

Amtsblatt

der Europäischen Union

L 311



Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

54. Jahrgang
25. November 2011

Inhalt

II *Rechtsakte ohne Gesetzescharakter*

VERORDNUNGEN

- ★ **Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾** 1

Preis: 8 EUR

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

VERORDNUNGEN

VERORDNUNG (EU) Nr. 1178/2011 DER KOMMISSION

vom 3. November 2011

zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates

(Text von Bedeutung für den EWR)

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, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 7 Absatz 6, Artikel 8 Absatz 5 und Artikel 10 Absatz 5,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Ziel der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 ist die Schaffung und die Aufrechterhaltung eines einheitlichen, hohen Sicherheitsniveaus der Zivilluftfahrt in Europa. Diese Verordnung sieht die zum Erreichen dieses Ziels sowie anderer Ziele auf dem Gebiet der Sicherheit der Zivilluftfahrt notwendigen Mittel vor.
- (2) Die am Betrieb bestimmter Luftfahrzeuge beteiligten Piloten ebenso wie Flugsimulationsübungsgeräte und die an der Ausbildung, Prüfung oder Kontrolle solcher Piloten beteiligten Personen und Organisationen müssen den einschlägigen grundlegenden Anforderungen des Anhangs III der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 entsprechen. Nach den Bestimmungen dieser Verordnung sollten Piloten sowie Personen und Organisationen, die an deren Ausbildung mitwirken, zugelassen werden, sobald feststeht, dass sie den grundlegenden Anforderungen genügen.
- (3) Desgleichen sollten Piloten ein ärztliches Zeugnis erhalten, und die für die Beurteilung der medizinischen Tauglichkeit von Piloten verantwortlichen flugmedizinischen Sachverständigen sollten zugelassen werden, sobald

feststeht, dass sie den einschlägigen grundlegenden Anforderungen genügen. Die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 sieht jedoch die Möglichkeit vor, dass Ärzte für Allgemeinmedizin unter bestimmten Bedingungen, sofern nach einzelstaatlichem Recht zulässig, als flugmedizinische Sachverständige fungieren.

- (4) Flugbegleiter, die am Betrieb bestimmter Luftfahrzeuge mitwirken, müssen den in Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 festgelegten grundlegenden Anforderungen genügen. Gemäß der genannten Verordnung müssen Flugbegleiter in regelmäßigen Abständen auf ihre flugmedizinische Tauglichkeit zur sicheren Ausführung ihrer Sicherheitsaufgaben beurteilt werden. Die Erfüllung der Anforderungen ist durch eine geeignete Beurteilung auf der Grundlage der besten flugmedizinischen Praxis nachzuweisen.
- (5) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 hat die Kommission die notwendigen Durchführungsbestimmungen zu erlassen, um die Bedingungen für die Zulassung von Piloten sowie von Personen, die an der Ausbildung, Prüfung oder Kontrolle von Piloten mitwirken, für die Bescheinigung von Flugbegleitern und für die Beurteilung von Flugbegleitern im Hinblick auf ihre flugmedizinische Tauglichkeit festzulegen.
- (6) Die Anforderungen und Verfahren für die Umwandlung einzelstaatlicher Pilotenlizenzen und einzelstaatlicher Flugingenieurlizenzen in Pilotenlizenzen sollten festgelegt werden, um zu gewährleisten, dass diese Personen ihre Tätigkeiten unter harmonisierten Bedingungen ausüben können; Testflugqualifikationen sollten ebenfalls im Einklang mit dieser Verordnung umgewandelt werden.
- (7) Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, von Drittländern ausgestellte Lizenzen anzuerkennen, wenn ein Sicherheitsniveau gewährleistet werden kann, das dem der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 gleichwertig ist. Die Bedingungen für die Anerkennung von Lizenzen, die von Drittländern ausgestellt wurden, sollten festgelegt werden.

⁽¹⁾ ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.

- (8) Um zu gewährleisten, dass vor der Anwendbarkeit dieser Verordnung begonnene Ausbildungen im Hinblick auf die Erlangung von Pilotenlizenzen berücksichtigt werden können, sollten die Bedingungen für die Anerkennung bereits abgeschlossener Ausbildungen festgelegt werden; ebenso sollten die Bedingungen für die Anerkennung militärischer Lizenzen festgelegt werden.
- (9) Es ist notwendig, der Luftfahrtbranche und den Verwaltungen der Mitgliedstaaten ausreichend Zeit zur Anpassung an den neuen Rechtsrahmen einzuräumen und den Mitgliedstaaten Zeit zu geben, spezifische Arten von Pilotenlizenzen und Tauglichkeitszeugnissen, die nicht von den JAR-Vorschriften erfasst werden, auszustellen sowie die Gültigkeit von Lizenzen und Zeugnissen, die vor der Anwendbarkeit dieser Verordnung ausgestellt wurden, sowie von flugmedizinischen Beurteilungen, die vor der Anwendbarkeit dieser Verordnung vorgenommen wurden, unter bestimmten Bedingungen anzuerkennen.
- (10) Die Verordnung 91/670/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 zur gegenseitigen Anerkennung von Erlaubnissen für Luftfahrtpersonal zur Ausübung von Tätigkeiten in der Zivilluftfahrt⁽¹⁾ wird im Einklang mit Artikel 69 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 aufgehoben. Die durch die vorliegende Verordnung angenommenen Maßnahmen sind als die entsprechenden Maßnahmen anzusehen.
- (11) Um einen reibungslosen Übergang und ein hohes einheitliches Sicherheitsniveau der zivilen Luftfahrt in der Europäischen Union zu gewährleisten, sollten die Durchführungsmaßnahmen dem Stand der Technik, einschließlich bewährter Praktiken, sowie dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt im Bereich der Pilotenausbildung und der flugmedizinischen Tauglichkeit des fliegenden Personals entsprechen. Dementsprechend sollten technische Anforderungen und Verwaltungsverfahren, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und bis 30. Juni 2009 von den Gemeinsamen Luftfahrtbehörden (Joint Aviation Authorities, JAA) beschlossen wurden, sowie bestehende Rechtsvorschriften zu einem spezifischen einzelstaatlichen Umfeld Berücksichtigung finden.
- (12) Die Agentur hat den Entwurf von Durchführungsvorschriften ausgearbeitet und der Kommission als Stellungnahme gemäß Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 vorgelegt.
- (13) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des gemäß Artikel 65 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

Diese Verordnung legt Einzelbestimmungen fest für

1. verschiedene Berechtigungen von Pilotenlizenzen, die Bedingungen für die Ausstellung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder Aufhebung von Lizenzen, die Rechte und Verantwortlichkeiten der Lizenzinhaber, die Bedingungen für die Umwandlung vorhandener einzelstaatlicher Pilotenlizenzen und einzelstaatlicher Flugingenieurlizenzen in Pilotenlizenzen sowie die Bedingungen für die Anerkennung von Lizenzen aus Drittländern;
2. die Zertifizierung von Personen, die für die Flugausbildung oder die Flugsimulator-Ausbildung und die Bewertung der Befähigung eines Piloten verantwortlich sind;
3. verschiedene Tauglichkeitszeugnisse für Piloten, die Bedingungen für die Ausstellung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder Aufhebung von Tauglichkeitszeugnissen, die Rechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber von Tauglichkeitszeugnissen sowie die Bedingungen für die Umwandlung einzelstaatlicher Tauglichkeitszeugnisse in allgemein anerkannte Tauglichkeitszeugnisse;
4. die Zulassung flugmedizinischer Sachverständiger sowie die Bedingungen, unter denen Ärzte für Allgemeinmedizin als flugmedizinische Sachverständige fungieren dürfen;
5. die regelmäßige flugmedizinische Beurteilung von Flugbegleitern sowie die Qualifikation der für diese Beurteilung zuständigen Personen.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

1. „Teil-FCL-Lizenz“ bezeichnet eine Flugbesatzungslizenz, die den Anforderungen von Anhang I entspricht;
2. „JAR-Vorschriften“ bezeichnet von den Gemeinsamen Luftfahrtbehörden (Joint Aviation Authorities, JAA) erlassene und am 30. Juni 2009 geltende Vorschriften (Joint Aviation Requirements);
3. „Pilotenlizenz für Leichtflugzeuge (Light aircraft pilot licence, LAPL)“ bezeichnet eine Pilotenlizenz für Freizeitluftverkehr gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008;
4. „JAR-gemäße Lizenz“ bezeichnet die von einem Mitgliedstaat, der die einschlägigen JAR-Vorschriften umgesetzt hat und innerhalb des JAA-Systems bezüglich solcher JAR-Vorschriften zur gegenseitigen Anerkennung empfohlen wurde, gemäß den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften, die die JAR-Vorschriften und -Verfahren widerspiegeln, erteilte oder anerkannte Pilotenlizenz und zugehörigen Berechtigungen, Zeugnisse, Anerkennungen und/oder Qualifikationen;
5. „nicht JAR-gemäße Lizenz“ bezeichnet die von einem Mitgliedstaat, der bezüglich der einschlägigen JAR-Vorschriften nicht zur gegenseitigen Anerkennung empfohlen wurde, gemäß einzelstaatlicher Rechtsvorschriften erteilte oder anerkannte Pilotenlizenz;

⁽¹⁾ ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 21.

6. „Anrechnung“ bezeichnet die Anerkennung bisheriger Erfahrung oder Qualifikationen;
7. „Anrechnungsbericht“ bezeichnet einen Bericht, auf dessen Grundlage bisherige Erfahrung oder Qualifikationen anerkannt werden können;
8. „Umwandlungsbericht“ bezeichnet einen Bericht, auf dessen Grundlage eine Lizenz in eine Teil-FCL-Lizenz umgewandelt werden kann;
9. „JAR-gemäßes Tauglichkeitszeugnis für Piloten und Zeugnis flugmedizinischer Sachverständiger“ bezeichnet das von einem Mitgliedstaat, der die einschlägigen JAR-Vorschriften umgesetzt hat und innerhalb des JAA-Systems bezüglich solcher JAR-Vorschriften zur gegenseitigen Anerkennung empfohlen wurde, gemäß den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften, die die JAR-Vorschriften und -Verfahren widerspiegeln, erteilte oder anerkannte Zeugnis;
10. „nicht JAR-gemäßes Tauglichkeitszeugnis für Piloten und Zeugnis flugmedizinischer Sachverständiger“ bezeichnet das von einem Mitgliedstaat, der bezüglich der einschlägigen JAR-Vorschriften nicht zur gegenseitigen Anerkennung empfohlen wurde, gemäß einzelstaatlichen Rechtsvorschriften ausgestellt oder anerkannte Zeugnis.
- (4) Der Umwandlungsbericht
- a) wird von dem Mitgliedstaat, der die Pilotenlizenz erteilt hat, in Konsultation mit der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (die Agentur) erstellt;
- b) nennt die einzelstaatlichen Anforderungen, auf deren Grundlage die Pilotenlizenzen erteilt wurden;
- c) gibt den Umfang der Rechte an, die den Piloten eingeräumt wurden;
- d) gibt an, für welche Anforderungen des Anhangs I eine Anrechnung gewährt werden soll;
- e) gibt eventuelle Einschränkungen, die in die Teil-FCL-Lizenzen aufgenommen werden sollen, und etwaige Anforderungen, die der Pilot erfüllen muss, damit diese Einschränkungen aufgehoben werden können, an.
- (5) Der Umwandlungsbericht umfasst Kopien aller Dokumente, die zum Nachweis der in Absatz 4 Buchstaben a bis e genannten Punkte erforderlich sind, einschließlich Kopien der einschlägigen einzelstaatlichen Anforderungen und Verfahren. Bei der Erstellung des Umwandlungsberichts verfolgen die Mitgliedstaaten das Ziel, es den Piloten so weit wie möglich zu erlauben, ihren derzeitigen Tätigkeitsumfang aufrecht zu erhalten.

Artikel 3

Erteilung von Pilotenlizenzen und Tauglichkeitszeugnissen

Unbeschadet Artikel 7 haben Piloten von Luftfahrzeugen, auf die in Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben b und c und in Artikel 4 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 Bezug genommen wird, die in Anhang I und Anhang IV der vorliegenden Verordnung festgelegten technischen Anforderungen und Verwaltungsverfahren zu erfüllen.

Artikel 4

Bestehende einzelstaatliche Pilotenlizenzen

(1) JAR-gemäße Lizenzen, die ein Mitgliedstaat vor dem 8. April 2012 erteilt oder anerkannt hat, gelten als gemäß dieser Verordnung ausgestellt. Die Mitgliedstaaten ersetzen diese Lizenzen spätestens bis 8. April 2017 durch Lizenzen, die dem in Teil-ARA festgelegten Format entsprechen.

(2) Nicht JAR-gemäße Lizenzen, einschließlich zugehöriger Berechtigungen, Zeugnisse, Anerkennungen und/oder Qualifikationen, die ein Mitgliedstaat vor der Anwendbarkeit dieser Verordnung erteilt oder anerkannt hat, werden von dem Mitgliedstaat, der die Lizenz erteilt hat, in Teil-FCL-Lizenzen umgewandelt.

(3) Nicht JAR-gemäße Lizenzen werden in Teil-FCL-Lizenzen und zugehörige Berechtigungen oder Zeugnisse umgewandelt im Einklang mit

a) den Bestimmungen von Anhang II oder

b) den Festlegungen in einem Umwandlungsbericht.

(6) Ungeachtet Absatz 1 und Absatz 3 werden für Inhaber von Lehrberechtigungen für Klassenberechtigungen oder von Prüferberechtigungen, die Rechte für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten besitzen, diese Rechte in Lehrberechtigungen für Musterberechtigungen oder eine Prüferberechtigung für Flugzeuge mit einem Piloten umgewandelt.

(7) Ein Mitgliedstaat kann einem Flugschüler unter den folgenden Bedingungen erlauben, eingeschränkte Rechte unbeaufsichtigt auszuüben, bevor er allen Anforderungen genügt, deren Erfüllung Voraussetzung für die Erteilung einer LAPL ist:

a) Die Rechte sind auf das Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats oder auf einen Teil davon beschränkt;

b) die Rechte sind auf ein begrenztes geografisches Gebiet und auf ein einmotoriges Flugzeug mit Kolbentriebwerk mit einer höchstzulässigen Startmasse von nicht mehr als 2 000 kg beschränkt und schließen keine Fluggastbeförderung ein;

c) die Erlaubnisse werden auf der Grundlage einer individuellen von einem Lehrberechtigten durchgeführten Sicherheitsrisikobewertung in Übereinstimmung mit einer vom Mitgliedstaat durchgeführten konzeptionellen Sicherheitsbewertung erteilt;

d) der Mitgliedstaat legt der Kommission und der Agentur alle drei Jahre Berichte vor.

