des Vokabulars sind in der Regel ausreichend, um effektiv zu gewöhnlichen, konkreten und arbeitsbezogenen Themen zu kommunizieren. Kann häufig erfolgreich umschreiben, wenn Vokabular bei ungewöhn-	Produziert zusammenhängende Sprachäußerungen in angemessenem Tempo. Es kann gelegentlich zu einem Abreißen des Redeflusses beim Übergang von eingeübter oder formelhafter Rede zu spontaner Interaktion kommen, dies behindert die	Versteht überwiegend richtig bei gewöhnlichen, konkreten und arbeitsbezogenen Themen, wenn der verwendete Akzent oder die verwendete Sprachvariante für einen internationalen Nutzerkreis ausreichend verständlich ist. Bei Konfrontation mit sprachlichen oder situationsbezogenen	Antworten erfolgen in der Regel unmittelbar und sind angemessen und informativ. Leitet den Austausch ein und erhält ihn auch bei Konfrontation mit unerwartetem Geschehen aufrecht. Handhabt scheinbare

STUFE	AUSSPRACHE	STRUKTUR	VOKABULAR	FLÜSSIGKEIT	VERSTEHEN	INTERAKTION
		den Sinn jedoch selten.	lichen oder unerwarteten Umständen fehlt.	wirksame Kommunikation jedoch nicht. Kann beschränkten Gebrauch von Diskursmarkern oder Bindewörtern machen. Füllwörter lenken nicht ab.	Komplikationen oder einem unerwarteten Geschehen kann das Verständnis verlangsamt sein oder Verdeutlichungsstrategien erfordern.	Missverständnisse angemessen durch Überprüfung, Bestätigung oder Klärung.

Hinweis: Der ursprüngliche Text von Anhang 2 wurde an AMC übertragen, siehe auch die Erläuterung.

ANHANG 3

Ausbildungsgänge für die Erteilung einer CPL und einer ATPL

1. In diesem Anhang werden die Anforderungen für die verschiedenen Ausbildungsgänge für die Erteilung einer CPL und einer ATPL mit und ohne eine IR beschrieben.
2. Ein Bewerber, der während eines Ausbildungslehrgangs an eine andere ATO wechseln möchte, muss bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf eine formelle Beurteilung der weiteren noch erforderlichen Ausbildungsstunden stellen.

A. Integrierter ATP-Lehrgang – Flugzeuge

ALLGEMEINES

1. Ziel des integrierten ATP(A)-Lehrgangs ist es, Piloten den Befähigungsstand zu vermitteln, der notwendig ist, damit sie als Kopilot auf mehrmotorigen Flugzeugen mit mehreren Piloten in gewerbsmäßiger Beförderung mit Luftfahrzeugen tätig sein und die CPL(A)/IR erlangen können.
2. Ein Bewerber, der einen integrierten ATP(A)-Lehrgang absolvieren möchte, muss alle Lehrgangsstufen in einem einzigen durchgehenden Lehrgang abschließen, wie dieser von einer ATO organisiert wurde.
3. Ein Bewerber kann zur Ausbildung entweder als Teilnehmer ohne jegliche Vorkenntnisse oder als Inhaber einer PPL(A) oder PPL(H) zugelassen werden, die gemäß ICAO Anhang 1 erteilt wurde. Im Falle eines PPL(A)- oder PPL(H)-Teilnehmers werden 50 % der vor dem Lehrgang geflogenen Stunden bis zu höchstens 40 Stunden Flugerfahrung, oder 45 Stunden, wenn eine Nachtflugberechtigung für Flugzeug erworben wurde, angerechnet, wovon bis zu 20 Stunden auf die Anforderung einer Schulung am Doppelsteuer angerechnet werden können.
4. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:
 - (a) theoretischen Unterricht bis auf ATPL(A)-Kenntnisstand;
 - (b) Ausbildung in Sicht- und Instrumentenflug, und
 - (c) Ausbildung in MCC für den Betrieb von Flugzeugen mit mehreren Piloten.
5. Ein Bewerber, der nicht den gesamten ATP(A)-Lehrgang absolviert oder nicht absolvieren kann, kann bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Prüfung der theoretischen Kenntnisse und eine praktische Prüfung für eine Lizenz mit geringeren Berechtigungen und eine IR stellen, wenn die entsprechenden Anforderungen erfüllt sind.

THEORETISCHE KENNTNISSE

6. Der theoretische ATP(A)-Lehrgang muss mindestens 750 Unterrichtsstunden umfassen.
7. Der MCC-Lehrgang muss mindestens 25 Stunden theoretischen Unterricht und Übungen umfassen.

PRÜFUNG DER THEORETISCHEN KENNTNISSE

8. Bewerber müssen einen Kenntnisstand entsprechend den einem Inhaber einer ATPL(A) eingeräumten Berechtigungen nachweisen.

FLUGAUSBILDUNG

9. Die Flugausbildung ohne die Ausbildung für die Musterberechtigung muss mindestens 195 Stunden umfassen und alle Fortschrittsprüfungen umfassen, von denen bis zu 55 Stunden für den gesamten Lehrgang Instrumentenbodenzeit sein können. Innerhalb der insgesamt 195 Stunden müssen Bewerber mindestens Folgendes absolvieren:
- (a) 95 Stunden Schulung am Doppelsteuer, wovon bis zu 55 Stunden Instrumentenbodenzeit sein dürfen;
 - (b) 70 Stunden als PIC einschließlich VFR-Flug- und Instrumentenflugzeit als verantwortlicher Pilot in Ausbildung (Student Pilot-in-Command – SPIC). Die Instrumentenflugzeit als SPIC kann nur bis zu höchstens 20 Stunden als PIC- Flugzeit gerechnet werden;
 - (c) 50 Stunden Überlandflug als PIC einschließlich eines VFR-Überlandflugs von mindestens 540 km (300 NM), während dessen Landungen bis zum vollständigen Stillstand auf zwei anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt werden müssen;
 - (d) 5 Flugstunden müssen bei Nacht absolviert werden; diese umfassen 3 Stunden Schulung am Doppelsteuer, die mindestens 1 Stunde Überland-Navigation und 5 Alleinstarts und 5 Alleinlandungen bis zum vollständigen Stillstand einschließen müssen, und
 - (e) 115 Stunden Instrumentenflugzeit, die mindestens Folgendes beinhalten müssen:
 - (1) 20 Stunden als SPIC;
 - (2) 15 Stunden MCC, wofür ein FFS oder ein FNPT II verwendet werden kann;
 - (3) 50 Stunden Instrumentenflug-Ausbildung, wovon bis zu:
 - (i) 25 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I sein können, oder
 - (ii) 40 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT II, FTD 2 oder FFS sein können, wovon bis zu 10 Stunden in einem FNPT I durchgeführt werden können.
- Einem Bewerber, der Inhaber eines Zeugnisses für den Abschluss des Instrumentenflug-Grundmoduls (Basic Instrument Flight Module – BITD) ist, werden bis zu 10 Stunden auf die erforderliche Instrumentenausbildungszeit angerechnet. In einem BITD absolvierte Stunden werden nicht angerechnet.
- (f) 5 Stunden müssen in einem für die Beförderung von mindestens 4 Personen zugelassenen Flugzeug mit Verstellpropeller und Einziehfahrwerk durchgeführt werden.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

10. Nach Abschluss der entsprechenden Flugausbildung muss der Bewerber die praktische CPL(A)-Prüfung entweder auf einem einmotorigen oder einem mehrmotorigen Flugzeug und die praktische IR-Prüfung auf einem mehrmotorigen Flugzeug ablegen.

B. Modularer ATP-Lehrgang – Flugzeuge

1. Bewerber für eine ATPL(A), die ihren theoretischen Unterricht in einem modularen Lehrgang absolvieren, müssen:
 - (a) mindestens Inhaber einer PPL(A) sein, die gemäß ICAO Anhang 1 erteilt wurde, und
 - (b) mindestens die folgende Anzahl Stunden theoretischen Unterricht absolvieren:
 - (1) für Bewerber, die Inhaber einer PPL(A) sind: 650 Stunden ;
 - (2) für Bewerber, die Inhaber einer CPL(A) sind: 400 Stunden ;
 - (3) für Bewerber, die Inhaber einer IR(A) sind: 500 Stunden ;
 - (4) für Bewerber, die Inhaber einer CPL(A) und einer IR(A) sind: 250 Stunden .

Der theoretische Unterricht muss abgeschlossen sein, bevor die praktische Prüfung für die ATPL(A) abgelegt wird.

C. Integrierter CPL/IR-Lehrgang - Flugzeuge

ALLGEMEINES

1. Ziel des integrierten CPL(A)- und IR(A)-Lehrgangs ist es, Piloten den Befähigungsstand zu vermitteln, der notwendig ist, damit sie als alleiniger Pilot auf ein- oder mehrmotorigen Flugzeugen in gewerbsmäßiger Beförderung mit Luftfahrzeugen tätig sein und die CPL(A)/IR erlangen können.
2. Ein Bewerber, der einen integrierten CPL(A)/IR-Lehrgang absolvieren möchte, muss alle Lehrgangsstufen in einem einzigen durchgehenden Lehrgang abschließen, wie dieser von einer ATO organisiert wurde.
3. Ein Bewerber kann zur Ausbildung entweder als Teilnehmer ohne jegliche Vorkenntnisse oder als Inhaber einer PPL(A) oder PPL(H) zugelassen werden, die gemäß ICAO Anhang 1 erteilt wurde. Im Falle eines PPL(A)- oder PPL(H)-Teilnehmers werden 50 % der vor dem Lehrgang geflogenen Stunden bis zu höchstens 40 Stunden Flugerfahrung, oder 45 Stunden, wenn eine Nachtflugberechtigung für Flugzeuge erworben wurde, angerechnet, wovon bis zu 20 Stunden auf die Anforderung einer Schulung am Doppelsteuer angerechnet werden können.
4. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:
 - (a) theoretischen Unterricht bis auf CPL(A)- und IR-Kennntnisstand, und
 - (b) Ausbildung in Sicht- und Instrumentenflug.
5. Ein Bewerber, der nicht den gesamten CPL/IR(A)-Lehrgang absolviert oder nicht absolvieren kann, kann bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Prüfung der theoretischen Kenntnisse und eine praktische Prüfung für eine Lizenz mit geringeren Berechtigungen und eine IR stellen, wenn die entsprechenden Anforderungen erfüllt sind.

THEORETISCHE KENNTNISSE

6. Der theoretische CPL(A)/IR-Lehrgang muss mindestens 500 Unterrichtsstunden umfassen.

PRÜFUNG DER THEORETISCHEN KENNTNISSE

7. Bewerber müssen einen Kenntnisstand entsprechend den einem Inhaber einer CPL(A) und einer IR eingeräumten Berechtigungen nachweisen.

FLUGAUSBILDUNG

8. Die Flugausbildung ohne die Ausbildung für die Musterberechtigung muss mindestens 180 Stunden umfassen und alle Fortschrittsprüfungen umfassen, von denen bis zu 40 Stunden für den gesamten Lehrgang Instrumentenbodenzeit sein können. Innerhalb der insgesamt 180 Stunden müssen Bewerber mindestens Folgendes absolvieren:

- (a) 80 Stunden Schulung am Doppelsteuer, wovon bis zu 40 Stunden Instrumentenbodenzeit sein dürfen;
- (b) 70 Stunden als PIC einschließlich VFR-Flug- und Instrumentenflugzeit, die als SPIC geflogen werden kann. Die Instrumentenflugzeit als SPIC kann nur bis zu höchstens 20 Stunden als PIC- Flugzeit gerechnet werden;
- (c) 50 Stunden Überlandflug als PIC einschließlich eines VFR-Überlandflugs von mindestens 540 km (300 NM), während dessen Landungen bis zum vollständigen Stillstand auf zwei anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt werden müssen;
- (d) 5 Flugstunden müssen bei Nacht absolviert werden; diese umfassen 3 Stunden Schulung am Doppelsteuer, die mindestens 1 Stunde Überland-Navigation und 5 Alleinstarts und 5 Alleinlandungen bis zum vollständigen Stillstand einschließen müssen, und
- (e) 100 Stunden Instrumentenflugzeit, die mindestens Folgendes beinhalten müssen:
 - (1) 20 Stunden als SPIC, und
 - (2) 50 Stunden Instrumentenflug-Ausbildung, wovon bis zu:
 - (i) 25 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I sein können, oder
 - (ii) 40 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT II, FTD 2 oder FFS sein können, wovon bis zu 10 Stunden in einem FNPT I durchgeführt werden können.

Einem Bewerber, der Inhaber eines Zeugnisses über den Abschluss des Instrumentenflug-Grundmoduls ist, werden bis zu 10 Stunden auf die erforderliche Instrumentenausbildungszeit angerechnet. In einem BITD absolvierte Stunden werden nicht angerechnet.

- (f) 5 Stunden müssen in einem für die Beförderung von mindestens 4 Personen zugelassenen Flugzeug mit Verstellpropeller und Einziehfahrwerk durchgeführt werden.

PRAKTISCHE PRÜFUNGEN

10. Nach Abschluss der entsprechenden Flugausbildung muss der Bewerber die praktische CPL(A)-Prüfung und die praktische IR-Prüfung entweder auf einem mehrmotorigen Flugzeug oder auf einem einmotorigen Flugzeug ablegen.

D. Integrierter CPL-Lehrgang – Flugzeuge

ALLGEMEINES

1. Ziel des integrierten CPL(A)-Lehrgangs ist es, Piloten den Befähigungsstand zu vermitteln, der für die Erteilung einer CPL(A) erforderlich ist.
2. Ein Bewerber, der einen integrierten CPL(A)-Lehrgang absolvieren möchte, muss alle Lehrgangsstufen in einem einzigen durchgehenden Lehrgang abschließen, wie dieser von einer ATO organisiert wurde.
3. Ein Bewerber kann zur Ausbildung entweder als Teilnehmer ohne jegliche Vorkenntnisse oder als Inhaber einer PPL(A) oder PPL(H) zugelassen werden, die gemäß ICAO Anhang 1 erteilt wurde. Im Falle eines PPL(A)- oder PPL(H)-Teilnehmers werden 50 % der vor dem Lehrgang geflogenen Stunden bis zu höchstens 40 Stunden Flugerfahrung, oder 45 Stunden, wenn eine Nachtflugberechtigung für Flugzeug erworben wurde, angerechnet, wovon bis zu 20 Stunden auf die Anforderung einer Schulung am Doppelsteuer angerechnet werden können.
4. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:
 - (a) theoretischen Unterricht bis auf CPL(A)-Kenntnisstand, und
 - (b) Ausbildung in Sicht- und Instrumentenflug.
5. Ein Bewerber, der nicht den gesamten CPL(A)-Lehrgang absolviert oder nicht absolvieren kann, kann bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Prüfung der theoretischen Kenntnisse und eine praktische Prüfung für eine Lizenz mit geringeren Berechtigungen stellen, wenn die entsprechenden Anforderungen erfüllt sind.

THEORETISCHE KENNTNISSE

6. Der theoretische CPL(A)-Lehrgang muss mindestens 350 Unterrichtsstunden umfassen.

PRÜFUNG DER THEORETISCHEN KENNTNISSE

7. Ein Bewerber muss einen Kenntnisstand entsprechend den einem Inhaber einer CPL(A) eingeräumten Berechtigungen nachweisen.

FLUGAUSBILDUNG

8. Die Flugausbildung ohne die Ausbildung für die Musterberechtigung muss mindestens 150 Stunden umfassen und alle Fortschrittsprüfungen umfassen, von denen bis zu 5 Stunden für den gesamten Lehrgang Instrumentenbodenzeit sein können. Innerhalb der insgesamt 150 Stunden müssen Bewerber mindestens Folgendes absolvieren:
 - (a) 80 Stunden Schulung am Doppelsteuer, wovon bis zu 5 Stunden Instrumentenbodenzeit sein dürfen;
 - (b) 70 Stunden als PIC;
 - (c) 20 Stunden Überlandflug als PIC einschließlich eines VFR-Überlandflugs von mindestens 540 km (300 NM), während dessen Landungen bis zum vollständigen Stillstand auf 2 anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt werden müssen;

- (d) 5 Flugstunden müssen bei Nacht absolviert werden; diese umfassen 3 Stunden Schulung am Doppelsteuer, die mindestens 1 Stunde Überland-Navigation und 5 Alleinstarts und 5 Alleinlandungen bis zum vollständigen Stillstand einschließen müssen;
- (e) 10 Stunden Instrumentenflugausbildung, wovon bis zu 5 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I, FTD 2, FNPT II oder FFS sein dürfen. Einem Bewerber, der Inhaber eines Zeugnisses über den Abschluss des Instrumentenflug-Grundmoduls ist, werden bis zu 10 Stunden auf die erforderliche Instrumentenausbildungszeit angerechnet. In einem BITD absolvierte Stunden werden nicht angerechnet;
- (f) 5 Stunden, durchzuführen in einem für die Beförderung von mindestens vier Personen zugelassenen Flugzeug mit Verstellpropeller und Einziehfahrwerk.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

9. Nach Abschluss der entsprechenden Flugausbildung muss der Bewerber die praktische CPL(A)-Prüfung entweder auf einem einmotorigen Flugzeug oder auf einem mehrmotorigen Flugzeug ablegen.

E. Modularer CPL-Lehrgang – Flugzeuge

ALLGEMEINES

1. Ziel des modularen CPL(A)-Lehrgangs ist es, Inhabern einer PPL(A) den Befähigungsstand zu vermitteln, der für die Erteilung einer CPL(A) erforderlich ist.
2. Vor Beginn eines modularen CPL(A)-Lehrgangs muss ein Bewerber Inhaber einer gemäß ICAO Anhang 1 erteilten PPL(A) sein.
3. Vor Beginn der Flugausbildung muss der Bewerber:
 - (a) 150 Flugstunden absolviert haben;
 - (b) die Anforderungen für die Erteilung einer Klassen- oder Musterberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge gemäß Abschnitt H erfüllt haben, wenn für die praktische Prüfung ein mehrmotoriges Flugzeug verwendet werden soll.
4. Ein Bewerber, der einen modularen CPL(A)-Lehrgang absolvieren möchte, muss alle Flugausbildungsstufen in einem einzigen durchgehenden Lehrgang abschließen, wie dieser von einer ATO organisiert wurde. Der theoretische Unterricht kann bei einer ATO erteilt werden, die nur theoretischen Unterricht durchführt.
5. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:
 - (a) theoretischen Unterricht bis auf CPL(A)-Kenntnisstand, und
 - (b) Ausbildung in Sicht- und Instrumentenflug.

THEORETISCHE KENNTNISSE

6. Der theoretische CPL(A)-Lehrgang muss mindestens 250 Unterrichtsstunden umfassen.

PRÜFUNG DER THEORETISCHEN KENNTNISSE

7. Ein Bewerber muss einen Kenntnisstand entsprechend den einem Inhaber einer CPL(A) eingeräumten Berechtigungen nachweisen.

FLUGAUSBILDUNG

8. Bewerber ohne eine IR müssen mindestens 25 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer erhalten, einschließlich 10 Stunden Instrumentenausbildung, wovon bis zu 5 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem BITD, einem FNPT I oder II, einem FTD 2 oder einem FFS sein können.
9. Bewerbern, die Inhaber einer gültigen IR(A) sind, wird dies vollständig auf die Instrumentenausbildungszeit mit einem Fluglehrer angerechnet. Bewerbern, die Inhaber einer gültigen IR(H) sind, wird dies mit bis zu 5 Stunden auf die Instrumentenausbildungszeit mit einem Fluglehrer angerechnet, in welchem Fall mindestens 5 Stunden Instrumentenausbildungszeit mit einem Fluglehrer in einem Flugzeug erteilt werden müssen. Einem Bewerber, der Inhaber eines Zeugnisses über den Abschluss des Instrumentenflug-Grundmoduls ist, werden bis zu 10 Stunden auf die erforderliche Instrumentenausbildungszeit angerechnet.
10. (a) Bewerbern mit einer gültigen IR müssen mindestens 15 Stunden Sichtflugunterricht mit einem Fluglehrer erteilt werden.
(b) Bewerbern ohne eine NachtflugBerechtigung für Flugzeuge müssen zusätzlich mindestens 5 Stunden Nachtflugausbildung erteilt werden; diese umfassen 3 Stunden Schulung am Doppelsteuer, die mindestens 1 Stunde Überland-Navigation und 5 Alleinstarts und 5 Alleinlandungen bis zum vollständigen Stillstand einschließen müssen.
11. Mindestens 5 Stunden müssen in einem für die Beförderung von mindestens 4 Personen zugelassenen Flugzeug mit Verstellpropeller und Einziehfahrwerk durchgeführt werden.

ERFAHRUNG

12. Ein Bewerber für eine CPL(A) muss mindestens 200 Flugstunden absolviert haben, die mindestens Folgendes beinhalten:
 - (a) 100 Stunden als PIC, davon 20 Stunden Überlandflug als PIC, einschließlich eines VFR-Überlandflugs von mindestens 540 km (300 NM), während dessen Landungen bis zum vollständigen Stillstand auf zwei anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt werden müssen;
 - (b) 5 Flugstunden müssen bei Nacht absolviert werden; diese umfassen 3 Stunden Schulung am Doppelsteuer, die mindestens 1 Stunde Überland-Navigation und 5 Alleinstarts und 5 Alleinlandungen bis zum vollständigen Stillstand einschließen müssen, und
 - (c) 10 Stunden Instrumentenflugausbildung, wovon bis zu 5 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I oder FNPT II oder FFS sein dürfen. Einem Bewerber, der Inhaber eines Zeugnisses über den Abschluss des Instrumentenflug-Grundmoduls ist, werden bis zu 10 Stunden auf die erforderliche Instrumentenausbildungszeit angerechnet. In einem BITD absolvierte Stunden werden nicht angerechnet;
 - (d) 6 Flugstunden müssen in einem mehrmotorigen Flugzeug absolviert werden.
 - (e) Stunden als PIC anderer Luftfahrzeugkategorien können auf die 200 Flugstunden in den folgenden Fällen angerechnet werden:
 - (i) 30 Stunden im Hubschrauber, wenn der Bewerber Inhaber einer PPL(H) ist, oder

- (ii) 100 Stunden in Hubschraubern, wenn der Bewerber Inhaber einer CPL(H) ist, oder
- (iii) 30 Stunden in TMGs oder Segelflugzeugen, oder
- (iv) 30 Stunden in Luftschiffen, wenn der Bewerber Inhaber einer PPL(As) ist, oder
- (v) 60 Stunden in Luftschiffen, wenn der Bewerber Inhaber einer CPL(As) ist.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

13. Nach Abschluss der entsprechenden Flugausbildung muss der Bewerber die praktische CPL(A)-Prüfung entweder auf einem einmotorigen oder auf einem mehrmotorigen Flugzeug ablegen.

F. Integrierter ATP/IR -Lehrgang – Hubschrauber

ALLGEMEINES

1. Ziel des integrierten ATP(H)/IR-Lehrgangs ist es, Piloten den Befähigungsstand zu vermitteln, der notwendig ist, damit sie als Kopilot auf mehrmotorigen Hubschraubern mit mehreren Piloten in gewerbsmäßiger Beförderung mit Luftfahrzeugen tätig sein und die CPL(H)/IR erlangen können.
2. Ein Bewerber, der einen integrierten ATP(H)/IR-Lehrgang absolvieren möchte, muss alle Lehrgangsstufen in einem einzigen durchgehenden Lehrgang abschließen, wie dieser von einer ATO organisiert wurde.
3. Ein Bewerber kann zur Ausbildung entweder als Teilnehmer ohne jegliche Vorkenntnisse oder als Inhaber einer PPL(H) zugelassen werden, die gemäß ICAO Anhang 1 erteilt wurde. Teilnehmern, die Inhaber einer PPL(H) sind, werden 50 % der entsprechenden Erfahrung angerechnet, jedoch höchstens:
 - (a) 40 Stunden , wovon bis zu 20 Stunden Schulung am Doppelsteuer sein dürfen, oder
 - (a) 50 Stunden , wovon bis zu 25 Stunden Schulung am Doppelsteuer sein dürfen, wenn eine NachtflugBerechtigung für Hubschrauber erworben wurde.
4. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:
 - (a) theoretischen Unterricht bis auf ATPL(H)- und IR-Kennntnisstand;
 - (b) Ausbildung in Sicht- und Instrumentenflug, und
 - (c) Ausbildung in MCC für den Betrieb von Hubschraubern mit mehreren Piloten.
5. Ein Bewerber, der nicht den gesamten ATP(H)/IR-Lehrgang absolviert oder nicht absolvieren kann, kann bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Prüfung der theoretischen Kenntnisse und eine praktische Prüfung für eine Lizenz mit geringeren Berechtigungen und eine IR stellen, wenn die entsprechenden Anforderungen erfüllt sind.

THEORETISCHE KENNTNISSE

6. Der theoretische ATP(H)/IR-Lehrgang muss mindestens 750 Unterrichtsstunden umfassen.
7. Der MCC-Lehrgang muss mindestens 25 Stunden Übungen im theoretischen Unterricht umfassen.

PRÜFUNG DER THEORETISCHEN KENNTNISSE

8. Ein Bewerber muss einen Kenntnisstand entsprechend den einem Inhaber einer ATPL(H) und einer IR eingeräumten Berechtigungen nachweisen.

FLUGAUSBILDUNG

9. Die Flugausbildung muss insgesamt mindestens 195 Stunden umfassen, in denen alle Fortschrittsüberprüfungen enthalten sind. Innerhalb der insgesamt 195 Stunden müssen Bewerber mindestens Folgendes absolvieren:

- (a) 140 Stunden Schulung am Doppelsteuer, wovon:
 - (1) 75 Stunden Sichtausbildung Folgendes beinhalten können:
 - (i) 30 Stunden in einem Hubschrauber-FFS, Stufe C/D, oder
 - (ii) 25 Stunden in einem FTD 2,3, oder
 - (iii) 20 Stunden in einem Hubschrauber-FNPT II/III, oder
 - (iv) 20 Stunden in einem Flugzeug oder TMG;
 - (2) 50 Stunden Instrumentenausbildung Folgendes beinhalten können:
 - (i) bis zu 20 Stunden in einem Hubschrauber-FFS oder -FTD 2,3 oder -FNPT II/III, oder
 - (ii) 10 Stunden mindestens in einem Hubschrauber-FNPT 1 oder einem Flugzeug;
 - (3) 15 Stunden MCC, wofür ein Hubschrauber-FFS oder ein Hubschrauber-FTD 2,3(MCC) oder FNPT II/III(MCC) verwendet werden kann.

Wenn der Hubschrauber, der für die Flugausbildung verwendet wird, ein anderer Typ als der Hubschrauber-FFS ist, der für die Sichtausbildung verwendet wird, beträgt die maximale Anrechnung diejenige, die für den Hubschrauber-FNPT II/III gewährt wird.

- (b) 55 Stunden als PIC, wovon 40 Stunden als SPIC absolviert werden können. Es müssen mindestens 14 Stunden Tag-Alleinflug und 1 Stunde Nacht-Alleinflug absolviert werden.
- (c) 50 Stunden Überlandflug einschließlich 10 Stunden Überlandflug als SPIC einschließlich eines VFR-Überlandflugs von mindestens 185 km (100 NM), während dessen Landungen auf 2 anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt werden müssen;
- (d) 5 Flugstunden in Hubschraubern müssen nachts durchgeführt werden, davon mindestens 3 Stunden Schulung am Doppelsteuer, darunter mindestens 1 Stunde Überland-Navigation und 5 Allein-Nacht-Rundflüge. Jeder Rundflug muss einen Start und eine Landung umfassen;

- (e) 50 Stunden Instrumentenflugzeit mit Fluglehrer, die Folgendes beinhalten müssen:
 - (i) 10 Stunden Instrumenten-Grundausbildungszeit, und
 - (ii) 40 Stunden IR-Ausbildung, die mindestens 10 Stunden in einem mehrmotorigen Hubschrauber mit IFR-Zulassung umfassen müssen.

PRAKTISCHE PRÜFUNGEN

10. Nach Abschluss der entsprechenden Flugausbildung muss der Bewerber die praktische CPL(H)-Prüfung auf einem mehrmotorigen Hubschrauber und die praktische IR-Prüfung auf einem mehrmotorigen Hubschrauber mit IFR-Zulassung ablegen und die Anforderungen für die MCC-Ausbildung erfüllen.

G. Integrierter ATP-Lehrgang – Hubschrauber

ALLGEMEINES

1. Ziel des integrierten ATP(H)-Lehrgangs ist es, Piloten den Befähigungsstand zu vermitteln, der notwendig ist, damit sie als Kopilot auf mehrmotorigen Hubschraubern mit mehreren Piloten auf VFR-Berechtigungen beschränkt in gewerbsmäßiger Beförderung mit Luftfahrzeugen tätig sein und die CPL(H) erlangen können.
2. Ein Bewerber, der einen integrierten ATP(H)-Lehrgang absolvieren möchte, muss alle Lehrgangsstufen in einem einzigen durchgehenden Lehrgang abschließen, wie dieser von einer ATO organisiert wurde.
3. Ein Bewerber kann zur Ausbildung entweder als Teilnehmer ohne jegliche Vorkenntnisse oder als Inhaber einer PPL(H) zugelassen werden, die gemäß ICAO Anhang 1 erteilt wurde. Teilnehmern, die Inhaber einer PPL(H) sind, werden 50 % der entsprechenden Erfahrung angerechnet, jedoch höchstens:
 - (a) 40 Stunden , wovon bis zu 20 Stunden Schulung am Doppelsteuer sein dürfen, oder
 - (a) 50 Stunden , wovon bis zu 25 Stunden Schulung am Doppelsteuer sein dürfen, wenn eine NachtflugBerechtigung für Hubschrauber erworben wurde.
4. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:
 - (a) theoretischen Unterricht bis auf ATPL(H)-Kenntnisstand;
 - (b) Ausbildung in Sicht- und grundlegendem Instrumentenflug, und
 - (c) Ausbildung in MCC für den Betrieb von Hubschraubern mit mehreren Piloten.
5. Ein Bewerber, der nicht den gesamten ATP(H)-Lehrgang absolviert oder nicht absolvieren kann, kann bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Prüfung der theoretischen Kenntnisse und eine praktische Prüfung für eine Lizenz mit geringeren Berechtigungen stellen, wenn die entsprechenden Anforderungen erfüllt sind.

THEORETISCHE KENNTNISSE

6. Der theoretische ATP(H)-Lehrgang muss mindestens 650 Unterrichtsstunden umfassen.
7. Der MCC-Lehrgang muss mindestens 20 Stunden Übungen im theoretischen Unterricht umfassen.

PRÜFUNG DER THEORETISCHEN KENNTNISSE

8. Bewerber müssen einen Kenntnisstand entsprechend den einem Inhaber einer ATPL(H) eingeräumten Berechtigungen nachweisen.

FLUGAUSBILDUNG

9. Die Flugausbildung muss insgesamt mindestens 150 Stunden umfassen, in denen alle Fortschrittsüberprüfungen enthalten sind. Innerhalb der insgesamt 150 Stunden müssen Bewerber mindestens Folgendes absolvieren:

- (a) 95 Stunden Schulung am Doppelsteuer, wovon:
- (i) 75 Stunden Sichtausbildung Folgendes beinhalten können:
 - (1) 30 Stunden in einem Hubschrauber-FFS, Stufe C/D, oder
 - (2) 25 Stunden in einem FTD 2,3, oder
 - (3) 20 Stunden in einem Hubschrauber-FNPT II/III, oder
 - (4) 20 Stunden in einem Flugzeug oder TMG;
 - (ii) 10 Stunden Instrumentengrundausbildung 5 Stunden mindestens in einem Hubschrauber-FNPT I oder einem Flugzeug enthalten können;
 - (iii) 10 Stunden MCC, wofür ein Hubschrauber: Hubschrauber-FFS oder -FTD 2,3(MCC) oder FNPT II/III(MCC) verwendet werden kann.

Wenn der Hubschrauber, der für die Flugausbildung verwendet wird, ein anderer Typ als der Hubschrauber-FFS ist, der für die Sichtausbildung verwendet wird, beträgt die maximale Anrechnung diejenige, die für den Hubschrauber-FNPT II/III gewährt wird.

- (b) 55 Stunden als PIC, wovon 40 Stunden als SPIC absolviert werden können. Es müssen mindestens 14 Stunden Tag-Alleinflug und 1 Stunde Nacht-Alleinflug absolviert werden;
- (c) 50 Stunden Überlandflug einschließlich 10 Stunden Überlandflug als SPIC einschließlich eines VFR-Überlandflugs von mindestens 185 km (100 NM), während dessen Landungen auf zwei anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt werden müssen;
- (d) 5 Flugstunden in Hubschraubern müssen nachts durchgeführt werden, davon mindestens 3 Stunden Schulung am Doppelsteuer, darunter mindestens 1 Stunde Überland-Navigation und 5 Allein-Nacht-Rundflüge. Jeder Rundflug muss einen Start und eine Landung umfassen.