Artikel 5

Bestehende einzelstaatliche Tauglichkeitszeugnisse für Piloten und Zeugnisse flugmedizinischer Sachverständiger

- (1) JAR-gemäße Tauglichkeitszeugnisse für Piloten und Zeugnisse flugmedizinischer Sachverständiger, die von einem Mitgliedstaat vor Anwendbarkeit dieser Verordnung erteilt oder anerkannt wurden, gelten als gemäß dieser Verordnung erteilt.
- (2) Die Mitgliedstaaten ersetzen diese Tauglichkeitszeugnisse für Piloten und Zeugnisse flugmedizinischer Sachverständiger spätestens bis 8. April 2017 durch Zeugnisse, die dem in Teil-ARA festgelegten Format entsprechen.
- (3) Nicht JAR-gemäße Tauglichkeitszeugnisse für Piloten und Zeugnisse flugmedizinischer Sachverständiger, die von einem Mitgliedstaat vor Anwendbarkeit dieser Verordnung erteilt wurden, bleiben bis zum Datum ihrer nächsten Verlängerung, längstens jedoch bis zum 8. April 2017, gültig.
- (4) Für die Verlängerung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Zeugnisse gelten die Bestimmungen des Anhangs IV.

Artikel 6

Umwandlung von Testflugqualifikationen

- (1) Die Testflugqualifikationen von Piloten, die vor Anwendbarkeit dieser Verordnung Testflüge (Flugprüfungen) der Kategorien 1 und 2 gemäß der Begriffsbestimmung des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission⁽¹⁾ oder Testflugpilotenausbildung durchgeführt haben, werden umgewandelt in Testflugberechtigungen gemäß Anhang I dieser Verordnung und, falls anwendbar, in Testflug-Lehrberechtigungen durch den Mitgliedstaat, der die Testflugqualifikationen erteilt hat.
- (2) Diese Umwandlung erfolgt im Einklang mit den Festlegungen eines Umwandlungsberichts, der den Anforderungen des Artikels 4 Absätze 4 und 5 entspricht.

Artikel 7

Bestehende einzelstaatliche Flugingenieurlizenzen

- (1) Die Umwandlung von Flugingenieurlizenzen, die gemäß Anhang I des Abkommens von Chicago erteilt wurden, in Teil-FCL-Lizenzen ist von den Inhabern bei dem Mitgliedstaat, der die Lizenzen erteilt hat, zu beantragen.
- (2) Flugingenieurlizenzen werden in Teil-FCL-Lizenzen gemäß einem Umwandlungsbericht umgewandelt, der den Anforderungen des Artikels 4 Absätze 4 und 5 entspricht.

- (3) Bei Beantragung einer Lizenz für Verkehrspiloten (ATPL) für Flugzeuge sind die Bestimmungen zur Anrechnung in FCL.510.A Buchstabe c Absatz 2 von Anhang I einzuhalten.

Artikel 8

Bedingungen für die Anerkennung von Lizenzen aus Drittländern

- (1) Unbeschadet Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und im Fall, dass zwischen der Europäischen Union und einem Drittland keine Übereinkünfte geschlossen wurden, die die Pilotenlizenzierung betreffen, können Mitgliedstaaten Lizenzen aus Drittländern und zugehörige Tauglichkeitszeugnisse, die von oder im Namen von Drittländern erteilt wurden, im Einklang mit den Bestimmungen des Anhangs III dieser Verordnung anerkennen.
- (2) Bewerber für Teil-FCL-Lizenzen, die bereits eine mindestens gleichwertige Lizenz oder Berechtigung oder ein mindestens gleichwertiges Zeugnis besitzen, die/das gemäß Anhang 1 des Abkommens von Chicago von einem Drittland erteilt wurde, müssen alle Anforderungen des Anhangs I dieser Verordnung erfüllen, wobei die Anforderungen an die Dauer der Ausbildung und Anzahl der Unterrichtsstunden der theoretischen sowie der praktischen Ausbildung jedoch verringert werden können.
- (3) Die dem Bewerber gewährte Anrechnung wird von dem Mitgliedstaat, bei dem der Pilot seinen Antrag stellt, auf der Grundlage einer Empfehlung einer zugelassenen Ausbildungsorganisation festgelegt.
- (4) Bei Inhabern einer von einem Drittland oder im Namen eines Drittlandes gemäß Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilten ATPL, die die Anforderungen an die Erfahrung für die Erteilung einer ATPL in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie gemäß Abschnitt F von Anhang I dieser Verordnung erfüllen, ist im Hinblick auf die Anforderung, vor Ablegung der theoretischen Prüfungen und der praktischen Prüfung eine Ausbildung zu absolvieren, eine vollständige Anrechnung möglich, wenn die Lizenz des Drittlandes eine gültige Musterberechtigung für das Luftfahrzeug umfasst, das für die praktische ATPL-Prüfung verwendet wird.

- (5) Flugzeug- oder Hubschrauber-Musterberechtigungen können den Inhabern von Teil-FCL-Lizenzen, 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 Einschränkung kann aufgehoben werden, wenn der Pilot die Anforderungen gemäß Absatz C Nummer 1 des Anhangs III erfüllt.

Artikel 9

Anrechnung einer vor Anwendbarkeit dieser Verordnung begonnenen Ausbildung

- (1) Bezüglich der Erteilung von Teil-FCL-Lizenzen gemäß Anhang I wird eine Ausbildung, die vor Anwendbarkeit dieser Verordnung im Einklang mit den JAR-Anforderungen und -Verfahren begonnen wurde und der Regulierungsaufsicht eines Mitgliedstaats unterliegt, der innerhalb des JAA-Systems bezüglich der einschlägigen JAR-Vorschriften zur gegenseitigen Anerkennung empfohlen wurde, im vollen Umfang angerechnet, sofern Ausbildung und Prüfung spätestens am 8. April 2016 abgeschlossen waren.

⁽¹⁾ ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 6.

(2) Eine vor Anwendbarkeit dieser Verordnung begonnene Ausbildung gemäß Anhang 1 des Abkommens von Chicago wird für die Zwecke der Erteilung von Teil-FCL-Lizenzen auf der Grundlage eines vom Mitgliedstaat in Konsultation mit der Agentur erstellten Anrechnungsberichts angerechnet.

(3) In dem Anrechnungsbericht muss der Ausbildungsumfang beschrieben und angegeben sein, für welche Anforderungen bezüglich Teil-FCL-Lizenzen eine Anrechnung gewährt wird und, falls zutreffend, welche Anforderungen der Bewerber erfüllen muss, damit ihm Teil-FCL-Lizenzen erteilt werden können. Dem Bericht müssen Kopien aller Dokumente, die als Nachweis für den Ausbildungsumfang geeignet sind, sowie der einzelstaatlichen Vorschriften und Verfahren beigefügt werden, gemäß denen die Ausbildung begonnen wurde.

Artikel 10

Anrechnung für im Militärdienst erworbene Pilotenlizenzen

(1) Inhaber militärischer Flugbesatzungslizenzen beantragen die Erteilung von Teil-FCL-Lizenzen bei dem Mitgliedstaat, in dem sie ihren Militärdienst geleistet haben.

(2) Die im Militärdienst erworbenen Kenntnisse, Erfahrungen und Fähigkeiten werden für die Zwecke der einschlägigen Anforderungen des Anhangs I im Einklang mit den Festlegungen eines von dem Mitgliedstaat in Konsultation mit der Agentur erstellten Anrechnungsberichts angerechnet.

(3) Der Anrechnungsbericht

- a) nennt die einzelstaatlichen Anforderungen, auf deren Grundlage die militärischen Lizenzen, Berechtigungen, Zeugnisse, Anerkennungen und/oder Qualifikationen erteilt wurden;
- b) gibt den Umfang der Rechte an, die den Piloten eingeräumt wurden;
- c) gibt an, für welche Anforderungen des Anhangs I eine Anrechnung gewährt werden soll;
- d) gibt eventuelle Einschränkungen, die in die Teil-FCL-Lizenzen aufgenommen werden sollen, und etwaige Anforderungen, die die Piloten erfüllen müssen, damit diese Einschränkungen aufgehoben werden können, an;
- e) enthält Kopien aller Dokumente, die als Nachweis für die obigen Punkte erforderlich sind, wobei Kopien der einschlägigen einzelstaatlichen Anforderungen und Verfahren beigefügt sind.

Artikel 11

Tauglichkeit von Flugbegleitern

(1) Flugbegleiter, die am Betrieb von Luftfahrzeugen im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben b und c der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 mitwirken, haben die in Anhang IV festgelegten technischen Anforderungen und Verwaltungsverfahren zu erfüllen.

(2) Die medizinischen Untersuchungen oder Beurteilungen von Flugbegleitern, die gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates⁽¹⁾ durchgeführt wurden und zum Zeitpunkt der Anwendbarkeit dieser Verordnung noch gültig sind, gelten als gültig gemäß dieser Verordnung bis zum früheren der folgenden Zeitpunkte:

- a) dem Ablauf der Gültigkeit gemäß der Festlegung der zuständigen Behörde im Einklang mit der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 oder
- b) dem Ablauf der Gültigkeit gemäß MED.C.005 von Anhang IV.

Die Gültigkeitsdauer wird ab dem Datum der letzten medizinischen Untersuchung oder Beurteilung berechnet.

Bei Ablauf der Gültigkeitsdauer werden nachfolgende erneute flugmedizinische Beurteilungen gemäß Anhang IV durchgeführt.

Artikel 12

Inkrafttreten und Anwendung

(1) Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem 8. April 2012.

(2) Abweichend von Absatz 1 können die Mitgliedstaaten entscheiden, die folgenden Bestimmungen des Anhangs I bis zum 8. April 2015 nicht anzuwenden:

- a) die Bestimmungen zu Pilotenlizenzen für Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit, Luftschiffe, Ballone und Segelflugzeuge;
- b) die Bestimmungen des Abschnitts B;
- c) die Bestimmungen der Absätze FCL.800, FCL.805, FCL.815 und FCL.820;
- d) im Fall von Hubschraubern die Bestimmungen des Kapitels 8 von Abschnitt J;
- e) die Bestimmungen der Kapitel 10 und 11 von Abschnitt J.

(3) Abweichend von Absatz 1 können die Mitgliedstaaten entscheiden, bis zum 8. April 2014 von ihnen erteilte nicht JAR-gemäße Flugzeug- und Hubschrauberlizenzen nicht umzuwandeln.

⁽¹⁾ ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4.

(4) Abweichend von Absatz 1 können die Mitgliedstaaten entscheiden, die Bestimmungen dieser Verordnung bis zum 8. April 2014 nicht auf Piloten anzuwenden, die eine von einem Drittland erteilte Lizenz und ein zugehöriges Tauglichkeitszeugnis besitzen und am nichtgewerblichen Betrieb von in Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben b oder c der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 genannten Luftfahrzeugen beteiligt sind.

(5) Abweichend von Absatz 1 können die Mitgliedstaaten entscheiden, die Bestimmungen des Unterabschnitts 3 von Abschnitt B des Anhangs IV bis zum 8. April 2015 nicht anzuwenden.

(6) Abweichend von Absatz 1 können die Mitgliedstaaten entscheiden, die Bestimmungen von Abschnitt C des Anhangs IV bis zum 8. April 2014 nicht anzuwenden.

(7) Wendet ein Mitgliedstaat die Bestimmungen der Absätze 2 bis 6 an, ist dies der Kommission und der Agentur mitzuteilen. Bei der Mitteilung sind die Gründe für die Abweichung sowie das Programm zur Durchführung mit geplanten Maßnahmen und zugehörigem Zeitplan mitzuteilen.

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

Brüssel, den 3. November 2011

Für die Kommission
Der Präsident
José Manuel BARROSO

ANHANG I

[TEIL-FCL]

ABSCHNITT A

ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN**FCL.001 Zuständige Behörde**

Für die Zwecke dieses Teils ist die zuständige Behörde eine vom Mitgliedstaat benannte 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 sowie die Bedingungen für ihre Gültigkeit und Verwendung festgelegt.

FCL.010 Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieses Teils gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

„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 Tragflächen in der Luft gehalten wird.

„Flugzeug, das mit einem Kopiloten betrieben werden muss“ bezeichnet ein Flugzeugmuster, 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 (Airmanship)“ bezeichnet die kohärente Anwendung der Urteilskraft und gut entwickelter Kenntnisse, Fähigkeiten und Einstellungen, um Zielsetzungen im Rahmen eines Fluges zu erreichen.

„Luftschiff“ bezeichnet ein triebwerkgetriebenes Luftfahrzeug leichter als Luft mit Ausnahme von Heißluft-Luftschiffen; letztere werden für die Zwecke dieses Teils von der Bestimmung des Begriffs „Ballon“ erfasst.

„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 Instrumentenfluges (BITD)“ bezeichnet ein Boden-Übungsgerät, das die Flugschülerstation einer Klasse von Flugzeugen repräsentiert. Es kann Bildschirm-basierte Gerätekonsolen und federbelastete Flugsteuerungen enthalten, die eine Übungsplattform zumindest für die Verfahrensaspekte des Instrumentenfluges bieten.

„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 einem Piloten, für die keine Musterberechtigung erforderlich ist.

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

„Gewerblicher Luftverkehr“ bezeichnet die entgeltliche Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post.

„Kompetenz“ bezeichnet eine Kombination von Fähigkeiten, Kenntnissen und Einstellungen, die erforderlich sind, um eine Aufgabe nach dem 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 Pilot ist, in einem Luftfahrzeug, für das mehr als ein Pilot erforderlich ist, jedoch mit Ausnahme eines Piloten, der sich zum ausschließlichen Zweck des Absolvierens einer Flugausbildung für eine Lizenz oder eine Berechtigung an Bord des Luftfahrzeugs befindet.

„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 beim Betrieb 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 Flugausbildung von einem ordnungsgemäß autorisierten Lehrberechtigten erhält.

„Fehler“ bezeichnet eine Handlung oder Unterlassung der Flugbesatzung, die zu Abweichungen von organisatorischen oder Flugabsichten oder -erwartungen 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 verringern.

„Flugsimulator (Full Flight Simulator, FFS)“ bezeichnet eine vollständige Nachbildung eines Cockpits eines bestimmten Typs, einer bestimmten Bauweise, eines bestimmten Modells oder einer bestimmten Serie einschließlich der Ausrüstung und Computerprogramme, die zur Darstellung der Funktionen der Flugzeugsysteme am Boden und im Fluge notwendig sind, und einschließlich eines optischen Systems, das den Blick aus dem Cockpit simuliert, sowie eines Systems zur Simulation auftretender Kräfte.

„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 die Rotorblätter angehalten werden;

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 erforderlich sind, um ein(e) sich im Flugbetrieb befindliche(s) Flugzeugmuster oder Flugzeugklasse so nachzubilden, dass die Systeme wie in einem Luftfahrzeug zu arbeiten scheinen.

„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 Flugsimulations- trainingsgeräten (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 mit einer mehrköpfigen Besatzung in Flugzeugen mit mehreren oder mit einem Piloten erforderlich sind;

bei Hubschraubern bezeichnet dies einen Betrieb, für den mindestens 2 Piloten in Zusammenarbeit mit einer mehrköpfigen Besatzung in Hubschraubern für mehrere Piloten erforderlich sind.

„Zusammenarbeit einer mehrköpfigen Besatzung (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 ein Flugzeugmuster, das 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, Flugübungsgeräte 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 Tragflächen befestigt oder darin enthalten 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 mit der Berechtigung oder dem Zeugnis verbundenen Rechte 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 mit der Berechtigung oder dem Zeugnis verbundenen Rechte 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 mit einem Piloten“ bezeichnet ein Luftfahrzeug, das eine Zulassung für den Betrieb mit 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.

„Verantwortlicher Pilot in Ausbildung“ (Student Pilot-in-Command, SPIC) bezeichnet einen Flugschüler, der bei einem Flug mit einem Lehrberechtigten als verantwortlicher Pilot handelt, wobei der Lehrberechtigte 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, die Komplexität des Einsatzes erhöhen und zur Wahrung der Sicherheitsmarge eine Reaktion erfordern.

„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 Zeugnissen

- a) Anträge auf Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung von Pilotenlizenzen und damit verbundenen Berechtigungen und Zeugnissen 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 Befugnisse erfüllt, wie in diesem Teil und im Teil-Medical festgelegt.
- b) Einschränkungen oder Erweiterungen der mit einer Lizenz, einer Berechtigung oder einem Zeugnis verliehenen Rechte werden in der Lizenz oder dem Zeugnis mit einem Vermerk seitens der zuständigen Behörde versehen.
- c) Niemand darf zu irgendeinem Zeitpunkt pro Luftfahrzeugkategorie mehr als eine gemäß diesem Teil erteilte Lizenz innehaben.
- 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

Flugschüler dürfen nicht alleine fliegen, sofern sie nicht hierzu ermächtigt wurden und sie von einem Fluglehrer überwacht werden.

Vor dem ersten Alleinflug muss ein Flugschüler mindestens:

im Falle von Flugzeugen, Hubschraubern und Luftschiffen: 16 Jahre alt sein;

im Falle von Segelflugzeugen und Ballonen: 14 Jahre alt sein.

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

a) Pflichten des Bewerbers

- (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 zufrieden stellenden 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) zur Erteilung einer Leichtflugzeug-Pilotenlizenz, einer Privatpilotenlizenz, einer Segelflugzeug-Pilotenlizenz oder einer Ballon-Pilotenlizenz für einen Zeitraum von 24 Monaten;
 - ii) zur Erteilung einer Lizenz für Berufspiloten oder Instrumentenflugberechtigung (IR) für einen Zeitraum von 36 Monaten;
 - iii) die in obigen Ziffern 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 zur 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, einer Berechtigung oder eines Zeugnisses muss der Bewerber die Prüfung der theoretischen Kenntnisse bestanden haben, es sei denn, er hat einen Kurs für durchgehende Flugausbildung absolviert.

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, eine 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, eine Berechtigung oder ein Zeugnis werden alle Alleinflugzeiten, Ausbildungszeiten mit einem Lehrberechtigten und PIC-Flugzeiten auf die Gesamtflugzeit angerechnet, die für die Lizenz, die Berechtigung oder das Zeugnis benötigt wird.
 - ii) Absolventen eines integrierten ATP-Ausbildungslehrgangs haben Anspruch auf Anrechnung von bis zu 50 Stunden Instrumenten-Ausbildungszeit als verantwortlicher Pilot 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 Instrumenten-Ausbildungszeit als verantwortlicher Pilot 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 PICUS 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 im 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 Anlage 1 dieses Teils auf die Anforderungen für die theoretische Ausbildung und Prüfung angerechnet.

Diese Anrechnung gilt auch für Bewerber um 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 mit Lizenzen verbundenen Rechte

Für die Ausübung der mit einer Lizenz verliehenen Rechte 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 daneben 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 am Sprechfunkverkehr im Flugfunkdienst teilnehmen, dürfen die mit ihren Lizenzen verbundenen Rechte und Berechtigungen nur ausüben, wenn sie in ihrer Lizenz einen Sprachenvermerk entweder für Englisch oder für die Sprache besitzen, die beim Flug für den Sprechfunkverkehr verwendet wird. In dem Vermerk müssen die Sprache, das Niveau der Sprachkenntnisse und das Gültigkeitsdatum angegeben sein.
- b) Bewerber um einen Sprachenvermerk müssen gemäß Anlage 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 sprechen, der in Luftfahrtkreisen verstanden wird.
- c) Außer bei Piloten, die Sprachkenntnisse auf Expertenniveau gemäß Anlage 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 das erweiterte Niveau nachgewiesen wurde.
- d) Besondere Anforderungen an 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) den Sprechfunkverkehr 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 im gewerblichen Luftverkehr oder zur Beförderung von Fluggästen nur betreiben, wenn er in den letzten 180 Tagen Folgendes absolviert hat:
- (1) mindestens 3 Fahrten als steuernder Pilot in einem Ballon, davon mindestens eine Fahrt in einem Ballon der entsprechenden Klasse und Gruppe, oder
 - (2) eine Fahrt in der entsprechenden Ballonklasse und -gruppe unter der Aufsicht eines Lehrberechtigten, der gemäß Unterabschnitt J qualifiziert ist.
- b) Flugzeuge, Hubschrauber, Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit, Luftschiffe und Segelflugzeuge. Ein Pilot darf ein Flugzeug im gewerblichen Luftverkehr oder zum Transport von Fluggästen nur betreiben:
- (1) als PIC oder als Kopilot, wenn er in den letzten 90 Tagen mindestens 3 Starts, Landeanflüge und Landungen in einem Luftfahrzeug desselben Musters oder derselben Klasse oder in einem FFS absolviert hat, der dieses Muster oder diese Klasse nachbildet. Die 3 Starts und Landungen müssen entsprechend den Rechten des Piloten beim Führen eines Luftfahrzeugs mit mehreren Piloten oder mit einem Piloten absolviert werden und
 - (2) als PIC bei Nacht, wenn er
 - i) in den letzten 90 Tagen mindestens einen Start, Landeanflug und Landung bei Nacht als Pilot in einem Luftfahrzeug desselben Musters oder derselben Klasse oder in einem FFS absolviert hat, der dieses Muster 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 Absatz 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 Musters oder derselben Klasse absolviert hat oder
 - iii) in Abständen von nicht mehr als 90 Tagen eine Schulung in einem Flugsimulator zur fortlaufenden Wahrung und Auffrischung seiner fliegerischen Fähigkeiten erhalten hat. Diese Auffrischungsschulung kann mit der Auffrischungsschulung gemäß Teil-OR.OPS verbunden werden.

- (4) Wenn ein Pilot das Recht zum Führen von mehr als einem Flugzeugmuster mit ähnlichen Handling- und Betriebseigenschaften besitzt, können die gemäß Absatz 1 verlangten 3 Starts, Landeanflüge und Landungen entsprechend den gemäß Teil-21 ermittelten betrieblichen Eignungsdaten absolviert werden.
- (5) Wenn ein Pilot das Recht zum Führen von mehr als einem Muster technisch nicht komplizierter Hubschrauber mit ähnlichen Handling- und Betriebseigenschaften wie in den gemäß Teil-21 ermittelten betrieblichen Eignungsdaten definiert besitzt, können die gemäß Absatz 1 verlangten 3 Starts, Landeanflüge und Landungen in einem einzigen dieser Muster absolviert werden, sofern der Pilot während der letzten 6 Monate mindestens 2 Flugstunden in jedem der Hubschraubermuster absolviert hat.
- c) Besondere Anforderungen für den gewerblichen Luftverkehr
- (1) Im gewerblichen Luftverkehr kann der Zeitraum von 90 Tagen gemäß obigem Buchstaben b 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 Absatz 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, im gewerblichen Luftverkehr

- 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 im gewerblichen Luftverkehr 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 im gewerblichen Luftverkehr tätig sein.

FCL.070 Widerruf, Aussetzung und Beschränkung von Lizenzen, Berechtigungen und Zeugnissen

- a) Lizenzen, Berechtigungen und Zeugnisse, die gemäß diesem Teil erteilt werden, können von der zuständigen Behörde gemäß den in Teil-ARA festgelegten Bedingungen und Verfahren beschränkt, ausgesetzt oder widerrufen werden, wenn der Pilot die Anforderungen dieses Teils, des Teils-Medical oder die einschlägigen Einsatzanforderungen nicht erfüllt.
- b) Wenn die Aussetzung oder der Widerruf der Lizenz eines Piloten angeordnet 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 um 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 Betrieb in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie tätig zu sein.
- b) Bedingungen. Bewerber um die LAPL müssen in der praktischen Prüfung die Anforderungen für die betreffende Luftfahrzeugkategorie und, soweit zutreffend, für die verwendete Luftfahrzeugklasse bzw. das verwendete Luftfahrzeugmuster erfüllt haben.

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 um eine LAPL müssen einen Ausbildungslehrgang bei einer ATO absolvieren. Der Lehrgang muss eine theoretische Ausbildung und Flugausbildung entsprechend den verliehenen Rechten umfassen.

FCL.120 LAPL — Prüfung der theoretischen Kenntnisse

Bewerber um eine LAPL müssen theoretische Kenntnisse entsprechend den verliehenen Rechten in Prüfungen über Folgendes nachweisen:

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

FCL.125 LAPL — Praktische Prüfung

- a) Bewerber um eine LAPL müssen durch Ablegen einer praktischen Prüfung nachweisen, dass sie als PIC in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie die einschlägigen Verfahren und Manöver mit der für die entsprechenden verliehenen Rechte angemessenen Kompetenz beherrschen.
- b) Bewerber um die praktische Prüfung müssen Flugausbildung auf derselben Luftfahrzeugklasse oder demselben Luftfahrzeugmuster erhalten haben, die bzw. das für die praktische Prüfung verwendet wird. Die Rechte sind auf die Klasse oder das Muster beschränkt, die bzw. das für die praktische Prüfung verwendet wurde, bis in der Lizenz Erweiterungen gemäß diesem Abschnitt eingetragen werden.
- c) *Prüfungsmaßstäbe*
 - (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 einen Prüfungsteil nicht besteht, ist die gesamte Prüfung nicht bestanden.
 - (3) Muss die Prüfung gemäß Nummer 2 wiederholt werden, so bewirkt Nichtbestehen eines Teils — einschließlich jener Teile, die bei einem früheren Versuch bestanden wurden —, dass der Bewerber die gesamte Prüfung nicht bestanden hat.
 - (4) Falls nicht sämtliche Prüfungsteile in 2 Versuchen bestanden werden, muss eine weitere praktische Ausbildung absolviert werden.

KAPITEL 2

Besondere Anforderungen für die LAPL für Flugzeuge — LAPL(A)**FCL.105.A LAPL(A) — Rechte und Bedingungen**

- a) Inhaber einer LAPL für Flugzeuge sind berechtigt zum Fliegen als PIC mit einmotorigen Landflugzeugen mit Kolben-triebwerk 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.
- b) Inhaber einer LAPL(A) dürfen nur Fluggäste befördern, wenn sie nach der Erteilung der Lizenz 10 Stunden Flugzeit als PIC auf Flugzeugen oder TMG absolviert haben.

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

- a) Bewerber um eine LAPL(A) müssen mindestens 30 Stunden Flugausbildung in Flugzeugen oder TMGs absolviert haben; der Unterricht muss mindestens Folgendes einschließen:
- (1) 15 Stunden Flugausbildung 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 einen Überlandflug von mindestens 150 km (80 NM), wobei eine vollständig abgeschlossene Landung auf einem anderen Flugplatz als dem Startflugplatz durchgeführt wurde.
- b) Besondere Anforderungen an Bewerber mit einer LAPL(S) mit TMG-Erweiterung. Bewerber um 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.A a) auf Flugzeugen erfüllt haben.
- 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 eines Vorab-Testflugs festgelegt, jedoch darf diese in keinem Fall

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

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

- a) 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 in einer anderen Klasse die nachfolgenden Anforderungen absolviert hat:
- (1) 3 Stunden Flugausbildung, 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:
 - i) betriebliche Verfahren,
 - ii) Flugleistung und Flugplanung,
 - iii) allgemeine Flugzeugkunde.
- b) Bevor der Inhaber einer 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 Lehrberechtigten unterzeichnet werden.

FCL.140.A LAPL(A) — Anforderungen hinsichtlich der fortlaufenden Flugerfahrung

- a) Inhaber einer LAPL(A) dürfen die mit ihrer Lizenz verbundenen Rechte 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 einer Stunde Gesamtflugzeit mit einem Lehrberechtigten.
- 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 mit ihrer Lizenz verbundenen Rechte wieder aufnehmen, oder
 - (2) die weiteren Flugzeiten oder Starts und Landungen absolvieren, wobei sie mit Fluglehrer oder alleine unter der Aufsicht eines Lehrberechtigten fliegen, um die Anforderungen gemäß Buchstabe a zu erfüllen.

KAPITEL 3**Besondere Anforderungen für die LAPL für Hubschrauber — LAPL(H)****FCL.105.H LAPL(H) — Rechte**

Inhaber einer LAPL für Hubschrauber sind berechtigt zum 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 um eine LAPL(H) müssen mindestens 40 Stunden Flugausbildung in Hubschraubern absolviert haben. Davon müssen mindestens 35 Stunden auf dem Hubschraubermuster geflogen werden, das für die praktische Prüfung verwendet wird. Die Flugausbildung muss mindestens Folgendes umfassen:
- (1) 20 Stunden Flugausbildung mit Fluglehrer und
 - (2) 10 Stunden überwachter Alleinflug, davon mindestens 5 Stunden Allein-Überlandflug mit mindestens einem Überlandflug von mindestens 150 km (80 NM), wobei 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 eines Vorab-Testflugs festgelegt, jedoch darf diese in keinem Fall

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

FCL.135.H LAPL(H) — Erweiterung von Rechten auf ein anderes Hubschraubermuster oder eine andere Hubschrauberbaureihe

- a) Die Rechte einer LAPL(H) sind auf das Hubschraubermuster und die Hubschrauberbaureihe beschränkt, in der bzw. der die praktische Prüfung absolviert wurde. Diese Beschränkung kann aufgehoben werden, wenn der Pilot Folgendes absolviert hat:
- (1) 5 Stunden Flugausbildung, die Folgendes umfassten:
 - i) 15 Starts, Landeanflüge und Landungen mit Fluglehrer;
 - ii) 15 überwachte Allein-Starts, -Lande-anflüge und -Landungen;

- (2) eine praktische Prüfung, in der ein angemessener Stand der praktischen Fähigkeiten im neuen Muster nachgewiesen wurde. Während dieser praktischen Prüfung muss der Bewerber gegenüber dem Prüfer auch einen angemessenen Stand der theoretischen Kenntnisse für das andere Muster auf den folgenden Gebieten nachweisen:
- betriebliche Verfahren;
 - Flugleistung und Flugplanung;
 - allgemeine Flugzeugkunde.
- b) Bevor der Inhaber einer LAPL(H) die mit der Lizenz verbundenen Rechte auf einer anderen Hubschrauberbaureihe als derjenigen ausüben darf, die für die praktische Prüfung verwendet wurde, muss der Pilot eine Unterschiedsschulung und ein Vertrautmachen entsprechend den gemäß Teil-21 ermittelten betrieblichen Eignungsdaten absolvieren. Die Unterschiedsschulung muss in das Bordbuch des Piloten oder ein gleichwertiges Dokument eingetragen und vom Lehrberechtigten unterzeichnet werden.