PRAKTISCHE PRÜFUNGEN

10. Nach Abschluss der entsprechenden Flugausbildung muss der Bewerber die praktische CPL(H)-Prüfung auf einem mehrmotorigen Hubschrauber ablegen und die MCC-Anforderungen erfüllen.

H. Modularer ATP-Lehrgang – Hubschrauber

1. Bewerber für eine ATPL(H), die ihren theoretischen Unterricht in einem modularen Lehrgang absolvieren, müssen Inhaber mindestens einer PPL(H) sein und mindestens die folgenden Stunden Ausbildung innerhalb eines Zeitraums von 18 Monaten absolvieren:
 - (a) bei Bewerbern, die Inhaber einer PPL(H) sind, die gemäß ICAO Anhang 1 erteilt wurde: 550 Stunden ;
 - (b) falls der Bewerber Inhaber einer CPL(H) ist: 300 Stunden .
2. Bewerber für eine ATPL(H)/IR, die ihren theoretischen Unterricht in einem modularen Lehrgang absolvieren, müssen Inhaber mindestens einer PPL(H) sein und mindestens die folgenden Stunden Ausbildung absolvieren:
 - (a) falls der Bewerber Inhaber einer PPL(A) ist: 650 Stunden ;
 - (b) falls der Bewerber Inhaber einer CPL(H) ist: 400 Stunden ;
 - (c) falls der Bewerber Inhaber einer IR(H) ist: 500 Stunden ;
 - (d) falls der Bewerber Inhaber einer CPL(H) und einer IR(H) ist: 250 Stunden .

I. Integrierter CPL/IR-Lehrgang – Hubschrauber

ALLGEMEINES

1. Ziel des integrierten CPL(H)/IR-Lehrgangs ist es, Piloten den Befähigungsstand zu vermitteln, der notwendig ist, damit sie als alleiniger Pilot auf mehrmotorigen Hubschraubern tätig sein und die CPL(H)/IR für mehrmotorige Hubschrauber erlangen können.
2. Ein Bewerber, der einen integrierten CPL(H)/IR-Lehrgang absolvieren möchte, muss alle Lehrgangsstufen in einem einzigen durchgehenden Lehrgang abschließen, wie dieser von einer ATO organisiert wurde.
3. Ein Bewerber kann zur Ausbildung entweder als Teilnehmer ohne jegliche Vorkenntnisse oder als Inhaber einer PPL(H) zugelassen werden, die gemäß ICAO Anhang 1 erteilt wurde. Teilnehmern, die Inhaber einer PPL(H) sind, werden 50 % der entsprechenden Erfahrung angerechnet, jedoch höchstens:
 - (a) 40 Stunden , wovon bis zu 20 Stunden Schulung am Doppelsteuer sein dürfen, oder
 - (b) 50 Stunden , wovon bis zu 25 Stunden Schulung am Doppelsteuer sein dürfen, wenn eine NachtflugBerechtigung für Hubschrauber erworben wurde.
4. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:
 - (a) theoretischen Unterricht bis auf CPL(H)- und IR-Kennntnisstand, und die erstmalige Musterberechtigung für mehrmotorige Hubschrauber, und
 - (b) Ausbildung in Sicht- und Instrumentenflug.
5. Ein Bewerber, der nicht den gesamten CPL(H)/IR-Lehrgang absolviert oder nicht absolvieren kann, kann bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Prüfung der theoretischen Kenntnisse und eine praktische Prüfung für eine Lizenz mit geringeren Berechtigungen und eine IR stellen, wenn die entsprechenden Anforderungen erfüllt sind.

THEORETISCHE KENNTNISSE

6. Der theoretische CPL(H)/IR-Lehrgang muss mindestens 500 Unterrichtsstunden umfassen.

PRÜFUNG DER THEORETISCHEN KENNTNISSE

7. Bewerber müssen einen Kenntnisstand entsprechend den einem Inhaber einer CPL(H) und einer IR eingeräumten Berechtigungen nachweisen.

FLUGAUSBILDUNG

8. Die Flugausbildung muss insgesamt mindestens 180 Stunden umfassen, in denen alle Fortschrittsüberprüfungen enthalten sind. Innerhalb der insgesamt 180 Stunden müssen Bewerber mindestens Folgendes absolvieren:

- (a) 125 Stunden Schulung am Doppelsteuer, davon:

- (i) 75 Stunden Sichtausbildung, die Folgendes beinhalten können:

- (1) 30 Stunden in einem Hubschrauber-FFS, Stufe C/D, oder
- (2) 25 Stunden in einem Hubschrauber-FTD 2,3, oder
- (3) 20 Stunden in einem Hubschrauber-FNPT II/III, oder
- (4) 20 Stunden in einem Flugzeug oder TMG;

- (ii) 50 Stunden Instrumentenausbildung, die Folgendes beinhalten können:

- (1) bis zu 20 Stunden in einem Hubschrauber-FFS oder -FTD 2,3 oder -FNPT II/III, oder
- (2) 10 Stunden mindestens in einem Hubschrauber-FNPT I oder einem Flugzeug.

Wenn der Hubschrauber, der für die Flugausbildung verwendet wird, ein anderer Typ als der FFS ist, der für die Sichtausbildung verwendet wird, beträgt die maximale Anrechnung diejenige, die für den FNPT II/III gewährt wird.

- (b) 55 Stunden als PIC, wovon 40 Stunden als SPIC absolviert werden können. Es müssen mindestens 14 Stunden Tag-Alleinflug und 1 Stunde Nacht-Alleinflug absolviert werden;
- (c) 10 Stunden Überlandflug mit Fluglehrer;
- (d) 10 Stunden Überlandflug als PIC einschließlich eines VFR-Überlandflugs von mindestens 185 km (100 NM), während dessen Landungen bis zum vollständigen Stillstand auf 2 anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt werden müssen;
- (e) 5 Flugstunden in Hubschraubern müssen nachts durchgeführt werden, davon mindestens 3 Stunden Schulung am Doppelsteuer, darunter mindestens 1 Stunde Überland-Navigation und 5 Allein-Nacht-Rundflüge. Jeder Rundflug muss einen Start und eine Landung umfassen;

- (f) 50 Stunden Instrumentenflugzeit mit Fluglehrer, die Folgendes beinhalten müssen:
 - (i) 10 Stunden Instrumenten-Grundausbildungszeit, und
 - (ii) 40 Stunden IR-Ausbildung, die mindestens 10 Stunden in einem mehrmotorigen Hubschrauber mit IFR-Zulassung umfassen müssen.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

- 9. Nach Abschluss der entsprechenden Flugausbildung muss der Bewerber die praktische CPL(H)-Prüfung entweder auf einem mehrmotorigen oder einem einmotorigen Hubschrauber und die praktische IR-Prüfung auf einem mehrmotorigen Hubschrauber mit IFR-Zulassung ablegen.

J. Integrierter CPL-Lehrgang – Hubschrauber

ALLGEMEINES

- 1. Ziel des integrierten CPL(H)-Lehrgangs ist es, Piloten den Befähigungsstand zu vermitteln, der für die Erteilung einer CPL(H) erforderlich ist.
- 2. Ein Bewerber, der einen integrierten CPL(H)-Lehrgang absolvieren möchte, muss alle Lehrgangsstufen in einem einzigen durchgehenden Lehrgang abschließen, wie dieser von einer ATO organisiert wurde.
- 3. Ein Bewerber kann zur Ausbildung entweder als Teilnehmer ohne jegliche Vorkenntnisse oder als Inhaber einer PPL(H) zugelassen werden, die gemäß ICAO Anhang 1 erteilt wurde. Teilnehmern, die Inhaber einer PPL(H) sind, wird höchstens Folgendes angerechnet:
 - (a) 40 Stunden , wovon bis zu 20 Stunden Schulung am Doppelsteuer sein dürfen, oder
 - (b) 50 Stunden , wovon bis zu 25 Stunden Schulung am Doppelsteuer sein dürfen, wenn eine NachtflugBerechtigung für Hubschrauber erworben wurde.
- 4. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:
 - (a) theoretischen Unterricht bis auf CPL(H)-Kenntnisstand, und
 - (b) Ausbildung in Sicht- und Instrumentenflug.
- 5. Ein Bewerber, der nicht den gesamten CPL(H)-Lehrgang absolviert oder nicht absolvieren kann, kann bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Prüfung der theoretischen Kenntnisse und eine praktische Prüfung für eine Lizenz mit geringeren Berechtigungen stellen, wenn die entsprechenden Anforderungen erfüllt sind.

THEORETISCHE KENNTNISSE

- 6. Der theoretische CPL(H)-Lehrgang muss mindestens 350 Unterrichtsstunden umfassen, bzw. 200 Stunden, wenn der Bewerber Inhaber einer PPL ist.

PRÜFUNG DER THEORETISCHEN KENNTNISSE

- 7. Ein Bewerber muss einen Kenntnisstand entsprechend den einem Inhaber einer CPL(H) eingeräumten Berechtigungen nachweisen.

FLUGAUSBILDUNG

8. Die Flugausbildung muss mindestens 135 Stunden umfassen und alle Fortschrittsprüfungen umfassen, von denen bis zu 5 Stunden Instrumentenbodenzeit sein können. Innerhalb der insgesamt 135 Stunden müssen Bewerber mindestens Folgendes absolvieren:

- (a) 85 Stunden Schulung am Doppelsteuer, wovon:
 - (i) bis zu 75 Stunden Sichtausbildung sein und Folgendes beinhalten können:
 - (1) 30 Stunden in einem Hubschrauber-FFS, Stufe C/D, oder
 - (2) 25 Stunden in einem FTD 2,3, oder
 - (3) 20 Stunden in einem Hubschrauber-FNPT II/III, oder
 - (4) 20 Stunden in einem Flugzeug oder TMG.
 - (ii) bis zu 10 Stunden Instrumentenausbildung sein und 5 Stunden mindestens in einem Hubschrauber-FNPT I oder einem Flugzeug enthalten können.

Wenn der Hubschrauber, der für die Flugausbildung verwendet wird, ein anderer Typ als der FFS ist, der für die Sichtausbildung verwendet wird, beträgt die maximale Anrechnung diejenige, die für den FNPT II/III gewährt wird.

- (b) 50 Stunden als PIC, wovon 35 Stunden als SPIC absolviert werden können. Es müssen mindestens 14 Stunden Tag-Alleinflug und 1 Stunde Nacht-Alleinflug absolviert werden;
- (c) 10 Stunden Überlandflug mit Fluglehrer;
- (d) 10 Stunden Überlandflug als PIC einschließlich eines VFR-Überlandflugs von mindestens 185 km (100 NM), während dessen Landungen bis zum vollständigen Stillstand auf 2 anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt werden müssen;
- (e) 5 Flugstunden in Hubschraubern müssen nachts durchgeführt werden, davon mindestens 3 Stunden Schulung am Doppelsteuer, darunter mindestens 1 Stunde Überland-Navigation und 5 Allein-Nacht-Rundflüge. Jeder Rundflug muss einen Start und eine Landung umfassen;
- (f) 10 Stunden Instrumentenschulung am Doppelsteuer, davon mindestens 5 Stunden in einem Hubschrauber.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

9. Nach Abschluss der entsprechenden Flugausbildung muss der Bewerber die praktische CPL(H)-Prüfung ablegen.

K. Modularer CPL-Lehrgang – Hubschrauber

ALLGEMEINES

1. Ziel des modularen CPL(H)-Lehrgangs ist es, Inhabern einer PPL(H) den Befähigungsstand zu vermitteln, der für die Erteilung einer CPL(H) erforderlich ist.
2. Vor Beginn eines modularen CPL(H)-Lehrgangs muss ein Bewerber Inhaber einer gemäß ICAO Anhang 1 erteilten PPL(H) sein.

3. Vor Beginn der Flugausbildung muss der Bewerber:
 - (a) 155 Flugstunden als Pilot in Hubschraubern absolviert haben, einschließlich 50 Stunden als PIC, wovon 10 Stunden Überlandflüge sein müssen.
 - (b) FCL.725 und FCL.720.H erfüllt haben, wenn ein mehrmotoriger Hubschrauber für die praktische Prüfung verwendet wird.
4. Ein Bewerber, der einen modularen CPL(H)-Lehrgang absolvieren möchte, muss alle Flugausbildungsstufen in einem einzigen durchgehenden Lehrgang abschließen, wie dieser von einer ATO organisiert wurde. Der theoretische Unterricht kann bei einer ATO erteilt werden, die nur theoretischen Unterricht durchführt.
5. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:
 - (a) theoretischen Unterricht bis auf CPL(H)-Kenntnisstand, und
 - (b) Ausbildung in Sicht- und Instrumentenflug.

THEORETISCHE KENNTNISSE

6. Der theoretische CPL(H)-Lehrgang muss mindestens 250 Unterrichtsstunden umfassen.

PRÜFUNG DER THEORETISCHEN KENNTNISSE

7. Ein Bewerber muss einen Kenntnisstand entsprechend den einem Inhaber einer CPL(H) eingeräumten Berechtigungen nachweisen.

FLUGAUSBILDUNG

8. Bewerber ohne IR müssen mindestens 30 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer erhalten, davon:
 - (a) 20 Stunden Sichtflugunterricht, die 5 Stunden in einem Hubschrauber-FFS oder -FTD 2,3 oder -FNPT II/III enthalten können, und
 - (b) 10 Stunden Instrumentenausbildung, die 5 Stunden mindestens in einem Hubschrauber-FTD 1 oder FNPT I oder in einem Flugzeug enthalten können.
9. Bewerbern, die Inhaber einer gültigen IR(H) sind, wird dies vollständig auf die Instrumentenausbildungszeit mit einem Fluglehrer angerechnet. Bewerber, die Inhaber einer gültigen IR(A) sind, müssen mindestens 5 Stunden der Instrumentenausbildungszeit mit einem Fluglehrer absolvieren.
10. Bewerbern ohne eine NachtflugBerechtigung für Hubschrauber müssen zusätzlich mindestens 5 Stunden Nachtflugausbildung erteilt werden; diese müssen 3 Stunden Schulung am Doppelsteuer umfassen, die mindestens 1 Stunde Überland-Navigation und 5 Allein-Nacht-Rundflüge beinhalten. Jeder Rundflug muss einen Start und eine Landung umfassen.

ERFAHRUNG

11. Ein Bewerber für eine CPL(H) muss mindestens 185 Flugstunden absolviert haben, davon 50 Stunden als PIC, wovon 10 Stunden Überlandflug als PIC sein müssen, darunter ein VFR-Überlandflug von mindestens 185 km (100 NM), während dessen Landungen bis zum vollständigen Stillstand auf zwei anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt werden müssen.

Stunden als verantwortlicher Pilot anderer Luftfahrzeugkategorien können auf die 185 Flugstunden in den folgenden Fällen angerechnet werden:

- (a) 20 Stunden in Flugzeugen, wenn der Bewerber Inhaber einer PPL(A) ist, oder
- (b) 50 Stunden in Flugzeugen, wenn der Bewerber Inhaber einer CPL(A) ist, oder
- (c) 10 Stunden in TMGs oder Segelflugzeugen, oder
- (d) 20 Stunden in Luftschiffen, wenn der Bewerber Inhaber einer PPL(As) ist, oder
- (e) 50 Stunden in Luftschiffen, wenn der Bewerber Inhaber einer CPL(As) ist.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

12. Nach Abschluss der entsprechenden Flugausbildung und nach Erwerb der entsprechenden Erfahrung muss der Bewerber die praktische CPL(H)-Prüfung ablegen.

L. Integrierter CPL/IR-Lehrgang – Luftschiffe

ALLGEMEINES

1. Ziel des integrierten CPL(As)/IR-Lehrgangs ist es, Piloten den Befähigungsstand zu vermitteln, der notwendig ist, damit sie Luftschiffe betreiben und die CPL(As)/IR erlangen können.
2. Ein Bewerber, der einen integrierten CPL(As)/IR-Lehrgang absolvieren möchte, muss alle Lehrgangsstufen in einem einzigen durchgehenden Lehrgang abschließen, wie dieser von einer ATO organisiert wurde.
3. Ein Bewerber kann zur Ausbildung entweder als Teilnehmer ohne jegliche Vorkenntnisse oder als Inhaber einer PPL(As), PPL(A) oder PPL(H) zugelassen werden, die gemäß ICAO Anhang 1 erteilt wurde. Teilnehmern, die Inhaber einer PPL(As), PPL(A) oder PPL(H) sind, werden bis zu 50 % der entsprechenden Erfahrung angerechnet, jedoch höchstens:
 - (a) 10 Stunden , wovon bis zu 5 Stunden Schulung am Doppelsteuer sein dürfen, oder
 - (b) 15 Stunden, wovon bis zu 7 Stunden Schulung am Doppelsteuer sein dürfen, wenn eine NachtflugBerechtigung für Luftschiffe erworben wurde.
4. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:
 - (a) theoretischen Unterricht bis auf CPL(As)- und IR-Kennntnisstand, und die erstmalige Musterberechtigung für Luftschiffe, und
 - (b) Ausbildung in Sicht- und Instrumentenflug.
5. Ein Bewerber, der nicht den gesamten CPL/IR(As)-Lehrgang absolviert oder nicht absolvieren kann, kann bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Prüfung der theoretischen Kenntnisse und eine praktische Prüfung für eine Lizenz mit geringeren Berechtigungen und eine IR stellen, wenn die entsprechenden Anforderungen erfüllt sind.

THEORETISCHE KENNTNISSE

6. Der theoretische CPL(As)/IR-Lehrgang muss mindestens 500 Unterrichtsstunden umfassen.

PRÜFUNG DER THEORETISCHEN KENNTNISSE

7. Bewerber müssen einen Kenntnisstand entsprechend den einem Inhaber einer CPL(As) und einer IR eingeräumten Berechtigungen nachweisen.

FLUGAUSBILDUNG

8. Die Flugausbildung muss insgesamt mindestens 80 Stunden umfassen, in denen alle Fortschrittsüberprüfungen enthalten sind. Innerhalb der insgesamt 80 Stunden müssen Bewerber mindestens Folgendes absolvieren:
- (a) 60 Stunden Schulung am Doppelsteuer, wovon:
 - (i) 30 Stunden Sichtausbildung, die Folgendes beinhalten können:
 - (1) 12 Stunden in einem Luftschrift-FFS, oder
 - (2) 10 Stunden in einem Luftschrift-FTD, oder
 - (3) 8 Stunden in einem Luftschrift-FNPT II/III, oder
 - (4) 8 Stunden in einem Flugzeug, Hubschrauber oder TMG;
 - (ii) 30 Stunden Instrumentenausbildung, die Folgendes beinhalten können:
 - (1) bis zu 12 Stunden in einem Luftschrift-FFS oder -FTD II,III oder -FNPT II/III, oder
 - (2) 6 Stunden mindestens in einem Luftschrift-FNPT 1 FNPT-I oder einem Flugzeug.

Wenn das Luftschrift, das für die Flugausbildung verwendet wird, ein anderer Typ als der FFS ist, der für die Sichtausbildung verwendet wird, beträgt die maximale Anrechnung 8 Stunden.

- (b) 20 Stunden als PIC, wovon 5 Stunden als SPIC absolviert werden können. Es müssen mindestens 14 Stunden Tag-Alleinflug und 1 Stunde Nacht-Alleinflug absolviert werden;
- (c) 5 Stunden Überlandflug als PIC einschließlich eines VFR-Überlandflugs von mindestens 90 km (50 NM), während dessen zwei Landungen bis zum vollständigen Stillstand auf dem Ziel-Flugplatz durchgeführt werden müssen;
- (d) 5 Flugstunden in Luftschriften müssen nachts durchgeführt werden, davon mindestens 3 Stunden Schulung am Doppelsteuer, darunter mindestens 1 Stunde Überland-Navigation und 5 Allein-Nacht-Rundflüge. Jeder Rundflug muss Start und Landung umfassen;
- (e) 30 Stunden Instrumentenflugzeit mit Fluglehrer, die Folgendes beinhalten müssen:
 - (i) 10 Stunden Instrumenten-Grundausbildungszeit, und
 - (ii) 20 Stunden IR-Ausbildung, die mindestens 10 Stunden in einem mehrmotorigen Luftschrift mit IFR-Zulassung umfassen müssen.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

9. Nach Abschluss der entsprechenden Flugausbildung muss der Bewerber die praktische CPL(As)-Prüfung entweder auf einem mehrmotorigen oder einem einmotorigen Luftschrift und die praktische IR-Prüfung auf einem mehrmotorigen Luftschrift mit IFR-Zulassung ablegen.

M. Integrierter CPL-Lehrgang – Luftschriften

ALLGEMEINES

1. Ziel des integrierten CPL(As)-Lehrgangs ist es, Piloten den Befähigungsstand zu vermitteln, der für die Erteilung einer CPL(As) erforderlich ist.
2. Ein Bewerber, der einen integrierten CPL(As)-Lehrgang absolvieren möchte, muss alle Lehrgangsstufen in einem einzigen durchgehenden Lehrgang abschließen, wie dieser von einer ATO organisiert wurde.
3. Ein Bewerber kann zur Ausbildung entweder als Teilnehmer ohne jegliche Vorkenntnisse oder als Inhaber einer PPL(As), PPL(A) oder PPL(H) zugelassen werden, die gemäß ICAO Anhang 1 erteilt wurde. Teilnehmern, die Inhaber einer PPL(As), PPL(A) oder PPL(H) sind, wird höchstens Folgendes angerechnet:
 - (a) 10 Stunden , wovon bis zu 5 Stunden Schulung am Doppelsteuer sein dürfen, oder
 - (b) 15 Stunden, wovon bis zu 7 Stunden Schulung am Doppelsteuer sein können, wenn eine NachtflugBerechtigung für Luftschiffe erworben wurde.
4. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:
 - (a) theoretischen Unterricht bis auf CPL(As)-Kenntnisstand, und
 - (b) Ausbildung in Sicht- und Instrumentenflug.
5. Ein Bewerber, der nicht den gesamten CPL(As)-Lehrgang absolviert oder nicht absolvieren kann, kann bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Prüfung der theoretischen Kenntnisse und eine praktische Prüfung für eine Lizenz mit geringeren Berechtigungen stellen, wenn die entsprechenden Anforderungen erfüllt sind.

THEORETISCHE KENNTNISSE

6. Der theoretische CPL(As)-Lehrgang muss mindestens 350 Unterrichtsstunden umfassen, bzw. 200 Stunden , wenn der Bewerber Inhaber einer PPL ist.

PRÜFUNG DER THEORETISCHEN KENNTNISSE

7. Ein Bewerber muss einen Kenntnisstand entsprechend den einem Inhaber einer CPL(As) eingeräumten Berechtigungen nachweisen.

FLUGAUSBILDUNG

8. Die Flugausbildung muss mindestens 50 Stunden umfassen und alle Fortschrittsprüfungen umfassen, von denen bis zu 5 Stunden Instrumentenbodenzeit sein können. Innerhalb der insgesamt 50 Stunden müssen Bewerber mindestens Folgendes absolvieren:
 - (a) 30 Stunden Schulung am Doppelsteuer, wovon bis zu 5 Stunden Instrumentenbodenzeit sein dürfen;
 - (b) 20 Stunden als PIC;
 - (c) 5 Stunden Überlandflug mit Fluglehrer;
 - (d) 5 Stunden Überlandflug als PIC einschließlich eines VFR-Überlandflugs von mindestens 90 km (50 NM), während dessen zwei Landungen bis zum vollständigen Stillstand auf dem Ziel-Flugplatz durchgeführt werden müssen;
 - (e) 5 Flugstunden in Luftschiffen müssen nachts durchgeführt werden, davon mindestens 3 Stunden Schulung am Doppelsteuer, darunter mindestens

1 Stunde Überland-Navigation und 5 Allein-Nacht-Rundflüge. Jeder Rundflug muss Start und Landung umfassen;

- (f) 10 Stunden Instrumentenschulung am Doppelsteuer, davon mindestens 5 Stunden in einem Luftschiff.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

9. Nach Abschluss der entsprechenden Flugausbildung muss der Bewerber die praktische CPL(As)-Prüfung ablegen.

N Modularer CPL-Lehrgang – Luftschiffe

ALLGEMEINES

1. Ziel des modularen CPL(As)-Lehrgangs ist es, Inhabern einer PPL(As) den Befähigungsstand zu vermitteln, der für die Erteilung einer CPL(As) erforderlich ist.
2. Vor Beginn eines modularen CPL(As)-Lehrgangs muss ein Bewerber:
 - (a) Inhaber einer PPL(As) sein, die gemäß ICAO Anhang 1 erteilt wurde;
 - (b) 200 Flugstunden als Pilot auf Luftschiffen absolviert haben, einschließlich 100 Stunden als PIC, wovon 50 Stunden Überlandflüge sein müssen.
3. Ein Bewerber, der einen modularen CPL(As)-Lehrgang absolvieren möchte, muss alle Flugausbildungsstufen in einem einzigen durchgehenden Lehrgang abschließen, wie dieser von einer ATO organisiert wurde. Der theoretische Unterricht kann bei einer ATO erteilt werden, die nur theoretischen Unterricht durchführt.
4. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:
 - (a) theoretischen Unterricht bis auf CPL(As)-Kenntnisstand, und
 - (b) Ausbildung in Sicht- und Instrumentenflug.

THEORETISCHE KENNTNISSE

5. Ein zugelassener theoretischer CPL(As)-Lehrgang muss mindestens 250 Unterrichtsstunden umfassen.

PRÜFUNG DER THEORETISCHEN KENNTNISSE

6. Ein Bewerber muss einen Kenntnisstand entsprechend den einem Inhaber einer CPL(As) eingeräumten Berechtigungen nachweisen.

FLUGAUSBILDUNG

7. Bewerber ohne IR müssen mindestens 20 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer erhalten, davon:
 - (a) 10 Stunden Sichtflugunterricht, die 5 Stunden in einem Luftschiff-FFS oder -FTD 2,3 oder -FNPT II/III enthalten können, und
 - (b) 10 Stunden Instrumentenausbildung, die 5 Stunden mindestens in einem Luftschiff-FTD 1 oder FNPT I oder in einem Flugzeug enthalten können.
8. Bewerbern, die Inhaber einer gültigen IR(As) sind, wird dies vollständig auf die Instrumentenausbildungszeit mit einem Fluglehrer angerechnet. Bewerber, die Inhaber einer gültigen IR in einer anderen Luftfahrzeugkategorie sind, müssen mindestens 5 Stunden der Instrumentenausbildungszeit in einem Luftschiff absolvieren.

9. Bewerbern ohne eine NachtflugBerechtigung für ein Luftschiff müssen zusätzlich mindestens 5 Stunden Nachtflugausbildung erteilt werden; diese müssen 3 Stunden Schulung am Doppelsteuer umfassen, die mindestens 1 Stunde Überland-Navigation und 5 Alleinstarts und 5 Allein-Nacht-Rundflüge beinhalten. Jeder Rundflug muss einen Start und eine Landung umfassen.

ERFAHRUNG

10. Ein Bewerber für eine CPL(As) muss mindestens 250 Flugstunden in Luftschiffen absolviert haben, davon 125 Stunden als PIC, wovon 50 Stunden Überlandflug als PIC sein müssen, darunter ein VFR-Überlandflug von mindestens 90 km (50 NM), während dessen eine Landung bis zum vollständigen Stillstand auf einem Zielflugplatz durchgeführt werden muss.

Stunden als PIC anderer Luftfahrzeugkategorien können auf die 185 Flugstunden in den folgenden Fällen angerechnet werden:

- (a) 30 Stunden in Flugzeugen oder Hubschraubern, wenn der Bewerber Inhaber einer PPL(A) bzw. PPL(H) ist, oder
- (b) 60 Stunden in Flugzeugen oder Hubschraubern, wenn der Bewerber Inhaber einer CPL(A) bzw. CPL(H) ist, oder
- (c) 10 Stunden in TMGs oder Segelflugzeugen, oder
- (d) 10 Stunden in Ballonen.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

11. Nach Abschluss der entsprechenden Flugausbildung und nach Erwerb der entsprechenden Erfahrung muss der Bewerber die praktische CPL(As)-Prüfung ablegen.

ANHANG 4

Praktische Prüfung für die Erteilung einer CPL

A. Allgemeines

1. Ein Bewerber für die praktische Prüfung für die CPL muss Flugunterricht auf derselben Luftfahrzeugklasse oder demselben Luftfahrzeugmuster erhalten haben, der für die Prüfung verwendet wird.
2. Ein Bewerber muss alle entsprechenden Teile der praktischen Prüfung bestehen. Wenn ein Element in einem Abschnitt nicht bestanden wird, ist dieser Abschnitt nicht bestanden. Wenn der Bewerber mehr als einen Abschnitt nicht besteht, muss der Bewerber die gesamte Prüfung wiederholen. Wenn ein Bewerber nur einen Abschnitt nicht besteht, braucht er nur den nicht bestandenen Abschnitt zu wiederholen. Wenn ein Abschnitt der Wiederholungsprüfung nicht bestanden wird, einschließlich solcher Abschnitte, die bei einem früheren Versuch bestanden wurden, muss der Bewerber die gesamte Prüfung wiederholen. Alle entsprechenden Teile der praktischen Prüfung müssen innerhalb von sechs Monaten absolviert werden. Bei Nichtbestehen aller relevanten Teile der Prüfung beim zweiten Versuch muss eine weitere Ausbildung absolviert werden.
3. Bei Nichtbestehen einer praktischen Prüfung kann eine weitere Ausbildung erforderlich sein. Die praktische Prüfung kann beliebig oft wiederholt werden.

DURCHFÜHRUNG DER PRÜFUNG

4. Wenn der Bewerber die praktische Prüfung aus Gründen abbricht, die der Flugprüfer (Flight Examiner – FE) für unangemessen hält, muss der Bewerber die gesamte praktische Prüfung erneut ablegen. Wenn die Prüfung aus Gründen abgebrochen wird, die der FE für angemessen hält, werden nur die nicht abgeschlossenen Teile bei einem weiteren Flug geprüft.
5. Nach dem Ermessen des FE darf der Bewerber ein Manöver oder ein Verfahren der Prüfung einmal wiederholen. Der FE kann die Prüfung in jeder Phase beenden, wenn er der Meinung ist, dass die vom Bewerber gezeigten praktischen Fähigkeiten eine vollständige Wiederholung der Prüfung erforderlich machen.
6. Ein Bewerber muss das Flugzeug von einer Position aus fliegen, in der die PIC-Funktionen durchgeführt werden können, und die Prüfung so durchführen, wie wenn kein anderes Besatzungsmitglied anwesend wäre. Die Verantwortung für den Flug wird gemäß den nationalen Vorschriften zugewiesen.
7. Ein Bewerber muss gegenüber dem FE angeben, welche Überprüfungen und Aufgaben er ausführt, und die Funkeinrichtungen benennen. Überprüfungen werden gemäß der Checkliste für das Luftfahrzeug durchgeführt, auf dem die Prüfung absolviert wird. Während der Vorbereitung auf die Prüfung von dem Flug muss der Bewerber die Leistungseinstellungen und Geschwindigkeiten festlegen. Die Leistungsdaten für Start, Landeanflug und Landung müssen vom Bewerber gemäß dem Betriebshandbuch oder Flughandbuch für das verwendete Luftfahrzeug berechnet werden.

8. Der FE darf nicht in den Betrieb des Flugzeugs eingreifen, außer wenn dies im Interesse der Sicherheit notwendig ist, oder um eine unzulässige Verzögerung für anderen Verkehr zu vermeiden.

B. Inhalt der praktischen Prüfung für die Erteilung einer CPL – Flugzeuge

1. Das für die praktische Prüfung verwendete Flugzeug muss die Anforderungen für Schulungsflugzeuge erfüllen, für die Beförderung von mindestens vier Personen zugelassen sein und mit einem Verstellpropeller und Einziehfahrwerk ausgerüstet sein.
2. Die zu fliegende Strecke wird vom FE ausgewählt, und das Ziel muss ein kontrollierter Flugplatz sein. Der Bewerber ist für die Flugplanung verantwortlich und muss dafür sorgen, dass alle Ausrüstung und alle Unterlagen für die Durchführung des Fluges an Bord sind. Die Dauer des Fluges muss mindestens 90 Minuten betragen.
3. Der Bewerber muss die Fähigkeit zu Folgendem nachweisen:
 - (a) Betreiben des Flugzeugs innerhalb seiner Grenzen,
 - (b) reibungslose und genaue Durchführung sämtlicher Flugübungen,
 - (c) Handeln mit gutem Urteilsvermögen und im Sinne einer ordnungsgemäßen Flugzeugführung (Airmanship);
 - (d) Anwendung luftfahrttechnischer Kenntnisse, und
 - (e) Beherrschung des Flugzeugs zu jedem Zeitpunkt und in einer solchen Weise, dass der erfolgreiche Abschluss eines Verfahrens oder eines Manövers zu keinem Zeitpunkt ernsthaft infrage gestellt ist.

TOLERANZEN BEI DER FLUGPRÜFUNG

4. Es gelten die nachfolgenden Grenzen, die entsprechend berichtigt werden können, um turbulente Bedingungen und die Handling-Eigenschaften und die Leistung des verwendeten Flugzeugs zu berücksichtigen.

Höhe

normaler Flug ± 100 Fuß

bei simuliertem Triebwerkausfall, ± 150 Fuß

Tracking auf Funknavigationshilfen $\pm 5^\circ$

Steuerkurs

normaler Flug $\pm 10^\circ$

bei simuliertem Triebwerkausfall $\pm 15^\circ$

Geschwindigkeit

Start und Landeanflug ± 5 Knoten

alle anderen Flugzustände ± 10 Knoten

PRÜFUNGSINHALT

5. Elemente in Abschnitt 2 Buchstabe c und Buchstabe e Nummer iv sowie Abschnitt 5 und 6 insgesamt können in einem FNPT II oder einem FFS durchgeführt werden.

Gebrauch der Flugzeug-Checklisten, Airmanship, Kontrolle des Flugzeugs anhand äußerer Sichtmerkmale, Eisverhütungs- und Enteisungsverfahren und Grundsätze des Bedrohungs- und Fehlermanagements gelten in allen Abschnitten.

ABSCHNITT 1 – VERFAHREN VOR DEM FLUG UND ABFLUG	
a	Vorflugkontrolle, einschließlich: Flugplanung, Benutzung von Unterlagen, Berechnung der Masse und Schwerpunktlage, Benutzung von Unterlagen des Wetterdienstes, NOTAMS
b	Kontrollen des Flugzeugs und der Betriebsmittel
c	Rollen und Start
d	Leistungserwägungen und Fluglage
e	Flugplatzbetrieb und Platzrundenverfahren
f	Abflugverfahren, Höhenmessereinstellung, Kollisionsvermeidung
g	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
ABSCHNITT 2 ALLGEMEINE VERFAHRENWEISEN IN DER LUFT	
a	Kontrolle des Flugzeugs anhand externer Sichtmerkmale, einschließlich horizontaler Geradeausflug, Steigflug, Sinkflug, Kollisionsvermeidung
b	Fliegen bei kritisch niedrigen Fluggeschwindigkeiten einschließlich Erkennen und Beenden eines beginnenden und vollständigen überzogenen Flugzustands
c	Kurven einschließlich Kurven in Landekonfiguration Kurven mit 45° Querneigung
d	Flug bei kritisch hohen Fluggeschwindigkeiten einschließlich Erkennen und Beenden steiler Sinkflugkurven

e	<p>Fliegen des Flugzeugs ausschließlich nach Instrumenten, einschließlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Horizontalflug, Reiseflugkonfiguration, Kontrolle von Kurs, Höhe und Fluggeschwindigkeit (ii) Steig- und Sinkflugkurven mit 10°–30° Querneigung (iii) Beenden von ungewöhnlichen Fluglagen (iv) Ausfall von Fluglageinstrumenten
f	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren

ABSCHNITT 3 – STRECKENFLUGVERFAHREN

a	Kontrolle des Flugzeugs anhand externer Sichtmerkmale, einschließlich Reiseflugkonfiguration – Erwägungen Reichweite/Höchstflugdauer
b	Orientierung, Kartenlesen
c	Einhalten von Steuerkurs, Flughöhe und Fluggeschwindigkeit, Kollisionsvermeidung
d	Höhenmessereinstellung. Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
e	Überwachung des Flugverlaufs, Bordbuch, Kraftstoffverbrauch, Beurteilung von Kursfehlern und Rückkehr zum korrekten Kurs
f	Beobachtung der Witterungsbedingungen, Beurteilung von Trends, Planung von Kursänderungen
g	Tracking, Positionsbestimmung (NDB oder VOR), Identifikation von Einrichtungen (Instrumentenflug). Umsetzung eines Kursänderungsplans zu einem anderen Flughafen (Sichtflug)

ABSCHNITT 4 – ANFLUG- UND LANDEVERFAHREN

a	Anflugverfahren, Höhenmessereinstellungen, Checks, Lookout
b	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
c	Durchstarten aus niedriger Höhe

d	Normale Landung, Schiebelandung (unter geeigneten Bedingungen)
e	Kurzfeldlandung
f	Landeanflug und Landung mit simuliertem Triebwerksausfall (nur einmotorige Luftfahrzeuge)
g	Landung ohne Verwendung von Flügelklappen
h	Maßnahmen nach dem Flug
ABSCHNITT 5 – AUSSERGEWÖHNLICHE VERFAHREN UND NOTVERFAHREN	
Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 4 kombiniert werden	
a	Simulierter Triebwerksausfall nach dem Start (in einer sicheren Höhe), Feuerlöschübung
b	Betriebsstörung von technischer Ausrüstung einschließlich Ausfahren des alternativen Fahrwerks, Ausfall der Elektrik und der Bremsen
c	Notlandung (simuliert)
d	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
e	Mündliche Fragen
ABSCHNITT 6 – SIMULIERTER ASYMMETRISCHER FLUG UND ENTSPRECHENDE KLASSEN- ODER TYPENELEMENTE	
Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 5 kombiniert werden	
a	Simulierter Triebwerksausfall während des Starts (in einer sicheren Höhe, falls nicht in einem FFS durchgeführt)
b	Asymmetrischer Landeanflug und asymmetrisches Durchstarten
c	Asymmetrischer Landeanflug und Landen bis zum vollständigen Stillstand

d	Abschalten und erneutes Starten der Triebwerke
e	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren, Airmanship
f	Wie vom FE festgelegt – aufzunehmende relevante Elemente der praktischen Prüfung für die Klassen- oder Musterberechtigung, falls zutreffend: (i) Flugzeugsysteme einschließlich Umgang mit dem Autopiloten (ii) Betrieb des Drucksystems (iii) Verwendung des Enteisungs- und Vereisungsschutzsystems
g	Mündliche Fragen

C. Inhalt der praktischen Prüfung für die Erteilung einer CPL – Hubschrauber

1. Der für die praktische Prüfung verwendete Hubschrauber muss die Anforderungen für Schulhubschrauber erfüllen.
2. Der zu überfliegende Bereich und die zu fliegende Strecke werden vom FE ausgewählt, und alle Maßnahmen in niedriger Höhe und beim Schweben müssen auf einem zugelassenen Flugplatz/an einem zugelassenen Standort erfolgen. Strecken, die für Abschnitt 3 verwendet werden, können auf dem Startflugplatz oder auf einem anderen Flugplatz enden, und ein Ziel muss ein kontrollierter Flugplatz sein. Die praktische Prüfung kann in 2 Flügen durchgeführt werden. Die Gesamtdauer der Flüge muss mindestens 90 Minuten betragen.
3. Der Bewerber muss die Fähigkeit zu Folgendem nachweisen:
 - (a) Betreiben des Hubschraubers innerhalb seiner Grenzen;
 - (b) reibungslose und genaue Durchführung sämtlicher Flugübungen;
 - (c) Handeln mit gutem Urteilsvermögen und im Sinne einer ordnungsgemäßen Flugzeugführung (Airmanship);
 - (d) Anwendung luftfahrttechnischer Kenntnisse, und
 - (e) Beherrschung des Hubschraubers zu jedem Zeitpunkt und in einer solchen Weise, dass der erfolgreiche Abschluss eines Verfahrens oder eines Manövers zu keinem Zeitpunkt ernsthaft infrage gestellt ist.

TOLERANZEN BEI DER FLUGPRÜFUNG

4. Es gelten die nachfolgenden Grenzen, die entsprechend berichtigt wurden, um turbulente Bedingungen und die Handling-Eigenschaften und die Leistung des verwendeten Hubschraubers zu berücksichtigen.

Höhe

normaler Flug ± 100 Fuß

simulierter größerer Notfall ± 150 Fuß

Tracking auf Funknavigationshilfen $\pm 10^\circ$

Steuerkurs

normaler Flug $\pm 10^\circ$

simulierter größerer Notfall $\pm 15^\circ$

Geschwindigkeit

Start und Landeanflug mehrmotorig ± 5 Knoten

alle anderen Flugzustände ± 10 Knoten

Bodendrift

T.O. Schweben I.G.E. ± 3 Fuß

Landung keine Seitwärts- oder Rückwärtsbewegung

PRÜFUNGSINHALT

5. Elemente in Abschnitt 4 können in einem Hubschrauber-FNPT oder einem Hubschrauber-FFS durchgeführt werden. Gebrauch der Hubschrauber-Checklisten, Airmanship, Kontrolle des Hubschraubers anhand äußerer Sichtmerkmale, Eisverhütungsverfahren und Grundsätze des Bedrohungs- und Fehlermanagements gelten in allen Abschnitten.

ABSCHNITT 1 – KONTROLLEN UND VERFAHREN VOR UND NACH DEM FLUG	
a	Musterkenntnisse, (z. B. technisches Bordbuch, Kraftstoff, Masse und Schwerpunktlage, Flugleistung), Flugplanung, NOTAMS, Wetterberatung
b	Vorflugkontrolle/Tätigkeiten vor dem Flug, Einbauort und Verwendungszweck von Ausrüstungsteilen
c	Cockpitkontrolle, Anlassverfahren
d	Überprüfung der Funk- und Navigationsausrüstung, Auswahl und Einstellung von Frequenzen
e	Verfahren vor dem Abflug, Sprechfunkverfahren, Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle
f	Abstellen des Hubschraubers auf der Abstellfläche, Abstellen des oder der Triebwerke und Verfahren nach dem Flug
ABSCHNITT 2 – Schwebeflugübungen, fortgeschrittene Flugübungen und Führen des Hubschraubers in schwierigem Gelände	
a	Start und Landung (Abheben und Aufsetzen)
b	Rollen, Schwebeflug auf festgelegten Strecken
c	Stationärer Schwebeflug mit Gegenwind/Seitenwind/Rückenwind
d	360°-Drehung links und rechts im stationären Schwebeflug, links und rechts (Drehungen auf der Stelle)

e	Vorwärts, seitwärts und rückwärts gerichteter Schwebeflug
f	Simulierter Triebwerksausfall im Schwebeflug
g	Quick Stops gegen den Wind und mit dem Wind
h	Starts und Landungen von/auf Hängen und außerhalb genehmigter Hubschrauberflugplätze
i	Starts (verschiedene Abflugprofile)
j	Starts bei Seitenwind oder Rückenwind (sofern durchführbar)
k	Start mit höchstzulässiger Startmasse (tatsächlich oder simuliert)
l	Verschiedene Anflugprofile
m	Start und Landung mit eingeschränkter Triebwerkleistung
n	Autorotationen (vom Prüfer (FE) sind zwei Übungen auszuwählen: normale Autorotation, Autorotation mit der Geschwindigkeit der besten Reichweite, Autorotation mit geringer Vorwärtsgeschwindigkeit und Autorotation mit 360°-Drehung)
o	Autorotationslandung
p	Notlandeübung mit Motorhilfe
q	Überprüfungen der Triebwerkleistung, Verfahren zur Geländeerkundung, An- und Abflugverfahren
ABSCHNITT 3 – NAVIGATION - ÜBERLANDFLUG	
a	Navigation und Orientierung in verschiedenen Flughöhen, Gebrauch der Navigationskarten
b	Einhalten von Flughöhe, Fluggeschwindigkeit und Steuerkurs, Luftraumbeobachtung, Höhenmessereinstellung
c	Überwachung des Flugverlaufs, Flugdurchführungsplan, Kraftstoffverbrauch, Höchstflugdauer, voraussichtliche Ankunftszeit (ETA), Überprüfung der Abweichung vom Kurs über Grund, Wiederherstellung des korrekten Kurses über Grund, Überwachung der Instrumente
d	Beobachtung des Wetters, Planung von Ausweichstrecken
e	Einhalten eines vorbestimmten Kurses über Grund, Positionsbestimmung (NDB und/oder VOR), Identifizierung von Funknavigationseinrichtungen
f	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle und Einhaltung von Flugverkehrsverfahren, etc.

ABSCHNITT 4 – FLUGÜBUNGEN AUSSCHLIESSLICH NACH INSTRUMENTEN	
a	Horizontalflug, Einhalten von Steuerkurs, Flughöhe und Fluggeschwindigkeit
b	Standardkurven (Rate 1 turn) auf bestimmte Steuerkurse, 180° – 360°, links und rechts
c	Steig- und Sinkflug, einschließlich Standardkurven (Rate 1 turn) auf bestimmte Steuerkurse
d	Aufrichten aus ungewöhnlichen Fluglagen
e	Kurven im Horizontalflug mit 30° Querneigung, bis 90°, links und rechts
ABSCHNITT 5 – Außergewöhnliche- und Notverfahren (wenn nötig, simuliert)	
Anmerkung (1): Wird die Prüfung auf einem mehrmotorigen Hubschrauber abgelegt, so muss das Verfahren/Verhalten bei Ausfall eines Triebwerkes simuliert werden, einschließlich Anflug und Landung mit simuliertem Triebwerkausfall.	
Anmerkung (2): Vom Prüfer (FE) sind mindestens vier der folgenden Flugübungen auszuwählen:	
a	Triebwerkstörungen, einschließlich Reglerfehler, Vergaser-/Triebwerkvereisung, Schmierstoffanlage, soweit zutreffend
b	Störungen in der Kraftstoffanlage
c	Störungen in der elektrischen Anlage
d	Störungen in der Hydraulikanlage, einschließlich Anflug und Landung ohne Hydraulikhilfen, soweit zutreffend
e	Störung am Hauptrotor und/oder Störung des Drehmomentausgleiches (nur im Flugsimulator oder im Gespräch)
f	Verfahren bei Ausbruch eines Feuers, einschließlich Rauchkontrolle und -entfernung, soweit zutreffend

eg	<p>Andere außergewöhnliche und Notverfahren gemäß dem entsprechenden Flughandbuch, darin enthalten für mehrmotorige Hubschrauber:</p> <p>Simulierter Ausfall eines Triebwerkes beim Start:</p> <p>Startabbruch bei oder vor Erreichen von TDP (Startentscheidungspunkt) oder sichere Notlandung bei oder vor Erreichen von DPATO (Definierter Punkt im Abflug) kurz nach Passieren von TDP oder DPATO</p> <p>Landung mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks:</p> <p>Landung oder Durchstarten nach einem Triebwerkausfall vor Erreichen von LDP oder DPBL (Landeentscheidungspunkt oder Definierter Punkt im Anflug), bei einem Triebwerkausfall nach Passieren von LDP oder sichere Notlandung nach Passieren von DPBL.</p>
----	--

D. Inhalt der praktischen Prüfung für die Erteilung einer CPL – Luftschiffe

1. Das für die praktische Prüfung verwendete Luftschiff muss die Anforderungen für Schul-Luftschiffe erfüllen.
2. Der Bereich und die Strecke, auf der geflogen wird, werden vom FE gewählt. Strecken, die für Abschnitt 3 verwendet werden, können auf dem Startflugplatz oder auf einem anderen Flugplatz enden, und ein Ziel muss ein kontrollierter Flugplatz sein. Die praktische Prüfung kann in 2 Flügen durchgeführt werden. Die Gesamtdauer der Flüge muss mindestens 60 Minuten betragen.
3. Der Bewerber muss die Fähigkeit zu Folgendem nachweisen:
 - (a) Betreiben des Luftschiffs innerhalb seiner Grenzen;
 - (b) reibungslose und genaue Durchführung sämtlicher Flugübungen;
 - (c) Handeln mit gutem Urteilsvermögen und im Sinne einer ordnungsgemäßen Flugzeugführung (Airmanship);
 - (d) Anwendung luftfahrttechnischer Kenntnisse, und
 - (e) Beherrschung des Luftschiffs zu jedem Zeitpunkt und in einer solchen Weise, dass der erfolgreiche Abschluss eines Verfahrens oder eines Manövers zu keinem Zeitpunkt ernsthaft infrage gestellt ist.

TOLERANZEN BEI DER FLUGPRÜFUNG

4. Es gelten die nachfolgenden Grenzen, die entsprechend berichtigt werden können, um turbulente Bedingungen und die Handling-Eigenschaften und die Leistung des verwendeten Luftschiffs zu berücksichtigen.

Höhe

normaler Flug ± 100 Fuß

simulierter größerer Notfall ± 150 Fuß

Tracking auf Funknavigationshilfen $\pm 10^\circ$

Steuerkurs

normaler Flug $\pm 10^\circ$

simulierter größerer Notfall $\pm 15^\circ$

PRÜFUNGSINHALT

5. Elemente in Abschnitt 5 und 6 können in einem Luftschiff FNPT II oder einem Luftschiff-FFS durchgeführt werden. Gebrauch der Luftschiff-Checklisten, Airmanship, Kontrolle des Luftschiffs anhand äußerer Sichtmerkmale, Eisverhütungsverfahren und Grundsätze des Bedrohungs- und Fehlermanagements gelten in allen Abschnitten.

ABSCHNITT 1 – VERFAHREN VOR DEM FLUG UND ABFLUG	
a	Vorflug, einschließlich: Flugplanung, Benutzung von Unterlagen, Berechnung der Masse und Schwerpunktlage, Benutzung von Unterlagen des Wetterdienstes, NOTAMS
b	Kontrollen des Luftschiffs und Wartung
c	Abmastverfahren, Bodenmanöver und Start
d	Leistungserwägungen und Fluglage
e	Flugplatzbetrieb und Platzrundenverfahren
f	Abflugverfahren, Höhenmessereinstellung, Kollisionsvermeidung
g	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
ABSCHNITT 2 – ALLGEMEINE VERFAHRENWEISEN IN DER LUFT	
a	Kontrolle des Luftschiffs anhand externer Sichtmerkmale, einschließlich horizontaler Geradeausflug, Steigflug, Sinkflug, Kollisionsvermeidung
b	Flug auf Druckhöhe
c	Kurven
d	Steile Sink- und Steigflüge

e	<p>Fliegen des Flugzeugs ausschließlich nach Instrumenten, einschließlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Horizontalflug, Kontrolle von Kurs, Höhe und Fluggeschwindigkeit (ii) Steig- und Sinkflugkurven (iii) Beenden von ungewöhnlichen Fluglagen (iv) Ausfall von Fluglageinstrumenten
f	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
ABSCHNITT 3 – STRECKENFLUGVERFAHREN	
a	Führen des Luftschiffs mit Sicht nach außen, Erwägungen Reichweite/Höchstflugdauer
b	Orientierung, Kartenlesen
c	Einhalten von Steuerkurs, Flughöhe und Fluggeschwindigkeit, Kollisionsvermeidung
d	Höhenmessereinstellungen, Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
e	Überwachung des Flugverlaufs, Bordbuch, Kraftstoffverbrauch, Beurteilung von Kursfehlern und Rückkehr zum korrekten Kurs
f	Beobachtung der Witterungsbedingungen, Beurteilung von Trends, Planung von Kursänderungen
g	Einhalten eines Kurses über Grund, Positionsbestimmung (NDB oder VOR) Identifizierung von Funknavigationseinrichtungen (Instrumentenflug). Umsetzung eines Kursänderungsplans zu einem anderen Flughafen (Sichtflug)
ABSCHNITT 4 – ANFLUG- UND LANDEVERFAHREN	
a	Anflugverfahren, Höhenmessereinstellungen, Checks, Lookout
b	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
c	Durchstarten aus niedriger Höhe

d	Normale Landung
e	Kurzfeldlandung
f	Landeanflug und Landung mit simuliertem Triebwerksausfall (nur einmotorige Luftfahrzeuge)
g	Landung ohne Verwendung von Flügelklappen
h	Maßnahmen nach dem Flug
ABSCHNITT 5 – AUSSERGEWÖHNLICHE VERFAHREN UND NOTVERFAHREN	
Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 4 kombiniert werden	
a	Simulierter Triebwerksausfall nach dem Start (in einer sicheren Höhe), Feuerlöschübung
b	Betriebsstörung von technischer Ausrüstung
c	Notlandung (simuliert)
d	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
e	Mündliche Fragen
ABSCHNITT 6 – RELEVANTE KLASSEN- ODER TYP-ELEMENTE	
Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 5 kombiniert werden	
a	Simulierter Triebwerksausfall während des Starts (in einer sicheren Höhe, falls nicht in einem FFS durchgeführt)
b	Landeanflug und Durchstarten mit ausgefallenem Triebwerk/ausgefallenen Triebwerken
c	Anflug und Landung bis zum vollständigen Stillstand mit ausgefallenem Triebwerk/ausgefallenen Triebwerken
d	Störung im Hüllendrucksystem

e	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren, Airmanship
f	Wie vom FE festgelegt – aufzunehmende relevante Elemente der praktischen Prüfung für die Klassen- oder Musterberechtigung, falls zutreffend: (i) Luftschiessysteme (ii) Betrieb des Hüllendrucksystems
g	Mündliche Fragen

ANHANG 5

Integrierter MPL-Ausbildungslehrgang

ALLGEMEINES

1. Ziel des integrierten MPL-Lehrgangs ist es, Piloten den Befähigungsstand zu vermitteln, der notwendig ist, damit sie als Kopilot auf mehrmotorigen Flugzeugen mit Turbinenantrieb unter VFR- und IFR-Bedingungen tätig sein und eine MPL erlangen können.
2. Die Zulassung für einen MPL-Ausbildungslehrgang wird nur einer ATO erteilt, die zu einem gewerblichen Luftverkehrsbetreiber mit einer Zulassung gemäß Teil-MS und den entsprechenden Flugbetriebsanforderungen gehört oder die eine besondere Vereinbarung mit einem solchen Betreiber besitzt. Die Lizenz ist bis zum Abschluss des Umwandlungslehrgangs des Fluglinienbetreibers auf diesen Betreiber beschränkt.
3. Ein Bewerber, der einen integrierten MPL-Lehrgang absolvieren möchte, muss alle Lehrgangsstufen in einem einzigen durchgehenden Lehrgang bei einer ATO absolvieren. Die Ausbildung muss kompetenzbasiert sein und in einer Betriebsumgebung mit mehreren Besatzungsmitgliedern durchgeführt werden.
4. Zum Lehrgang können nur Bewerber ohne Vorkenntnisse („ab initio“) zugelassen werden.
5. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:
 - (a) theoretischen Unterricht bis auf ATPL(A)-Kenntnisstand;
 - (b) Ausbildung in Sicht- und Instrumentenflug;
 - (c) Ausbildung in MCC für den Betrieb von Flugzeugen mit mehreren Piloten, und
 - (d) Musterberechtigungsausbildung.
6. Ein Bewerber, der nicht den gesamten MPL-Lehrgang absolviert oder nicht absolvieren kann, kann bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Prüfung der theoretischen Kenntnisse und eine praktische Prüfung für eine Lizenz mit geringeren Berechtigungen und eine IR stellen, wenn die entsprechenden Anforderungen erfüllt sind.

THEORETISCHE KENNTNISSE

7. Ein zugelassener MPL-Theorielehrgang muss mindestens 750 Stunden Ausbildung für den ATPL(A)-Kenntnisstand sowie die Stunden umfassen, die gemäß Abschnitt H für theoretischen Unterricht für die entsprechende Musterberechtigung erforderlich sind.

FLUGAUSBILDUNG

8. Die Flugausbildung muss mindestens 240 Stunden umfassen, die aus Stunden als PF und PNF im tatsächlichen und simulierten Flug zusammengesetzt sind, und die folgenden vier Ausbildungsphasen beinhalten:
 - (a) Phase 1 – fliegerische Grundfähigkeiten
Spezifische einfache Ausbildung als alleiniger Pilot in einem Flugzeug.

(b) Phase 2 – Grundstufe

Einführung in den Betrieb mit mehreren Besatzungsmitgliedern und Instrumentenflug.

(c) Phase 3 – Zwischenstufe

Anwendung des Betriebs mit mehreren Besatzungsmitgliedern auf mehrmotorige Turbinenflugzeuge, die als Hochleistungsflugzeug gemäß Teil-21 zugelassen sind.

(d) Phase 4 – Fortgeschrittene Stufe

Musterberechtigungsausbildung in einer an Fluggesellschaften orientierten Umgebung.

Flugerfahrung im tatsächlichen Flug muss alle Erfahrungsanforderungen von Abschnitt H beinhalten, Ausbildung in der Beendigung von außer Kontrolle geratenen Flugzuständen, Nachtflug, Flug ausschließlich nach Instrumenten und die Erfahrung, die für die Erlangung der ordnungsgemäßen Flugzeugführung (Airmanship) erforderlich ist.

MCC-Anforderungen müssen in den entsprechenden oben genannten Phasen enthalten sein.

Ausbildung im Flug mit einseitigen Triebwerkausfall muss entweder in einem Flugzeug oder einem FFS erteilt werden.

9. Jede Ausbildungsphase im Lehrplan für den Flugunterricht muss eine Ausbildung in den grundlegenden Kenntnissen und Abschnitte praktischer Ausbildung umfassen.
10. Im Rahmen des Ausbildungslehrgangs muss eine ständige Bewertung des Lehrplans und eine ständige Beurteilung der Schüler stattfinden, die den Lehrplan absolvieren. Mit der Bewertung ist sicherzustellen, dass:
 - (a) die Kompetenzen und die entsprechenden Beurteilungen einen Bezug zur Aufgabe eines Kopiloten eines Flugzeugs mit mehreren Piloten haben, und
 - (b) die Schüler beim Erwerb der erforderlichen Kompetenzen gute Fortschritte machen.
11. Der Ausbildungslehrgang muss mindestens 12 Starts und Landungen beinhalten, um die Kompetenz sicherzustellen. Diese Starts und Landungen müssen unter der Aufsicht eines Ausbilders in einem Flugzeug absolviert werden, für das die Musterberechtigung erteilt werden soll.

BEURTEILUNGSSTUFE

12. Bewerber für die MPL müssen ihre Leistungsfähigkeit in allen 9 in nachfolgendem Absatz 13 genannten Kompetenzeinheiten auf der fortgeschrittenen Kompetenzebene nachweisen, die für den Betrieb und die Interaktion als Kopilot in einem Flugzeug mit Turbinenantrieb mit mehreren Piloten unter Sicht- und Instrumentenbedingungen erforderlich ist. Mittels der Beurteilung muss bestätigt werden, dass das Flugzeug oder die Situation jederzeit beherrscht wird und der erfolgreiche Ablauf eines Verfahrens oder einer Flugübung gewährleistet ist. Der Bewerber muss die Kenntnisse, Fähigkeiten und Haltungen, die für den sicheren Betrieb des betreffenden Flugzeugtyps erforderlich sind, gemäß den MPL-Leistungskriterien durchgängig nachweisen.

KOMPETENZEINHEITEN

13. Der Bewerber muss Kompetenz in den folgenden 9 Kompetenzeinheiten nachweisen:
- (1) Anwendung der Grundsätze des menschlichen Leistungsvermögens einschließlich der Grundsätze des Bedrohungs- und Fehlermanagements;
 - (2) Durchführung des Bodenbetriebs des Flugzeugs;
 - (3) Durchführung eines Starts;
 - (4) Durchführung eines Steigflugs;
 - (5) Durchführung eines Reiseflugs;
 - (6) Durchführung eines Sinkflugs;
 - (7) Durchführung eines Landeanflugs;
 - (8) Durchführung einer Landung und
 - (9) Durchführung der Verfahren nach der Landung und der Flugzeugverfahren nach dem Flug.

SIMULIERTER FLUG

14. Mindestforderungen für FSTDs:

- (a) Phase 1 – Fliegerische Grundfähigkeiten

Von der zuständigen Behörde genehmigte E-Ausbildungs- und Part Tasking-Geräte mit den folgenden Merkmalen:

- Vorhandensein von Zubehör, das über dasjenige hinausgeht, was normalerweise auf Desktop-Computern zu finden ist, wie z. B. funktionsfähige Nachbildungen einer Leistungshebelführung, ein Side-Stick-Controller oder eine FMS-Tastatur, und
- psychomotorische Aktivität mit geeigneter Anwendung von Kraft und geeignetem Timing von Reaktionen.

- (b) Phase 2 – Grundstufe

Ein FNPT II MCC, der ein generisches mehrmotoriges Flugzeug mit Turbinenantrieb nachbildet.

- (c) Phase 3 – Zwischenstufe

Ein FSTD, das ein mehrmotoriges Flugzeug mit Turbinenantrieb nachbildet, das mit einem Kopiloten betrieben werden muss und für einen Stufe B gleichwertigen Standard zugelassen ist, wobei zusätzlich Folgendes vorhanden sein muss:

- ein kontinuierliches über das gesamte Cockpit eingespiegeltes optisches Tag-/Dämmerungs-/Nachtsystem mit einem Mindest-Gesichtsfeld für jeden Piloten von 180° horizontal und 40° vertikal, und
- ATC-Umgebungssimulation.

- (d) Phase 4 – Fortgeschrittene Stufe

Ein FFS, der Ebene D oder Ebene C vollständig gleichwertig ist, mit einem erweiterten optischen Tagessystem einschließlich ATC-Umgebungssimulation.

ANHANG 6

Modulare Ausbildungsgänge für den IR

A. IR(A) – Modularer Flugausbildungslehrgang

ALLGEMEINES

1. Ziel des integrierten modularen Flugausbildungslehrgangs IR(A) ist es, Piloten den erforderlichen Befähigungsstand zu vermitteln, um Flugzeuge unter IFR und in IMC fliegen zu können. Der Lehrgang besteht aus zwei Modulen, die getrennt oder kombiniert absolviert werden können:

- (a) Instrumentenflug-Basismodul

Dieses umfasst 10 Stunden Instrumentenflugzeit mit einem Ausbilder, wovon bis zu 5 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem BITD, FNPT I oder II oder einem an FFS sein können. Nach Absolvierung des Instrumentenflug-Basismoduls wird dem Bewerber ein Zeugnis über den erfolgreichen Abschluss des Lehrgangs ausgehändigt.

- (b) Verfahrenstechnisches Instrumentenflugmodul

Dieses umfasst den restlichen Ausbildungslehrplan für die IR(A), 40 Stunden einmotorige oder 45 Stunden mehrmotorige Instrumentenflugzeit mit einem Ausbilder und den Theorielehrgang für die IR(A).

2. Ein Bewerber für einen modularen IR(A)-Lehrgang muss Inhaber einer PPL(A) oder einer CPL(A) einschließlich der Nachtflugberechtigung sein. Ein Bewerber für das verfahrenstechnische Instrumentenflugmodul, der nicht Inhaber einer CPL(A) ist, muss Inhaber eines Zeugnisses über den erfolgreichen Abschluss des Lehrgangs für das Instrumentenflug-Basismodul sein.

Die ATO muss sicherstellen, dass der Bewerber für einen IR(A)-Lehrgang für mehrmotorige Flugzeuge, der nicht Inhaber einer Klassen- oder Musterberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge war, vor Beginn der Flugausbildung für den IR(A)-Lehrgang die in Abschnitt H genannte Ausbildung für mehrmotorige Flugzeuge absolviert hat.

3. Ein Bewerber, der das verfahrenstechnische Instrumentenflugmodul eines modularen integrierten IR(A)-Lehrgangs absolvieren möchte, muss alle Lehrgangsstufen in einem einzigen durchgehenden Lehrgang absolvieren. Vor Beginn des verfahrenstechnischen Instrumentenflugmoduls muss sich die ATO von der grundlegenden praktischen Instrumentenflug-Kompetenz des Bewerbers überzeugen. Gegebenenfalls ist eine Auffrischungsausbildung durchzuführen.
4. Die theoretische Ausbildung muss innerhalb von 18 Monaten absolviert werden. Das verfahrenstechnische Instrumentenflugmodul und die praktische Prüfung müssen innerhalb des Gültigkeitszeitraums der bestandenen theoretischen Prüfungen absolviert werden.
5. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:
 - (a) theoretischen Unterricht bis auf IR-Kennntnisstand;
 - (b) Instrumentenflug-Ausbildung.