FCL.140.H LAPL(H) — Anforderungen hinsichtlich der fortlaufenden Flugerfahrung

- a) Inhaber einer LAPL(H) dürfen die mit ihrer Lizenz verbundenen Rechte nur ausüben, wenn sie in den letzten 12 Monaten auf Hubschraubern dieses Musters mindestens Folgendes absolviert haben:
- (1) mindestens 6 Flugstunden als PIC einschließlich 6 Starts, Landeanflügen und Landungen sowie
 - (2) Auffrischungsschulung von mindestens einer Stunde Gesamtflugzeit mit einem Lehrberechtigten.
- b) Inhaber einer LAPL(H), die die Anforderungen gemäß Buchstabe a nicht erfüllen, müssen:
- (1) eine Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfer auf dem besonderen Muster bestehen, bevor sie die Ausübung der mit ihrer Lizenz verbundenen Rechte wieder aufnehmen, oder
 - (2) die weiteren Flugzeiten oder Starts und Landungen absolvieren, wobei sie mit Fluglehrer oder alleine unter der Aufsicht eines Lehrberechtigten fliegen, um die Anforderungen gemäß Buchstabe a zu erfüllen.

KAPITEL 4

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

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

- a) Die Rechte des Inhabers einer LAPL für Segelflugzeuge bestehen darin, als PIC auf Segelflugzeugen und Motorseglern tätig zu sein. 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 Motorseglern absolviert haben.

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

- a) Bewerber um eine LAPL(S) müssen mindestens 15 Stunden Flugausbildung in Segelflugzeugen oder Motorseglern absolviert haben; der Unterricht muss mindestens Folgendes einschließen:
- (1) 10 Stunden Flugausbildung mit Fluglehrer,
 - (2) 2 Stunden überwachter Alleinflug,
 - (3) 45 Starts und Landungen,
 - (4) einen Allein-Überlandflug von mindestens 50 km (27 NM) oder einen Überlandflug mit Fluglehrer von mindestens 100 km (55 NM).
- b) Von den gemäß Buchstabe a erforderlichen 15 Flugstunden dürfen höchstens 7 Flugstunden in einem Motorsegler (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 eines Vorab-Testflugs festgelegt, jedoch darf diese in keinem Fall

- (1) die gesamte Flugzeit als PIC überschreiten;
- (2) 50 % der gemäß Buchstabe a erforderlichen Stunden überschreiten;
- (3) die Anforderungen gemäß Buchstabe a Absätze 2 bis 4 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 Flugausbildung mit Fluglehrer und 5 Alleinstarts unter Aufsicht;
- (2) im Falle eines Flugzeugschlepps (F-Schlepps) oder Eigenstarts mindestens 5 Starts in Flugausbildung mit Fluglehrer und 5 Alleinstarts unter Aufsicht. Im Falle eines Eigenstarts kann die Flugausbildung mit Fluglehrer in einem TMG absolviert werden;
- (3) im Falle eines Gummiseil-Starts mindestens 3 Starts in Flugausbildung mit Fluglehrer oder alleine unter Aufsicht.

- b) Die Absolvierung der zusätzlichen Trainingsstarts muss in das Bordbuch eingetragen und vom Lehrberechtigten unterzeichnet werden.

- c) Zur Aufrechterhaltung der Rechte in jeder Startart müssen Piloten mindestens 5 Starts während der letzten 24 Monate ausgeführt haben, ausgenommen Gummiseil-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 alleine unter der Aufsicht eines Lehrberechtigten 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 Flugausbildung auf einem TMG, die Folgendes umfassen:

- (1) 4 Stunden Flugausbildung mit Fluglehrer,
- (2) einen Allein-Überlandflug von mindestens 150 km (80 NM), wobei eine 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) — Anforderungen hinsichtlich der fortlaufenden Flugerfahrung

- a) Segelflugzeuge und Motorsegler. Inhaber einer LAPL(S) dürfen die mit ihrer Lizenz verbundenen Rechte auf Segelflugzeugen oder Motorseglern nur ausüben, wenn sie in den letzten 24 Monaten auf Segelflugzeugen oder Motorseglern, außer TMG, mindestens Folgendes absolviert haben:

- (1) 5 Stunden Flugzeit als PIC einschließlich 15 Starts;
- (2) 2 Schulungsflüge mit einem Lehrberechtigten;

- 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 sowie
 - ii) eine Auffrischungsschulung von mindestens einer Stunde Gesamtflugzeit mit einem Lehrberechtigten.
 - (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 Rechte wieder ausüben dürfen,
- (1) eine Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfer auf einem Segelflugzeug bzw. einem TMG ablegen oder
 - (2) die weiteren Flugzeiten oder Starts und Landungen absolvieren, wobei sie mit Fluglehrer oder alleine unter der Aufsicht eines Lehrberechtigten fliegen, um die Anforderungen gemäß Buchstabe a oder b zu erfüllen.

KAPITEL 5

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

FCL.105.B LAPL(B) — Rechte

Inhaber einer LAPL für Ballone sind berechtigt zum Fahren als PIC mit Heißluftballonen oder Heißluft-Luftschiffen mit einem maximalen Hülleninhalte von 3 400 m³ oder Gasballonen mit einem maximalen Hülleninhalte von 1 200 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 um eine LAPL(B) müssen auf Ballonen derselben Klasse mindestens 16 Stunden Fahrausbildung absolviert haben; der Unterricht muss mindestens Folgendes einschließen:
- (1) 12 Stunden Fahrausbildung mit Fluglehrer,
 - (2) 10 Ballonfüllungen und 20 Starts und Landungen sowie
 - (3) ein 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 eines Vorab-Testflugs festgelegt, jedoch darf diese in keinem Fall

- (1) die Gesamtflugzeit als PIC auf Ballonen überschreiten;
- (2) 50 % der gemäß Buchstabe a erforderlichen Stunden überschreiten;
- (3) die Anforderungen gemäß Buchstabe a Nummer 2 und Buchstabe a Nummer 3 beinhalten.

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

- a) Die Rechte der LAPL(B) sind auf ungefesselte Flüge beschränkt. Diese Beschränkung kann aufgehoben werden, wenn der Pilot mindestens 3 Ausbildungaufstiege in Fesselballonen absolviert hat.
- b) Die Absolvierung der zusätzlichen Ausbildung muss in das Bordbuch eingetragen und vom Lehrberechtigten unterzeichnet werden.
- c) Zur Aufrechterhaltung dieses Rechts 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 alleine unter der Aufsicht eines Lehrberechtigten 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 einem Lehrberechtigten oder
- b) im Falle einer LAPL(B) für Heißluftballone, wenn er seine Rechte auf Heißluft-Luftschiffe erweitern möchte, 5 Stunden Fahrausbildung mit einem Fluglehrer sowie
- 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 sowie
 - allgemeine Flugzeugkunde.

FCL.140.B LAPL(B) — Anforderungen hinsichtlich der fortlaufenden Flugerfahrung

- a) Inhaber einer LAPL(B) dürfen die mit ihrer Lizenz verbundenen Rechte 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, sowie
 - (2) eine Schulfahrt mit einem Lehrberechtigten;
 - (3) daneben müssen Piloten, wenn sie dazu qualifiziert sind, mehr als eine Ballonklasse zu fahren, um ihre Rechte in der anderen Klasse ausüben zu können, innerhalb der letzten 24 Monate mindestens 3 Stunden Flugzeit in dieser anderen Klasse einschließlich 3 Starts und Landungen absolviert haben;
- b) 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, oder
 - (2) die weiteren Flugzeiten oder Starts und Landungen absolvieren, wobei sie mit Fluglehrer oder alleine unter der Aufsicht eines Lehrberechtigten 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 um eine PPL müssen mindestens 17 Jahre alt sein;
- b) Bewerber um eine BPL oder SPL müssen mindestens 16 Jahre alt sein.

FCL.205 Bedingungen

Bewerber um 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 um eine BPL, SPL oder PPL müssen einen Ausbildungslehrgang bei einer ATO absolvieren. Der Lehrgang muss eine theoretische Ausbildung und Flugausbildung entsprechend den verliehenen Rechten umfassen.

FCL.215 Prüfung der theoretischen Kenntnisse

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

a) Allgemeine Sachgebiete:

- Luftrecht,
- menschliches Leistungsvermögen,
- Meteorologie und
- Kommunikation;

b) besondere Sachgebiete bezüglich der verschiedenen Luftfahrzeugkategorien:

- Grundlagen des Fliegens,
- betriebliche Verfahren,
- Flugleistung und Flugplanung,
- allgemeine Luftfahrzeugkunde und
- Navigation.

FCL.235 Praktische Prüfung

a) Bewerber um eine BPL, SPL oder PPL müssen durch Ablegen einer praktischen Prüfung nachweisen, dass sie als PIC in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie die einschlägigen Verfahren und Manöver mit der den verliehenen Rechten angemessenen Kompetenz beherrschen.

b) Bewerber um die praktische Prüfung müssen Flugausbildung auf derselben Luftfahrzeugklasse oder demselben Luftfahrzeugmuster oder einer Gruppe von Ballonen erhalten haben, die für die praktische Prüfung verwendet werden.

c) Prüfungsmaßstäbe

- (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 einen Prüfungsteil nicht besteht, ist die gesamte Prüfung nicht bestanden. Wenn der Bewerber nur 1 Prüfungsteil nicht besteht, muss er nur diesen Prüfungsteil wiederholen.
- (3) Muss die Prüfung gemäß Nummer 2 wiederholt werden, so bewirkt Nichtbestehen eines Teils — einschließlich jener Teile, die bei einem früheren Versuch bestanden wurden —, dass der Bewerber die gesamte Prüfung nicht bestanden hat.
- (4) Falls nicht sämtliche Prüfungsteile in 2 Versuchen bestanden werden, 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 Betrieb tätig zu sein.

b) Ungeachtet des vorstehenden Absatzes darf der Inhaber einer PPL(A) mit den Rechten eines Lehrberechtigten oder Prüfers eine Vergütung erhalten für

- (1) die Durchführung von Flugausbildung 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 um eine PPL(A) müssen mindestens 45 Stunden Flugausbildung in Flugzeugen absolviert haben, wovon 5 Flugstunden in einem FSTD absolviert werden können; der Unterricht muss mindestens Folgendes einschließen:
- (1) 25 Stunden Flugausbildung mit Fluglehrer sowie
 - (2) 10 Stunden überwachter Alleinflug, davon mindestens 5 Stunden Allein-Überlandflug mit mindestens einem Überlandflug von mindestens 270 km (150 NM), wobei vollständig abgeschlossene Landungen auf 2 anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt wurden.
- b) Besondere Anforderungen an Bewerber, die Inhaber einer LAPL(A) sind. Bewerber um 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 Flugausbildung 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 einem Überlandflug von mindestens 270 km (150 NM), wobei vollständig abgeschlossene Landungen auf 2 anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt wurden.
- c) Besondere Anforderungen an Bewerber mit einer LAPL(S) mit TMG-Erweiterung. Bewerber um 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 sowie
 - (2) 15 Stunden Flugausbildung in Flugzeugen in einem Ausbildungslehrgang bei einer ATO; dies schließt zumindest die Anforderungen von Buchstabe a Nummer 2 ein.
- 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 einer Höchstgrenze von 10 Stunden. Der Umfang der Anrechnung schließt in keinem Fall die Anforderungen in Buchstabe a Nummer 2 ein.

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 Betrieb tätig zu sein.
- b) Ungeachtet des vorstehenden Absatzes darf der Inhaber einer PPL(H) mit den Rechten eines Lehrberechtigten oder Prüfers eine Vergütung erhalten für
- (1) die Durchführung von Flugausbildung 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 um eine PPL(H) müssen mindestens 45 Stunden Flugausbildung in Hubschraubern absolviert haben, wovon 5 Flugstunden in einem FNPT oder FFS absolviert werden können; der Unterricht muss mindestens Folgendes einschließen:
- (1) 25 Stunden Flugausbildung mit Fluglehrer sowie
 - (2) 10 Stunden überwachter Alleinflug, davon mindestens 5 Stunden Allein-Überlandflug mit mindestens einen Überlandflug von mindestens 185 km (100 NM), wobei vollständig abgeschlossene Landungen auf 2 anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt wurden.
 - (3) 35 der 45 Stunden Flugausbildung müssen auf demselben Hubschraubermuster wie demjenigen durchgeführt werden, das für die praktische Prüfung verwendet wurde.

- b) Besondere Anforderungen an Bewerber mit einer LAPL(H). Bewerber um eine PPL(H), die Inhaber einer LAPL(H) sind, müssen einen Ausbildungslehrgang bei einer ATO absolvieren. Dieser Ausbildungslehrgang muss mindestens 5 Stunden Flugausbildung mit Fluglehrer und mindestens einen überwachten Allein-Überlandflug von mindestens 185 km (100 NM) umfassen, wobei 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 einer Höchstgrenze von 6 Stunden. Der Umfang der Anrechnung schließt in keinem Fall die Anforderungen in Buchstabe a Nummer 2 ein.

KAPITEL 4

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 Betrieb tätig zu sein.
- b) Ungeachtet des vorstehenden Absatzes darf der Inhaber einer PPL(As) mit den Rechten eines Lehrberechtigten oder Prüfers eine Vergütung erhalten für
- (1) die Durchführung von Flugausbildung 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 um eine PPL(As) müssen mindestens 35 Stunden Fahrausbildung in Luftschiffen absolviert haben, wovon 5 Fahrstunden in einem FSTD absolviert werden können; die Ausbildung muss mindestens Folgendes einschließen:
- (1) 25 Stunden Fahrausbildung mit Fluglehrer, einschließlich:
 - i) 3 Stunden Überlandfahrt einschließlich eine Überlandfahrt 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 überwachte Alleinfahrt.
- b) Bewerber, die Inhaber einer BPL und zum Fahren von Heißluft-Luftschiffen qualifiziert sind, erhalten eine Anrechnung von 10 % ihrer gesamten Fahrzeit als PIC auf solchen Luftschiffen bis zu einer Höchstgrenze von 5 Stunden.

KAPITEL 5

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 Motorseglern tätig zu sein. 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 Motorseglern absolviert haben;
 - (2) dürfen nur ohne Vergütung im nichtgewerblichen Betrieb tätig sein, 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 Motorseglern absolviert haben,
 - iii) eine Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfer absolviert haben.