THEORETISCHE KENNTNISSE

6. Ein genehmigter modularer IR(A)-Lehrgang muss mindestens 150 Stunden theoretischen Unterricht umfassen.

FLUGAUSBILDUNG

7. Ein IR(A)-Lehrgang für einmotorige Luftfahrzeuge muss mindestens 50 Stunden Instrumentenflugzeit mit einem Ausbilder umfassen, wovon bis zu 20 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I oder bis zu 35 Stunden in einem FFS oder FNPT II sein können. Höchstens 10 Stunden FNPT II oder einer FFS-Instrumentenbodenzeit können in einem FNPT I durchgeführt werden.
8. Ein IR(A)-Lehrgang für mehrmotorige Luftfahrzeuge muss mindestens 55 Stunden Instrumentenflugzeit mit einem Ausbilder umfassen, wovon bis zu 25 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I oder bis zu 40 Stunden in einem FFS oder FNPT II sein können. Höchstens 10 Stunden FNPT II oder einer FFS-Instrumentenbodenzeit können in einem FNPT I durchgeführt werden. Die übrige Instrumentenflugausbildung muss mindestens 15 Stunden in mehrmotorigen Flugzeugen beinhalten.
9. Der Inhaber einer IR(A) für einmotorige Luftfahrzeuge, der auch Inhaber einer Klassen- oder Musterberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge ist und erstmals eine IR(A) für mehrmotorige Flugzeuge erwerben möchte, muss einen Lehrgang bei einer ATO absolvieren, der mindestens 5 Stunden Instrumentenflugausbildung in mehrmotorigen Flugzeugen umfasst, wovon 3 Stunden in einem FFS oder FNPT II absolviert werden können.
- 10.1 Für den Inhaber einer CPL(A) oder eines Zeugnisses über den erfolgreichen Abschluss des Lehrgangs für das Instrumentenflug-Basismodul kann die in obigem Absatz 7 bzw. 8 genannte gesamte Ausbildung um 10 Stunden verkürzt werden.
- 10.2 Für den Inhaber einer IR(H) kann die in obigem Absatz 7 bzw. 8 genannte gesamte Ausbildung um 10 Stunden verkürzt werden.
- 10.3 Die gesamte Instrumentenflugausbildung in einem Flugzeug muss Absatz 7 bzw. 8 in der erforderlichen Weise erfüllen.
11. Die Flugübungen bis zur praktischen IR(A)-Prüfung müssen Folgendes umfassen:
 - (a) Instrumentenflug-Basismodul: Verfahren und Flugübungen für den grundlegenden Instrumentenflug, die mindestens Folgendes beinhalten:
 - (i) Basis-Instrumentenflug ohne äußere optische Anhaltspunkte:
 - horizontaler Flug,
 - Steigflug,
 - Sinkflug,
 - Kurven im Horizontalflug, Steigflug, Sinkflug;
 - (ii) Instrumentenmuster;
 - (iii) Kurve mit Schräglage;
 - (iv) Funknavigation;
 - (v) Beenden ungewöhnlicher Fluglagen;
 - (vi) beschränktes Bedienfeld;

- (vii) Erkennen und Beenden eines beginnenden und vollständigen Strömungsabrisses;
- (b) Verfahrenstechnisches Instrumentenflugmodul:
 - (i) Vorflugkontrollverfahren für IFR-Flüge, einschließlich der Verwendung des Flughandbuchs und geeigneter Dokumente der Flugverkehrsdienste bei der Erstellung eines IFR-Flugplans;
 - (ii) Verfahren und Flugübungen für IFR-Betrieb unter normalen, veränderten und Notfallbedingungen, die mindestens Folgendes umfassen:
 - Übergang von Sicht- auf Instrumentenflug beim Start,
 - Standard-Instrumente-Abflüge und -Ankünfte,
 - Strecken-IFR-Verfahren,
 - Warteverfahren,
 - Instrumentenanflüge nach definierten Minima,
 - Fehlanflugverfahren,
 - Landungen aus Instrumentenanflügen einschließlich Platzrundenanflug;
 - (iii) Flugübungen während des Fluges und spezifische Flugcharakteristiken;
 - (iv) falls erforderlich, Betrieb eines mehrmotorigen Flugzeugs bei den obigen Übungen, einschließlich Betrieb des Flugzeugs ausschließlich nach Instrumenten mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks und Abschalten und erneutem Starten der Triebwerke (die letztere Übung muss in einer sicheren Höhe durchgeführt werden, sofern sie nicht auf einem FFS oder FNPT II durchgeführt wird).

B. IR(H) – Modularer Flugausbildungslehrgang

1. Ziel des integrierten modularen Flugausbildungslehrgangs IR(H) ist es, Piloten den erforderlichen Befähigungsstand zu vermitteln, um Hubschrauber unter IFR und in IMC fliegen zu können.
2. Ein Bewerber für einen modularen IR(H)-Lehrgang muss Inhaber einer PPL(H) mit Nachtflugberechtigung oder einer CPL(A) oder einer ATPL(H) sein. Vor Beginn der Luftfahrzeug-Ausbildungsphase des IR(H)-Lehrgangs muss der Bewerber Inhaber der Hubschrauber-Musterberechtigung sein, die für die praktische IR(H)-Prüfung verwendet wird, oder eine zugelassene Musterberechtigungsausbildung auf diesem Typ absolviert haben. Der Bewerber muss Inhaber eines Zeugnisses über den zufriedenstellenden Abschluss der MCC sein, wenn die praktische Prüfung unter Bedingungen mit mehreren Piloten durchgeführt werden soll.
3. Ein Bewerber, der einen modularen IR(H)-Lehrgang absolvieren möchte, muss alle Lehrgangsstufen in einem einzigen durchgehenden Lehrgang absolvieren.
4. Die theoretische Ausbildung muss innerhalb von 18 Monaten absolviert werden. Der Flugunterricht und die praktische Prüfung müssen innerhalb des Gültigkeitszeitraums der bestandenen theoretischen Prüfung absolviert werden.
5. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:
 - (a) theoretischen Unterricht bis auf IR-Kennntnisstand;

- (b) Instrumentenflug-Ausbildung.

THEORETISCHE KENNTNISSE

6. Ein genehmigter modularer IR(H)-Lehrgang muss mindestens 150 Ausbildungsstunden umfassen.

FLUGAUSBILDUNG

7. Ein IR(H)-Lehrgang für einmotorige Hubschrauber muss mindestens 50 Stunden Instrumentenflugzeit mit einem Ausbilder umfassen, wovon:

- (a) bis zu 20 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I(H) oder (A) sein können. Diese 20 Stunden Ausbildungszeit in FNPT I (H) oder (A) können durch 20 Stunden Ausbildungszeit für IR(H) in einem Flugzeug ersetzt werden, das für diesen Lehrgang zugelassen ist, oder
- (b) bis zu 35 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem Hubschrauber-FTD 2/3, -FNPT II/III oder -FFS sein können.

Die Instrumentenflugausbildung muss mindestens 10 Stunden in einem für IFR zugelassenen Hubschrauber beinhalten.

8. Ein IR(H)-Lehrgang für mehrmotorige Hubschrauber muss mindestens 55 Stunden Instrumentenflugzeit mit einem Ausbilder umfassen, wovon

- (a) bis zu 20 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I(H) oder (A) sein können. Diese 20 Stunden Ausbildungszeit in FNPT I (H) oder (A) können durch 20 Stunden Ausbildungszeit für IR(H) in einem Flugzeug ersetzt werden, das für diesen Lehrgang zugelassen ist, oder
- (b) bis zu 40 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem Hubschrauber-FTD 2/3, -FNPT II/III oder -FFS sein können.

Die Instrumentenflugausbildung muss mindestens 10 Stunden in einem für IFR zugelassenen mehrmotorigen Hubschrauber beinhalten.

- 9.1 Für Inhaber einer ATPL(H) werden die theoretischen Unterrichtsstunden um 50 Stunden verringert.

- 9.2 Für den Inhaber einer IR(A) kann die erforderliche Ausbildung um 10 Stunden verkürzt werden

10. Die Flugübungen bis zur praktischen IR(H)-Prüfung müssen Folgendes umfassen:

- (a) Vorflugkontrollverfahren für IFR-Flüge, einschließlich der Verwendung des Flughandbuchs und geeigneter Dokumente der Flugverkehrsdienste bei der Erstellung eines IFR-Flugplans;
- (b) Verfahren und Flugübungen für IFR-Betrieb unter normalen, veränderten und Notfallbedingungen, die mindestens Folgendes umfassen:
 - (i) Übergang von Sicht- auf Instrumentenflug beim Start,
 - (ii) Standard-Instrumenten-Abflüge und -Ankünfte,
 - (iii) Strecken-IFR-Verfahren,
 - (iv) Warteverfahren,
 - (v) Instrumentenanflüge nach definierten Minima,
 - (vi) Fehlanflugverfahren,

- (vii) Landungen aus Instrumentenanflügen einschließlich Platzrundenanflug;
- (c) Flugübungen während des Fluges und spezifische Flugcharakteristiken;
- (d) falls erforderlich, Betrieb eines mehrmotorigen Hubschraubers bei den obigen Übungen, einschließlich Betrieb des Hubschraubers ausschließlich nach Instrumenten mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks und Abschalten und erneutem Starten der Triebwerke (die letztere Übung muss in einer sicheren Höhe durchgeführt werden, sofern sie nicht auf einem FFS oder FNPT II oder FTD 2/3 durchgeführt wird).

C. IR(As) – Modularer Flugausbildungslehrgang

ALLGEMEINES

1. Ziel des integrierten modularen Flugausbildungslehrgangs IR(As) ist es, Piloten den erforderlichen Befähigungsstand zu vermitteln, um Luftschiffe unter IFR und in IMC fliegen zu können. Der Lehrgang besteht aus zwei Modulen, die getrennt oder kombiniert absolviert werden können:
 - (a) **Instrumentenflug-Basismodul**
Dieses umfasst 10 Stunden Instrumentenflugzeit mit einem Ausbilder, wovon bis zu 5 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem BITD, FNPT I oder II oder einem an FFS sein können. Nach Absolvierung des Instrumentenflug-Basismoduls wird dem Bewerber ein Zeugnis über den erfolgreichen Abschluss des Lehrgangs ausgehändigt.
 - (b) **Verfahrenstechnisches Instrumentenflugmodul**
Dieses umfasst den restlichen Ausbildungslehrplan für die IR(As), 25 Stunden Instrumentenflugzeit mit einem Ausbilder und den Theorielehrgang für die IR(As).
2. Ein Bewerber für einen modularen IR(As)-Lehrgang muss Inhaber einer PPL(As) einschließlich der Nachtflugberechtigung oder einer CPL(As) sein. Ein Bewerber für das verfahrenstechnische Instrumentenflugmodul, der nicht Inhaber einer CPL(As) ist, muss Inhaber eines Zeugnisses über den erfolgreichen Abschluss des Lehrgangs für das Instrumentenflug-Basismodul sein.
3. Ein Bewerber, der das verfahrenstechnische Instrumentenflugmodul eines modularen integrierten IR(As)-Lehrgangs absolvieren möchte, muss alle Lehrgangsstufen in einem einzigen durchgehenden Lehrgang bei einer ATO absolvieren. Vor Beginn des verfahrenstechnischen Instrumentenflugmoduls muss sich die ATO von der grundlegenden praktischen Instrumentenflug-Kompetenz des Bewerbers überzeugen. Gegebenenfalls ist eine Auffrischungsausbildung durchzuführen.
4. Die theoretische Ausbildung muss innerhalb von 18 Monaten absolviert werden. Das verfahrenstechnische Instrumentenflugmodul und die praktische Prüfung müssen innerhalb des Gültigkeitszeitraums der bestandenen theoretischen Prüfungen absolviert werden.
5. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:
 - (a) theoretischen Unterricht bis auf IR-Kennntnisstand;
 - (b) Instrumentenflug-Ausbildung.

THEORETISCHE KENNTNISSE

6. Ein genehmigter modularer IR(As)-Lehrgang muss mindestens 150 Stunden theoretischen Unterricht umfassen.

FLUGAUSBILDUNG

7. Ein IR(As)-Lehrgang muss mindestens 35 Stunden Instrumentenflugzeit mit einem Ausbilder umfassen, wovon bis zu 15 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I oder bis zu 20 Stunden in einem FFS oder FNPT II sein können. Höchstens 5 Stunden FNPT II oder einer FFS-Instrumentenbodenzeit können in einem FNPT I durchgeführt werden.
8. Für den Inhaber einer CPL(As) oder eines Zeugnisses über den erfolgreichen Abschluss des Lehrgangs für das Instrumentenflug-Basismodul kann die in obigem Absatz 7 genannte gesamte Ausbildung um 10 Stunden verkürzt werden. Die gesamte Instrumentenflugausbildung in einem Luftschiff muss Absatz 7 erfüllen.
9. Wenn der Bewerber Inhaber einer IR in einer anderen Luftfahrzeugkategorie ist, kann der gesamte erforderliche Flugunterricht auf 10 Stunden auf Luftschiffen verkürzt werden.
10. Die Flugübungen bis zur praktischen IR(As)-Prüfung müssen Folgendes umfassen:
 - (a) Instrumentenflug-Basismodul:

Verfahren und Flugübungen für den grundlegenden Instrumentenflug, die mindestens Folgendes beinhalten:

 - (i) Basis-Instrumentenflug ohne äußere optische Anhaltspunkte:
 - horizontaler Flug,
 - Steigflug,
 - Sinkflug,
 - Kurven im Horizontalflug, Steigflug, Sinkflug;
 - (ii) Instrumentenmuster;
 - (iii) Funknavigation;
 - (iv) Beenden ungewöhnlicher Fluglagen;
 - (v) beschränktes Bedienfeld;
 - (b) Verfahrenstechnisches Instrumentenflugmodul:
 - (i) Vorflugkontrollverfahren für IFR-Flüge, einschließlich der Verwendung des Flughandbuchs und geeigneter Dokumente der Flugverkehrsdienste bei der Erstellung eines IFR-Flugplans;
 - (ii) Verfahren und Flugübungen für IFR-Betrieb unter normalen, veränderten und Notfallbedingungen, die mindestens Folgendes umfassen:
 - Übergang von Sicht- auf Instrumentenflug beim Start,
 - Standard-Instrumente-Abflüge und -Ankünfte,
 - Strecken-IFR-Verfahren,
 - Warteverfahren,
 - Instrumentenanflüge nach definierten Minima,

- Fehlanflugverfahren,
 - Landungen aus Instrumentenanflügen einschließlich Platzrundenanflug;
- (iii) Flugübungen während des Fluges und spezifische Flugcharakteristiken;
- (iv) Betrieb eines Luftschiffs bei den obigen Übungen, einschließlich Betrieb des Luftschiffs ausschließlich nach Instrumenten mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks und Abschalten und erneutem Starten der Triebwerke (die letztere Übung muss in einer sicheren Höhe durchgeführt werden, sofern sie nicht auf einem FFS oder FNPT II durchgeführt wird).

ANHANG 7

PRAKTISCHE IR-PRÜFUNG

1. Ein Bewerber für eine IR muss Flugunterricht auf derselben Luftfahrzeugklasse oder demselben Luftfahrzeugmuster erhalten haben, der für die Prüfung verwendet werden soll.
2. Ein Bewerber muss alle entsprechenden Teile der praktischen Prüfung bestehen. Wenn ein Element in einem Abschnitt nicht bestanden wird, ist dieser Abschnitt nicht bestanden. Wenn der Bewerber mehr als einen Abschnitt nicht besteht, muss der Bewerber die gesamte Prüfung wiederholen. Wenn ein Bewerber nur einen Abschnitt nicht besteht, braucht er nur den nicht bestandenen Abschnitt zu wiederholen. Wenn ein Abschnitt der Wiederholungsprüfung nicht bestanden wird, einschließlich solcher Abschnitte, die bei einem früheren Versuch bestanden wurden, muss der Bewerber die gesamte Prüfung wiederholen. Alle entsprechenden Teile der praktischen Prüfung müssen innerhalb von sechs Monaten absolviert werden. Bei Nichtbestehen aller relevanten Teile der Prüfung beim zweiten Versuch muss eine weitere Ausbildung absolviert werden.
3. Bei Nichtbestehen einer praktischen Prüfung kann eine weitere Ausbildung erforderlich sein. Die praktische Prüfung kann beliebig oft wiederholt werden.

DURCHFÜHRUNG DER PRÜFUNG

4. Zweck der Prüfung ist die Simulation eines Praxisflugs. Die Strecke, auf der geflogen wird, wird vom Prüfer gewählt. Ein wesentliches Element ist die Fähigkeit des Bewerbers, den Flug anhand von routinemäßigem Briefing-Material zu planen und durchzuführen. Der Bewerber muss die Flugplanung durchführen und muss dafür sorgen, dass alle Ausrüstung und alle Unterlagen für die Durchführung des Fluges an Bord sind. Der Flug muss mindestens 1 Stunde dauern.
5. Wenn der Bewerber die praktische Prüfung aus Gründen abbricht, die der Prüfer für unangemessen hält, muss der Bewerber die gesamte praktische Prüfung erneut ablegen. Wenn die Prüfung aus Gründen abgebrochen wird, die der Prüfer für angemessen hält, werden nur die nicht abgeschlossenen Teile bei einem weiteren Flug geprüft.
6. Nach dem Ermessen des Prüfers darf der Bewerber ein Manöver oder ein Verfahren der Prüfung einmal wiederholen. Der Prüfer kann die Prüfung in jeder Phase beenden, wenn er der Meinung ist, dass die vom Bewerber gezeigten fliegerischen Fähigkeiten eine vollständige Wiederholung der Prüfung erforderlich machen.
7. Ein Bewerber muss das Flugzeug von einer Position aus fliegen, in der die PIC-Funktionen durchgeführt werden können, und die Prüfung so durchführen, wie wenn kein anderes Besatzungsmitglied anwesend wäre. Der Prüfer darf nicht in den Betrieb des Flugzeugs eingreifen, außer wenn dies im Interesse der Sicherheit notwendig ist, oder um eine unzulässige Verzögerung für anderen Verkehr zu vermeiden. Die Verantwortung für den Flug wird gemäß den nationalen Vorschriften zugewiesen.
8. Entscheidungshöhen, Mindest-Sinkflughöhen und Fehlanflugpunkt werden vom Bewerber bestimmt und vom Prüfer genehmigt.
9. Ein Bewerber für eine IR muss gegenüber dem Prüfer angeben, welche Überprüfungen und Aufgaben er ausführt, und die Funkeinrichtungen benennen.

Überprüfungen werden gemäß der genehmigten Checkliste für das Luftfahrzeug durchgeführt, auf dem die Prüfung absolviert wird. Während der Vorbereitung auf die Prüfung von dem Flug muss der Bewerber die Leistungseinstellungen und Geschwindigkeiten festlegen. Die Leistungsdaten für Start, Landeanflug und Landung müssen vom Bewerber gemäß dem Betriebshandbuch oder Flughandbuch für das verwendete Luftfahrzeug berechnet werden.

TOLERANZEN BEI DER FLUGPRÜFUNG

10. Der Bewerber muss die Fähigkeit zu Folgendem nachweisen:
- (a) Betreiben des Luftfahrzeugs innerhalb seiner Grenzen;
 - (b) reibungslose und genaue Durchführung sämtlicher Flugübungen;
 - (c) Handeln mit gutem Urteilsvermögen und im Sinne einer ordnungsgemäßen Flugzeugführung (Airmanship);
 - (d) Anwendung luftfahrttechnischer Kenntnisse, und
 - (e) Beherrschung des Luftfahrzeugs zu jedem Zeitpunkt und in einer solchen Weise, dass der erfolgreiche Abschluss eines Verfahrens oder einer Flugübung zu keinem Zeitpunkt ernsthaft infrage gestellt ist.
11. Es gelten die nachfolgenden Grenzen, die entsprechend berichtigt werden können, um turbulente Bedingungen und die Handling-Eigenschaften und die Leistung des verwendeten Luftfahrzeugs zu berücksichtigen.

Höhe

Allgemein	±100 Fuß	
Einleiten eines Durchstartens auf Entscheidungshöhe		+50 Fuß/-0 Fuß
Mindest-Sinkflughöhe/MAP/Höhe	+50 Fuß/-0 Fuß	

Einhalten eines vorbestimmten Kurses über Grund

Auf Funknavigationshilfen	±5°	
Präzisions-Landeanflug		Halbskalenausschlag, Azimut und Gleitpfad

Steuerkurs

alle Triebwerke arbeiten	±5°	
bei simuliertem Triebwerkausfall	±10°	

Geschwindigkeit

alle Triebwerke arbeiten	±5 Knoten	
bei simuliertem Triebwerkausfall	+10 Knoten/-5 Knoten	

PRÜFUNGSINHALT

Flugzeuge

ABSCHNITT 1 – VERFAHREN VOR DEM FLUG UND ABFLUG

Verwendung der Checkliste, Airmanship, Eisverhütungs- und Enteisungsverfahren usw., in allen Bereichen anwenden

a	Verwendung des Flughandbuchs (oder gleichwertiges Dokument), insbesondere Flugleistungsberechnung, Masse und Schwerpunktage
b	Verwendung des Flugverkehrsdienstedokuments, des Wetterdokuments
c	Erstellung des ATC-Flugplans, IFR-Flugplan/Protokoll
d	Vorflugkontrolle
e	Wetterminima
f	Rollen
g	Verfahren und Überprüfungen vor dem Abflug, Abflug
h°	Übergang zum Instrumentenflug
i°	Instrumentenabflugverfahren, Höhenmessereinstellungen
j°	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren

ABSCHNITT 2 – ALLGEMEINES HANDLING°

a	Fliegen des Flugzeugs ausschließlich nach Instrumenten, einschließlich: Horizontalflug bei verschiedenen Geschwindigkeiten, Trimmung
b	Steig- und Sinkflugkurven mit gehaltener Kurve Rate 1
c	Beenden ungewöhnlicher Fluglagen einschließlich gehaltener Kurven mit 45° Querneigung und steilen Sinkflugkurven

d*	Beenden der Annäherung an den Strömungsabriss im Horizontalflug, Steigflug-/Sinkflugkurven und in Landungskonfiguration – gilt nur für Flugzeuge
e	Beschränktes Bedienfeld: stabilisierter Steigflug oder Sinkflug, ebene Kurven mit Rate 1 auf gegebene Steuerkurse, Beenden ungewöhnlicher Fluglagen – gilt nur für Flugzeuge
ABSCHNITT 3 – STRECKEN-IFR-VERFAHREN°	
a	Einhalten eines vorbestimmten Kurses über Grund, einschließlich Erfliegen eines Leitstrahls, z. B. NDB, VOR, RNAV
b	Verwenden von Funknavigationshilfen
c	Horizontalflug, Kontrolle von Kurs, Höhe und Fluggeschwindigkeit, Leistungseinstellung, Trimmverfahren
d	Altimeter-Einstellungen
e	Zeitliche Planung und Korrektur von ETAs (Warten auf der Strecke, falls erforderlich)
f	Überwachung des Flugfortschritts, Flugdurchführungsplan, Kraftstoffverbrauch, Management der Bordanlagen
g	Eisschutzverfahren, simuliert, falls erforderlich
h	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
ABSCHNITT 4 – PRÄZISIONSANFLUGVERFAHREN°	
a	Einstellung und Überprüfung von Navigationshilfen, Identifizierung von Funknavigationseinrichtungen
b	Anflugverfahren, Höhenmessereinstellungen
c	Landeanflug und Lande-Briefing einschließlich Sinkflug-/Landeanflug-/Landungsüberprüfungen
d+	Warteverfahren

e	Einhaltung des veröffentlichten Landeanflugverfahrens
f	Timing des Landeanflugs
g	Einhalten von Steuerkurs, Flughöhe und Fluggeschwindigkeit (stabilisierter Landeanflug)
h+	Durchstartaktion
i+	Fehlanflugverfahren/Landung
j	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
ABSCHNITT 5 – NICHTPRÄZISIONSANFLUGVERFAHREN°	
a	Einstellung und Überprüfung von Navigationshilfen, Identifizierung von Funknavigationseinrichtungen
b	Anflugverfahren, Höhenmessereinstellungen
c	Landeanflug und Lande-Briefing einschließlich Sinkflug-/Landeanflug-/Landungsüberprüfungen
d+	Warteverfahren
e	Einhaltung des veröffentlichten Landeanflugverfahrens
f	Timing des Landeanflugs
g	Einhalten von Steuerkurs, Flughöhe und Fluggeschwindigkeit (stabilisierter Landeanflug)
h+	Durchstartaktion
i+	Fehlanflugverfahren/Landung
j	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren

ABSCHNITT 6 – FLUG MIT EINEM AUSGEFALLENEN TRIEBWERK (nur mehrmotorige Flugzeuge)^o

a	Simulierter Triebwerkausfall nach dem Start oder beim Durchstarten
b	Landeanflug, Durchstartverfahren und Fehlanflugverfahren mit einem ausgefallenen Triebwerk
c	Landeanflug und Landung mit einem ausgefallenen Triebwerk
d	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren

* Kann in einem FFS, FTD 2/3 oder FNPT II durchgeführt werden.

+ Kann in Kapitel 4 oder Kapitel 5 durchgeführt werden.

o Muss ausschließlich nach Instrumenten durchgeführt werden.

Hubschrauber

ABSCHNITT 1 – ABFLUG

Verwendung der Checkliste, Airmanship, Eisverhütungs- und Enteisungsverfahren usw., in allen Bereichen anwenden

a	Verwendung des Flughandbuchs (oder gleichwertiges Dokument), insbesondere Flugleistungsberechnung, Masse und Schwerpunktfrage
b	Verwendung des Flugverkehrsdienstedokuments, des Wetterdokuments
c	Erstellung des ATC-Flugplans, IFR-Flugplan/Protokoll
d	Vorflugkontrolle
e	Wetterminima
f	Rollen/Schwebeflug gemäß ATC oder Anweisung des Ausbilders
g	Briefing, Verfahren und Überprüfungen vor dem Abflug
h	Übergang zum Instrumentenflug

i	Instrumenten-Abflugverfahren
ABSCHNITT 2 – ALLGEMEINES HANDLING	
a	Fliegen des Hubschraubers ausschließlich nach Instrumenten, einschließlich:
b	Steig- und Sinkflugkurven mit gehaltener Kurve Rate 1
c	Beenden ungewöhnlicher Fluglagen einschließlich gehaltener Kurven mit 30° Querneigung und steilen Sinkflugkurven ^o
ABSCHNITT 3 – STRECKEN-IFR-VERFAHREN	
a	Einhalten eines vorbestimmten Kurses über Grund, einschließlich Erfliegen eines Leitstrahls, z. B. NDB, VOR, RNAV
b	Verwenden von Funknavigationshilfen
c	Horizontalflug, Kontrolle von Kurs, Höhe und Fluggeschwindigkeit, Leistungseinstellung
d	Altimeter-Einstellungen
e	Zeitliche Planung und Korrektur von ETAs
f	Überwachung des Flugfortschritts, Flugdurchführungsplan, Kraftstoffverbrauch, Management der Bordanlagen
g	Eisschutzverfahren, simuliert, falls erforderlich, und falls zutreffend
h	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
ABSCHNITT 4 – PRÄZISIONSANFLUG	
a	Einstellung und Überprüfung von Navigationshilfen, Identifizierung von Funknavigations-einrichtungen
b	Anflugverfahren, Höhenmessereinstellungen

c	Landeanflug und Lande-Briefing einschließlich Sinkflug-/Landeanflug-/Landungsüberprüfungen
d*	Warteverfahren
e	Einhaltung des veröffentlichten Landeanflugverfahrens
f	Timing des Landeanflugs
g	Einhalten von Steuerkurs, Flughöhe und Fluggeschwindigkeit (stabilisierter Landeanflug)
h*	Durchstartaktion
i*	Fehlanflugverfahren/Landung
j	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren

* Durchzuführen in Abschnitt 4 oder Abschnitt 5.

ABSCHNITT 5 – NICHTPRÄZISIONSANFLUG

a	Einstellung und Überprüfung von Navigationshilfen, Identifizierung von Funknavigationseinrichtungen
b	Anflugverfahren, Höhenmessereinstellungen
c	Landeanflug und Lande-Briefing einschließlich Sinkflug-/Landeanflug-/Landungsüberprüfungen
d*	Warteverfahren
e	Einhaltung des veröffentlichten Landeanflugverfahrens
f	Timing des Landeanflugs
g	Einhalten von Steuerkurs, Flughöhe und Fluggeschwindigkeit (stabilisierter Landeanflug)
h*	Durchstartaktion

i*	Fehlanflugverfahren*/Landung
j	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
* Durchzuführen in Abschnitt 4 oder Abschnitt 5.	
ABSCHNITT 6 – AUSSERGEWÖHNLICHE VERFAHREN UND NOTVERFAHREN	
Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 5 kombiniert werden. Die Prüfung muss sich auf die Beherrschung des Hubschraubers, die Identifikation des ausgefallenen Triebwerks, Sofortmaßnahmen (Andeutung der notwendigen Handgriffe), Folgemaßnahmen und Überprüfungen und Fluggenauigkeit in den folgenden Situationen beziehen:	
a	Simulierter Triebwerkausfall nach dem Start und beim/während des Landeanflugs* (in einer sicheren Höhe, falls nicht in einem FFS oder FNPT II/III, FTD 2,3 durchgeführt) *nur mehrmotorige Hubschrauber.
b	Ausfall der Stabilisierungsanlage/Hydraulikanlage (falls zutreffend)
c	beschränktes Bedienfeld
d	Autorotation und Beenden in einer vorbestimmten Höhe
e	Präzisions-Landeanflug manuell ohne Flugkommandoanlage* Präzisions-Landeanflug manuell mit Flugkommandoanlage* *nur eine Option wird geprüft.

Luftschiffe

ABSCHNITT 1 – VERFAHREN VOR DEM FLUG UND ABFLUG	
Verwendung der Checkliste, Airmanship, Einhaltung der Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle, Sprechfunkverfahren, in allen Abschnitten anwenden	
a	Verwendung des Flughandbuchs (oder gleichwertiges Dokument), insbesondere Flugleistungsberechnung, Masse und Schwerpunktage
b	Verwendung des Flugverkehrsdienstedokuments, des Wetterdokuments
c	Erstellung des ATC-Flugplans, IFR-Flugplan/Protokoll

d	Vorflugkontrolle
e	Wetterminima
f	Briefing vor dem Start, Abmastverfahren, Bodenmanöver
g	Start
h	Übergang zum Instrumentenflug
i	Instrumentenabflugverfahren, Höhenmessereinstellungen
j	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/ Sprechfunkverfahren
ABSCHNITT 2 – ALLGEMEINES HANDLING	
a	Fliegen des Luftschiffs ausschließlich nach Instrumenten
b	Steig- und Sinkflugkurven mit gehaltener Kurvengeschwindigkeit
c	Beenden von ungewöhnlichen Fluglagen
d	Beschränktes Bedienfeld
ABSCHNITT 3 – STRECKEN-IFR-VERFAHREN	
a	Einhalten eines vorbestimmten Kurses über Grund, einschließlich Erfliegen eines Leitstrahls, z. B. NDB, VOR, RNAV
b	Verwenden von Funknavigationshilfen
c	Horizontalflug, Kontrolle von Kurs, Höhe und Fluggeschwindigkeit, Leistungseinstellung, Trimmverfahren
d	Altimeter-Einstellungen
e	Zeitliche Planung und Korrektur von ETAs

f	Überwachung des Flugfortschritts, Flugdurchführungsplan, Kraftstoffverbrauch, Management der Bordanlagen
g	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
ABSCHNITT 4 – PRÄZISIONSANFLUGVERFAHREN	
a	Einstellung und Überprüfung von Navigationshilfen, Identifizierung von Funknavigationseinrichtungen
b	Anflugverfahren, Höhenmessereinstellungen
c	Landeanflug und Lande-Briefing einschließlich Sinkflug-/Landeanflug-/Landungsüberprüfungen
d+	Warteverfahren
e	Einhaltung des veröffentlichten Landeanflugverfahrens
f	Timing des Landeanflugs
g	Stabilisierter Landeanflug (Kontrolle von Höhe, Fluggeschwindigkeit und Steuerkurs)
h+	Durchstartaktion
i+	Fehlanflugverfahren/Landung
j	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
ABSCHNITT 5 – NICHTPRÄZISIONSANFLUGVERFAHREN	
a	Einstellung und Überprüfung von Navigationshilfen, Identifizierung von Funknavigationseinrichtungen
b	Anflugverfahren, Höhenmessereinstellungen
c	Landeanflug und Lande-Briefing einschließlich Sinkflug-/Landeanflug-/Landungsüberprüfungen

d+	Warteverfahren
e	Einhaltung des veröffentlichten Landeanflugverfahrens
f	Timing des Landeanflugs
g	Stabilisierter Landeanflug (Kontrolle von Höhe, Fluggeschwindigkeit und Steuerkurs)
h ⁺	Durchstartaktion
i+	Fehlanflugverfahren/Landung
j	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
<p>ABSCHNITT 6 – FLUG MIT EINEM AUSGEFALLENEN TRIEBWERK</p> <p>Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 5 kombiniert werden. Die Prüfung muss sich auf die Beherrschung des Luftschiffs, die Identifizierung des ausgefallenen Triebwerks, Sofortmaßnahmen, Folgemaßnahmen und Überprüfungen und Fluggenauigkeit in den folgenden Situationen beziehen:</p>	
a	Simulierter Triebwerkausfall nach dem Start oder beim Durchstarten
b	Landeanflug und Durchstartverfahren mit einem ausgefallenen Triebwerk
c	Landeanflug und Landung, Fehlanflugverfahren mit einem ausgefallenen Triebwerk
d	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren

+ Kann in Abschnitt 4 oder Abschnitt 5 durchgeführt werden.

ANHANG 8

QUER-ANRECHNUNG DES IR-TEILS EINER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR DIE KLASSEN- ODER MUSTERBERECHTIGUNG

A. Flugzeuge

Eine Anrechnung wird nur gewährt, wenn der Inhaber IR-Berechtigungen für einmotorige und mehrmotorige Flugzeuge für nur einen Piloten in der erforderlichen Weise verlängert.