- c) Ungeachtet Buchstabe b Absatz 2 darf der Inhaber einer SPL mit den Rechten eines Lehrberechtigten oder Prüfers eine Vergütung erhalten für

die Durchführung von Flugausbildung für die LAPL(S) oder SPL;

die Durchführung von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für diese Lizenzen;

die mit diesen Lizenzen verbundenen Berechtigungen und Zeugnisse.

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

- a) Bewerber um eine SPL müssen mindestens 15 Stunden Flugausbildung auf Segelflugzeugen oder Motorseglern absolviert haben; dies schließt zumindest die Anforderungen von FCL.110.S ein.
- b) Bewerber um eine SPL, die Inhaber einer LAPL(S) sind, erhalten eine vollständige Anrechnung auf die Anforderungen für die Erteilung einer SPL.

Bewerber um 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 der Flugausbildung.

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 einer Höchstgrenze von 7 Stunden. Der Umfang der Anrechnung schließt in keinem Fall die Anforderungen von FCL.110.S Buchstabe a Nummern 2 bis 4 ein.

FCL.220.S SPL — Startarten

Die Rechte 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 — Anforderungen hinsichtlich der fortlaufenden Flugerfahrung

Inhaber einer SPL dürfen die mit ihrer Lizenz verbundenen Rechte nur ausüben, wenn sie die Anforderungen hinsichtlich der fortlaufenden Flugerfahrung gemäß FCL.140.S erfüllen.

KAPITEL 6

Besondere Anforderungen für die Ballonpilotenlizenz (BPL)

FCL.205.B BPL — Rechte und Bedingungen

- a) Die Rechte des Inhabers einer BPL bestehen darin, als PIC Ballone und Heißluft-Luftschiffe zu führen.
- b) Inhaber einer BPL dürfen nur ohne Vergütung im nichtgewerblichen Betrieb tätig sein, solange sie nicht
- (1) das Alter von 18 Jahren erreicht haben,
 - (2) 50 Fahrstunden 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 den Rechten eines Lehrberechtigten oder Prüfers eine Vergütung erhalten für
- (1) die Durchführung von Fahrausbildung 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 um eine BPL müssen auf Ballonen in derselben Klasse und Gruppe mindestens 16 Stunden Fahrausbildung absolviert haben; der Unterricht muss mindestens Folgendes einschließen:
- (1) 12 Stunden Fahrausbildung mit Fluglehrer,
 - (2) 10 Ballonfüllungen und 20 Starts und Landungen sowie
 - (3) einen überwachten Alleinflug mit einer Mindestflugzeit von 30 Minuten.

- b) Bewerber um eine BPL, die Inhaber einer LAPL(B) sind, erhalten eine vollständige Anrechnung auf die Anforderungen für die Erteilung einer BPL.

Bewerber um 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 der Fahrausbildung.

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 sowie

(2) die folgenden Flugstunden als PIC auf Ballonen:

- i) für Ballone mit einem Hülleninhalt zwischen 3 401 m³ und 6 000 m³ mindestens 100 Stunden;
- ii) für Ballone mit einem Hülleninhalt zwischen 6 001 m³ und 10 500 m³ mindestens 200 Stunden;
- iii) für Ballone mit einem Hülleninhalt über 10 500 m³ mindestens 300 Stunden;
- iv) für Gasballone mit einem Hülleninhalt über 1 260 m³ mindestens 50 Stunden.

FCL.230.B BPL — Anforderungen hinsichtlich der fortlaufenden Flugerfahrung

- a) Inhaber einer BPL dürfen die mit ihrer Lizenz verbundenen Rechte 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, sowie

(2) einen Schulungsflug mit einem Lehrberechtigten in einem Ballon innerhalb der entsprechenden Klasse und mit dem maximalen Hülleninhalt, für den sie Rechte besitzen;

(3) außerdem müssen Piloten, wenn sie qualifiziert sind, mehr als eine Ballonklasse zu fliegen, um ihre Rechte in der anderen Klasse ausüben zu können, innerhalb der letzten 24 Monate mindestens 3 Stunden Flugzeit in dieser anderen Klasse einschließlich 3 Starts und Landungen absolviert haben.

- 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 Hülleninhalt, für den sie Rechte besitzen, absolviert haben oder

(2) die weiteren Flugzeiten oder Starts und Landungen absolvieren, wobei sie mit Fluglehrer oder alleine unter der Aufsicht eines Lehrberechtigten fliegen, um die Anforderungen gemäß Buchstabe a zu erfüllen.

ABSCHNITT D

LIZENZ FÜR BERUFSPILOTEN — CPL

KAPITEL 1

Allgemeine Anforderungen**FCL.300 CPL — Mindestalter**

Bewerber um eine CPL müssen mindestens 18 Jahre alt sein.

FCL.305 CPL — Rechte und Bedingungen

a) Rechte. Inhaber einer CPL sind berechtigt, innerhalb der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie

- (1) alle Rechte des Inhabers einer LAPL und einer PPL auszuüben;
- (2) als PIC oder Kopilot eines Luftfahrzeugs in anderen Einsätzen als dem gewerblichen Luftverkehr tätig zu sein;
- (3) als PIC im gewerblichen Luftverkehr mit Luftfahrzeugen mit einem Piloten tätig zu sein, vorbehaltlich der in FCL.060 und in diesem Abschnitt genannten Einschränkungen;
- (4) als Kopilot im gewerblichen Luftverkehr mit Luftfahrzeugen tätig zu sein, vorbehaltlich der in FCL.060 genannten Einschränkungen.

b) *Bedingungen*. Bewerber um 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 um eine CPL müssen Kenntnisse nachweisen, die den verliehenen Rechten in den nachfolgenden Sachgebieten entsprechen:

- 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 um eine CPL müssen theoretischen Unterricht und Flugausbildung bei einer ATO gemäß Anlage 3 dieses Teils absolviert haben.

FCL.320 CPL — Praktische Prüfung

Bewerber um eine CPL müssen durch Ablegen einer praktischen Prüfung gemäß Anlage 4 dieses Teils nachweisen, dass sie als PIC in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie die einschlägigen Verfahren und Manöver mit der den entsprechenden verliehenen Rechten 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, wobei vollständige Landungen auf 2 verschiedenen Flughäfen als PIC geflogen werden müssen;

b) die Elemente des modularen CPL(A)-Kurses wie in Absatz 10 Buchstabe a und Absatz 11 von Anlage 3 Abschnitt E dieses Teils festgelegt sowie

c) die praktische CPL(A)-Prüfung gemäß FCL.320.

ABSCHNITT E

LIZENZ FÜR PILOTEN IN MEHRKÖPFIGEN FLUGBESATZUNGEN- MPL**FCL.400.A MPL — Mindestalter**

Bewerber um 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 tätig zu sein, das mit einem Kopiloten betrieben werden muss.

b) Der Inhaber einer MPL kann die folgenden zusätzlichen Rechte erwerben:

(1) des Inhabers 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 auf Flugzeuge mit einem Piloten erweitert werden, sofern der Lizenzinhaber die Ausbildung absolviert hat, die für das Handeln als PIC auf Flugzeugen mit einem Piloten unter ausschließlicher Heranziehung von Instrumenten erforderlich sind, und er die praktische Prüfung der IR(A) auf Flugzeugen mit einem Piloten bestanden hat.

FCL.410.A MPL — Ausbildungslehrgang und theoretische Prüfunga) *Lehrgang.* Bewerber um eine MPL müssen einen theoretischen Ausbildungslehrgang und Flugausbildung bei einer ATO gemäß Anlage 5 dieses Teils absolviert haben.b) *Prüfung.* Bewerber um 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 um eine MPL müssen durch kontinuierliche Beurteilung die Fähigkeiten nachgewiesen haben, die für die Erfüllung aller in Anlage 5 dieses Teils genannten Kompetenzeinheiten als steuernder und nicht steuernder Pilot in einem mehrmotorigen turbinengetriebenen Flugzeug mit mehreren Piloten unter VFR und IFR erforderlich sind.

b) Nach Abschluss des Ausbildungslehrgangs müssen Bewerber um eine CPL durch Ablegung einer praktischen Prüfung gemäß Anlage 9 dieses Teils nachweisen, dass sie die einschlägigen Verfahren und Manöver mit der für die entsprechenden verliehenen Rechten angemessenen Kompetenz beherrschen. Die praktische Prüfung muss in dem Flugzeugmuster abgelegt werden, der in der fortgeschrittenen Phase des integrierten MPL-Ausbildungslehrgangs verwendet wurde, oder in einem FFS, der dasselbe Muster nachbildet.

ABSCHNITT F

LIZENZ FÜR VERKEHRSPILOTEN — ATPL

KAPITEL 1

Allgemeine Anforderungen**FCL.500 ATPL — Mindestalter**

Bewerber um eine ATPL müssen mindestens 21 Jahre alt sein.

FCL.505 ATPL — Rechte

a) Inhaber einer ATPL sind berechtigt, innerhalb der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie

(1) alle Rechte des Inhabers einer LAPL, einer PPL und einer CPL auszuüben,

(2) als PIC von Luftfahrzeugen im gewerblichen Luftverkehr tätig zu sein.

b) Bewerber um 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 um eine ATPL müssen einen Ausbildungslehrgang bei einer ATO absolviert haben. Der Lehrgang muss entweder ein integrierter Ausbildungslehrgang oder ein modularer Lehrgang gemäß Anlage 3 dieses Teils sein.

b) *Prüfung*. Bewerber um eine ATPL müssen Kenntnisse nachweisen, die den verliehenen Rechten in den nachfolgenden Sachgebieten entsprechen:

— 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 das Führen von Flugzeugen mit mehreren Piloten, sofern der Inhaber nicht FCL.405.A Buchstabe b Nummer 2 und Buchstabe c für das Führen von Flugzeugen mit einem Piloten erfüllt hat.

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

a) *Voraussetzungen.* Bewerber um eine ATPL(A) müssen Inhaber folgender Lizenzen 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 um eine ATPL(A) müssen mindestens 1 500 Stunden Flugzeit in Flugzeugen absolviert haben, die mindestens Folgendes umfassen:

- (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 Instrumentenbodenzeit sein dürfen, sowie
- (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 Buchstabe b.
- (2) Inhaber einer Flugingenieurlizenz, die gemäß den einschlägigen nationalen Regeln erteilt wurde, erhalten eine Anrechnung von 50 % der Flugingenieurzeit bis zu einer Höchstgrenze von 250 Stunden. Diese 250 Stunden können auf die Anforderung von 1 500 Stunden von Buchstabe a und die Anforderung von 500 Stunden von Buchstabe b Nummer 1 angerechnet werden, wobei die gesamte Anrechnung, die für diese Absätze gewährt wird, 250 Stunden nicht überschreiten darf.

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

FCL.520.A ATPL(A) — Praktische Prüfung

Bewerber um eine ATPL(A) müssen durch Ablegung einer praktischen Prüfung gemäß Anlage 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 verliehenen Rechten angemessenen Kompetenz beherrschen.

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

KAPITEL 3**Besondere Anforderungen für die Hubschrauberkategorie — ATPL(H)****FCL.510.H ATPL(H) — Voraussetzungen, Erfahrung und Anrechnung**

Bewerber um eine ATPL(H) müssen

- a) Inhaber einer CPL(H) und einer Musterberechtigung für ein Hubschraubermuster mit mehreren 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, sowie
- (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 Buchstabe b angerechnet.

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

FCL.520.H ATPL(H) — Praktische Prüfung

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

Die praktische Prüfung muss im Hubschrauber oder einem entsprechend zugelassenen FFS abgelegt werden, der dieses Muster 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 mit einem Lehrberechtigten durchgeführt wird.

FCL.605 IR — Rechte

- a) Die Rechte eines Inhabers einer IR umfassen 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 besondere Ausbildung bei einer ATO erhalten hat und in einem Luftfahrzeug mit mehreren Piloten Kapitel 6 der in Anlage 9 dieses Teils vorgeschriebenen praktischen Prüfung bestanden hat.
- c) Inhaber einer IR üben ihre Rechte gemäß den in Anlage 8 dieses Teils genannten Bedingungen aus.
- d) *Nur Hubschrauber.* Um Rechte 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 um eine IR müssen

a) Inhaber folgender Lizenzen 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 bzw. 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 Flugausbildung

a) *Lehrgang.* Bewerber um eine IR müssen einen theoretischen Lehrgang und Flugausbildung bei einer ATO absolviert haben. Der Lehrgang muss

(1) ein integrierter Ausbildungslehrgang sein, der Ausbildung für die IR gemäß Anlage 3 dieses Teils umfasst, oder

(2) ein modularer Lehrgang gemäß Anlage 6 dieses Teils sein.

b) *Prüfung.* Bewerber müssen theoretische Kenntnisse entsprechend den verliehenen Rechten 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 um eine IR müssen in einer praktischen Prüfung gemäß Anlage 7 dieses Teils nachweisen, dass sie die einschlägigen Verfahren und Manöver mit einer für die entsprechenden verliehenen Rechte 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-Rechte erst ausüben, wenn sie die Befähigungsüberprüfung bestanden haben.

- c) *Erneuerung*. Wenn eine IR abgelaufen ist, müssen Bewerber um eine Erneuerung ihrer Rechte
- (1) eine Auffrischungsschulung bei einer ATO absolvieren, um den Befähigungsstand für das Bestehen des Instrumententeils der praktischen Prüfung gemäß Anlage 9 dieses Teils zu erreichen, und
 - (2) eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anlage 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 um die Verlängerung einer IR(A) müssen,
- (1) wenn dies mit einer Verlängerung einer Klassen- oder Musterberechtigung verbunden ist, eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anlage 9 dieses Teils absolvieren;
 - (2) wenn dies nicht mit einer Verlängerung einer Klassen- oder Musterberechtigung verbunden ist,
 - i) für Flugzeuge mit einem Piloten Abschnitt 3B und die für den beabsichtigten Flug relevanten Teile von Abschnitt 1 der in Anlage 9 dieses Teils festgelegten Befähigungsüberprüfung erfüllen und
 - ii) für mehrmotorige Flugzeuge Abschnitt 6 der Befähigungsüberprüfung für Flugzeuge mit einem Piloten gemäß Anlage 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 das betreffende Flugzeugmuster 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 Anrechnung gemäß Anlage 8 dieses Teils gewährt.

KAPITEL 3

Besondere Anforderungen an die Hubschrauberkategorie

FCL.625.H IR(H) — Verlängerung

- a) Bewerber um die Verlängerung einer IR(H) müssen,
- (1) wenn dies mit einer Verlängerung einer Musterberechtigung verbunden ist, eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anlage 9 dieses Teils für das entsprechende Hubschraubermuster absolvieren;
 - (2) wenn dies nicht mit einer Verlängerung einer Musterberechtigung verbunden ist, nur Abschnitt 5 und die relevanten Teile von Abschnitt 1 der Befähigungsüberprüfung gemäß Anlage 9 dieses Teils für das entsprechende Hubschraubermuster absolvieren. In diesem Fall kann ein FTD II/III oder ein FFS verwendet werden, der das betreffende Hubschraubermuster 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 Anlage 8 dieses Teils gewährt.

FCL.630.H IR(H) — Erweiterung von Rechten 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 Instrumentenunterricht mit einem Lehrberechtigten 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 Anlage 9 dieses Teils auf mehrmotorigen Hubschraubern.

KAPITEL 4

Besondere Anforderungen für die Luftschiffkategorie**FCL.625.As IR(As) — Verlängerung**

Bewerber um die Verlängerung einer IR(As) müssen,

- a) wenn dies mit einer Verlängerung einer Musterberechtigung verbunden ist, eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anlage 9 dieses Teils für das entsprechende Luftschiffmuster absolvieren;
- b) 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 Anlage 9 dieses Teils absolvieren. In diesem Fall kann ein FTD 2/3 oder ein FFS verwendet werden, der das betreffende Muster 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) Abgesehen von 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 Flugausbildung erhalten.
- b) Ungeachtet Buchstabe a können Piloten im Falle von Flügen, die mit der Einführung oder Änderung von Luftfahrzeugmustern zusammenhängen, Inhaber einer speziellen von der zuständigen Behörde ausgestellten Berechtigung sein, mit der sie ermächtigt werden, die Flüge durchzuführen. Die Gültigkeit dieser Berechtigung muss auf diese speziellen Flüge beschränkt sein.
- c) Unbeschadet Buchstaben a und b können Piloten im Falle von Flügen, die mit der Einführung oder Änderung von Luftfahrzeugmustern zusammenhängen und die von Entwicklungs- oder Herstellungsbetrieben im Rahmen ihrer Rechte durchgeführt werden, sowie von Schulungsflügen für die Erteilung einer Testflugberechtigung, wenn die Anforderungen dieses Abschnitts nicht erfüllt werden können, Inhaber einer gemäß FCL.820 erteilten Testflugberechtigung sein.

FCL.705 Rechte des Inhabers einer Klassen- oder Musterberechtigung

Inhaber einer Klassen- oder Musterberechtigung sind berechtigt, auf den in der Berechtigung genannten Flugzeugklassen oder -mustern als Pilot tätig zu sein.

FCL.710 Klassen- und Musterberechtigungen — Unterschiedliche Baureihen

- a) Um seine Rechte auf eine andere Luftfahrzeugbaureihe innerhalb einer Klassen- oder Musterberechtigung zu erweitern, muss der Pilot eine Unterschiedsschulung und ein Vertrautmachen absolvieren. Im Falle unterschiedlicher Baureihen innerhalb einer Musterberechtigung müssen die Unterschiedsschulung und das Vertrautmachen die einschlägigen Elemente umfassen, die in den gemäß Teil-21 festgelegten betrieblichen Eignungsdaten festgelegt sind.
- b) Wenn die andere Baureihe in einem Zeitraum von 2 Jahren nach der Unterschiedsschulung nicht geflogen wurde, ist eine weitere Unterschiedsschulung oder eine Befähigungsüberprüfung für diese Baureihe erforderlich, um die Rechte wahren zu können; hiervon ausgenommen sind die Muster und Baureihen innerhalb der Berechtigungen für einmotorige Luftfahrzeuge mit Kolbenmotor und die TMG-Klasse.
- c) Die Unterschiedsschulung muss in das Flugbuch des Piloten oder ein gleichwertiges Dokument eingetragen und vom Lehrberechtigten entsprechend unterzeichnet werden.

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

- a) *Ausbildungslehrgang.* Bewerber um eine Klassen- oder Musterberechtigung müssen einen Ausbildungslehrgang bei einer ATO absolvieren. Die Ausbildung für die Musterberechtigung muss die obligatorischen Ausbildungselemente für das entsprechende Muster wie in den gemäß Teil-21 festgelegten betrieblichen Eignungsdaten definiert enthalten.
- b) *Prüfung der theoretischen Kenntnisse.* Der Bewerber um 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 alle Hauptsachgebiete des Lehrplans angemessen abdecken.

- (2) Bei mehrmotorigen Luftfahrzeugen mit 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 zufrieden stellender Kenntnisstand erreicht wurde.
 - (4) Bei Flugzeugen mit einem Piloten, die als Hochleistungsflugzeuge eingestuft sind, erfolgt die Prüfung schriftlich und umfasst mindestens 60 Multiple-Choice-Fragen, die alle Hauptsachgebiete des Lehrplans angemessen abdecken.
- c) *Praktische Prüfung.* Der Bewerber um eine Klassen- oder Musterberechtigung muss eine praktische Prüfung gemäß Anlage 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 Erteilung der Klassen- oder Musterberechtigung ablegen.

- d) Bei Bewerbern, die bereits eine Musterberechtigung mit dem Recht zum Führen eines Luftfahrzeugmusters entweder mit einem Piloten oder mit mehreren Piloten besitzen, gelten die theoretischen Anforderungen als bereits erfüllt, wenn sie einen Antrag auf Hinzufügung des Rechts für die andere Betriebsform auf demselben Luftfahrzeugmuster stellen.
- e) Ungeachtet der vorstehenden Absätze sind Piloten, die Inhaber einer gemäß FCL.820 erteilten Testflugberechtigung sind und die an Entwicklungs-, Zertifizierungs- oder Fertigungstestflügen für ein Luftfahrzeugmuster mitgewirkt und entweder 50 Stunden gesamte Flugzeit oder 10 Stunden Flugzeit als PIC bei technischen Prüfflügen in diesem Baumuster absolviert haben, berechtigt, einen Antrag auf Erteilung der betreffenden Musterberechtigung zu stellen, sofern sie die Erfahrungsanforderungen und die Voraussetzungen 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 ein Jahr, ausgenommen Klassenberechtigungen für einmotorige Luftfahrzeuge mit einem Piloten, wofür der Gültigkeitszeitraum 2 Jahre beträgt, sofern nicht durch die gemäß Teil-21 festgelegten betrieblichen Eignungsdaten 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 Anlage 9 dieses Teils absolvieren.

KAPITEL 2

Besondere Anforderungen für die Flugzeugkategorie

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

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

- a) *Mehrmotorige Flugzeug mit einem Piloten.* Ein Bewerber um eine erste Klassen- oder Musterberechtigung für ein mehrmotoriges Flugzeug mit einem Piloten muss mindestens 70 Stunden als PIC auf Flugzeugen absolviert haben.
- b) *Technisch nicht komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten.* Vor dem Beginn der Flugausbildung muss ein Bewerber um eine erste Klassen- oder Musterberechtigung für ein Flugzeug mit einem 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 Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilt wurde;

- (3) daneben müssen Piloten, die das Recht erwerben möchten, das Flugzeug im Betrieb mit mehreren Piloten zu betreiben, die Anforderungen von Buchstabe d Nummer 4 erfüllen.
- c) *Technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten.* Bewerber um die Erteilung einer ersten Musterberechtigung für ein technisch kompliziertes Flugzeug mit einem Piloten, das als Hochleistungsflugzeug eingestuft ist, müssen zusätzlich zu den Anforderungen von Buchstabe b die Anforderungen für eine IR(A) für mehrmotorige Flugzeuge gemäß Abschnitt G erfüllt haben.
- d) *Flugzeuge mit mehreren Piloten.* Ein Bewerber um 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) sofern der Musterberechtigungslehrgang nicht mit einem MCC-Lehrgang kombiniert wird:
 - i) Inhaber eines Zeugnisses über den zufrieden stellenden Abschluss eines MCC-Lehrgangs in Flugzeugen sein oder
 - ii) Inhaber eines Zeugnisses über den zufrieden stellenden 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 nachweisen oder
 - iv) mindestens 500 Stunden als Pilot im Betrieb mit mehreren Piloten auf mehrmotorigen Flugzeugen im gewerblichen Luftverkehr gemäß den einschlägigen Flugbetriebsanforderungen nachweisen.
- e) Unbeschadet Buchstabe d kann ein Mitgliedstaat eine Musterberechtigung mit beschränkten Rechten für Flugzeuge mit mehreren Piloten erteilen, die deren Inhaber berechtigt, oberhalb der Flugfläche 200 als Kopilot, der zur Ablösung im Reiseflug qualifiziert ist, tätig zu sein, sofern 2 weitere Besatzungsmitglieder eine Musterberechtigung gemäß Buchstabe d innehaben.
- f) *Zusätzliche Musterberechtigungen für technisch komplizierte Flugzeuge mit einem oder mehreren Piloten.* Bewerber um die Erteilung weiterer Musterberechtigungen für Flugzeuge mit mehreren Piloten und technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten müssen eine IR(A) für mehrmotorige Flugzeuge besitzen.
- g) Soweit dies in den gemäß Teil-21 festgelegten betrieblichen Eignungsdaten entsprechend bestimmt ist, kann die Ausübung der Rechte einer Musterberechtigung anfänglich auf Fliegen unter der Aufsicht eines Lehrberechtigten beschränkt werden. Die Flugstunden unter Aufsicht müssen in das Bordbuch des Piloten oder ein gleichwertiges Dokument eingetragen und vom Lehrberechtigten unterzeichnet werden. Die Beschränkung wird aufgehoben, wenn der Pilot nachweist, dass die gemäß den betrieblichen Eignungsdaten festgelegten Flugstunden unter Aufsicht absolviert wurden.

FCL.725.A Theoretische Kenntnisse und Flugausbildung für die Erteilung von Klassen- und Musterberechtigungen — Flugzeuge

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

- a) Mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten.
- (1) Die theoretische Ausbildung für eine Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten umfasst mindestens 7 Stunden Ausbildung auf einem mehrmotorigen Flugzeug.
 - (2) Die Flugausbildung für eine Klassen- oder Musterberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten umfasst mindestens 2 Stunden und 30 Minuten Flugausbildung mit Fluglehrer unter normalen Bedingungen auf einem mehrmotorigen Flugzeug und mindestens 3 Stunden 30 Minuten Flugausbildung mit Fluglehrer in Triebwerksausfallverfahren und asymmetrischen Flugtechniken.
- b) *Wasserflugzeuge mit einem Piloten.* Der Ausbildungslehrgang für die Berechtigung für Wasserflugzeuge mit einem Piloten muss theoretische Kenntnisse und Flugausbildung umfassen. Die Flugausbildung für eine Klassen- oder Musterberechtigung „Wasserflugzeug“ für Wasserflugzeuge mit einem Piloten umfasst mindestens 8 Stunden Flugausbildung 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 an Piloten, die an einem Musterberechtigungslehrgang ohne Flugzeiten (Zero Flight Time Type Rating, ZFTT) teilnehmen — Flugzeuge

- a) Ein Pilot, der an der Ausbildung in einem ZFTT-Lehrgang teilnimmt, muss auf einem Flugzeug mit Strahltriebwerk für mehrere Piloten, das nach den Normen von CS-25 oder einer gleichwertigen Lufttüchtigkeitsforderung zugelassen ist, oder auf einem Flugzeug mit Propellerturbinenantrieb 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 Flugzeug mit Propellerturbinenantrieb auf ein Flugzeug mit Strahltriebwerk oder umgekehrt wechselt, ist eine weitere Simulatorenausbildung erforderlich.

FCL.735.A Ausbildungslehrgang Zusammenarbeit einer mehrköpfigen Besatzung (Multi-Crew Cooperation, MCC) — Flugzeuge

- a) Der MCC-Ausbildungslehrgang umfasst mindestens:
- (1) 25 Stunden theoretischen Unterricht und Übungen sowie
 - (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 6 Monaten bei einer ATO zu absolvieren.
- c) Sofern der MCC-Lehrgang nicht 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 Absatz 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 Anlage 9 dieses Teils in der betreffenden Klasse bzw. dem betreffenden Muster des Flugzeug oder einem FSTD, der diese Klasse bzw. dieses Muster 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 Flugzeugmusters oder
 - ii) 1 Streckenabschnitt als Pilot der betreffenden Flugzeugklasse oder des betreffenden Flugzeugmusters 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 Befähigungsüberprüfung des Luftfahrtunternehmers in Verbindung mit der Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung der Klassen- oder Musterberechtigung absolviert hat, wird 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 für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten.
- (1) *Klassenberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk und TMG-Berechtigungen.* Für die Verlängerung von Klassenberechtigungen und Musterberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk mit einem Piloten und TMG-Berechtigungen muss der Bewerber:
 - i) innerhalb von 3 Monaten vor dem Ablaufdatum der Berechtigung eine Befähigungsüberprüfung in der betreffenden Klasse gemäß Anlage 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 sowie
 - einen Schulungsflug von mindestens 1 Stunde Dauer mit einem Fluglehrer (FI) oder einem Lehrberechtigten für Klassenberechtigungen (CRI). Bewerbern wird dieser Flug erlassen, wenn sie eine Befähigungsüberprüfung für eine Klassen- oder Musterberechtigung oder eine praktische Prüfung in einer anderen Flugzeugklasse oder einem anderen Flugzeugmuster 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 Turboprop-Flugzeuge mit 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 Anlage 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 mit dieser Berechtigung verbundenen Rechte erst ausüben, wenn sie die Befähigungsüberprüfung bestanden haben.

KAPITEL 3

Besondere Anforderungen an die Hubschrauberkategorie

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

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

- a) *Hubschrauber mit mehreren Piloten.* Bewerber um den ersten Musterberechtigungslehrgang für ein Hubschraubermuster mit mehreren Piloten müssen:
- (1) mindestens 70 Stunden als PIC auf Hubschraubern nachweisen;
 - (2) sofern der Musterberechtigungslehrgang nicht mit einem MCC-Lehrgang kombiniert wird:
 - i) Inhaber eines Zeugnisses über den zufrieden stellenden 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 im Betrieb mit mehreren Piloten nachweisen;
 - (3) die ATPL(H)-Prüfungen der theoretischen Kenntnisse bestanden haben.
- b) Einem Bewerber um 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 Absatz 1 nicht erfüllt, wird die Musterberechtigung mit einer Einschränkung der Rechte auf die Ausübung von Funktionen nur als Kopilot erteilt. Diese Beschränkung wird aufgehoben, sobald der Pilot
- (1) 70 Stunden als PIC oder verantwortlicher Pilot 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 einem Piloten*. Ein Bewerber um die erstmalige Erteilung einer Musterberechtigung für einen mehrmotorigen Hubschrauber mit einem Piloten muss

(1) vor Beginn der Flugausbildung:

- i) die ATPL(H)-Prüfungen der theoretischen Kenntnisse bestanden haben oder
- ii) Inhaber einer Bescheinigung über den Abschluss eines von einer ATO durchgeführten Vorab-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 einer mehrköpfigen Besatzung — Hubschrauber

a) Der MCC-Ausbildungslehrgang umfasst mindestens:

(1) für MCC/IR:

- i) 25 Stunden theoretischen Unterricht und Übungen sowie
- 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 sowie
- 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 6 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 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, wird die Anforderung gemäß Buchstabe a Absatz 1 Ziffer i bzw. Buchstabe a Absatz 2 Ziffer i erlassen.
- e) Einem Bewerber um die MCC/IR-Ausbildung, der eine MCC/VFR-Ausbildung absolviert hat, wird die Anforderung gemäß Buchstabe a Absatz 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 Anlage 9 dieses Teils in der betreffenden Hubschrauberklasse oder einem FSTD, das dieses Muster 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 einer Musterberechtigung für einmotorige Hubschrauber mit Kolbentriebwerk sind, kann ihnen die Verlängerung aller entsprechenden Musterberechtigungen durch Absolvierung einer Befähigungsüberprüfung für nur eines der betreffenden Baumuster gewährt werden, wenn sie während des Gültigkeitszeitraums mindestens 2 Stunden Flugzeit als PIC auf den anderen Mustern absolviert haben.