Wenn eine Befähigungsüberprüfung einschließlich IR durchgeführt wird, und der Inhaber im Besitz der folgenden gültigen Berechtigung ist:	ist die Anrechnung gültig für den IR-Teil in einer Befähigungsüberprüfung für:
MP-Musterberechtigung (MP: für mehrere Piloten); Musterberechtigung für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge	SE-Klassen-* und SE-Musterberechtigung* (SE: einmotorige Lfz), und SP ME-Klassenberechtigung und SP ME-Musterberechtigung (ME: mehrmotorige Lfz) für technisch nicht komplizierte Hochleistungsflugzeuge, nur Anrechnung für Abschnitt 3 B der praktischen Prüfung für technisch komplizierte Nicht-Hochleistungsflugzeuge für nur einen Piloten von Anhang 9 *
SP ME-Musterberechtigung für technisch komplizierte Nicht-Hochleistungsflugzeuge, die als alleiniger Pilot betrieben werden	SE ME- Klassen-* und SP ME-Musterberechtigung für technisch komplizierte Nicht-Hochleistungsflugzeuge, und SE Klassen- und Musterberechtigung*
SP ME-Musterberechtigung für technisch komplizierte Nicht-Hochleistungsflugzeuge, beschränkt auf MP-Betrieb	a. SP ME-Klassen-* und b. SP ME-Musterberechtigung für technisch komplizierte Nicht-Hochleistungsflugzeuge*, und c. SE Klassen- und Musterberechtigung*
SP ME-Klassenberechtigung, betrieben als alleiniger Pilot	SE Klassen- und Musterberechtigung, und SP ME-Klassenberechtigung und SP ME-Musterberechtigung für technisch komplizierte Nicht-Hochleistungsflugzeuge
SP ME-Klassenberechtigung, beschränkt auf MP-Betrieb	SE-Klassen- und Musterberechtigung*, und SP ME-Klassenberechtigung* und SP ME-Musterberechtigung für technisch komplizierte Nicht-Hochleistungsflugzeuge*
SP SE-Klassenberechtigung	SE Klassen- und Musterberechtigung
SP SE-Musterberechtigung	SE Klassen- und Musterberechtigung

* Sofern der Bewerber innerhalb der letzten 12 Monate mindestens drei IFR-Abflüge und -Landeansätze auf einem SP-Flugzeugbaumuster oder einer SP-Flugzeugklasse im Betrieb mit nur einem Piloten geflogen hat oder, bei mehrmotorigen technisch nicht komplizierten Nicht-Hochleistungsflugzeugen, der Bewerber Abschnitt 6 der praktischen Prüfung für

technisch nicht komplizierte Nicht-Hochleistungsflugzeuge für nur einen Piloten, ausschließlich nach Instrumenten im Betrieb als alleiniger Pilot geflogen, bestanden hat.

B. Hubschrauber

Eine Anrechnung wird nur gewährt, wenn der Inhaber IR-Berechtigungen für einmotorige und mehrmotorige Hubschrauber für nur einen Piloten in der erforderlichen Weise verlängert.

Wenn eine Befähigungsüberprüfung einschließlich IR durchgeführt wird und der Inhaber im Besitz der folgenden gültigen Berechtigung ist:	ist die Anrechnung gültig für den IR-Teil in einer Befähigungsüberprüfung für:
MPH-Musterberechtigung	SE-Musterberechtigung* (SE: einmotorige Lfz), und SP ME-Musterberechtigung (ME: mehrmotorige Lfz). *
SP ME-Musterberechtigung im Betrieb als alleiniger Pilot	SE-Musterberechtigung, SP ME-Musterberechtigung.
SP ME-Musterberechtigung, beschränkt auf den Betrieb mit mehreren Piloten	SE-Musterberechtigung, * SP ME-Musterberechtigung. *

* Sofern innerhalb der letzten 12 Monate mindestens 3 IFR-Abflüge und Landeanflüge auf einem SP-Hubschraubertyp im SP-Betrieb durchgeführt wurden.

ANHANG 9

AUSBILDUNG, PRAKTISCHE PRÜFUNG UND BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR MPL-, ATPL-, MUSTER- UND KLASSENBERECHTIGUNGEN UND BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR IRS

A. Allgemeines

1. Ein Bewerber für die praktische Prüfung muss Flugunterricht auf derselben Luftfahrzeugklasse oder demselben Luftfahrzeugmuster erhalten haben, der für die Prüfung verwendet wird.
2. Bei Nichtbestehen aller relevanten Teile der Prüfung beim zweiten Versuch muss eine weitere Ausbildung absolviert werden.
3. Die praktische Prüfung kann beliebig oft wiederholt werden.

INHALT DER AUSBILDUNG, PRAKTISCHEN PRÜFUNG/BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG

4. Sofern nicht in den gemäß Teil-21 festgelegten Betriebseignungsdaten etwas anderes bestimmt ist, muss der Lehrplan des Flugunterrichts diesem Anhang entsprechen. Der Lehrplan kann zur Anrechnung bisheriger Erfahrung auf ähnlichen Luftfahrzeugmustern entsprechend den gemäß Teil-21 ermittelten Betriebseignungsdaten verkürzt werden.
5. Außer im Falle praktischer Prüfungen für die Erteilung einer ATPL kann, wenn dies in den gemäß Teil-21 für den betreffenden Typ ermittelten Betriebseignungsdaten

entsprechend festgelegt ist, eine Anrechnung für Elemente der praktischen Prüfung gewährt werden, die auch in anderen Typen oder Baureihen vorkommen, für die der Pilot ausgebildet ist.

DURCHFÜHRUNG DER PRÜFUNG/ÜBERPRÜFUNG

6. Der Prüfer hat die Auswahl zwischen verschiedenen Szenarios für die praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung, die simulierte relevante Betriebsabläufe enthalten, welche von der zuständigen Behörde ausgearbeitet und genehmigt wurden. Flugsimulatoren und sonstige Ausbildungsgeräte sind wie in diesem Teil festgelegt zu verwenden, soweit vorhanden und ungeachtet ihres Standorts. Die Prüfung/Überprüfung dauert mindestens:
 - (a) 120 Minuten bei MPL, ATPL, Musterberechtigungen für den Betrieb mit mehreren Piloten und Musterberechtigungen für den Betrieb von technisch komplizierten Hochleistungsflugzeugen als alleiniger Pilot, und
 - (b) 60 Minuten für IR- und Klassen- oder Musterberechtigungen als alleiniger Pilot
7. Während der Befähigungsüberprüfung muss sich der Prüfer davon überzeugen, dass der Inhaber der Klassen- oder Musterberechtigung einen angemessenen theoretischen Kenntnisstand besitzt.
8. Wenn der Bewerber die praktische Prüfung aus Gründen abbricht, die der Prüfer für unangemessen hält, muss der Bewerber die gesamte praktische Prüfung erneut ablegen. Wenn die Prüfung aus Gründen abgebrochen wird, die der Prüfer für angemessen hält, werden nur die nicht abgeschlossenen Teile bei einem weiteren Flug geprüft.
9. Nach dem Ermessen des Prüfers darf der Bewerber ein Manöver oder ein Verfahren der Prüfung einmal wiederholen. Der Prüfer kann die Prüfung in jeder Phase beenden, wenn er der Meinung ist, dass die vom Bewerber gezeigten fliegerischen Fähigkeiten eine vollständige Wiederholung der Prüfung erforderlich machen.
10. Ein Bewerber muss das Flugzeug von einer Position aus fliegen, in der die relevanten PIC- oder Kopilot-Funktionen durchgeführt werden können, und die Prüfung so durchführen, wie wenn kein anderes Besatzungsmitglied anwesend wäre, wenn die Prüfung/Überprüfung unter Bedingungen mit nur einem Piloten durchgeführt wird. Die Verantwortung für den Flug wird gemäß den nationalen Vorschriften zugewiesen.
11. Während der Vorbereitung auf die Prüfung von dem Flug muss der Bewerber die Leistungseinstellungen und Geschwindigkeiten festlegen. Der Bewerber muss gegenüber dem Prüfer angeben, welche Überprüfungen und Aufgaben er ausführt, und die Funkeinrichtungen benennen. Die Überprüfungen werden gemäß der Checkliste für das Luftfahrzeug durchgeführt, auf dem die Prüfung absolviert wird, und gemäß dem MCC-Konzept, soweit zutreffend. Die Leistungsdaten für Start, Landeanflug und Landung müssen vom Bewerber gemäß dem Betriebshandbuch oder Flughandbuch für das verwendete Luftfahrzeug berechnet werden. Entscheidungshöhen, Mindest-Sinkflughöhen und Fehlanflugpunkt werden mit dem Prüfer vereinbart.
12. Der Prüfer darf nicht in den Betrieb des Flugzeugs eingreifen, außer wenn dies im Interesse der Sicherheit notwendig ist, oder um eine unzulässige Verzögerung für anderen Verkehr zu vermeiden.

BESONDERE ANFORDERUNGEN FÜR DIE PRAKTISCHE PRÜFUNG/
BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR MUSTERBERECHTIGUNGEN
LUFTFAHRZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN, FÜR MUSTERBERECHTIGUNGEN
FÜR FLUGZEUGE MIT NUR EINEM PILOTEN, WENN DIESE MIT MEHREREN
PILOTEN BETRIEBEN WERDEN, FÜR MPL UND ATPL

13. Die praktische Prüfung für ein Luftfahrzeug mit mehreren Piloten oder ein Flugzeug mit nur einem Piloten im Betrieb mit mehreren Piloten ist in einer Umgebung mit mehreren Besatzungsmitgliedern durchzuführen. Ein weiterer Bewerber oder ein weiterer ausgebildeter Pilot mit Musterberechtigung kann als zweiter Pilot fungieren. Wenn ein Luftfahrzeug verwendet wird, ist der zweite Pilot der Prüfer oder ein Ausbilder.
14. Der Bewerber handelt während aller Abschnitte der praktischen Prüfung als PF, außer bei den außergewöhnlichen Verfahren und Notverfahren, die als PF oder PNF gemäß MCC durchgeführt werden können. Der Bewerber für die erstmalige Erteilung einer Musterberechtigung für Luftfahrzeuge mit mehreren Piloten oder einer ATPL muss auch die Fähigkeit nachweisen, als PNF zu handeln. Der Bewerber kann wählen, ob er die praktische Prüfung auf dem linken oder auf dem rechten Sitz absolvieren möchte, sofern alle Prüfungspunkte auf dem gewählten Sitz durchgeführt werden können.
15. Die nachfolgenden Punkte sind vom Prüfer bei Bewerbern für die ATPL oder eine Musterberechtigung für Luftfahrzeuge mit mehreren Piloten oder für den Betrieb mit mehreren Piloten in einem Flugzeug für nur einen Piloten, die auch die Aufgaben eines PIC umfassen, speziell zu prüfen, ungeachtet dessen, ob der Bewerber als PF oder PNF handelt:
 - (a) Management der Besatzungskooperation;
 - (b) allgemeine Überprüfung des Luftfahrzeugbetriebs durch entsprechende Überwachung, und
 - (c) Setzen von Prioritäten und Treffen von Entscheidungen nach Maßgabe von Sicherheitsaspekten und relevanten Regeln und Vorschriften, wie dies der betrieblichen Situation einschließlich Notfällen angemessen ist.
16. Die Prüfung/Überprüfung muss unter IFR durchgeführt werden, wenn die IR-Berechtigung eingeschlossen ist, und so weit wie möglich in der Umgebung einer simulierten gewerbsmäßigen Beförderung mit Luftfahrzeugen. Ein wesentliches zu prüfendes Element ist die Fähigkeit, den Flug anhand von routinemäßigem Briefing-Material zu planen und durchzuführen.
17. Wenn der Musterberechtigungslehrgang weniger als 2 Stunden Flugausbildung auf dem Luftfahrzeug umfasste, kann die praktische Prüfung in einem FFS durchgeführt und vor der Flugausbildung auf dem Luftfahrzeug absolviert werden. In diesem Fall ist der zuständigen Behörde ein Zeugnis über den Abschluss des Musterberechtigungslehrgangs einschließlich der Flugausbildung auf dem Luftfahrzeug vorzulegen, bevor die neue Musterberechtigung in der Lizenz des Bewerbers eingetragen wird.

B. Besondere Anforderungen für die Flugzeugkategorie

AUSSCHEIDUNGSKRITERIEN

1. Im Falle von Flugzeugen mit nur einem Piloten mit Ausnahme von technisch komplizierten Hochleistungsflugzeugen für nur einen Piloten muss der Bewerber alle Abschnitte der praktischen Prüfung bzw. Befähigungsüberprüfung bestehen. Wenn ein Element in einem Abschnitt nicht bestanden wird, ist dieser Abschnitt nicht bestanden. Wenn der Bewerber mehr als einen Abschnitt nicht besteht, muss der Bewerber die gesamte Prüfung bzw. Überprüfung wiederholen. Wenn ein Bewerber nur einen Abschnitt nicht besteht, muss er den nicht bestandenen Abschnitt wiederholen. Wenn ein Abschnitt der Wiederholungsprüfung bzw. Wiederholungsüberprüfung nicht bestanden wird, einschließlich solcher Abschnitte, die bei einem früheren Versuch bestanden wurden, muss der Bewerber die gesamte Prüfung bzw. Wiederholungsüberprüfung wiederholen. Bei mehrmotorigen Flugzeugen für nur einen Piloten muss Abschnitt 6 der entsprechenden Prüfung oder Überprüfung, der einseitigen Triebwerksausfall betrifft, bestanden werden.
2. Im Falle von technisch komplizierten Hochleistungsflugzeugen mit mehreren Piloten und für nur einen Piloten muss der Bewerber alle Abschnitte der praktischen Prüfung bzw. Befähigungsüberprüfung bestehen. Wenn der Bewerber mehr als fünf Elemente nicht besteht, muss der Bewerber die gesamte Prüfung bzw. Überprüfung wiederholen. Ein Bewerber, der nicht mehr als 5 Elemente nicht besteht, muss die nicht bestandenen Elemente wiederholen. Wenn ein Punkt der Wiederholungsprüfung bzw. Wiederholungsüberprüfung nicht bestanden wird, einschließlich solcher Punkte, die bei einem früheren Versuch bestanden wurden, muss der Bewerber die gesamte Prüfung bzw. Wiederholungsüberprüfung wiederholen. Abschnitt 6 ist nicht Bestandteil der praktischen ATPL- oder MPL-Prüfung. Wenn der Bewerber nur Abschnitt 6 nicht besteht oder nicht absolviert, wird die Musterberechtigung ohne CAT II- oder CAT III-Berechtigungen erteilt. Zur Erweiterung der Musterberechtigung auf CAT II oder CAT III muss der Bewerber Abschnitt 6 auf dem entsprechenden Luftfahrzeugmuster bestehen.

TOLERANZ BEI DER FLUGPRÜFUNG

3. Der Bewerber muss die Fähigkeit zu Folgendem nachweisen:
 - (a) Betreiben des Flugzeugs innerhalb seiner Grenzen;
 - (b) reibungslose und genaue Durchführung sämtlicher Flugübungen;
 - (c) Handeln mit gutem Urteilsvermögen und im Sinne einer ordnungsgemäßen Flugzeugführung (Airmanship);
 - (d) Anwendung luftfahrttechnischer Kenntnisse;
 - (e) Beherrschung des Flugzeugs zu jedem Zeitpunkt und in einer solchen Weise, dass der erfolgreiche Abschluss eines Verfahrens oder einer Flugübung jederzeit gewährleistet ist;
 - (f) Besatzungs-Koordinations- und Besatzungsausfallverfahren zu verstehen und anzuwenden, falls zutreffend, und
 - (g) effektiv mit den anderen Besatzungsmitgliedern zu kommunizieren, falls zutreffend.

4. Es gelten die nachfolgenden Grenzen, die entsprechend berichtigt werden können, um turbulente Bedingungen und die Handling-Eigenschaften und die Leistung des verwendeten Flugzeugs zu berücksichtigen:

Höhe

Allgemein ± 100 Fuß

Einleiten eines Durchstartens auf Entscheidungshöhe $+50$ Fuß/ -0 Fuß

Mindest-Sinkflughöhe $+50$ Fuß/ -0 Fuß

Einhalten eines vorbestimmten Kurses über Grund

auf Funknavigationshilfen $\pm 5^\circ$

Präzisions-Landeanflug Halbskalenausschlag, Azimut und Gleitpfad

Steuerkurs

alle Triebwerke arbeiten $\pm 5^\circ$

bei simuliertem Triebwerkausfall $\pm 10^\circ$

Geschwindigkeit

alle Triebwerke arbeiten ± 5 Knoten

bei simuliertem Triebwerkausfall $+10$ Knoten/ -5 Knoten

INHALT DER AUSBILDUNG/PRAKTISCHEN PRÜFUNG/BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG

5. Flugzeuge mit nur einem Piloten, außer technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge

(a) Die nachfolgenden Symbole bedeuten:

P= ausgebildet als PIC oder Kopilot und als fliegender Pilot (Pilot Flying: PF) und nicht fliegender Pilot (Pilot Not Flying: PNF) X= für diese Übung können Flugsimulatoren verwendet werden, falls verfügbar, andernfalls muss ein Flugzeug verwendet werden, wenn dies für die Flugübung oder das Verfahren angemessen ist

P#= Die Ausbildung muss um eine Überprüfung im überwachten Flugzeug ergänzt werden

(b) Für die praktische Ausbildung sind mindestens Übungsgeräte der mit (P) bezeichneten Spalte oder höherwertige, mit Pfeil (---->) gekennzeichnete Geräte zu verwenden.

Zur Bezeichnung des Übungsgeräts werden die folgenden Abkürzungen verwendet:

A =Aeroplane (Flugzeug)

FFS =Full Flight Simulator (Flugsimulator)

FTD =Flight Training Device (Flugübungsgerät) (einschließlich FNPT II für ME- Klassenberechtigung)

(c) Die mit einem Sternchen (*) bezeichneten Punkte von Abschnitt 3 B und – bei mehrmotorigen Flugzeugen – Abschnitt 6 müssen ausschließlich nach Instrumenten geflogen werden, wenn die praktische Prüfung bzw. Befähigungsüberprüfung eine Verlängerung/Erneuerung einer IR einschließt. Wenn die mit einem Sternchen (*) bezeichneten Punkte während der

praktischen Prüfung bzw. Befähigungsüberprüfung nicht ausschließlich nach Instrumenten geflogen werden und wenn keine Anrechnung einer IR-Berechtigung erfolgt, ist die Klassen- oder Musterberechtigung auf VFR beschränkt.

- (d) Abschnitt 3 A muss zur Verlängerung einer Musterberechtigung oder einer Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge, nur VFR, absolviert werden, wenn die erforderliche Erfahrung von 10 Streckenabschnitten innerhalb der letzten 12 Monate nicht erfüllt ist. Abschnitt 3 A ist nicht erforderlich, wenn Abschnitt 3 B erfüllt ist.
- (e) Der Buchstabe „M“ in der Spalte für die praktische Prüfung oder die Befähigungsüberprüfung bedeutet, dass diese Übung verbindlich ist oder dass eine Auswahlmöglichkeit besteht, wenn mehr als eine Übung erscheint.
- (f) Für die praktische Ausbildung für Musterberechtigungen oder Klassenberechtigungen für mehrmotorige Flugzeuge ist ein FFS oder ein FNPT II zu verwenden, wenn diese Teil eines genehmigten Lehrgangs zum Erwerb einer Musterberechtigung sind. Bei der Genehmigung eines solchen Lehrganges wird Folgendes berücksichtigt:
 - (i) die Einstufung des FFS oder FNPT II gemäß Teil-OR;
 - (ii) die Qualifikationen der Ausbilder;
 - (iii) der Umfang der FFS- oder FNPT II-Ausbildung während des Lehrgangs, und
 - (iv) die Qualifikation und die bisherige Erfahrung des auszubildenden Piloten auf ähnlichen Mustern.
- (g) Wenn eine praktische Prüfung bzw. Befähigungsüberprüfung im Betrieb mit mehreren Piloten durchgeführt wird, ist die Musterberechtigung auf den Betrieb mit mehreren Piloten beschränkt.

FLUGZEUGE MIT NUR EINEM PILOTEN, AUSSER TECHNISCH KOMPLIZIERTE HOCHLEISTUNGSFLUGZEUGE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				PRAKTISCHE PRÜFUNG/ BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG KLASSEN- ODER MUSTER- BERECHTIGUNG	
Flugübungen/Verfahren				Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
	FTD	FFS	A		FFS A	

FLUGZEUGE MIT NUR EINEM PILOTEN, AUSSER TECHNISCH KOMPLIZIERTE HOCHLEISTUNGSFLUGZEUGE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				PRAKTISCHE PRÜFUNG/ BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG KLASSEN- ODER MUSTER- BERECHTIGUNG	
Flugübungen/Verfahren				Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
	FTD	FFS	A		FFS A	
ABSCHNITT 1						
1 Abflug 1.1 Vorflugkontrolle, einschließlich: Dokumentation Masse und Schwerpunktlage Wetterberatung NOTAM						
1.2 Kontrollen vor dem Start						
1.2.1 Außen	P#		P			
1.2.2 Innen			P		M	
1.3 Anlassen des Triebwerks: Normal Störungen	P---->	---->	---->		M	
1.4 Rollen		P---->	---->		M	
1.5 Überprüfungen vor dem Abflug: Hochfahren des Triebwerks (falls zutreffend)	P---->	---->	---->		M	

FLUGZEUGE MIT NUR EINEM PILOTEN, AUSSER TECHNISCH KOMPLIZIERTE HOCHLEISTUNGSFLUGZEUGE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				PRAKTISCHE PRÜFUNG/ BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG KLASSEN- ODER MUSTER- BERECHTIGUNG	
Flugübungen/Verfahren	FTD	FFS	A	Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS A	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
1.6 Startverfahren: Normal mit Flughandbuch Klappeneinstellungen Seitenwind (falls Bedingungen bestehen)		P---- >	---->			
1.7 Steigflug: Vx/Vy-Kurven auf Steuerkurse Übergang in Horizontalflug		P---- >	---->		M	
1.8 Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprech- funkverfahren						
ABSCHNITT 2						
2 Verfahrenweisen in der Luft 2.1 (VMC) Horizontaler Geradeausflug bei verschiedenen Geschwindig- keiten einschließlich Flug bei kritisch niedriger Fluggeschwindigkeit mit und ohne Flügelklappen (einschließlich Annäherung an VMCA, soweit zutreffend)		P---- >	---->			

FLUGZEUGE MIT NUR EINEM PILOTEN, AUSSER TECHNISCH KOMPLIZIERTE HOCHLEISTUNGSFLUGZEUGE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				PRAKTISCHE PRÜFUNG/ BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG KLASSEN- ODER MUSTER- BERECHTIGUNG	
Flugübungen/Verfahren	FTD	FFS	A	Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS A	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
2.2 Kurve mit Querneigung (360° nach links und rechts mit 45° Schräglage)		P---- >	---->		M	
2.3 Überzogene Fluglage und Beendigung: (i) Störungsfreies Überziehen (ii) Annäherung an den Strömungsabriss bei Sinkflugkurve mit Schräglage mit Landeanflugkonfiguration und -leistung (iii) Annäherung an den Strömungsabriss in Landungskonfiguration und -leistung (iv) Annäherung an Strömungsabriss, Steigflugkurve mit Startklappe und Steigflugleistung (nur einmotoriges Flugzeug)		P---- >	---->		M	
2.4 Handling mit Autopilot und Flugkommandoanlage (kann in Abschnitt 3 durchgeführt werden), falls zutreffend		P---- >	---->		M	

FLUGZEUGE MIT NUR EINEM PILOTEN, AUSSER TECHNISCH KOMPLIZIERTE HOCHLEISTUNGSFLUGZEUGE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				PRAKTISCHE PRÜFUNG/ BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG KLASSEN- ODER MUSTER- BERECHTIGUNG	
Flugübungen/Verfahren				Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
	FTD	FFS	A		FFS A	
2.5 Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren						
ABSCHNITT 3A						
3A Strecken-VFR-Verfahren (siehe B.5 Buchstabe c und d) 3A.1 Flugplan, Koppelnavigation und Gebrauch der Navigationskarten						
3A.2 Einhaltung von Höhe, Steuerkurs und Fluggeschwindigkeit						
3A.3 Orientierung, zeitliche Planung und Korrektur von ETAs						
3A.4 Verwendung von Funknavigationshilfen (falls zutreffend)						
3A.5 Flugmanagement (Flugdurchführungsplan, routinemäßige Überprüfungen einschließlich Treibstoff, Bordanlagen und Vereisung)						

FLUGZEUGE MIT NUR EINEM PILOTEN, AUSSER TECHNISCH KOMPLIZIERTE HOCHLEISTUNGSFLUGZEUGE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				PRAKTISCHE PRÜFUNG/ BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG KLASSEN- ODER MUSTER- BERECHTIGUNG	
Flugübungen/Verfahren				Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
	FTD	FFS	A		FFS A	
3A.6 Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren						
ABSCHNITT 3 B						
3B Instrumentenflug 3B.1 * Abflug-IFR		P---- >	---->		M	
3B.2 * Strecken-IFR		P---- >	---->		M	
3B.3 * Warteverfahren		P---- >	---->		M	
3B.4 * ILS auf DH/A 200' (60 m) oder Verfahrensminima (Autopilot kann zum Erfliegen des Gleitwegs verwendet werden)		P---- >	---->		M	
3B.5 * Nichtpräzisions-Annäherung an MDH/A und MAP		P---- >	---->		M	

FLUGZEUGE MIT NUR EINEM PILOTEN, AUSSER TECHNISCH KOMPLIZIERTE HOCHLEISTUNGSFLUGZEUGE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				PRAKTISCHE PRÜFUNG/ BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG KLASSEN- ODER MUSTER- BERECHTIGUNG	
Flugübungen/Verfahren				Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
	FTD	FFS	A		FFS A	
3B.6 * Flugübungen einschließlich simulierter Ausfall des Kompasses und des Fluglageanzeigers: Kurven mit Rate 1, Beenden von ungewöhnlichen Fluglagen	P---->	---->	---->		M	
3B.7 * Ausfall von Landekursender oder Gleitweganzeiger	P---->	---->	---->			
3B.8 * Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren						
Absichtlich freigelassen						
ABSCHNITT 4						
4 Ankunft und Landungen 4.1 Verfahren bei Ankunft auf dem Flugplatz		P---->	---->		M	
4.2 Normale Landung		P---->	---->		M	

FLUGZEUGE MIT NUR EINEM PILOTEN, AUSSER TECHNISCH KOMPLIZIERTE HOCHLEISTUNGSFLUGZEUGE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				PRAKTISCHE PRÜFUNG/ BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG KLASSEN- ODER MUSTER- BERECHTIGUNG	
Flugübungen/Verfahren	FTD	FFS	A	Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS A	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
4.3 Landung ohne Flügelklappen		P---- >	---->		M	
4.4 Schiebelandung (unter geeigneten Bedingungen)		P---- >	---->			
4.5 Landeanflug und Landung mit simuliertem Triebwerkausfall von bis zu 2 000' über der Startbahn (nur einmotorige Flugzeuge)		P---- >	---->			
4.6 Durchstarten aus der Mindesthöhe		P---- >	---->		M	
4.7 Durchstarten und Landung bei Nacht (falls zutreffend)	P---->	---->	---->			
4.8 Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren						

FLUGZEUGE MIT NUR EINEM PILOTEN, AUSSER TECHNISCH KOMPLIZIERTE HOCHLEISTUNGSFLUGZEUGE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				PRAKTISCHE PRÜFUNG/ BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG KLASSEN- ODER MUSTER- BERECHTIGUNG	
Flugübungen/Verfahren				Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
	FTD	FFS	A		FFS A	
ABSCHNITT 5						
5 Außergewöhnliche Verfahren und Notverfahren (Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 4 kombiniert werden)						
5.1 Startabbruch bei angemessener Geschwindigkeit		P---- >	---->		M	
5.2 Simulierter Triebwerkausfall nach dem Start (nur einmotorige Flugzeuge)			P		M	
5.3 Simulierter Triebwerkausfall nach dem Start (nur einmotorige Flugzeuge)			P		M	
5.4 Simulierte Notfälle: (i) Brand oder Rauch im Flug, (ii) Störung der Bordanlagen, wie erforderlich	P---->	---->	---->			

FLUGZEUGE MIT NUR EINEM PILOTEN, AUSSER TECHNISCH KOMPLIZIERTE HOCHLEISTUNGSFLUGZEUGE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				PRAKTISCHE PRÜFUNG/ BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG KLASSEN- ODER MUSTER- BERECHTIGUNG	
Flugübungen/Verfahren				Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
	FTD	FFS	A		FFS A	
5.5 Abschalten und erneutes Starten der Triebwerke (nur praktische Prüfung ME) (in sicherer Höhe, falls im Luftfahrzeug durchgeführt)	P---->	---->	---->			
5.6 Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren						
ABSCHNITT 6						
6 Simulierter einseitiger Triebwerkausfall 6.1* (Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 5 kombiniert werden) Simulierter Triebwerkausfall während des Starts (in einer sicheren Höhe, falls nicht in einem FFS oder FNPT II durchgeführt)	P---->	---->	--- >X		M	
6.2* Asymmetrischer Landeanflug und asymmetrisches Durchstarten	P---->	---->	---->		M	

FLUGZEUGE MIT NUR EINEM PILOTEN, AUSSER TECHNISCH KOMPLIZIERTE HOCHLEISTUNGSFLUGZEUGE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				PRAKTISCHE PRÜFUNG/ BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG KLASSEN- ODER MUSTER- BERECHTIGUNG	
Flugübungen/Verfahren				Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
	FTD	FFS	A		FFS A	
6.3* Asymmetrischer Landeanflug und Landen bis zum vollständigen Stillstand	P---->	---->	---->		M	
6.4 Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren						

6. Flugzeuge mit mehreren Piloten und technisch komplizierte Flugzeuge mit nur einem Piloten

(a) Die nachfolgenden Symbole bedeuten:

P= ausgebildet als PIC oder Kopilot und als PF und PNF für die Erteilung einer Musterberechtigung, falls zutreffend.

X= Für diese Übung sind Simulatoren zu verwenden, falls verfügbar; andernfalls ist ein Luftfahrzeug zu verwenden, falls für die Flugübung oder das Verfahren angemessen.

P#= Die Ausbildung muss um eine Überprüfung im überwachten Flugzeug ergänzt werden.

(b) Für die praktische Ausbildung sind mindestens Übungsgeräte der mit (P) bezeichneten Spalte oder höherwertige, mit Pfeil (---->) gekennzeichnete Geräte zu verwenden.

Zur Bezeichnung des Übungsgeräts werden die folgenden Abkürzungen verwendet:

A =Aeroplane (Flugzeug)

FFS =Full Flight Simulator (Flugsimulator)

FTD =Flight Training Device (Flugübungsgerät)

OTD =Other Training Device (sonstiges Übungsgerät)

- (c) Die mit Sternchen (*) gekennzeichneten Übungen sind ausschließlich nach Instrumenten zu fliegen. Wird diese Bedingung während der praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung nicht erfüllt, wird die Musterberechtigung auf Flüge nach Sichtflugregeln beschränkt (VFR only).
- (d) Der Buchstabe „M“ in der Spalte für die praktische Prüfung oder die Befähigungsüberprüfung bedeutet, dass diese Übung verbindlich ist.
- (e) Für die praktische Ausbildung und Prüfung ist ein FFS zu verwenden, wenn der FFS Teil eines genehmigten Musterberechtigungslehrgangs ist. Bei der Genehmigung eines solchen Lehrgangs wird Folgendes berücksichtigt:
 - (i) die Einstufung des FFS oder FNPT II;
 - (ii) die Qualifikationen der Ausbilder;
 - (iii) der Umfang der Flugsimulator- oder FNPT II-Ausbildung während des Lehrgangs, und
 - (iv) die Qualifikation und die bisherige Erfahrung des auszubildenden Piloten auf ähnlichen Mustern.
- (f) Flugübungen und Verfahren müssen die MCC für Flugzeuge mit mehreren Piloten und für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge für nur einen Piloten im Betrieb mit mehreren Piloten beinhalten.
- (g) Flugübungen und Verfahren müssen in der Rolle als alleiniger Pilot für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge für nur einen Piloten im Betrieb mit nur einem Piloten durchgeführt werden.
- (h) Bei technisch komplizierten Hochleistungsflugzeugen für nur einen Piloten ist die Musterberechtigung, wenn eine praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung im Betrieb mit mehreren Piloten durchgeführt wird, auf den Betrieb mit mehreren Piloten beschränkt. Wenn Berechtigungen als alleiniger Pilot beantragt werden, müssen die Flugübungen/Verfahren gemäß Abschnitt 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 und mindestens eine Flugübung/ein Verfahren aus Abschnitt 3.4 zusätzlich als alleiniger Pilot durchgeführt werden.