Die Befähigungsüberprüfung wird im Wechsel auf einem anderen Muster durchgeführt.

- (4) Wenn Bewerber Inhaber von mehr als 1 Musterberechtigung für einmotorige Hubschrauber mit Turbinentriebwerk mit einer höchstzulässigen Startmasse bis zu 3 175 kg sind, kann ihnen die Verlängerung aller betreffenden Musterberechtigungen durch Absolvierung einer Befähigungsüberprüfung für nur eins der betreffenden Baumuster gewährt werden, wenn sie Folgendes absolviert haben:

- i) 300 Stunden als PIC auf Hubschraubern;
- ii) 15 Stunden auf jedem Muster, für das sie eine Berechtigung besitzen, sowie
- iii) mindestens 2 Stunden PIC-Flugzeit auf allen anderen Mustern während des Gültigkeitszeitraums.

Die Befähigungsüberprüfung wird im Wechsel auf einem anderen Muster 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 Absätzen 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 mit dieser Berechtigung verbundenen Rechte erst ausüben, wenn er die Befähigungsüberprüfung bestanden hat. Im Falle von Buchstabe a Absätze 3 und 4 darf der Bewerber seine Rechte in keinem der Baumuster ausüben.

KAPITEL 4

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

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

Sofern nicht in den gemäß Teil-21 festgelegten betrieblichen Eignungsdaten etwas anderes festgelegt ist, müssen Bewerber um die erstmalige Erteilung einer Musterberechtigung für Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit die folgenden Anforderungen bezüglich der Erfahrung und Voraussetzungen 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) mehr als 100 Stunden als Pilot auf Flugzeugen mit mehreren Piloten absolviert haben;
- (4) 40 Stunden Flugausbildung 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) mehr als 100 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit mehreren Piloten absolviert haben;
- (4) 40 Stunden Flugausbildung in Flugzeugen absolviert haben;

- c) für Piloten, die qualifiziert sind, sowohl Flugzeuge als auch Hubschrauber zu fliegen:

- (1) Inhaber mindestens einer CPL(H) sein;
- (2) entweder ein IR und theoretische ATPL-Kenntnisse oder eine ATPL jeweils 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 Flugausbildung in Flugzeugen oder Hubschraubern absolviert haben, wenn der Pilot keine Erfahrung als ATPL oder auf Luftfahrzeugen mit mehreren Piloten besitzt.

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

Der Flugausbildungsteil 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 Anlage 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 Befähigungsüberprüfung des Luftfahrtunternehmers in Verbindung mit der Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung der Musterberechtigung absolviert hat, wird die Anforderung gemäß Absatz 2 erlassen.
- b) Ein Bewerber, der eine Befähigungsüberprüfung nicht in allen Teilen vor dem Ablaufdatum einer Musterberechtigung besteht, darf die mit dieser Berechtigung verbundenen Rechte erst ausüben, wenn er die Befähigungsüberprüfung bestanden hat.

KAPITEL 5

Besondere Anforderungen für die Luftschiffkategorie

FCL.720.As Voraussetzungen für die Erteilung von Musterberechtigungen — Luftschiffe

Sofern nicht in den gemäß Teil-21 festgelegten betrieblichen Eignungsdaten etwas anderes festgelegt ist, müssen Bewerber um 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 zufrieden stellenden 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 Rechte auf die Funktionen nur als Kopilot erteilt. Diese Einschränkung wird aufgehoben, sobald der Pilot 100 Flugstunden als PIC oder verantwortlicher Pilot unter Aufsicht auf Luftschiffen absolviert hat.

FCL.735.As Ausbildungslehrgang Zusammenarbeit einer mehrköpfigen Besatzung — Luftschiffe

- a) Der MCC-Ausbildungslehrgang umfasst mindestens:
- (1) 12 Stunden theoretischen Unterricht und Übungen sowie
 - (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 6 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 Anlage 9 dieses Teils in der betreffenden Luftschiffklasse in den letzten 3 Monaten vor dem Ablaufdatum der Berechtigung bestehen und
 - (2) mindestens 2 Stunden als Pilot des betreffenden Luftschiffmusters innerhalb des Gültigkeitszeitraums der Berechtigung absolvieren. 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 mit dieser Berechtigung verbundenen Rechte 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 um 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 Kunstflugausbildung mit der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie.
- c) Die Rechte einer Kunstflugberechtigung sind auf die Luftfahrzeugkategorie beschränkt, in der die Flugausbildung absolviert wurde. Die Rechte 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 Rechten zum Fliegen von Flugzeugen oder TMGs dürfen Segelflugzeuge oder Banner nur schleppen, wenn sie Inhaber der entsprechenden Berechtigung zum Schleppen von Segelflugzeugen oder zum Schleppen von Bannern sind.
- b) Bewerber um 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 Schulungsflüge mit einem Lehrberechtigten, 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 um 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 Schulungsflüge mit einem Lehrberechtigten.
- d) Die mit den Berechtigungen zum Schleppen von Segelflugzeugen und Bannern verbundenen Rechte sind auf Flugzeuge oder TMG beschränkt, je nach dem, in welchem Luftfahrzeug der Flugausbildung absolviert wurde. Die Rechte 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 mit den Berechtigungen zum Schleppen von Segelflugzeugen oder Bannern verbundenen Rechte 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 Lehrberechtigten absolvieren, bevor er die Ausübung seiner Rechte wieder aufnimmt.

FCL.810 Nachtflugberechtigung

- a) Flugzeuge, TMGs, Luftschiffe
- (1) Wenn die Rechte 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 Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, davon mindestens eine 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 Rechte 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 Instrumentenausbildungszeit für Hubschrauber mit einem Lehrberechtigten und
 - iii) 5 Flugstunden bei Nacht, davon mindestens 3 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, wovon mindestens eine Stunde Überland-Navigation und 5 Platzrunden bei Nacht im Alleinflug. 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 Rechte einer LAPL für Ballone oder einer BPL unter VFR-Bedingungen bei Nacht ausgeübt werden sollen, müssen Bewerber mindestens 2 Schulungsflüge bei Nacht von mindestens jeweils einer Stunde Dauer absolvieren.

FCL.815 Bergflugberechtigung

- a) *Berechtigungen*. Die Rechte des Inhabers einer Bergflugberechtigung bestehen in der Durchführung von Flügen mit Flugzeugen oder TMG von und zu Geländen, 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 das Recht erteilt wird, von und zu entsprechenden Geländen zu fliegen, wenn diese nicht schneebedeckt sind, oder
- (2) Skiern, womit das Recht erteilt wird, von und zu entsprechenden Geländen zu fliegen, wenn diese schneebedeckt sind.
- (3) Die mit der der erstmaligen Berechtigung verbundenen Rechte 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 um 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 Rechten angemessen sein.
- c) *Praktische Prüfung*. Nach Abschluss der Ausbildung muss der Bewerber eine praktische Prüfung bei einem zu diesem Zweck qualifizierten Prüfer absolvieren. Die praktische Prüfung umfasst Folgendes:
- (1) Eine mündliche Prüfung der theoretischen Kenntnisse;
- (2) 6 Landungen auf mindestens 2 verschiedenen Geländen, für die festgelegt ist, dass eine Bergflugberechtigung erforderlich ist, und die nicht das Abflug-Gelände sind.
- d) *Gültigkeit*. Eine Bergflugberechtigung gilt für einen Zeitraum von 24 Monaten.
- e) *Verlängerung*. Für die Verlängerung einer Bergflugberechtigung muss der Bewerber
- (1) mindestens 6 Berglandungen in den letzten 24 Monaten absolviert haben oder
- (2) eine Befähigungsüberprüfung bestehen. 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 Testflugberechtigung

- a) Inhaber einer Pilotenlizenz für Flugzeuge oder Hubschrauber dürfen nur als PIC bei Testflügen Kategorie 1 oder 2 wie in Teil-21 definiert tätig sein, wenn sie Inhaber einer Testflugberechtigung sind.
- b) Die Verpflichtung, Inhaber einer Testflugberechtigung gemäß Buchstabe a zu sein, gilt nur für Testflüge, 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 Rechte des Inhabers einer Testflugberechtigung bestehen innerhalb der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie in Folgendem:
- (1) im Falle einer Testflugberechtigung Kategorie 1: Durchführung aller Kategorien von Testflügen wie in Teil-21 festgelegt, entweder als PIC oder als Kopilot;
 - (2) im Falle von einer Testflugberechtigung Kategorie 2:
 - i) Durchführung von Testflügen 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 Testflügen wie in Teil-21 festgelegt, entweder als PIC oder als Kopilot;
 - (3) außerdem für Testflugberechtigungen Kategorie 1 oder 2: Durchführung von Flügen, die speziell mit den Tätigkeiten von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben zusammenhängen, im Rahmen ihrer Rechte, wenn die Anforderungen von Abschnitt H nicht erfüllt werden können.
- d) Bewerber um die erstmalige Erteilung einer Testflugberechtigung müssen
- (1) mindestens Inhaber einer CPL und 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 Rechte von Inhabern einer Testflugberechtigung können auf eine andere Testflugkategorie und eine andere Luftfahrzeugkategorie erweitert werden, wenn die Inhaber einen weiteren Lehrgang bei einer ATO absolviert haben.

ABSCHNITT J

LEHRBERECHTIGTE

KAPITEL 1

Allgemeine Anforderungen

FCL.900 Lehrberechtigungen

- 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) einer dem erteilten Unterricht angemessenen Lehrberechtigung, die gemäß diesem Abschnitt erteilt wurde;
 - (2) Flugunterricht oder MCC-Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten (synthetic flight instruction, SFI), wenn sie Inhaber einer dem erteilten Unterricht angemessenen Lehrberechtigung sind, die gemäß diesem Abschnitt erteilt wurde.

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 besonderes Zeugnis ausstellen, das Flugunterrichtsrechte gewährt. Ein solches Zeugnis ist auf die Schulungsflüge beschränkt, die für die Einführung des neuen Luftfahrzeugmusters notwendig sind, und seine Gültigkeit ist auf maximal 1 Jahr beschränkt.
- (2) Inhaber eines Zeugnisses gemäß Buchstabe b Absatz 1, die einen Antrag auf Erteilung einer Lehrberechtigung stellen möchten, müssen die Voraussetzungen und die Anforderungen für die Verlängerung erfüllen, die für diese Lehrberechtigtenkategorie festgelegt sind. Ungeachtet FCL.905.TRI Buchstabe b schließt ein nach diesem (Unter)absatz erteiltes TRI-Zeugnis das Recht zur Ausbildung im Hinblick auf die Erteilung eines TRI- oder SFI-Zeugnisses für das betreffende Muster ein.

c) Ausbildung außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten

- (1) Ungeachtet Buchstabe 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 Anhang 1 des Abkommens von Chicago ausgestellten Pilotenlizenz ist, eine Lehrberechtigung erteilen, sofern der Bewerber
 - i) Inhaber einer Lizenz, einer Berechtigung oder eines Zeugnisses, die denjenigen gleichwertig sind, für die er zur Ausbildung berechtigt ist, sowie in jedem Fall mindestens Inhaber einer CPL ist;
 - ii) die in diesem Abschnitt für die Erteilung der betreffenden Lehrberechtigung 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 an Lehrberechtigten

- a) Allgemeines. Bewerber um eine Lehrberechtigung müssen mindestens 18 Jahre alt sein.
- b) Zusätzliche Anforderungen an Lehrberechtigte, die Flugunterricht in einem Luftfahrzeug erteilen. Wer eine Lehrberechtigung beantragt oder innehat, die zum Erteilen von Flugunterricht in einem Luftfahrzeug befugt, muss
 - (1) Inhaber mindestens der Lizenz und, soweit relevant, der Berechtigung sein, für die Flugunterricht erteilt werden soll;
 - (2) außer im Falle eines Testfluglehrberechtigten:
 - 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 Lehrberechtigtenkategorie 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 Lehrberechtigungen kann eine Anrechnung der praktischen Lehr- und Lernfähigkeiten gewährt werden, die sie bereits für die Lehrberechtigung nachgewiesen haben, die sie besitzen.
 - (2) Stunden, die als Prüfer während praktischer Prüfungen oder Befähigungsüberprüfungen geflogen wurden, werden vollständig auf Verlängerungsanforderungen für alle vorhandenen Lehrberechtigungen angerechnet.

FCL.920 Fluglehrerkompetenzen und Beurteilung

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

- Vorbereitung von Ressourcen,
- Schaffung eines Klimas, das das Lernen fördert,
- Wissen darlegen,
- Integration von Bedrohungs- und Fehlermanagement (Threat and Error Management, TEM) und effektives Arbeiten als Besatzung (Crew Resource Management, CRM),
- Zeiteinteilung für das Erreichen der Ausbildungsziele,
- Erleichterung des Lernens,
- Bewertung der Teilnehmerleistung,
- Überwachung und Überprüfung der Fortschritte,
- Auswertung von Ausbildungssitzungen,
- Bericht über die Ergebnisse.

FCL.925 Zusätzliche Anforderungen an Lehrberechtigte für die MPL

a) Lehrberechtigte, die eine Ausbildung für die MPL durchführen, müssen

- (1) erfolgreich einen Ausbildungslehrgang als MPL-Lehrberechtigte bei einer ATO absolviert haben und
- (2) zusätzlich 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-Lehrberechtigte

- (1) Der Lehrgang für MPL-Lehrberechtigte muss mindestens 14 Unterrichtsstunden umfassen.

Nach Abschluss des Ausbildungslehrgangs muss der Bewerber eine Beurteilung der Lehrberechtigtenkompetenzen und der Kenntnisse der kompetenzbasierten Durchführung der Ausbildung absolvieren.

- (2) 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 qualifiziert ist.
- (3) Nach erfolgreichem Abschluss des MPL-Ausbildungslehrgangs erteilt die ATO dem Bewerber eine MPL-Lehrberechtigung.

c) Zur Wahrung der Rechte müssen Lehrberechtigte 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 Lehrberechtigte die Anforderungen von Buchstabe c nicht erfüllen, müssen sie vor Ausübung der Rechte 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 Lehrberechtigtenkompetenzen bestehen zu können, und
- (2) die Beurteilung der Lehrberechtigtenkompetenzen gemäß Buchstabe b Absatz 2 bestehen.