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT NUR EINEM PILOTEN	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG ATPL/MPL/ MUSTER-BERECHTIGUNG	
Flugübungen/Verfahren					Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
ABSCHNITT 1							
1 Flugvorbereitung 1.1 Flugleistungsberechnung	P						
1.2 Außenkontrolle des Flugzeuges, Lage der zu kontrollierenden Punkte und Zweck der Kontrolle	P#			P			
1.3 Cockpitkontrolle		P----- >	----->	----->			
1.4 Gebrauch der Checkliste vor dem Anlassen der Triebwerke, Anlassverfahren, Überprüfung der Funk- und Navigationsausrüstung, Auswahl und Einstellung der Navigations- und Sprechfunkfrequenzen	P----- >	----->	----->	----->		M	

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT NUR EINEM PILOTEN	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG ATPL/MPL/MUSTER-BERECHTIGUNG	
					Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Flugübungen/Verfahren	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
1.5 Rollen nach Anweisung der Flugverkehrskontrollstelle oder des Lehrberechtigten			P----- >	----->			
1.6 Kontrollen vor dem Start		P----- >	----->	----->		M	
ABSCHNITT 2							
2 Start							
2.1 Normalstarts mit verschiedenen Klappenstellungen einschließlich beschleunigtem Startverfahren			P----- >	----->			
2.2* Start nach Instrumenten; Übergang zum Instrumentenflug während des Rotierens oder unmittelbar nach dem Abheben			P----- >	----->			
2.3 Start bei Seitenwind			P----- >	----->			

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT NUR EINEM PILOTEN	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG ATPL/MPL/ MUSTER-BERECHTIGUNG	
Flugübungen/Verfahren					Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
2.4 Start mit höchstzulässiger Startmasse (tatsächliche oder simulierte höchstzulässige Startmasse)			P----- >	----->			
2.5 Starts mit simuliertem Triebwerkausfall: 2.5.1* kurz nach Erreichen von V2			P----- >	----->			
(In Flugzeugen, die nicht als Verkehrsflugzeuge oder als Zubringerflugzeuge zugelassen sind, darf der Triebwerkausfall nicht unterhalb einer Höhe von 500 Fuß über dem Pistenende simuliert werden. In Flugzeugen, die unter Berücksichtigung von Startmasse und Dichtehöhe Flugleistungswerte wie Verkehrsflugzeuge aufweisen, kann der Lehrberechtigte den Triebwerkausfall kurz nach Erreichen von V 2 simulieren.							

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT NUR EINEM PILOTEN	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG ATPL/MPL/ MUSTER-BERECHTIGUNG	
Flugübungen/Verfahren					Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
2.5.2* zwischen V1 und V2			P	X		M Nur FFS	
2.6 Startabbruch bei einer angemessenen Geschwindigkeit vor Erreichen von V 1			P----- >	----->X		M	
ABSCHNITT 3							
3 Flugübungen und Verfahren 3.1 Kurven mit und ohne Stör-/Bremsklappen			P----- >	----->			
3.2 Instabilitätseffekt (Tuck under) und Druckstöße (Mach Buffet) nach Erreichen der kritischen Machzahl und andere spezifische Eigenheiten des Flugzeuges, z. B. Taumelschwingungen (Dutch Roll)			P----- >	----->X Für diese Übung darf kein Flugzeug verwendet werden			

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT NUR EINEM PILOTEN	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG ATPL/MPL/ MUSTER-BERECHTIGUNG	
Flugübungen/Verfahren					Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.3 Normaler Betrieb von Systemen und Bedienelementen, für die der Flugingenieur/Bordtechniker verantwortlich ist.	P----- >	----->	----->	----->			
Normaler und außergewöhnlicher Betrieb folgender Systeme:						M	Mindestens drei Übungen von 3.4.0 bis 3.4.14 müssen ausgewählt werden.
3.4.0 Triebwerk (gegebenenfalls mit Propelleranlage)	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.1 Druckkabine und Klimaanlage	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.2 Pitot-Anlage/statische Druckanlage	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.3 Kraftstoffanlage	P----- >	----->	----->	----->			

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT NUR EINEM PILOTEN	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG ATPL/MPL/ MUSTER-BERECHTIGUNG	
					Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Flugübungen/Verfahren	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.4.4 Elektrische Anlage	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.5 Hydraulikanlage	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.6 Steuer- und Trimmanlage	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.7 Eisverhütungs- und Enteisungsanlage, Scheibenheizung	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.8 Autopilot/ Flugkommandoanlage	P----- >	----->	----->	----->		M (nur für einen Piloten)	
3.4.9 Überziehwarngeräte oder Stabilisierungsanlage (SAS)	P----- >	----->	----->	----->			

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT NUR EINEM PILOTEN	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG ATPL/MPL/ MUSTER-BERECHTIGUNG	
					Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Flugübungen/Verfahren	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.4.10 Bodenannäherungswarnanlage, Wetterradar, Funkhöhenmesser, Transponder		P----- >	----->	----->			
3.4.11 Funkgeräte, Navigationsgeräte, Instrumente, Flugmanagementsystem	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.12 Fahrwerk und Bremssystem	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.13 Vorflügel, Klappen	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.14 Hilfsturbine	P----- >	----->	----->	----->			
Absichtlich freigelassen							

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT NUR EINEM PILOTEN	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG ATPL/MPL/ MUSTER-BERECHTIGUNG		
	Flugübungen/Verfahren					Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS A	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
	OTD	FTD	FFS	A				
3.6 Außergewöhnliche Verfahren und Notverfahren:							M	Mindestens 3 Übungen von 3.6.1 bis 3.6.9 müssen ausgewählt werden.
3.6.1 Maßnahmen bei Feuer von z. B. Triebwerk, APU, Kabine, Frachtraum, Cockpit, Tragflügel oder elektrischen Anlagen einschließlich Evakuierung		P----- >	----->	----->				
3.6.2 Rauchbekämpfung und Rauchentfernung		P----- >	----->	----->				
3.6.3 Triebwerkausfall, Abstellen und Wiederanlassen in sicherer Höhe		P----- >	----->	----->				
3.6.4 Kraftstoff ablassen (simuliert)		P----- >	----->	----->				
3.6.5 Windscherung bei Start/Landung			P	X			nur FS	

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT NUR EINEM PILOTEN	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG ATPL/MPL/MUSTER-BERECHTIGUNG	
					Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Flugübungen/Verfahren	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.6.6 Simulierter Druckabfall/Notabstieg			P----- >	----->			
3.6.7 Ausfall eines Flugbesatzungsmitglieds während des Fluges		P----- >	----->	----->			
3.6.8 Andere Notverfahren gemäß Flughandbuch (Aeroplane Flight Manual/AFM)		P----- >	----->	----->			
3.6.9 ACAS (Anwendung der bordseitigen Kollisionsschutzanlage)	P----- >	----->	----->	Ein Luftfahrzeug darf nicht verwendet werden		nur FS	
3.7 Steilkurven mit 45° Querneigung, 180° bis 360°, links und rechts		P----- >	----->	----->			

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT NUR EINEM PILOTEN	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG ATPL/MPL/ MUSTER-BERECHTIGUNG	
Flugübungen/Verfahren					Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
<p>3.8 Rechtzeitiges Erkennen und Gegenmaßnahmen bei der Annäherung an den überzogenen Flugzustand (bis zum Auslösen der Überziehwarnung) in Startkonfiguration, (Klappen in Startstellung), in Reiseflugkonfiguration und Landekonfiguration (Klappen in Landstellung, Fahrwerk ausgefahren)</p> <p>3.8.1 Beenden des überzogenen Flugzustandes oder Maßnahmen nach dem Auslösen der Überziehwarnung in Steigflug-, Reiseflug- und Anflugkonfiguration</p>			P----- >	----->			
<p>3.9 Instrumentenflugverfahren</p>							
<p>3.9.1* Einhaltung von An- und Abflugstrecken und ATC-Anweisungen</p>		P----- >	----->	----->		M	

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT NUR EINEM PILOTEN	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG ATPL/MPL/ MUSTER-BERECHTIGUNG	
					Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Flugübungen/Verfahren	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.9.2* Warteverfahren		P----- >	----->	----->			
3.9.3* Präzisionsanflüge bis zu einer Entscheidungshöhe von nicht weniger als 60 m (200 ft)							
3.9.3.1*manuell, ohne Flugkommandoanlage			P----- >	----->		M (nur praktische Prüfung)	
3.9.3.2*manuell, mit Flugkommandoanlage			P----- >	----->			
3.9.3.3* mit Autopilot			P----- >	----->			
3.9.3.4* manuell, mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks; der Triebwerkausfall muss während des Endanflugs vor Passieren des Endeinflugzeichens (Outer			P----- >	----->		M	

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT NUR EINEM PILOTEN	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG ATPL/MPL/ MUSTER-BERECHTIGUNG	
Flugübungen/Verfahren					Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
<p>Marker/OM) bis zur Landung oder während des ganzen Fehlanflugverfahrens simuliert werden.</p> <p>In Flugzeugen, die nicht als Verkehrsflugzeuge gemäß JAR/FAR 25 oder als Zubringerflugzeuge gemäß SFAR 23 zugelassen sind, sind der Anflug mit simuliertem Triebwerkausfall und der folgende Fehlanflug in Verbindung mit dem Nichtpräzisionsanflug gemäß 3.9.4 auszuführen. Der Fehlanflug ist beim Erreichen der veröffentlichten Hindernisfreihöhe (OCH/A) auszuführen, auf keinen Fall aber später als beim Erreichen der Mindestsinkflughöhe (MDH/A) von 500 ft über der Pistenschwelle. Bei Flugzeugen, die in Bezug auf Startmasse und Dichtehöhe Flugleistungswerte wie Verkehrsflugzeuge aufweisen, kann der Lehrberechtigte den Triebwerkausfall gemäß</p>							

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT NUR EINEM PILOTEN	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG ATPL/MPL/ MUSTER-BERECHTIGUNG	
Flugübungen/Verfahren					Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.9.3.4 simulieren.							
3.9.4* Nichtpräzisionsanflug bis zur MDH/A			P*--- >	----->		M	
<p>3.9.5 Anflug zu einer versetzten Piste (Circling Approach) unter folgenden Bedingungen:</p> <p>(a)* Anflug bis zur genehmigten Anflughöhe für einen Anflug zu einer versetzten Piste (Circling Approach Altitude) am betreffenden Flugplatz in Übereinstimmung mit den örtlichen Instrumentenanflug-Einrichtungen unter simulierten Instrumentenflugbedingungen gefolgt von:</p> <p>(b) einem Anflug zu einer versetzten Piste mindestens 90° abweichend von der Anflugrichtung unter (a), in der genehmigten Mindesthöhe für einen Anflug zu einer versetzten Piste (Minimum Circling Approach Altitude);</p> <p>Anmerkung: Wenn a) und b)</p>			P*--- >	----->			

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT NUR EINEM PILOTEN	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG ATPL/MPL/ MUSTER-BERECHTIGUNG	
Flugübungen/Verfahren					Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
aus Gründen der Flugverkehrskontrolle nicht möglich sind, kann ein Anflug zu einer versetzten Piste mit simulierter niedriger Flugsicht durchgeführt werden							
ABSCHNITT 4							
4 Fehlanflugverfahren 4.1 Durchstarten mit allen zur Verfügung stehenden Triebwerken nach einem ILS-Anflug bei Erreichen der Entscheidungshöhe			P*--- >	----->			
4.2 Sonstige Fehlanflugverfahren			P*--- >	----->			
4.3* Manuelles Durchstarten mit simuliertem Ausfall des kritischen Triebwerkes nach einem Instrumentenanflug bei Erreichen der Entscheidungshöhe, MDH oder MAPt			P*---- ->	----->		M	

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT NUR EINEM PILOTEN	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG ATPL/MPL/ MUSTER-BERECHTIGUNG	
Flugübungen/Verfahren					Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
4.4 Abbruch des Landeanflugs in 15 m (50 ft) über der Pistenschwelle und Durchstarten			P----- >	----->			
ABSCHNITT 5							
5 Landungen 5.1 Normale Landungen*, auch nach einem ILS-Anflug mit Übergang zum Sichtflug bei Erreichen der Entscheidungshöhe			P				
5.2 Landung mit simuliertem blockiertem Höhentrimmsystem in vertrimmter Stellung			P----- >	Für diese Übung darf kein Luftfahrzeug verwendet werden			
5.3 Seitenwindlandungen (im Flugzeug, soweit möglich)			P----- >	----->			

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT NUR EINEM PILOTEN	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG ATPL/MPL/MUSTER-BERECHTIGUNG	
					Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Flugübungen/Verfahren	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
5.4 Platzrunden und Landungen ohne oder mit teilweise ausgefahrenen Klappen und Vorflügeln			P----- >	----->			
5.5 Landung mit simuliertem Ausfall des kritischen Triebwerks			P----- >	----->		M	
5.6 Landung mit Ausfall zweier Triebwerke: - Flugzeuge mit drei Triebwerken: das mittlere und ein äußeres Triebwerk, soweit gemäß AFM möglich - Flugzeuge mit vier Triebwerken: zwei Triebwerke auf einer Seite			P	X		M nur FFS (nur prak- tische Prü- fung)	
<p>Allgemeine Anmerkung:</p> <p>Besondere Anforderungen bestehen für die Erweiterung einer Musterberechtigung für Instrumentenanflüge bis zu einer Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200 ft), z. B. CAT II/III-Betrieb.</p>							

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT NUR EINEM PILOTEN	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG ATPL/MPL/ MUSTER-BERECHTIGUNG	
Flugübungen/Verfahren					Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
ABSCHNITT 6							
<p>Erweiterung einer Musterberechtigung für Instrumentenanflüge bis zu einer Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200 ft) (CAT II/III)</p> <p>Die nachfolgenden Flugübungen und Verfahren sind die Mindest-Ausbildungsanforderungen für die Berechtigung von Instrumentenanflügen bis auf eine DH von weniger als 60 m (200 ft). Während der folgenden Instrumentenanflug- und Fehlanflugverfahren ist die gesamte Ausrüstung, die entsprechend der Musterzulassung für Instrumentenanflüge bis auf eine DH von weniger als 60 m (200 ft) notwendig ist, zu verwenden.</p>							

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT NUR EINEM PILOTEN	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG ATPL/MPL/ MUSTER-BERECHTIGUNG	
Flugübungen/Verfahren					Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
6.1* Startabbruch bei Mindest-RVR			P*---- ->	---->X Für diese Übung darf kein Luftfahrzeug verwendet werden		M*	
6.2* ILS-Anflüge: Unter simulierten Instrumentenflugbedingungen bis zur anwendbaren Entscheidungshöhe unter Verwendung des Flugführungssystems. Standardverfahren der Zusammenarbeit der Flugbesatzung (Aufgabenverteilung, Ausrufverfahren (Call Out), gegenseitige Überwachung, Informationsaustausch und Unterstützung) sind zu berücksichtigen.			P----- >	----->		M	

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT NUR EINEM PILOTEN	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG ATPL/MPL/ MUSTER-BERECHTIGUNG	
Flugübungen/Verfahren					Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
<p>6.3* Durchstarten: nach Landeanflügen wie in 6.2 genannt bei Erreichen der DH.</p> <p>Die Ausbildung muss auch ein Durchstarten aufgrund von ungenügender Pistensichtweite (simuliert), Windscherung, Abweichungen außerhalb der für einen erfolgreichen Anflug zulässigen Toleranzen und des Ausfalls von Boden-/ Bordeinrichtungen vor Erreichen der Entscheidungshöhe sowie den Ausfall von Bordsystemen während des Durchstartens beinhalten.</p>			P----- >	----->		M*	
<p>6.4* Landung(en): nach einem Instrumentenanflug mit visueller Referenz bei Erreichen der Entscheidungshöhe. In Abhängigkeit des verwendeten Flugführungssystems ist eine automatische Landung durchzuführen.</p>			P----- >	----->		M	

ANMERKUNG: CAT II/III-Betrieb ist gemäß den entsprechenden Flugbetriebsanforderungen durchzuführen.

7. Klassenberechtigungen – See

Abschnitt 6 muss zur Verlängerung einer Klassenberechtigung See für mehrmotorige Flugzeuge, nur VFR, absolviert werden, wenn die erforderliche Erfahrung von 10 Streckenabschnitten innerhalb der letzten 12 Monate nicht erfüllt ist.

KLASSENBERECHTIGUNG SEE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG	
Flugübungen/Verfahren	Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
ABSCHNITT 1		
1 Abflug		
1.1 Vorflugkontrolle, einschließlich: Dokumentation Masse und Schwerpunktlage Wetterberatung NOTAM		
1.2 Kontrollen vor dem Start Außen/innen		
1.3 Anlassen und Abstellen der Triebwerke Normale Betriebsstörungen		
1.4 Rollen		
1.5 Schritttrollen		
1.6 Festmachen: Strand Pier/Mole Boje		
1.7 Segelflug mit abgestelltem Triebwerk		

KLASSENBERECHTIGUNG SEE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG	
Flugübungen/Verfahren	Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
1.8 Überprüfungen vor dem Abflug: Hochfahren des Triebwerks (falls zutreffend)		
1.9 Startverfahren: Normal mit Klappeneinstellungen gemäß Flughandbuch Seitenwind (falls Bedingungen vorhanden)		
1.10 Steigflug Kurven auf Steuerkurse Übergang in Horizontalflug		
1.11 Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/ Sprechfunkverfahren		
ABSCHNITT 2		
2 Verfahrenweisen in der Luft (VFR) 2.1 Horizontaler Geradeausflug bei verschiedenen Geschwindigkeiten einschließlich Flug bei kritisch niedriger Fluggeschwindigkeit mit und ohne Flügelklappen (einschließlich Annäherung an VMCA, soweit zutreffend)		
2.2 Kurve mit Querneigung (360° nach links und rechts mit 45° Schräglage)		

KLASSENBERECHTIGUNG SEE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG	
Flugübungen/Verfahren	Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
2.3 Überzogene Fluglage und Beendigung: (i) störungsfreies Überziehen; (ii) Annäherung an den Strömungsabriss bei Sinkflugkurve mit Schräglage mit Landeanflugkonfiguration und - leistung; (iii) Annäherung an den Strömungsabriss in Landungskonfiguration und - leistung; (iv) Annäherung an den Strömungsabriss, Steigflugkurve mit Startklappe und Steigflugleistung (nur einmotoriges Flugzeug)		
2.4 Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkver- fahren		
ABSCHNITT 3		
3 Strecken-VFR-Verfahren		
3.1 Flugplan, Koppelnavigation und Gebrauch der Navigationskarten		
3.2 Einhaltung von Höhe, Steuerkurs und Fluggeschwindigkeit		
3.3 Orientierung, zeitliche Planung und Korrektur von ETAs		
3.4 Verwendung von Funknavigationshilfen (falls zutreffend)		

KLASSENBERECHTIGUNG SEE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG	
Flugübungen/Verfahren	Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
3.5 Flugmanagement (Flugdurchführungsplan, routinemäßige Überprüfungen einschließlich Treibstoff, Bordanlagen und Vereisung)		
3.6 Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrs- verfahren/Sprechfunkverfahren		
ABSCHNITT 4		
4 Ankünfte und Landungen		
4.1 Verfahren bei Ankunft auf dem Flugplatz (nur Amphibienflugzeuge)		
4.2 Normale Landung		
4.3 Landung ohne Flügelklappen		
4.4 Schiebelandung (unter geeigneten Bedingungen)		
4.5 Landeanflug und Landung mit simuliertem Triebwerkausfall von bis zu 2 000' über dem Wasser (nur einmotorige Flugzeuge)		
4.6 Durchstarten aus der Mindesthöhe		
Landung auf glasisigem Wasser Landung auf rauem Wasser		
4.8 Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrs- verfahren/Sprechfunkverfahren		

KLASSENBERECHTIGUNG SEE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG	
Flugübungen/Verfahren	Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
ABSCHNITT 5		
<p>5 Außergewöhnliche Verfahren und Notverfahren (Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 4 kombiniert werden 4)</p> <p>5.1 Startabbruch bei angemessener Geschwindigkeit</p>		
5.2 Simulierter Triebwerkausfall nach dem Start (nur einmotorige Flugzeuge)		
5.3 Simulierte Notlandung mit Triebwerkausfall (nur einmotorige Flugzeug)		
5.4 Simulierte Notfälle: (i) Brand oder Rauch im Flug (ii) Störung der Bordanlagen, wie erforderlich		
5.5 Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren		
ABSCHNITT 6		
<p>6 Simulierter einseitiger Triebwerkausfall (Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 5 kombiniert werden 5)</p> <p>6.1 Simulierter Triebwerkausfall während des Starts (in einer sicheren Höhe, falls nicht in einem FFS und FNPT II durchgeführt)</p>		

KLASSENBERECHTIGUNG SEE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG	
Flugübungen/Verfahren	Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
6.2 Abschalten und erneutes Starten der Triebwerke (nur praktische Prüfung ME)		
6.3 Asymmetrischer Landeanflug und asymmetrisches Durchstarten		
6.4 Asymmetrischer Landeanflug und Landen bis zum vollständigen Stillstand		
6.5 Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren		

C. Besondere Anforderungen an die Hubschrauberkategorie

1. Bei einer praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für Musterberechtigungen und die ATPL muss der Bewerber die Abschnitte 1 bis 4 und 6 (soweit zutreffend) der praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung bestehen. Wenn der Bewerber mehr als fünf Elemente nicht besteht, muss er die gesamte Prüfung bzw. Überprüfung wiederholen. Ein Bewerber, der nicht mehr als fünf Elemente nicht besteht, muss die nicht bestandenen Elemente wiederholen. Wenn ein Element der Wiederholungsprüfung oder Wiederholungsüberprüfung nicht bestanden wird, oder wenn ein anderes Element nicht bestanden wird, das bereits bestanden wurde, muss der Bewerber die gesamte Prüfung bzw. Überprüfung wiederholen. Alle entsprechenden Abschnitte der praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung müssen innerhalb von sechs Monaten absolviert werden.
2. Bei einer Befähigungsüberprüfung für eine IR muss der Bewerber Abschnitt 5 der Befähigungsüberprüfung bestehen. Wenn der Bewerber mehr als drei Elemente nicht besteht, muss er den gesamten Abschnitt 5 wiederholen. Ein Bewerber, der nicht mehr als 3 Elemente nicht besteht, muss die nicht bestandenen Elemente wiederholen. Wenn ein Element der Wiederholungsüberprüfung nicht bestanden wird, oder wenn ein anderes Element von Abschnitt 5 nicht bestanden wird, das bereits bestanden wurde, muss der Bewerber die gesamte Überprüfung wiederholen.

TOLERANZ BEI DER FLUGPRÜFUNG

3. Der Bewerber muss die Fähigkeit zu Folgendem nachweisen:
 - (a) Betreiben des Hubschraubers innerhalb seiner Grenzen;
 - (b) reibungslose und genaue Durchführung sämtlicher Flugübungen;
 - (c) Handeln mit gutem Urteilsvermögen und im Sinne einer ordnungsgemäßen Flugzeugführung (Airmanship);
 - (d) Anwendung luftfahrttechnischer Kenntnisse;
 - (e) Beherrschung des Hubschraubers zu jedem Zeitpunkt und in einer solchen Weise, dass der erfolgreiche Abschluss eines Verfahrens oder einer Flugübung zu keinem Zeitpunkt infrage gestellt ist;
 - (f) Besatzungs-Koordinations- und Besatzungsausfallverfahren zu verstehen und anzuwenden, falls zutreffend, und
 - (g) effektiv mit den anderen Besatzungsmitgliedern zu kommunizieren, falls zutreffend.
4. Es gelten die nachfolgenden Grenzen, die entsprechend berichtigt werden können, um turbulente Bedingungen und die Handling-Eigenschaften und die Leistung des verwendeten Flugzeugs zu berücksichtigen.
 - (a) Grenzen IFR-Flug
Höhe:
Im Allgemeinen ± 100 Fuß
Einleiten eines Durchstartens auf Entscheidungshöhe $+50$ Fuß/ -0 Fuß
Mindest-Sinkflughöhe $+50$ Fuß/ -0 Fuß
Einhalten eines vorbestimmten Kurses über Grund:

Auf Funknavigationshilfen $\pm 5^\circ$

Präzisions-Landeanflug Halbskalenausschlag, Azimut und Gleitpfad

Steuerkurs:

Normaler Betrieb $\pm 5^\circ$

Außergewöhnlicher Betrieb/Notfälle $\pm 10^\circ$

Geschwindigkeit:

Im Allgemeinen ± 10 Knoten

Bei simuliertem Triebwerksausfall $+10$ Knoten/ -5 Knoten

(b) Grenzen IFR-Flug

Höhe:

Im Allgemeinen ± 100 Fuß

Steuerkurs:

Normaler Betrieb $\pm 5^\circ$

Außergewöhnlicher Betrieb/Notfälle $\pm 10^\circ$

Geschwindigkeit:

Im Allgemeinen ± 10 Knoten

Bei simuliertem Triebwerksausfall $+10$ Knoten/ -5 Knoten

Bodendrift:

T.O. Schweben I.G.E. ± 3 Fuß

Landung ± 2 Fuß (mit 0 Fuß Rückwärts- oder Seitwärtsflug)

INHALT DER AUSBILDUNG/PRAKTISCHEN PRÜFUNG/BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG

ALLGEMEINES

5. Die folgenden Symbole bedeuten:

P= Ausgebildet als PIC für die Erteilung einer Musterberechtigung für SPH oder ausgebildet als PIC oder Kopilot und als PF und PNF für die Erteilung einer Musterberechtigung für MPH.

6. Für die praktische Ausbildung sind mindestens Übungsgeräte der mit (P) bezeichneten Spalte oder höherwertige, mit Pfeil (---->) gekennzeichnete Geräte zu verwenden.

Zur Bezeichnung des Übungsgeräts werden die folgenden Abkürzungen verwendet:

FFS = Full Flight Simulator (Flugsimulator)

FTD = Flight Training Device (Flugübungsgerät)

H = Hubschrauber

7. Die mit Sternchen (*) gekennzeichneten Übungen sind nur von Bewerbern unter tatsächlichen oder simulierten Instrumentenflug-Wetterbedingungen zu fliegen, die eine IR(H) verlängern, erneuern oder diese Berechtigung auf ein anderes Muster ausdehnen möchten.
8. Instrumentenflugverfahren (Abschnitt 5) sind nur von Bewerbern durchzuführen, die eine IR(H) für Hubschrauber verlängern, erneuern oder diese Berechtigung auf ein anderes Muster ausdehnen möchten. Zu diesem Zweck kann ein FFS oder ein FTD 2/3 verwendet werden.
9. Der Buchstabe „M“ in der Spalte für die praktische Prüfung oder die Befähigungsüberprüfung bedeutet, dass diese Übung verbindlich ist.
10. Für die praktische Ausbildung und Prüfung ist ein FSTD zu verwenden, wenn dieser Teil einer genehmigten Ausbildung zum Erwerb einer Musterberechtigung ist. Für den Lehrgang wird Folgendes berücksichtigt:
 - (a) die Einstufung des Flugsimulators gemäß Teil-OR;
 - (b) die Qualifikation des Ausbilders und Prüfers;
 - (c) der Umfang der FSTD-Ausbildung während des Lehrgangs;
 - (d) die Qualifikation und die bisherige Erfahrung des auszubildenden Piloten in ähnlichen Mustern, und
 - (e) der Umfang an überwachter Flugerfahrung nach der Erteilung der neuen Musterberechtigung

HUBSCHRAUBER MIT MEHREREN PILOTEN

11. Bewerber für die praktische Prüfung für die Erteilung der Musterberechtigung für Hubschrauber mit mehreren Piloten und ATPL(H) müssen nur Abschnitt 1 bis 4 und, falls zutreffend, Abschnitt 6 absolvieren.
12. Bewerber für die Verlängerung oder Erneuerung der Befähigungsüberprüfung für die Musterberechtigung für Hubschrauber mit mehreren Piloten müssen nur Abschnitt 1 bis 4 und, falls zutreffend, Abschnitt 6 absolvieren.

HUBSCHRAUBER MIT NUR EINEM/MEHREREN PILOTEN	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG	
	FTD	FFS	H	Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS H	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Flugübungen/Verfahren						

HUBSCHRAUBER MIT NUR EINEM/MEHREREN PILOTEN		PRAKTISCHE AUSBILDUNG				PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG	
Flugübungen/Verfahren					Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
		FTD	FFS	H		FFS H	
ABSCHNITT 1 – Flugvorbereitung und Vorflugkontrollen							
1.1	Außenkontrolle; Position der zu kontrollierenden Punkte und Zweck der Kontrolle			P		M (falls im Hubschrauber durchgeführt)	
1.2	Cockpitkontrolle		P	---->		M	
1.3	Anlassverfahren, Überprüfung der Funk- und Navigationsausrüstung, Auswahl und Einstellung der Navigations- und Sprechfunkfrequenzen	P	---->	---->		M	
1.4	Rollen/Schwebeflug nach Anweisung der Flugverkehrskontrollstelle oder des Lehrberechtigten		P	---->		M	
1.5	Verfahren und Kontrollen vor dem Start	P	---->	---->		M	
ABSCHNITT 2 – Flugübungen und Flugverfahren							
2.1	Starts (verschiedene Abflugprofile)		P	---->		M	

HUBSCHRAUBER MIT NUR EINEM/MEHREREN PILOTEN		PRAKTISCHE AUSBILDUNG				PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG	
Flugübungen/Verfahren					Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
		FTD	FFS	H		FFS H	
2.2	Schrägabflüge und -landungen oder bei Seitenwind		P	---->			
2.3	Start mit höchstzulässiger Startmasse (tatsächlich oder simuliert)	P	---->	---->			
2.4	Start mit simuliertem Triebwerkausfall kurz vor Erreichen von TDP, oder DPATO		P	---->		M	
2.4.1	Start mit simuliertem Triebwerkausfall kurz nach Erreichen von TDP, oder DPATO		P	---->		M	
2.5	Steig- und Sinkflugkurven auf bestimmte Steuerkurse	P	---->	---->		M	
2.5.1	Kurven mit 30° Querneigung, 180° bis 360° links und rechts ausschließlich nach Instrumenten	P	---->	---->		M	
2.6	Autorotationssinkflug	P	---->	---->		M	
2.6.1	Autorotationslandung (nur SEH) oder Abfangen mit Motorhilfe		P	---->		M	

HUBSCHRAUBER MIT NUR EINEM/MEHREREN PILOTEN		PRAKTISCHE AUSBILDUNG				PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG	
Flugübungen/Verfahren					Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
		FTD	FFS	H		FFS H	
2.7	Landungen (verschiedene Anflugprofile)		P	---->		M	
2.7.1	Durchstarten oder Landung mit simuliertem Triebwerksausfall vor LDP oder DPBL		P	---->		M	
2.7.2	Landung mit simuliertem Triebwerksausfall nach LDP oder DPBL		P	---->		M	
ABSCHNITT 3 – Normaler und außergewöhnlicher Betrieb der folgenden Systeme und Verfahren							
3	Normaler und außergewöhnlicher Betrieb der folgenden Systeme und Verfahren					M	Mindestens 3 Übungen aus diesem Abschnitt müssen ausgewählt werden
3.1	Triebwerk	P	---->	---->			
3.2	Klimaanlage (Heizung und Lüftung)	P	---->	---->			
3.3	Pitot-Anlage/statische Druckanlage	P	---->	---->			

HUBSCHRAUBER MIT NUR EINEM/MEHREREN PILOTEN		PRAKTISCHE AUSBILDUNG				PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG	
		FTD	FFS	H	Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS H	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Flugübungen/Verfahren							
3.4	Kraftstoffanlage	P	---->	---->			
3.5	Elektrische Anlage	P	---->	---->			
3.6	Hydraulikanlage	P	---->	---->			
3.7	Steuer- und Trimmanlage	P	---->	---->			
3.8	Eisverhütungs- und Enteisungsanlage	P	---->	---->			
3.9	Autopilot/Flugkommandoanlage	P	--->	--->			
3.10	Stabilisierungsanlage (SAS)	P	---->	---->			
3.11	Weterradar, Funkhöhenmesser, Transponder	P	---->	---->			
3.12	Flächennavigationsgeräte (RNAV)	P	---->	---->			
3.13	Fahrwerk	P	----->	----->			
3.14	Hilfstriebwerk	P	---->	---->			

HUBSCHRAUBER MIT NUR EINEM/MEHREREN PILOTEN		PRAKTISCHE AUSBILDUNG				PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG	
Flugübungen/Verfahren					Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
		FTD	FFS	H		FFS H	
3.15	Funk, Navigationsgeräte, Instrumente, Flugmanagementsysteme	P	---->	---->			
ABSCHNITT 4 – Außergewöhnliche Verfahren und Notverfahren							
4	Außergewöhnliche Verfahren und Notverfahren					M	Mindestens 3 Übungen aus diesem Abschnitt müssen ausgewählt werden
4.1	Feuerbekämpfung (einschließlich Evakuierung soweit zutreffend)	P	---->	---->			
4.2	Rauchbekämpfung und Rauchentfernung	P	---->	---->			
4.3	Triebwerkausfall, Abstellen und Wiederanlassen in sicherer Höhe	P	---->	---->			
4.4	Kraftstoff ablassen (simuliert)	P	---->	---->			
4.5	Ausfall der Heckrotorsteuerung (falls anwendbar)	P	---->	---->			

HUBSCHRAUBER MIT NUR EINEM/MEHREREN PILOTEN		PRAKTISCHE AUSBILDUNG				PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG	
Flugübungen/Verfahren					Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
		FTD	FFS	H		FFS H	
4.5.1	Ausfall der Heckrotorsteuerung (falls anwendbar)	P	---->	Für diese Übung darf kein Hub-schrauber verwendet werden			
4.6	Besatzungsausfall – nur MPH	P	---->	---->			
4.7	Störung der Kraftübertragung (Getriebe)	P	---->	---->			
4.8	Andere Notverfahren gemäß entsprechendem Flughandbuch	P	---->	---->			
ABSCHNITT 5 – Instrumentenflugverfahren (durchzuführen unter tatsächlichen oder simulierten Instrumentenflug-Wetterbedingungen)							
5.1	Start nach Instrumenten: Übergang zum Instrumentenflug sobald wie möglich nach dem Start	P*	---- >*	---->*			
5.1.1	Simulierter Triebwerkausfall während des Abflugs	P*	---- >*	---->*		M*	

HUBSCHRAUBER MIT NUR EINEM/MEHREREN PILOTEN		PRAKTISCHE AUSBILDUNG				PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG	
		FTD	FFS	H	Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS H	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Flugübungen/Verfahren							
5.2	Einhaltung von An- und Abflugstrecken und ATC-Anweisungen	P*	---- >*	---->*		M*	
5.3	Warteverfahren	P*	---- >*	---->*			
5.4	ILS-Anflüge bis zur CAT 1 Entscheidungshöhe	P*	---- >*	---->*			
5.4.1	manuell, ohne Flugkommandoanlage	P*	---- >*	---->*		M*	
5.4.2	manuell, mit Flugkommandoanlage	P*	---- >*	---->*		M*	
5.4.3	Mit Autopilot	P*	---- >*	---->*			
5.4.4	manuell, mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks (der Triebwerksausfall muss während des Endanflugs vor Überflug des Voreinflugzeichens (OM) bis zum Absetzen oder Beendigung des Durchstartverfahrens simuliert werden)	P*	---- >*	---->*		M*	

HUBSCHRAUBER MIT NUR EINEM/MEHREREN PILOTEN		PRAKTISCHE AUSBILDUNG				PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG	
Flugübungen/Verfahren					Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
		FTD	FFS	H		FFS H	
5.5	Nichtpräzisionsanflug bis zur MDA/H	P*	---- >*	---->*		M*	
5.6	Durchstarten mit allen Triebwerken bei Erreichen der DA/DH oder MDA/MDH	P*	---- >*	---->*			
5.6.1	Sonstige Fehlanflugverfahren	P*	---- >*	---->*			
5.6.2	Durchstarten mit simuliertem Triebwerkausfall bei Erreichen der DA/DH oder MDA/MDH	P*				M*	
5.7	Autorotation unter IMC und Abfangen mit Motorhilfe	P*	---- >*	---->*		M*	
5.8	Aufrichten aus ungewöhnlichen Fluglagen	P*	---- >*	---->*		M*	
ABSCHNITT 6 – Gebrauch der Zusatzausrüstung							
6	Gebrauch der Zusatzausrüstung	P	---->	---->			

D. Besondere Anforderungen an die Kategorie Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit

- Bei einer praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für Musterberechtigungen für Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit muss der Bewerber die Teile 1 bis 5 und 6 (soweit zutreffend) der praktischen

Prüfung oder Befähigungsüberprüfung bestehen. Wenn der Bewerber mehr als fünf Elemente nicht besteht, muss er die gesamte Prüfung bzw. Überprüfung wiederholen. Ein Bewerber, der nicht mehr als fünf Elemente nicht besteht, muss die nicht bestandenen Elemente wiederholen. Wenn ein Element der Wiederholungsprüfung oder Wiederholungsüberprüfung nicht bestanden wird, oder wenn ein anderes Element nicht bestanden wird, das bereits bestanden wurde, muss der Bewerber die gesamte Prüfung bzw. Überprüfung wiederholen. Alle Teile der praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung müssen innerhalb von sechs Monaten absolviert werden.

TOLERANZ BEI DER FLUGPRÜFUNG

2. Der Bewerber muss die Fähigkeit zu Folgendem nachweisen:
 - (a) Betreiben des Luftfahrzeugs mit vertikaler Start- und Landefähigkeit innerhalb seiner Grenzen;
 - (b) reibungslose und genaue Durchführung sämtlicher Flugübungen;
 - (c) Handeln mit gutem Urteilsvermögen und im Sinne einer ordnungsgemäßen Flugzeugführung (Airmanship);
 - (d) Anwendung luftfahrttechnischer Kenntnisse;
 - (e) Beherrschung des Luftfahrzeugs mit vertikaler Start- und Landefähigkeit zu jedem Zeitpunkt und in einer solchen Weise, dass der erfolgreiche Abschluss eines Verfahrens oder einer Flugübung zu keinem Zeitpunkt infrage gestellt ist;
 - (f) Besatzungs-Koordinations- und Besatzungsausfallverfahren zu verstehen und anzuwenden, und
 - (g) effektiv mit den anderen Besatzungsmitgliedern zu kommunizieren.
3. Es gelten die nachfolgenden Grenzen, die entsprechend berichtigt werden können, um turbulente Bedingungen und die Handling-Eigenschaften und die Leistung des verwendeten Luftfahrzeugs mit vertikaler Start- und Landefähigkeit zu berücksichtigen.
 - (a) Grenzen IFR-Flug:

Höhe:

Im Allgemeinen ± 100 Fuß

Einleiten eines Durchstartens auf Entscheidungshöhe $+50$ Fuß/ -0 Fuß

Mindest-Sinkflughöhe $+50$ Fuß/ -0 Fuß

Einhalten eines vorbestimmten Kurses über Grund:

Auf Funknavigationshilfen $\pm 5^\circ$

Präzisions-Landeanflug Halbskalenausschlag, Azimut und Gleitpfad

Steuerkurs:

Normaler Betrieb $\pm 5^\circ$

Außergewöhnlicher Betrieb/Notfälle $\pm 10^\circ$

Geschwindigkeit:

Im Allgemeinen ± 10 Knoten

Bei simuliertem Triebwerkausfall +10 Knoten/-5 Knoten

(b) Grenzen VFR-Flug:

Höhe:

Im Allgemeinen ±100 Fuß

Steuerkurs:

Normaler Betrieb ±5°

Außergewöhnlicher Betrieb/Notfälle ±10°

Geschwindigkeit:

Im Allgemeinen ±10 Knoten

Bei simuliertem Triebwerkausfall +10 Knoten/-5 Knoten

Bodendrift:

T.O. Schweben I.G.E. ±3 Fuß

Landung ±2 Fuß (mit 0 Fuß Rückwärts- oder Seitwärtsflug)

INHALT DER AUSBILDUNG/PRAKTISCHEN PRÜFUNG/BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG

4. Die folgenden Symbole bedeuten:

P= ausgebildet als PIC oder Kopilot und als PF und PNF für die Erteilung einer Musterberechtigung, falls zutreffend.

5. Für die praktische Ausbildung sind mindestens Übungsgeräte der mit (P) bezeichneten Spalte oder höherwertige, mit Pfeil (---->) gekennzeichnete Geräte zu verwenden.

6. Die folgenden Abkürzungen werden verwendet, um das Übungsgerät zu bezeichnen:

FFS = Full Flight Simulator (Flugsimulator)

FTD = Flight Training Device (Flugübungsgerät)

OTD = Other Training Device (sonstiges Übungsgerät)

PL = Luftfahrzeug mit vertikaler Start- und Landefähigkeit

(a) Bewerber für die praktische Prüfung für die Erteilung der Musterberechtigung für Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit müssen Abschnitt 1 bis 5 und, falls zutreffend, Abschnitt 6 absolvieren.

(b) Bewerber für die Verlängerung oder Erneuerung der Befähigungsüberprüfung für die Musterberechtigung für Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit müssen Abschnitt 1 bis 5 und, falls zutreffend, Abschnitt 6 und/oder 7 absolvieren.

(c) Die mit Sternchen (*) gekennzeichneten Übungen sind ausschließlich nach Instrumenten zu fliegen. Wird diese Bedingung während der praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung nicht erfüllt, wird die Musterberechtigung auf Flüge nach Sichtflugregeln beschränkt (VFR only).

7. Der Buchstabe „M“ in der Spalte für die praktische Prüfung oder die Befähigungsüberprüfung bedeutet, dass diese Übung verbindlich ist.

8. Für die praktische Ausbildung und Prüfung ist ein FSTD zu verwenden, wenn dieser Teil einer genehmigten Ausbildung zum Erwerb einer Musterberechtigung ist. Bei der Genehmigung eines solchen Lehrganges wird Folgendes berücksichtigt:
- (a) die Einstufung des Flugsimulators gemäß Teil-OR;
 - (b) die Qualifikationen des Lehrers.

KATEGORIE LUFTFAHRZEUGE MIT VERTIKALER START- UND LANDEFÄHIGKEIT		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG	
						Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Flugübungen/Verfahren		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
ABSCHNITT 1 – Flugvorbereitung und Vorflugkontrollen								
1.1	Außenkontrolle Luftfahrzeug mit vertikaler Start- und Landefähigkeit; Position der zu kontrollierenden Punkte und Zweck der Kontrolle				P			
1.2	Cockpitkontrolle	P	---->	---->	---->			
1.3	Anlassverfahren, Überprüfung der Funk- und Navigations- ausrüstung, Auswahl und Einstellung der Navigations- und Sprechfunkfrequenzen	P	---->	---->	---->		M	
1.4	Rollen nach Anweisung der Flugverkehrs- kontrollstelle oder des Lehrberechtigten		P	---->	---->			

KATEGORIE LUFTFAHRZEUGE MIT VERTIKALER START- UND LANDEFÄHIGKEIT		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG	
						Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Flugübungen/Verfahren		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
1.5	Verfahren und Überprüfungen vor dem Abflug einschl. Leistungsprüfung	P	---->	---->	---->			M
ABSCHNITT 2 – Flugübungen und Flugverfahren								
2.1	Normale VFR- Startprofile; Landebahnbetrieb (STOL und VTOL) einschließlich Seitenwind Erhöhte Hubschrauber- landeplätze Hubschrauberboden- landeplätze		P	---->	---->			M
2.2	Start mit höchstzulässiger Startmasse (tatsächlich oder simuliert)		P	---->				

KATEGORIE LUFTFAHRZEUGE MIT VERTIKALER START- UND LANDEFÄHIGKEIT		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG	
		OTD	FTD	FFS	PL	Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS PL	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
2.3.1	Startabbruch: bei Landebahnbetrieb bei Betrieb auf erhöhten Hubschrauber- landeplätzen bei Betrieb auf Hubschrauber- bodenlandeplätzen		P	---->			M	
2.3.2	Start mit simuliertem Triebwerkausfall nach Erreichen von TDP: bei Landebahnbetrieb bei Betrieb auf erhöhten Hubschrauber- landeplätzen bei Betrieb auf Hubschrauber- bodenlandeplätzen		P	---->			M	
2.4	Autorotationssinkflug im Hubschrauber- modus auf den Boden (für diese Übung darf kein Luftfahrzeug verwendet werden)	P	---->	---->			M nur FFS	

KATEGORIE LUFTFAHRZEUGE MIT VERTIKALER START- UND LANDEFÄHIGKEIT		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG	
		OTD	FTD	FFS	PL	Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS PL	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
2.4.1	Sinkflug mit im Fahrtwind mitdrehendem Rotor im Flugzeugmodus auf den Boden (für diese Übung darf kein Luftfahrzeug verwendet werden)		P	---->			M FFS Prüfung	
2.5	Normale VFR-Landeprofile; Landebahnbetrieb (STOL und VTOL) Erhöhte Hubschrauber- landeplätze Hubschrauber- bodenlandeplätze		P	---->	---->		M	
2.5.1	Landung mit simuliertem Triebwerkausfall nach Erreichen von TDP: bei Landebahnbetrieb bei Betrieb auf erhöhten Hubschrauber- landeplätzen bei Betrieb auf Hubschrauber- bodenlandeplätzen							

KATEGORIE LUFTFAHRZEUGE MIT VERTIKALER START- UND LANDEFÄHIGKEIT		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG		
						Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung	
Flugübungen/Verfahren		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL		
2.6	Durchstarten oder Landung mit simuliertem Triebwerkausfall vor Erreichen von TDP		P	---->				M	
ABSCHNITT 3 – Normaler und außergewöhnlicher Betrieb der folgenden Systeme und Verfahren :									
3	Normaler und außergewöhnlicher Betrieb der folgenden Systeme und Verfahren (kann in einem FSTD durchgeführt werden, falls für die Übung zugelassen):							M	Mindestens 3 Übungen aus diesem Abschnitt müssen ausgewählt werden
3.1	Triebwerk	P	---->	---->					
3.2	Drucksystem und Klimaanlage (Heizung und Lüftung)	P	---->	---->					
3.3	Pitot-Anlage/statische Druckanlage	P	---->	---->					
3.4	Kraftstoffanlage	P	---->	---->					
3.5	Elektrische Anlage	P	---->	---->					

KATEGORIE LUFTFAHRZEUGE MIT VERTIKALER START- UND LANDEFÄHIGKEIT		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG	
						Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Flugübungen/Verfahren		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
3.6	Hydraulikanlage	P	---->	---->				
3.7	Steuer- und Trimmanlage	P	---->	---->				
3.8	Eisverhütungs- und Enteisungsanlage, Scheibenheizung (falls vorhanden)	P	---->	---->				
3.9	Autopilot/Flug- kommandoanlage	P	--->	--->				
3.10	Überziehwarnanzeiger oder Überzieh- vermeidungs- vorrichtungen und Stabilisierungsanlagen (SAS)	P	---->	---->				
3.11	Weterradar, Funkhöhenmesser, Transponder, Bodenannäherungs- warnanlage (falls vorhanden)	P	---->	---->				
3.12	Fahrwerk	P	---->	---->				
3.13	Hilfstriebwerk	P	---->	---->				

KATEGORIE LUFTFAHRZEUGE MIT VERTIKALER START- UND LANDEFÄHIGKEIT		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG	
						Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Flugübungen/Verfahren		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
3.14	Funk, Navigations- geräte, Instrumente und Flugmanagement- systeme	P	---->	---->				
3.15	Flügelklappenanlage	P	---->	---->				
ABSCHNITT 4 - Außergewöhnliche Verfahren und Notverfahren								
4	Außergewöhnliche Verfahren und Notverfahren (können in einem FSTD durchgeführt werden, falls für die Übung zugelassen)						M	Mindestens 3 Übungen aus diesem Abschnitt müssen ausgewählt werden
4.1	Verfahren bei Ausbruch eines Feuers, Triebwerk-, APU-, Frachtraum-, Cockpit- und elektrische Brände, einschließlich Evakuations, falls zutreffend	P	---->	---->				
4.2	Rauchbekämpfung und Rauchentfernung	P	---->	---->				

KATEGORIE LUFTFAHRZEUGE MIT VERTIKALER START- UND LANDEFÄHIGKEIT		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG	
						Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Flugübungen/Verfahren		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4.3	Triebwerkausfall, Abstellen und Wiederanlassen (für diese Übung darf kein Luftfahrzeug verwendet werden) einschließlich Übergang vom Hubschrauber- zum Flugzeugmodus und umgekehrt mit einem ausgefallenen Triebwerk	P	---->	---->			Nur FFS	
4.4	Kraftstoff ablassen (simuliert, wenn vorhanden)	P	---->	---->				
4.5	Windscherung bei Start und Landung (für diese Übung darf kein Luftfahrzeug verwendet werden)			P			Nur FFS	
4.6	Simulierter Kabinendruckausfall/ Not-Sinkflug (für diese Übung darf kein Luftfahrzeug verwendet werden)	P	---->	---->			Nur FFS	

KATEGORIE LUFTFAHRZEUGE MIT VERTIKALER START- UND LANDEFÄHIGKEIT		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG	
						Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Flugübungen/Verfahren		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4.7	ACAS-Ereignis (für diese Übung darf kein Luftfahrzeug verwendet werden)	P	---->	---->			Nur FFS	
4.8	Besatzungsausfall	P	---->	---->				
4.9	Störung der Kraftübertragung (Getriebe)	P	---->	---->			Nur FFS	
4.10	Beenden eines vollständigen Strömungsabrisses (mit und ohne Triebwerk) oder nach Aktivierung eines Überziehwarn- anzeigers in Steigflug-, Reiseflug- und Landeanflug- Konfiguration (für diese Übung darf kein Luftfahrzeug verwendet werden)	P	---->	---->			Nur FFS	
4.11	Andere Notfallmaßnahmen wie im entsprechenden Flughandbuch angegeben	P	---->	---->				

KATEGORIE LUFTFAHRZEUGE MIT VERTIKALER START- UND LANDEFÄHIGKEIT		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG	
						Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Flugübungen/Verfahren		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
ABSCHNITT 5 – Instrumentenflugverfahren (durchzuführen unter tatsächlichen oder simulierten Instrumentenflug-Wetterbedingungen)								
5.1	Start nach Instrumenten: Übergang zum Instrumentenflug sobald wie möglich nach dem Start	P*	---->*	---->*				
5.1.1	Simulierter Triebwerkausfall während des Abflugs nach Erreichen von TDP	P*	---->*	---->*			M*	
5.2	Einhaltung von An- und Abflugstrecken und ATC-Anweisungen	P*	---->*	---->*			M*	
5.3	Warteverfahren	P*	---->*	---->*				
5.4	Präzisionslandeanflug bis zu einer Entscheidungshöhe von nicht weniger als 60 m (200 ft)	P*	---->*	---->*				

KATEGORIE LUFTFAHRZEUGE MIT VERTIKALER START- UND LANDEFÄHIGKEIT		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG	
						Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Flugübungen/Verfahren		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.4.1	manuell, ohne Flugkommandoanlage	P*	---->*	---->*			M* (nur prak- tische Prü- fung	
5.4.2	Manuell, mit Flugkommandoanlage	P*	---->*	---->*				
5.4.3	Mit Autopilot	P*	---->*	---->*				
5.4.4	Manuell, mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks; der Triebwerkausfall muss während des Endanflugs vor Überflug des Voreinflugzeichens (OM) und bis zum Absetzen oder zur Beendigung des Durchstartverfahrens simuliert werden)	P*	---->*	---->*			M*	
5.5	Nichtpräzisionsanflug bis zur MDA/H	P*	---->*	---->*			M*	
5.6	Durchstarten mit allen Triebwerken bei Erreichen der DA/DH oder MDA/MDH	P*	---->*	---->*				

KATEGORIE LUFTFAHRZEUGE MIT VERTIKALER START- UND LANDEFÄHIGKEIT		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG	
						Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Flugübungen/Verfahren		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.6.1	Sonstige Fehlanflugverfahren	P*	---->*	---->*				
5.6.2	Durchstarten mit simuliertem Triebwerkausfall bei Erreichen der DA/DH oder MDA/MDH	P*					M*	
5.7	Autorotation unter IMC und Abfangen mit Motorhilfe zum Landen auf der Startbahn nur im Hubschraubermodus (für diese Übung darf kein Luftfahrzeug verwendet werden)	P*	---->*	---->*			M* nur FFS	
5.8	Aufrichten aus ungewöhnlichen Fluglagen (diese Übung hängt von der Leistungsfähigkeit des FFS ab)	P*	---->*	---->*			M*	
ABSCHNITT 6 – Zusätzliche Anerkennung auf einer Musterberechtigung für Instrumenten- anflüge bis auf eine Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (CAT II/III)								
6	Zusätzliche Anerkennung auf einer Muster- berechtigung für							

KATEGORIE LUFTFAHRZEUGE MIT VERTIKALER START- UND LANDEFÄHIGKEIT		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG	
Flugübungen/Verfahren						Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	Abschluss der Prüfung
	<p>Instrumentenanflüge bis auf eine Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (CAT II/III).</p> <p>Die nachfolgenden Flugübungen und Verfahren sind die Mindest-Ausbildungsanforderungen für die Berechtigung von Instrumentenanflügen bis auf eine DH von weniger als 60 m (200 Fuß). Während der nachfolgenden Instrumentenanflüge und Durchstartverfahren müssen alle Geräte von Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit verwendet werden, die für die Musterzulassung für Instrumentenanflüge bis auf eine DH von weniger als 60 m (200 Fuß) erforderlich sind.</p>							
6.1	Startabbruch bei Mindest-RVR Pistensichtweite		P	---->			M*	

KATEGORIE LUFTFAHRZEUGE MIT VERTIKALER START- UND LANDEFÄHIGKEIT		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG	
						Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Flugübungen/Verfahren		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
6.2	ILS-Landeanflüge bei simulierten Instrumentenflugbedingungen bis zur entsprechenden DH mittels Flugführungssystem. Die Standard-Besatzungskoordinationsverfahren (SOPs) sind zu beachten		P	---->	---->		M*	
6.3	Durchstarten nach Landeanflügen wie in 6.2 genannt bei Erreichen der DH. Die Ausbildung muss auch ein Durchstarten aufgrund einer (simulierten) unzureichenden RVR, Windscherung, Abweichen eines Luftfahrzeugs außerhalb der für einen erfolgreichen Landeanflug geltenden Grenzen, Ausfall von Boden-/ Bordgeräten vor Erreichen der DH und Durchstarten mit simuliertem Ausfall von Bordgeräten beinhalten		P	---->	---->		M*	

KATEGORIE LUFTFAHRZEUGE MIT VERTIKALER START- UND LANDEFÄHIGKEIT		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG	
		OTD	FTD	FFS	PL	Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS PL	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
6.4	Landung(en) nach einem Instrumentenanflug mit visueller Referenz bei Erreichen der Entscheidungshöhe. In Abhängigkeit vom verwendeten Flugführungssystem ist eine automatische Landung durchzuführen.		P	---->			M*	
Abschnitt 7 – Zusatzausrüstung								
7	Gebrauch der Zusatzausrüstung		P	---->	---->			

E. Besondere Anforderungen für die Luftschiffkategorie

- Bei einer praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für Musterberechtigungen für Luftschiffe muss der Bewerber die Abschnitte 1 bis 5 und 6 (soweit zutreffend) der praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung bestehen. Wenn der Bewerber mehr als fünf Elemente nicht besteht, muss er die gesamte Prüfung/Überprüfung wiederholen. Ein Bewerber, der nicht mehr als fünf Elemente nicht besteht, muss die nicht bestandenen Elemente wiederholen. Wenn ein Element der Wiederholungsprüfung/Wiederholungsüberprüfung nicht bestanden wird, oder wenn ein anderes Element nicht bestanden wird, das bereits bestanden wurde, muss der Bewerber die gesamte Prüfung/Überprüfung wiederholen. Alle Teile der praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung müssen innerhalb von sechs Monaten absolviert werden.

TOLERANZ BEI DER FLUGPRÜFUNG

2. Der Bewerber muss die Fähigkeit zu Folgendem nachweisen:
- (a) Betreiben des Luftschiffs innerhalb seiner Grenzen;
 - (b) reibungslose und genaue Durchführung sämtlicher Flugübungen;
 - (c) Handeln mit gutem Urteilsvermögen und im Sinne einer ordnungsgemäßen Flugzeugführung (Airmanship);
 - (d) Anwendung luftfahrttechnischer Kenntnisse;
 - (e) Beherrschung des Luftschiffs zu jedem Zeitpunkt und in einer solchen Weise, dass der erfolgreiche Abschluss eines Verfahrens oder einer Flugübung zu keinem Zeitpunkt infrage gestellt ist;
 - (f) Besatzungs-Koordinations- und Besatzungsausfallverfahren zu verstehen und anzuwenden, und
 - (g) effektiv mit den anderen Besatzungsmitgliedern zu kommunizieren.
3. Es gelten die nachfolgenden Grenzen, die entsprechend berichtigt werden können, um turbulente Bedingungen und die Handling-Eigenschaften und die Leistung des verwendeten Luftschiffs zu berücksichtigen.
- (a) Grenzen IFR-Flug:
- Höhe:
- Im Allgemeinen ± 100 Fuß
- Einleiten eines Durchstartens auf Entscheidungshöhe $+50$ Fuß/ -0 Fuß
- Mindest-Sinkflughöhe $+50$ Fuß/ -0 Fuß
- Einhalten eines vorbestimmten Kurses über Grund:
- Auf Funknavigationshilfen $\pm 5^\circ$
- Präzisions-Landeanflug Halbskalenausschlag, Azimut und Gleitpfad
- Steuerkurs:
- Normaler Betrieb $\pm 5^\circ$
- Außergewöhnlicher Betrieb/Notfälle $\pm 10^\circ$
- (b) Grenzen VFR-Flug:
- Höhe:
- Im Allgemeinen ± 100 Fuß
- Steuerkurs:
- Normaler Betrieb $\pm 5^\circ$
- Außergewöhnlicher Betrieb/Notfälle $\pm 10^\circ$

INHALT DER AUSBILDUNG/PRAKTISCHEN PRÜFUNG/BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG

4. Die folgenden Symbole bedeuten:
 - P= ausgebildet als PIC oder Kopilot und als PF und PNF für die Erteilung einer Musterberechtigung, falls zutreffend.
5. Für die praktische Ausbildung sind mindestens Übungsgeräte der mit (P) bezeichneten Spalte oder höherwertige, mit Pfeil (---->) gekennzeichnete Geräte zu verwenden.
6. Zur Bezeichnung des Übungsgeräts werden die folgenden Abkürzungen verwendet:
 - FFS= Full Flight Simulator (Flugsimulator)
 - FTD= Flight Training Device (Flugübungsgerät)
 - OTD= Other Training Device (sonstiges Übungsgerät)
 - As= Airship (Luftschiff)
 - (a) Bewerber für die praktische Prüfung für die Erteilung der Musterberechtigung für Luftschiffe müssen Abschnitt 1 bis 5 und, falls zutreffend, Abschnitt 6 absolvieren.
 - (b) Bewerber für die Verlängerung oder Erneuerung der Befähigungsüberprüfung für die Musterberechtigung für Luftschiffe müssen Abschnitt 1 bis 5 und, falls zutreffend, Abschnitt 6 absolvieren.
 - (c) Die mit Sternchen (*) gekennzeichneten Übungen sind ausschließlich nach Instrumenten zu fliegen. Wird diese Bedingung während der praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung nicht erfüllt, wird die Musterberechtigung auf Flüge nach Sichtflugregeln beschränkt (VFR only).
7. Der Buchstabe „M“ in der Spalte für die praktische Prüfung oder die Befähigungsüberprüfung bedeutet, dass diese Übung verbindlich ist.
8. Für die praktische Ausbildung und Prüfung ist ein FSTD zu verwenden, wenn dieser Teil einer Ausbildung zum Erwerb einer Musterberechtigung ist. Für den Lehrgang wird Folgendes berücksichtigt:
 - (a) die Einstufung des Flugsimulators gemäß Teil-OR;
 - (b) die Qualifikationen des Lehrers.

LUFTSCHIFFKATEGORIE		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG	
Flugübungen/Verfahren						Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
ABSCHNITT 1 – Flugvorbereitung und Vorflugkontrollen								
1.1	Vorflugkontrolle				P			
1.2	Cockpitkontrolle	P	---->	---->	---->			
1.3	Anlassverfahren, Überprüfung der Funk- und Navigationsausrüstung, Auswahl und Einstellung der Navigations- und Sprechfunkfrequenzen		P	---->	---->		M	
1.4	Abmastverfahren und Bodenmanöver			P	---->		M	
1.5	Verfahren und Kontrollen vor dem Start	P	---->	---->	---->		M	
ABSCHNITT 2 – Flugübungen und Flugverfahren								
2.1	Normale VFR-Startprofile			P	---->		M	
2.2	Start mit simuliertem Triebwerkausfall			P	---->		M	

LUFTSCHIFFKATEGORIE		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG	
		OTD	FTD	FFS	As	Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS As	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
2.3	Start mit Schwere > 0 (schwerer T/O)			P	---->			
2.4	Start mit Schwere < 0 (leichter T/O)			P	---->			
2.5	Normales Steigflugverfahren			P	---->			
2.6	Flug auf Druckhöhe			P	---->			
2.7	Erkennen der Druckhöhe			P	---->			
2.8	Flug auf oder nahe Druckhöhe			P	---->		M	
2.9	Normaler Sinkflug und Landeanflug			P	---->			
2.10	Normale VFR-Landepprofile			P	---->		M	
2.11	Landung mit Schwere > 0 (schwere Landung)			P	---->		M	
2.12	Landung mit Schwere < 0 (leichte Landung)			P	---->		M	

LUFTSCHIFFKATEGORIE		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG	
Flugübungen/Verfahren						Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
	Absichtlich freigelassen							
ABSCHNITT 3 – Normaler und außergewöhnlicher Betrieb der folgenden Systeme und Verfahren								
3	Normaler und außergewöhnlicher Betrieb der folgenden Systeme und Verfahren (kann in einem FSTD durchgeführt werden, falls für die Übung zugelassen):						M	Mindestens 3 Übungen aus diesem Abschnitt müssen ausgewählt werden
3.1	Triebwerk	P	---->	---->	---->			
3.2	Aufblasen der Hülle	P	---->	---->	---->			
3.3	Pitot-Anlage/statische Druckanlage	P	---->	---->	---->			
3.4	Kraftstoffanlage	P	---->	---->	---->			
3.5	Elektrische Anlage	P	---->	---->	---->			
3.6	Hydraulikanlage	P	---->	---->	---->			

LUFTSCHIFFKATEGORIE		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG	
						Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Flugübungen/Verfahren		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
3.7	Steuer- und Trimmanlage	P	---->	---->	---->			
3.8	Ballonettsystem	P	---->	---->	---->			
3.9	Autopilot/Flugkommandoanlage	P	---->	---->	---->			
3.10	Stabilisierungsanlage (SAS)	P	---->	---->	---->			
3.11	Wetterradar, Funkhöhenmesser, Transponder, Bodenannäherungswarnanlage (falls vorhanden)	P	---->	---->	---->			
3.12	Fahrwerk	P	---->	---->	---->			
3.13	Hilfstriebwerk	P	---->	---->	---->			
3.14	Funk, Navigationsgeräte, Instrumente und Flugmanagementsysteme	P	---->	---->	---->			
	Absichtlich freigelassen							

LUFTSCHIFFKATEGORIE		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG	
Flugübungen/Verfahren						Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
ABSCHNITT 4 – Außergewöhnliche Verfahren und Notverfahren								
4	Außergewöhnliche Verfahren und Notverfahren (können in einem FSTD durchgeführt werden, falls für die Übung zugelassen)						M	Mindestens drei Übungen aus diesem Abschnitt müssen ausgewählt werden
4.1	Verfahren bei Ausbruch eines Feuers, Triebwerk-, APU-, Frachtraum-, Cockpit- und elektrische Brände, einschließlich Evakuierung, falls zutreffend	P	---->	---->	---->			
4.2	Rauchbekämpfung und Rauchentfernung	P	---->	---->	---->			
4.3	Triebwerkausfall, Abstellen und Wiederanlassen In bestimmten Flugphasen, einschl. Ausfall mehrerer Triebwerke	P	---->	---->	---->			

LUFTSCHIFFKATEGORIE		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG	
							Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Flugübungen/Verfahren						Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung		
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
4.4	Besatzungsausfall	P	---->	---->	---->			
4.5	Störung der Kraftübertragung (Getriebe)	P	---->	---->	---->		nur FFS	
4.6	Andere Notverfahren gemäß entsprechendem Flughandbuch	P	---->	---->	---->			
ABSCHNITT 5 – Instrumentenflugverfahren (durchzuführen unter tatsächlichen oder simulierten Instrumentenflug-Wetterbedingungen)								
5.1	Start nach Instrumenten: Übergang zum Instrumentenflug sobald wie möglich nach dem Start	P*	---->*	---->*	---->*			
5.1.1	Simulierter Triebwerksausfall während des Abflugs	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.2	Einhaltung von An- und Abflugstrecken und ATC-Anweisungen	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.3	Warteverfahren	P*	---->*	---->*	---->*			

LUFTSCHIFFKATEGORIE		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG	
							Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Flugübungen/Verfahren						Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung		
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
5.4	Präzisionslandeanflug bis zu einer Entscheidungshöhe von nicht weniger als 60 m (200 ft)	P*	---->*	---->*	---->*			
5.4.1	Manuell, ohne Flugkommandoanlage	P*	---->*	---->*	---->*		M* (nur praktische Prüfung)	
5.4.2	Manuell, mit Flugkommandoanlage	P*	---->*	---->*	---->*			
5.4.3	Mit Autopilot	P*	---->*	---->*	---->*			
5.4.4	Manuell, mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks; der Triebwerksausfall muss während des Endanflugs vor Überflug des Voreinflugzeichens (OM) und bis zum Absetzen oder zur Beendigung des Durchstartverfahrens simuliert werden	P*	---->*	---->*	---->*		M*	

LUFTSCHIFFKATEGORIE		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG	
							Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Flugübungen/Verfahren						Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung		
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
5.5	Nichtpräzisionsanflug bis zur MDA/H	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.6	Durchstarten mit allen Triebwerken bei Erreichen der DA/DH oder MDA/MDH	P*	---->*	---->*	---->*			
5.6.1	Sonstige Fehlanflugverfahren	P*	---->*	---->*	---->*			
5.6.2	Durchstarten mit simuliertem Triebwerkausfall bei Erreichen der DA/DH oder MDA/MDH	P*					M*	
5.7	Aufrichten aus ungewöhnlichen Fluglagen (dies hängt von der Qualität des FFS ab)	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
ABSCHNITT 6 – Zusätzliche Anerkennung auf einer Musterberechtigung für Instrumentenanflüge bis auf eine Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (CAT II/III)								
6	Zusätzliche Anerkennung auf einer Musterberechtigung für Instrumentenanflüge bis auf eine DH von weniger							

LUFTSCHIFFKATEGORIE		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG	
							Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Flugübungen/Verfahren						Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	FFS	As
		OTD	FTD	FFS	As		As	
	<p>als 60 m (CAT II/III).</p> <p>Die nachfolgenden Flugübungen und Verfahren sind die Mindest-Ausbildungsanforderungen für die Berechtigung von Instrumentenanflügen bis auf eine DH von weniger als 60 m (200 ft).</p> <p>Während der folgenden Instrumentenanflug- und Fehlanflugverfahren ist die gesamte Ausrüstung von Luftschiffen, die für die Musterzulassung für Instrumentenanflüge bis auf eine DH von weniger als 60 m (200 ft) erforderlich ist, zu verwenden.</p>							
6.1	Startabbruch bei Mindest-RVR		P	---->			M*	

LUFTSCHIFFKATEGORIE		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG	
							Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Flugübungen/Verfahren						Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	FFS As	
		OTD	FTD	FFS	As			
6.2	<p>ILS-Landeanflüge</p> <p>Unter simulierten Instrumentenflugbedingungen bis zur anwendbaren Entscheidungshöhe unter Verwendung des Flugführungssystems. Die Standard-Besatzungs-koordinationsverfahren (SOPs) sind zu beachten</p>		P	---->			M*	
6.3	<p>Durchstarten nach Landeanflügen wie in 6.2 genannt bei Erreichen der DH.</p> <p>Die Ausbildung muss auch ein Durchstarten aufgrund einer (simulierten) unzureichenden RVR, Windscherung, Abweichen eines Luftfahrzeugs außerhalb der für einen erfolgreichen Landeanflug geltenden Grenzen und Ausfall von Boden-/ Bordgeräten vor Erreichen der DH und Durchstarten mit simuliertem Ausfall von Bordgeräten beinhalten</p>		P	---->			M*	

LUFTSCHIFFKATEGORIE		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG		
							Gepr. in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung	
Flugübungen/Verfahren						Initialen des Ausbilders nach Abschluss der Ausbildung	FFS As		
		OTD	FTD	FFS	As				
6.4	Landung(en) anhand von Sichtmerkmalen auf DH nach einem Instrumentenanflug. In Abhängigkeit vom verwendeten Flugführungssystem ist eine automatische Landung durchzuführen.		P	---->				M*	
ABSCHNITT 7 – Zusatzausrüstung									
7	Gebrauch der Zusatzausrüstung		P	---->					

ANHANG II
ZUR DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG DER BESTIMMUNGEN FÜR DIE
UMWANDLUNG NATIONALER LIZENZEN UND BERECHTIGUNGEN FÜR
FLUGZEUGE UND HUBSCHRAUBER

A. FLUGZEUGE

1. Pilotenlizenzen

Eine Pilotenlizenz, die von einem Mitgliedstaat gemäß den einzelstaatlichen Anforderungen erteilt wurde, wird in eine Teil-FCL-Lizenz umgewandelt, sofern der Bewerber die nachfolgenden Anforderungen erfüllt:

- (a) für ATPL(A) und CPL(A): Erfüllung der Verlängerungsanforderungen von Teil-FCL für Muster-/Klassen- und Instrumentenflugberechtigung entsprechend den mit der Lizenz verbundenen Rechten als Befähigungsüberprüfung;
- (b) Nachweis der Kenntnisse der entsprechenden Teile von Teil-OPS und Teil-FCL;
- (c) Nachweis der Sprachkompetenz gemäß FCL.055;
- (d) Erfüllung der in nachfolgender Tabelle genannten Anforderungen:

Nationale Lizenz	Gesamte Flugstunden- erfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatz-FCL- Lizenz und Bedingungen (soweit zutreffend)	Wegfall von Bedingungen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	>1500 als PIC auf Flugzeugen mit mehreren Piloten	Keine	ATPL(A)	Nicht zutreffend	(a)
ATPL(A)	>1500 auf Flugzeugen mit mehreren Piloten	Keine	Wie in Buchstabe c Nummer 4	Wie in Buchstabe c Nummer 5	(b)
ATPL(A)	>500 auf Flugzeugen mit mehreren Piloten	Nachweis der Kenntnisse in Flugplanung und -durch- führung gemäß FCL.515	ATPL(A), mit auf Kopilot beschränkter Muster- berechtigung	Nachweis der Fähigkeit, als PIC tätig zu sein, wie in Anhang 9 der Teil-FCL festgelegt	(c)

Nationale Lizenz	Gesamte Flugstunden-erfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatz-FCL-Lizenz und Bedingungen (soweit zutreffend)	Wegfall von Bedingungen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A) und eine theoretische ICAO-ATPL-Prüfung im Mitgliedstaat der Lizenzerteilung bestanden		(i) Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und -durchführung gemäß FCL.310 und FCL.615 Buchstabe b (ii) Erfüllung der übrigen Anforderungen von FCL.720.A (c)	CPL/IR(A) mit ATPL-Theorie-Anrechnung	Nicht zutreffend	(d)
CPL/IR(A)	>500 auf Flugzeugen mit mehreren Piloten oder im Betrieb mit mehreren Piloten auf Flugzeugen mit nur einem Piloten, Kategorie für den regionalen Pendelverkehr CS-23, oder gleichwertige Berechtigung gemäß den Anforderungen von Teil-OPS für gewerbsmäßige Beförderung mit Luftfahrzeugen	(i) Ablegen einer Prüfung über ATPL(A)-Kenntnisse im Mitgliedstaat der Lizenzerteilung* (ii) Erfüllung der übrigen Anforderungen von FCL.720.A (c)	CPL/IR(A) mit ATPL-Theorie-Anrechnung	Nicht zutreffend	(e)

Nationale Lizenz	Gesamte Flugstunden-erfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatz-FCL-Lizenz und Bedingungen (soweit zutreffend)	Wegfall von Bedingungen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	>500 als PIC auf Flugzeugen mit nur einem Piloten	Keine	CPL/IR(A) mit Muster-/ Klassen-berechtigungen beschränkt auf Flugzeuge mit nur einem Piloten		(f)
CPL/IR(A)	<500 als PIC auf Flugzeugen mit nur einem Piloten	Nachweis der Kenntnisse in Flugplanung und -durchführung für Ebene CPL/IR	Wie Buchstabe 4 Nummer f	Erlangung einer Muster-berechtigung für mehrere Piloten gemäß Teil-FCL	(g)
CPL(A)	>500 als PIC auf Flugzeugen mit nur einem Piloten	Nachtflug-Berechtigung, falls zutreffend	CPL(A) mit Muster-/ Klassen-berechtigungen beschränkt auf Flugzeuge mit nur einem Piloten		(h)
CPL(A)	<500 als PIC auf Flugzeugen mit nur einem Piloten	(i) Nachtflug-Berechtigung, falls zutreffend; (ii) Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und -durchführung gemäß FCL.310	Wie Buchstabe 4 Nummer h		(i)

Nationale Lizenz	Gesamte Flugstunden-erfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatz-FCL-Lizenz und Bedingungen (soweit zutreffend)	Wegfall von Bedingungen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
PPL/IR(A)	≥75 gemäß IFR	Nachtflug-Berechtigung, falls Nachtflug-berechtigung nicht in Instru-mentenflug-berechtigung enthalten	PPL/IR(A) (IR beschränkt auf PPL)	Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und -durch-führung gemäß FCL.615(b)	(j)
PPL(A)	≥70 auf Flugzeugen	Nachweis der Verwendung von Funk-navigations-hilfen	PPL(A)		(k)

* CPL-Inhaber, die bereits Inhaber einer Musterberechtigung für ein Flugzeug mit mehreren Piloten sind, müssen keine Prüfung über theoretische ATPL(A)-Kenntnisse ablegen, solange sie weiterhin auf demselben Flugzeugtyp fliegen, aber theoretische ATPL(A)-Kenntnisse werden ihnen nicht auf eine Teil-FCL-Lizenz angerechnet. Wenn sie eine weitere Musterberechtigung für ein anderes Flugzeug mit mehreren Piloten beantragen, müssen sie Spalte (3) Zeile (e)(i) der obigen Tabelle erfüllen.

2. Ausbilder-Zeugnisse

Ein Fluglehrerschein, der von einem Mitgliedstaat gemäß den einzelstaatlichen Anforderungen erteilt wurde, wird in ein Teil-FCL-Zeugnis umgewandelt, sofern der Bewerber die nachfolgenden Anforderungen erfüllt:

Nationales Zeugnis oder nationale Rechte	Erfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatz-Teil-FCL-Zeugnis
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	wie erforderlich gemäß Teil-FCL für das entsprechende Zeugnis	n. zutr.	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. SFI-Zeugnis

Ein SFI-Zeugnis, die von einem Mitgliedstaat gemäß den einzelstaatlichen Anforderungen erteilt wurde, wird in ein Teil-FCL-Zeugnis umgewandelt, sofern der Inhaber die nachfolgenden Anforderungen erfüllt:

Nationales Zeugnis	Erfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatz-Teil-FCL-Zeugnis
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	>1500 Stunden als Pilot von MPA	(i) ist derzeit Inhaber von oder war Inhaber einer von einem Mitgliedstaat ausgestellten CPL, MPL oder ATPL für Flugzeuge; (ii) hat den Flugsimulatorinhalt des entsprechenden Musterberechtigungslehrgangs einschließlich MCC absolviert.	SFI(A)
SFI(A)	3 Jahre Erfahrung als SFI in jüngster Zeit	hat den Flugsimulatorinhalt des entsprechenden Musterberechtigungslehrgangs einschließlich MCC absolviert	SFI(A)

Die Umwandlung ist für einen Zeitraum von maximal drei Jahren gültig. Für die Verlängerung ist die Erfüllung der entsprechenden Anforderungen gemäß Teil-FCL erforderlich.

4. STI-Zeugnis

Ein STI-Zeugnis, die von einem Mitgliedstaat gemäß den einzelstaatlichen Anforderungen dieses Staates erteilt wurde, kann in ein Teil-FCL-Zeugnis umgewandelt werden, sofern der Inhaber die in der nachfolgenden Tabelle genannten Anforderungen erfüllt:

Nationales Zeugnis	Erfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatzzeugnis
(1)	(2)	(3)	(4)

Nationales Zeugnis	Erfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatzzeugnis
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	> 500 Stunden als Pilot auf SPA	(i) ist derzeit Inhaber von oder war Inhaber einer von einem Mitgliedstaat ausgestellten Pilotenlizenz; (ii) hat eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 9 der Teil-FCL in einem für die beabsichtigte Ausbildung geeigneten FSTD abgelegt	STI(A)
STI(A)	3 Jahre Erfahrung als STI in jüngster Zeit	hat eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 9 der Teil-FCL in einem für die beabsichtigte Ausbildung geeigneten FSTD abgelegt	STI(A)

Für die Verlängerung des Zeugnisses ist die Erfüllung der entsprechenden Anforderungen gemäß Teil-FCL erforderlich.

B. HUBSCHRAUBER

1. Pilotenlizenzen

Eine Pilotenlizenz, die von einem Mitgliedstaat gemäß den einzelstaatlichen Anforderungen erteilt wurde, wird in eine Teil-FCL-Lizenz umgewandelt, sofern der Bewerber die nachfolgenden Anforderungen erfüllt:

- (a) Erfüllung der Verlängerungsanforderungen von Teil-FCL für Muster- und Instrumentenflugberechtigung entsprechend den mit der Lizenz verbundenen Rechten als Befähigungsüberprüfung;
- (b) Nachweis der Kenntnisse der entsprechenden Teile von Teil-OPS und Teil-FCL;
- (c) Nachweis der Sprachkompetenz gemäß FCL.055;
- (d) Erfüllung der in nachfolgender Tabelle genannten Anforderungen:

Nationale Lizenz	Gesamte Flugstunden-erfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatz-FCL-Lizenz und Bedingungen (soweit zutreffend)	Wegfall von Bedingungen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) gültige IR(H)	>1 000 als PIC auf Hub-schraubern mit mehreren Piloten	Keine	ATPL(H) und IR	Nicht zutreffend	(a)
ATPL(H) keine IR(H) Berechtigun-gen	>1 000 als PIC auf Hub-schraubern mit mehreren Piloten	Keine	ATPL(H)		(b)
ATPL(H) gültige IR(H)	>1 000 auf Hub-schraubern mit mehreren Piloten	Keine	ATPL (H) und IR mit auf Kopilot beschränkter Muster-berechtigung	Nachweis der Fähigkeit, als PIC tätig zu sein, wie in Anhang 9 der Teil-FCL festgelegt	(c)
ATPL(H) keine IR(H) Berechtigun-gen	>1 000 auf Hub-schraubern mit mehreren Piloten	Keine	ATPL(H) mit auf Kopilot beschränkter Muster-berechtigung	Nachweis der Fähigkeit, als PIC tätig zu sein, wie in Anhang 9 der Teil-FCL festgelegt	(d)
ATPL(H) gültige IR(H)	>500 auf Hub-schraubern mit mehreren Piloten	Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und Flugdurch-führung gemäß FCL.515 und FCL.615 Buchstabe b	Wie Buchstabe 4 Nummer c	Wie Buchstabe 5 Nummer c	(e)

Nationale Lizenz	Gesamte Flugstunden-erfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatz-FCL-Lizenz und Bedingungen (soweit zutreffend)	Wegfall von Bedingungen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) keine IR(H) Berechtigungen	>500 auf Hub-schraubern mit mehreren Piloten	Wie Buchstabe 3 Nummer e	Wie Buchstabe 4 Nummer d	Wie Buchstabe 5 Nummer d	(f)
CPL/IR(H) und eine theoretische ICAO-ATPL(H)-Prüfung im Mitgliedstaat der Lizenz-erteilung bestanden		(i) Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und Flugdurchführung gemäß FCL.310 und FCL.615 Buchstabe b; (ii) Erfüllung der übrigen Anforderungen von FCL.720.H Buchstabe b	CPL/IR(H) mit Anrechnung der ATPL(H)-Theorie, sofern die ICAO ATPL(H)-Theorieprüfung als auf der Ebene der Teil-FCL-ATPL liegend bewertet wird	Nicht zutreffend	(g)
CPL/IR(H)	>500 Stunden auf Hub-schraubern mit mehreren Piloten	(i) Ablegen einer Prüfung über theoretische Teil-FCL ATPL(H)-Kenntnisse im Mitgliedstaat der Lizenz-erteilung* (ii) Erfüllung der übrigen Anforderungen von FCL.720.H (b)	CPL/IR(H) mit Anrechnung Theorie Teil-FCL ATPL(H)	Nicht zutreffend	(h)

Nationale Lizenz	Gesamte Flugstunden-erfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatz-FCL-Lizenz und Bedingungen (soweit zutreffend)	Wegfall von Bedingungen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	>500 als PIC auf Hub-schraubern mit nur einem Piloten	Keine	CPL/IR(H) mit Muster-berechtigun-gen beschränkt auf Flugzeuge mit nur einem Piloten	Erlangung einer Muster-berechtigung für mehrere Piloten gemäß Teil-FCL	(i)
CPL/IR(H)	<500 als PIC auf Hub-schraubern mit nur einem Piloten	Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und Flug-durchführung gemäß FCL.310 und FCL.615 Buchstabe b	Wie Buchstabe 4 Nummer i		(j)
CPL(H)	>500 als PIC auf Hub-schraubern mit nur einem Piloten	Nachtflug-Berechtigung	CPL(H) mit Muster-berechtigun-gen beschränkt auf Flugzeuge mit nur einem Piloten		(k)
CPL(H)	<500 als PIC auf Hub-schraubern mit nur einem Piloten	Nachtflug-Berechtigung Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und -durch-führung gemäß FCL.310	Wie Buchstabe 4 Nummer k		(l)
CPL(H) Ohne Nachtflug-	>500 als PIC auf Hub-schraubern mit nur einem		Wie Nummer 4 Buchstabe k und		Erlangung einer Muster-berechtigung für mehrere

Nationale Lizenz	Gesamte Flugstunden-erfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatz-FCL-Lizenz und Bedingungen (soweit zutreffend)	Wegfall von Bedingungen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
Berechtigung	Piloten		beschränkt auf VFR-Tagbetrieb	Piloten gemäß Teil-FCL und einer Nachtflug-Berechtigung	
CPL(H) Ohne Nachtflug-Berechtigung	<500 als PIC auf Hubschraubern mit nur einem Piloten	Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und Flugdurchführung gemäß FCL.310	Wie Nummer 4 Buchstabe k und beschränkt auf VFR-Tagbetrieb		(n)
PPL/IR(A)	≥75 gemäß IFR	Nachtflug-Berechtigung, falls Nachtflug-berechtigung nicht in Instrumentenflugberechtigung enthalten	PPL/IR(H) (IR beschränkt auf PPL)	Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und -durchführung gemäß FCL.615 Buchstabe b	(o)
PPL(A)	≥75 auf Hubschraubern	Nachweis der Verwendung von Funknavigationshilfen	PPL(H)		(p)

* cPL-Inhaber, die bereits Inhaber einer Musterberechtigung für ein Flugzeug mit mehreren Piloten sind, müssen keine Prüfung über theoretische ATPL(H)-Kenntnisse ablegen, solange sie weiterhin auf demselben Hubschraubertyp fliegen, aber theoretische ATPL(H)-Kenntnisse werden ihnen nicht auf eine Teil-FCL-Lizenz angerechnet. Wenn sie eine weitere Musterberechtigung für einen anderen Hubschrauber mit mehreren Piloten beantragen, müssen sie Spalte (3) Zeile (h)(i) der obigen Tabelle erfüllen.

2. Ausbilder-Zeugnisse

Ein Fluglehrerschein, der von einem Mitgliedstaat gemäß den einzelstaatlichen Anforderungen erteilt wurde, wird in ein Teil-FCL-Zeugnis umgewandelt, sofern der Bewerber die nachfolgenden Anforderungen erfüllt:

Nationales Zeugnis oder nationale Rechte	Erfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatzzeugnis
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	Wie erforderlich gemäß Teil-FCL für das entsprechende Zeugnis		FI(H)/IRI(H)/TRI(H)*

Für die Verlängerung des Zeugnisses ist die Erfüllung der entsprechenden Anforderungen gemäß Teil-FCL erforderlich.

3. SFI-Zeugnis

Ein SFI-Zeugnis, die von einem Mitgliedstaat gemäß den einzelstaatlichen Anforderungen erteilt wurde, wird in ein Teil-FCL-Zeugnis umgewandelt, sofern der Inhaber die nachfolgenden Anforderungen erfüllt:

Nationales Zeugnis	Erfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatzzeugnis
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	>1 000 Stunden als Pilot von MPH	(i) ist derzeit Inhaber von oder war Inhaber einer von einem Mitgliedstaat ausgestellten CPL, MPL oder ATPL; (ii) hat den Flugsimulatorinhalt des entsprechenden Musterberechtigungsgang einschließlich MCC absolviert	SFI(H)

Nationales Zeugnis	Erfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatzzeugnis
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	3 Jahre Erfahrung als SFI in jüngster Zeit	hat den Simulatorinhalt des entsprechenden Musterberechtigungsgang einschließlich MCC absolviert	SFI(H)

Für die Verlängerung des Zeugnisses ist die Erfüllung der entsprechenden Anforderungen gemäß Teil-FCL erforderlich.

4. STI-Zeugnis

Ein STI-Zeugnis, die von einem Mitgliedstaat gemäß den einzelstaatlichen Anforderungen dieses Staates erteilt wurde, kann in ein Teil-FCL-Zeugnis umgewandelt werden, sofern der Inhaber die in der nachfolgenden Tabelle genannten Anforderungen erfüllt:

Nationales Zeugnis	Erfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatzzeugnis
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	>500 Stunden als Pilot auf SPH	(i) ist derzeit Inhaber oder war Inhaber einer von einem Mitgliedstaat ausgestellten Pilotenlizenz; (ii) hat eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 9 der Teil-FCL in einem für die beabsichtigte Ausbildung geeigneten FSTD abgelegt	STI(H)

Nationales Zeugnis	Erfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatzzeugnis
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	3 Jahre Erfahrung als STI in jüngster Zeit	hat eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 9 der Teil-FCL in einem für die beabsichtigte Ausbildung geeigneten FSTD abgelegt	STI(H)

Für die Verlängerung des Zeugnisses ist die Erfüllung der entsprechenden Anforderungen gemäß Teil-FCL erforderlich.

ANHANG III
ZUR DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG
DER BESTIMMUNGEN FÜR DIE ANERKENNUNG VON LIZENZEN, DIE VON
DRITTLÄNDERN ODER FÜR DRITTLÄNDER AUSGESTELLT WURDEN

A. GÜLTIGERKLÄRUNG VON LIZENZEN

Allgemeines

1. Eine Pilotenlizenz, die gemäß den Anforderungen von ICAO Anhang 1 durch ein Drittland ausgestellt wurde, kann von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaates für gültig erklärt werden.

Piloten müssen sich an die zuständige Behörde des Mitgliedstaates wenden, in der sie ihren Wohnsitz haben oder niedergelassen sind oder, falls sie nicht im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten wohnhaft sind, in dem der Betreiber, für den sie fliegen oder fliegen möchten, seinen Hauptgeschäftssitz hat.

2. Der Zeitraum der Gültigerklärung einer Lizenz beträgt maximal ein Jahr, sofern die Grundlizenz gültig bleibt.

Dieser Zeitraum kann von der zuständigen Behörde, die die Gültigerklärung erteilt hat, nur einmal verlängert werden, wenn der Pilot während des Gültigkeitszeitraums eine Ausbildung für die Erteilung einer Lizenz gemäß Teil-FCL beantragt oder begonnen hat. Die Verlängerung gilt für den Zeitraum, der für die Erteilung der Lizenz gemäß Teil-FCL erforderlich ist.

Die Inhaber einer von einem Mitgliedstaat akzeptierten Lizenz müssen ihre Berechtigung gemäß den in Teil-FCL festgelegten Anforderungen ausüben.

Pilotenlizenzen für gewerbsmäßige Beförderung mit Luftfahrzeugen und anderweitige gewerbliche Tätigkeiten

3. Im Falle von Pilotenlizenzen für gewerbsmäßige Beförderung mit Luftfahrzeugen und anderweitige gewerbliche Tätigkeiten muss der Inhaber die folgenden Anforderungen erfüllen:

- (a) als praktische Prüfung die Verlängerungsanforderungen von Teil-FCL für die Muster- oder Klassenberechtigung für die mit der Lizenz verbundenen Rechte erfüllen;
- (b) nachweisen, dass er sich Kenntnisse der entsprechenden Teile von Teil-OPS und Teil-FCL angeeignet hat;
- (c) nachweisen, dass er Englischkenntnisse gemäß FCL.055 erworben hat;
- (d) Inhaber eines gültigen gemäß Teil-Medical ausgestellten Tauglichkeitszeugnisses Klasse 1 sein;
- (e) im Falle von Flugzeugen die in nachfolgender Tabelle genannten Anforderungen bezüglich der Erfahrung erfüllen:

Lizenz	Gesamte Flugstundenerfahrung	Berechtigungen	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	>1500 als PIC auf	gewerbsmäßige	(a)

	Flugzeugen mit mehreren Piloten	Beförderung in Flugzeugen mit mehreren Piloten als PIC	
ATPL(A) oder CPL(A)/IR*	>1500 Stunden als PIC oder Kopilot auf Flugzeugen mit mehreren Piloten gemäß operationellen Anforderungen	Gewerbsmäßige Beförderung in Flugzeugen mit mehreren Piloten als Kopilot	(b)
CPL(A)/IR	>1 000 Stunden als PIC in gewerbsmäßiger Beförderung seit Erwerb einer IR	Gewerbsmäßige Beförderung in Flugzeugen für nur einen Piloten als PIC	(c)
CPL(A)/IR	>1 000 Stunden als PIC oder Kopilot auf Flugzeugen für nur einen Piloten gemäß operationellen Anforderungen	Gewerbsmäßige Beförderung in Flugzeugen für nur einen Piloten als Kopilot gemäß Teil-OPS	(d)
ATPL(A), CPLA(A)/IR, CPL(A)	>700 Stunden in Flugzeugen außer TMGs, einschließlich 200 Stunden in der Rolle, für die eine Anerkennung beantragt wird, und 50 Stunden in dieser Rolle in den letzten 12 Monaten	Ausübung von Berechtigungen in Flugzeugen in einem anderen Betrieb als in gewerbsmäßiger Beförderung	(e)

* Inhaber einer CPL(A)/IR für Flugzeuge mit mehreren Piloten müssen vor einer Anerkennung Kenntnisse auf ICAO ATPL(A)-Ebene nachgewiesen haben.

(f) im Falle von Hubschraubern die in nachfolgender Tabelle genannten Anforderungen bezüglich der Erfahrung erfüllen:

Lizenz	Gesamte Flugstundenerfahrung	Berechtigungen	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) gültige IR	>1 000 Stunden als PIC auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	gewerbsmäßige Beförderung in Hubschraubern mit mehreren Piloten als PIC im VFR- und IFR-Betrieb	(a)

ATPL(H) keine IR-Berechtigungen	>1 000 Stunden als PIC auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	Gewerbsmäßige Beförderung in Hubschraubern mit mehreren Piloten als PIC im VFR-Betrieb	(b)
ATPL(H) gültige IR	>1 000 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	Gewerbsmäßige Beförderung in Hubschraubern mit mehreren Piloten als Kopilot im VFR- und IFR-Betrieb	(c)
ATPL(H) keine IR-Berechtigungen	>1 000 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	Gewerbsmäßige Beförderung in Hubschraubern mit mehreren Piloten als Kopilot im VFR-Betrieb	(d)
CPL(H)/IR*	>1 000 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	Gewerbsmäßige Beförderung in Flugzeugen mit mehreren Piloten als Kopilot	(e)
CPL(H)/IR	>1 000 Stunden als PIC in gewerbsmäßiger Beförderung seit Erwerb einer IR	Gewerbsmäßige Beförderung in Hubschraubern für nur einen Piloten als PIC	(f)
ATPL(H) mit oder ohne IR-Berechtigungen, CPL(H)/IR, CPL(H)	>700 Stunden in Hubschraubern außer solchen, für die eine Zulassung unter CS-27/29 oder einer gleichwertigen Vorschrift erteilt wurde, einschließlich 200 Stunden in der Rolle, für die eine Anerkennung beantragt wird, und 50 Stunden in dieser Rolle in den letzten 12 Monaten	Ausübung von Berechtigungen in Hubschraubern in einem anderen Betrieb als in gewerbsmäßiger Beförderung	(g)

* Inhaber einer CPL(H)/IR für Hubschrauber mit mehreren Piloten müssen vor einer Anerkennung Kenntnisse auf ICAO ATPL-Ebene nachgewiesen haben.

Pilotenlizenzen für nichtgewerbliche Tätigkeiten mit einer Instrumentenflugberechtigung

4. Im Falle von Privatpilotenlizenzen mit einer Instrumentenflugberechtigung oder CPL- und ATPL-Lizenzen mit einer Instrumentenflugberechtigung, wobei der Pilot nur Privatpilotenberechtigungen ausüben möchte, muss der Inhaber die folgenden Anforderungen erfüllen:
- (a) die praktische Prüfung für die Instrumentenflugberechtigung und die Muster- oder Klassenberechtigungen für die mit der Lizenz verbundenen Rechte gemäß Anhang 7 und Anhang 9 von Teil-FCL absolvieren;
 - (b) nachweisen, dass er Kenntnisse bezüglich des Luftfahrtsrechts, des Wetterschlüssels für die Luftfahrt, der Flugplanung und Flugdurchführung (IR) und des menschlichen Leistungsvermögens besitzt;
 - (c) nachweisen, dass er Englischkenntnisse gemäß FCL.055 erworben hat;
 - (d) mindestens Inhaber eines gültigen gemäß ICAO Anhang 1 ausgestellten Tauglichkeitszeugnisses Klasse 2 sein;
 - (e) eine Mindesterfahrung von 100 Stunden Instrumentenflugzeit als verantwortlicher Luftfahrzeugführer in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie besitzen.

Pilotenlizenzen für nichtgewerbliche Tätigkeiten ohne Instrumentenflugberechtigung

5. Im Falle von Privatpilotenlizenzen oder CPL- und ATPL-Lizenzen ohne Instrumentenflugberechtigung, wobei der Pilot nur Privatpilotenberechtigungen ausüben möchte, muss der Inhaber die folgenden Anforderungen erfüllen:
- (a) nachweisen, dass er Kenntnisse in Luftfahrtsrecht und menschlichem Leistungsvermögen erworben hat;
 - (b) die praktische PPL-Prüfung gemäß Teil-FCL bestehen;
 - (c) die einschlägigen Anforderungen von Teil-FCL für die Erteilung einer Muster- oder Klassenberechtigung wie für die mit der Lizenz verbundenen Rechte erforderlich erfüllen;
 - (d) mindestens Inhaber eines gemäß ICAO Anhang 1 ausgestellten Tauglichkeitszeugnisses Klasse 2 sein;
 - (e) nachweisen, dass er Sprachkompetenz gemäß FCL.055 erworben hat;
 - (f) eine Mindesterfahrung von 100 Stunden als Pilot in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie besitzen.

Gültigerklärung von Pilotenlizenzen für bestimmte zeitlich begrenzte Aufgaben

6. Unbeschadet der Bestimmungen der obigen Absätze können Mitgliedstaaten im Falle von Herstellerflügen eine gemäß ICAO Anhang 1 von einem Drittland erteilte Lizenz für höchstens 12 Monate für bestimmte Aufgaben von beschränkter Dauer wie z. B. Schulungsflüge für die erstmalige Inbetriebnahme, Vorführungen, Überführungs- oder technische Prüfflüge akzeptieren, sofern der Bewerber die folgenden Anforderungen erfüllt:
- (a) ist Inhaber einer entsprechenden Lizenz und eines entsprechenden Tauglichkeitszeugnisses und zugehöriger gemäß ICAO Anhang 1 erteilter Berechtigungen oder Befähigungsnachweise;

(b) ist direkt oder indirekt bei einem Flugzeughersteller beschäftigt.

In diesem Fall sind die Berechtigungen des Inhabers auf die Durchführung von Flugunterricht und Tests für die erstmalige Erteilung von Musterberechtigungen, die Aufsicht über erstmalige Streckenflügeinsätze durch die Piloten des Betreibers, Auslieferungs- oder Überführungsflüge, erstmalige Streckenflügeinsätze, Flugvorführungen und technische Prüfflüge beschränkt.

B. UMWANDLUNG VON LIZENZEN

1. Eine PPL/BPL/SPL-, eine CPL- oder ATPL-Lizenz, die gemäß den Anforderungen von ICAO Anhang 1 durch ein Drittland ausgestellt wurde, kann von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaates in eine Teil-FCL PPL/BPL/SPL mit einer Klassen- oder Musterberechtigung für nur einen Piloten umgewandelt werden.

Der Pilot muss einen entsprechenden Antrag bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaates stellen, in dem er seinen Wohnsitz hat oder in dem er niedergelassen ist.

2. Der Inhaber der Lizenz muss die folgenden Mindestforderungen für die entsprechende Luftfahrzeugkategorie erfüllen:

- (a) eine schriftliche Prüfung über Luftfahrtrecht und menschliches Leistungsvermögen absolvieren;
- (b) die praktische PPL-, BPL- oder SPL-Prüfung, wie jeweils erforderlich, gemäß Teil-FCL bestehen;
- (c) die Anforderungen für die Erteilung der entsprechenden Klassen- oder Musterberechtigung gemäß Abschnitt H erfüllen;
- (d) mindestens Inhaber eines gemäß Teil-Medical ausgestellten Tauglichkeitszeugnisses Klasse 2 sein;
- (e) nachweisen, dass er Sprachkompetenz gemäß FCL.055 erworben hat;
- (f) mindestens 100 Flugstunden als Pilot absolviert haben.

C. ANERKENNUNG VON KLASSEN- UND MUSTERBERECHTIGUNGEN

1. In eine Teil-FCL-Lizenz kann eine gültige Klassen- oder Musterberechtigung in einer von einem Drittland erteilten Lizenz eingefügt werden, sofern der Bewerber:

- (a) die Erfahrungsanforderungen und die Anforderungen für die Erteilung der entsprechenden Muster- oder Klassenberechtigung gemäß Teil-FCL erfüllt;
- (b) die entsprechende praktische Prüfung für die Erteilung der entsprechenden Muster- oder Klassenberechtigung gemäß Teil-FCL besteht;
- (c) derzeit aktiv fliegt;
- (d) mindestens die folgende Erfahrung besitzt:
 - (i) für Flugzeug-Klassenberechtigungen 100 Stunden Flugerfahrung als Pilot in dieser Klasse;
 - (ii) für Flugzeug-Musterberechtigungen 500 Stunden Flugerfahrung als Pilot in diesem Typ;

- (iii) für einmotorige Hubschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse bis 3 175 kg 100 Stunden Flugerfahrung als Pilot in diesem Typ;
- (iv) für alle übrigen Hubschrauber 350 Stunden Flugerfahrung als Pilot in dieser Klasse.