FCL.930 Ausbildungslehrgang

Bewerber um eine Lehrberechtigung müssen einen theoretischen Lehrgang und Flugunterricht bei einer ATO absolviert haben. Zusätzlich zu den besonderen in diesem Teil für jede Lehrberechtigtenkategorie vorgeschriebenen Elementen muss der Lehrgang die in FCL.920 genannten Elemente enthalten.

FCL.935 Beurteilung der Kompetenz

- a) Mit Ausnahme des Lehrberechtigten für Zusammenarbeit einer mehrköpfigen Besatzung (Multi-Crew Co-operation Instructor, MCCI), des Lehrberechtigten für synthetische Übungsgeräte (Synthetic Training Instructor, STI), des Lehrberechtigten für Bergflugberechtigungen (Mountain Rating Instructor, MI) und des Testfluglehrberechtigten (Flight Test Instructor, FTI) muss ein Bewerber um eine Lehrberechtigung eine Kompetenzbeurteilung in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie absolvieren, um gegenüber einem gemäß Abschnitt K qualifizierten Prüfer die Fähigkeit nachzuweisen, einen Flugschüler bis zu der Ebene auszubilden, die für die Erteilung der betreffenden Lizenz, der 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) geeignete Übungen zur Bewertung der Kompetenzen des Lehrberechtigten.
- 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 einer Lehrberechtigung erforderlich ist, darf ein Bewerber, der die Beurteilung vor dem Ablaufdatum einer Lehrberechtigung nicht besteht, die mit dieser Berechtigung verbundenen Rechte nicht ausüben, solange er die Beurteilung nicht erfolgreich absolviert hat.

FCL.940 Gültigkeit von Lehrberechtigungen

Mit Ausnahme der MI und unbeschadet FCL.900 Buchstabe b Absatz 1 sind Lehrberechtigungen für einen Zeitraum von 3 Jahren gültig.

KAPITEL 2**Besondere Anforderungen an den Fluglehrer — FI****FCL.905.FI FI — Rechte und Bedingungen**

Die Rechte 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 qualifiziert ist;
 - (2) gegenüber einem gemäß nachfolgender Ziffer i qualifizierten FI die Fähigkeit nachgewiesen hat, Ausbildung zu erteilen, und
 - (3) die Anforderung bezüglich Nachtflugerfahrung gemäß FCL.060 Buchstabe b Absatz 2 erfüllt.
- f) einer Schlepp- oder Kunstflugberechtigung, sofern die entsprechenden Rechte gegeben sind und der FI gegenüber einem gemäß nachfolgender Ziffer i qualifizierten 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 eine Kompetenzbeurteilung 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 FI-, IRI-, CRI-, STI- oder MI-Zeugnisses, sofern der FI
- (1) mindestens Folgendes absolviert hat:
 - i) im 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) 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 dem Recht ist, Ausbildung für eine IR zu erteilen, und
 - ii) mindestens 1 500 Flugstunden im Betrieb mit einer mehrköpfigen Besatzung absolviert hat.
 - (3) Im Falle eines FI, der bereits als Lehrberechtigter für die integrierten ATP(A)- oder CPL(A)/IR-Ausbildungen qualifiziert ist, 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 Flugunterrichtssitzungen 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-Lehrberechtigtenlehrgangs.

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

FCL.910.FI FI — Eingeschränkte Rechte

- a) Die Rechte 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-Niveau im Falle von Flugzeugen und Hubschraubern;
 - (3) für Klassen- und Musterberechtigungen für einmotorige Luftfahrzeuge als alleiniger Pilot, Klassen- und Gruppen-erweiterungen 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 das Recht, Flugschüler zur Durchführung der ersten Alleinflüge und der ersten Allein-Überlandflüge zu ermächtigen.
- c) Die Beschränkungen gemäß Buchstaben 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 sowie zusätzlich die Überwachung von mindestens 25 Alleinflügen von Flugschülern;
 - (2) für die FI(H) 100 Stunden Flugunterricht in Hubschraubern sowie zusätzlich die Überwachung von mindestens 25 Alleinflug-Luftübungen von Flugschülern;
 - (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 — Voraussetzungen

Ein Bewerber um 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) abgesehen von dem Fall, dass ein FI(A) nur Ausbildung für die LAPL(A) erteilt, 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 dem in FCL.930.FI Buchstabe a genannten Vorab-Testflug absolviert worden sein müssen;
 - (4) einen VFR-Überlandflug als PIC absolviert haben, einschließlich eines Fluges von mindestens 540 km (300 NM), wobei Landungen bis zum vollständigen Stillstand auf 2 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;

- 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 qualifiziert 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 um das FI-Zeugnis müssen innerhalb der letzten 6 Monate vor dem Beginn des Lehrgangs einen besonderen Vorab-Testflug gegenüber einem gemäß FCL.905.FI Buchstabe i qualifizierten FI absolviert haben, bei der ihre Eignung für die Absolvierung des Lehrgangs geprüft wird. Dieser Vorab-Testflug erfolgt auf der Grundlage der Befähigungsüberprüfung für Klassen- und Musterberechtigungen gemäß Anlage 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.

Bei einem Antrag auf ein FI-Zeugnis in einer anderen Luftfahrzeugkategorie werden Piloten, die

- (1) Inhaber einer FI(A), (H) oder (As) sind oder waren, 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.

FCL.940.FI FI — Verlängerung und Erneuerung

- a) Für die Verlängerung eines FI-Zeugnisses muss der Inhaber 2 der 3 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 FI-, TRI-, CRI-, IRI-, MI- oder Prüferzeugnisses. Muss die Lehrberechtigung für die IR verlängert werden, so 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. Muss die Lehrberechtigung für die IR verlängert werden, so 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 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 Lehrberechtigte 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 Lehrberechtigte teilnehmen;
 - (2) eine Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 absolviert haben.

KAPITEL 4

Besondere Anforderungen an Lehrberechtigte für Musterberechtigungen — TRI

FCL.905.TRI TRI — Rechte und Bedingungen

Die Rechte 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 einem Piloten:
 - (1) die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung von Musterberechtigungen für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten, wenn der Bewerber das Recht zum Einpilotenbetrieb erwerben möchte.

Die Rechte des TRI(SPA) können auf den Flugunterricht für Musterberechtigungen für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem 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 Rechte 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 mit einem Piloten, wenn der Bewerber die Rechte zum Betrieb mit mehreren Piloten erwerben möchte;
 - (2) MCC-Ausbildung;
 - (3) den MPL-Lehrgang für die Grundstufe, die mittlere und die fortgeschrittene Stufe, sofern sie für die Grundausbildung Inhaber eines 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 Musterberechtigung für ein Hubschraubermuster mit mehreren 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 Rechte

- a) Allgemeines. Wenn die TRI-Ausbildung nur in einem FFS durchgeführt wird, sind die Rechte 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 Rechte eines TRI sind auf den Typ Flugzeug oder Luftfahrzeug mit vertikaler Start- und Landefähigkeit beschränkt, in dem die Ausbildung und die Kompetenzbeurteilung erfolgte. Die Rechte 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 qualifizierten 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 Rechte eines TRI(H) sind auf das Hubschraubermuster beschränkt, in dem die praktische Prüfung für die Erteilung des TRI-Zeugnisses abgelegt wurde. Die Rechte des TRI werden auf weitere Muster erweitert, wenn der TRI
 - i) den entsprechenden technischen Teil des TRI-Lehrgangs auf dem entsprechenden Hubschraubermuster oder einem FSTD absolviert hat, das dieses Muster nachbildet;
 - ii) mindestens 2 Stunden Flugunterricht auf dem entsprechenden Muster unter der Aufsicht eines entsprechend qualifizierten TRI(H) erteilt hat, und
 - iii) die entsprechenden Teile der Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 bestanden und mithin gegenüber einem gemäß Abschnitt K qualifizierten 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 Rechte eines TRI(H) von Rechten als alleiniger Pilot auf Rechte für mehrere Piloten auf demselben Hubschraubermuster erweitert werden, muss der Inhaber mindestens 100 Stunden im Betrieb mit mehreren Piloten auf diesem Muster absolviert haben.
- d) Ungeachtet der obigen Absätze können Inhaber eines TRI-Zeugnisses, die auch Inhaber einer Musterberechtigung gemäß FCL.725 Buchstabe e sind, ihre TRI-Rechte auf dieses neue Luftfahrzeugmuster erweitern lassen.

FCL.915.TRI TRI — Voraussetzungen

Ein Bewerber um ein TRI-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 Flugzeugmuster absolviert haben, wovon 15 Streckenabschnitte in einem FFS absolviert werden können, der dieses Muster 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 Flugzeugmuster absolviert haben, wovon 15 Streckenabschnitte in einem FFS absolviert werden können, der dieses Muster nachbildet, und
- (2) i) mindestens 500 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen, einschließlich 30 Stunden als PIC auf dem entsprechenden Flugzeugmuster absolviert haben, oder
ii) Inhaber eines FI-Zeugnisses für mehrmotorige Flugzeuge mit IR(A)-Rechten 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 mehrmotorige Hubschrauber als alleiniger Pilot 500 Stunden absolviert haben, davon 100 Stunden als PIC auf mehrmotorigen Hubschraubern mit einem Piloten;
- (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 Musters 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 mit einem 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 Flugzeugmuster mit vertikaler Start- und Landefähigkeit absolviert haben, wovon 15 Streckenabschnitte in einem FFS absolviert werden können, der dieses Muster 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 mit einem Piloten, und 10 Stunden für Luftfahrzeuge mit mehreren Piloten oder einem Simulator, der dieses Luftfahrzeug nachbildet.

b) Bewerbern, die Inhaber einer Lehrberechtigung sind oder waren, wird dies vollständig auf die Anforderungen von Buchstabe a Absatz 1 angerechnet.

c) Einem Bewerber um ein TRI-Zeugnis, der Inhaber eines SFI-Zeugnisses für das betreffende Muster ist, wird dieses 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**

(1) Flugzeuge. Für die Verlängerung eines TRI(A)-Zeugnisses muss der Inhaber innerhalb der letzten 12 Monate vor dem Ablaufdatum der Zeugnisses eine der 3 nachfolgenden Anforderungen erfüllen:

- i) einen der folgenden Teile eines vollständigen Musterberechtigungs-Ausbildungslehrgangs durchführen: eine Simulatorsitzung von mindestens dreistündiger Dauer oder eine Luftübung von mindestens einstündiger Dauer mit mindestens 2 Starts und Landungen;
- ii) eine Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte als TRI bei einer ATO erhalten;
- iii) die Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 bestehen.

(2) Hubschrauber und Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit. Für die Verlängerung eines TRI(H)- oder TRI(PL)-Zeugnisses muss der Inhaber innerhalb des Gültigkeitszeitraums des TRI-Zeugnisses 2 der 3 nachfolgenden Anforderungen erfüllen:

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

Im Falle eines TRI(PL) müssen diese Flugunterrichtsstunden als Lehrberechtigte (Type Rating Examiner, TRI) oder Prüfer (Type Rating Examiner, TRE) für Musterberechtigungen oder als Lehrberechtigte (Synthetic Flight Instructor, SFI) oder Prüfer (Synthetic Flight Examiner, SFE) für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten geflogen werden. Im Falle eines TRI(H) wird die Zeit, die als FI, Lehrberechtigter für die Instrumentenflugberechtigung (Instrument Rating Instructor, IRI), Lehrberechtigter für synthetische Übungsgeräte (Synthetic Training Instructor, STI) oder als Prüfer jeglicher Art geflogen wurde, diesbezüglich ebenfalls berücksichtigt;

- ii) eine Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte als TRI bei einer ATO erhalten;
- iii) die Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 bestehen.

(3) Für mindestens jede zweite Verlängerung eines TRI-Zeugnisses muss der Inhaber die Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 bestanden haben.

(4) Wenn eine Person Inhaber eines TRI-Zeugnisses auf mehr als einem Luftfahrzeugmuster innerhalb derselben Kategorie ist, verlängert die Kompetenzbeurteilung, die auf einem dieser Muster absolviert wird, auch das TRI-Zeugnis für die anderen Muster innerhalb derselben Luftfahrzeugkategorie.

(5) *Besondere Anforderungen für die Verlängerung eines TRI(H).* Einem TRI(H), der Inhaber eines FI(H)-Zeugnisses auf dem betreffenden Muster 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.

b) Erneuerung

(1) Flugzeuge. Wenn das TRI(A)-Zeugnis abgelaufen ist, muss der Bewerber:

- i) innerhalb der letzten 12 Monate vor dem Antrag mindestens 30 Streckenabschnitte einschließlich Starts und Landungen auf dem entsprechenden Flugzeugmuster absolviert hat, wovon nicht mehr als 15 Streckenabschnitte in einem Flugsimulator absolviert werden dürfen;
- ii) die entsprechenden Teile eines TRI-Lehrgangs an einer anerkannten ATO absolviert haben;
- iii) auf einem vollständigen Musterberechtigungslehrgang mindestens 3 Flugunterrichtsstunden auf dem betreffenden Flugzeugmuster unter der Aufsicht eines TRI(A) erteilt haben.

(2) Hubschrauber und Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit. Wenn das TRI(H)- oder TRI(PL)-Zeugnis abgelaufen ist, muss der Bewerber innerhalb eines Zeitraums von 12 Monaten vor der Erneuerung:

- i) eine Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte als TRI bei einer ATO erhalten, die die betreffenden Elemente des TRI-Ausbildungslehrgangs beinhalten sollte, und
- ii) die Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 in jedem der Luftfahrzeugmuster bestehen, für den eine Erneuerung der Lehrberechtigungen beantragt wird.

KAPITEL 5

Besondere Anforderungen an Lehrberechtigte für Klassenberechtigungen — CRI**FCL.905.CRI CRI — Rechte und Bedingungen**

- a) Die Rechte eines CRI umfassen die Ausbildung für:
- (1) die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung von Klassen- oder Musterberechtigungen für technisch nicht komplizierte Nicht-Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten, wenn der Bewerber das Recht zum 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 qualifizierten FI die Fähigkeit nachgewiesen hat, Ausbildung für diese Berechtigung zu erteilen.
- b) Die Rechte eines CRI sind auf die Flugzeugklasse oder das Flugzeugmuster beschränkt, in dem die Kompetenzbeurteilung für Lehrberechtigte absolviert wurde. Die Rechte des CRI werden auf weitere Klassen oder Muster 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 Flugzeugmusters;
 - (2) einen Schulungsflug auf dem rechten Sitz unter der Aufsicht eines anderen CRI oder FI, der für diese Klasse oder dieses Muster qualifiziert ist, auf dem anderen Pilotensitz.

FCL.915.CRI CRI — Voraussetzungen

Ein Bewerber um 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 Flugzeugmusters;
- b) für einmotorige Flugzeuge:
- (1) 300 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen;
 - (2) 30 Flugstunden als PIC auf Flugzeugen der entsprechenden Flugzeugklasse oder des entsprechenden Flugzeugmusters.

FCL.930.CRI CRI — Ausbildungslehrgang

- a) Die Ausbildung 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 qualifizierten FI(A) erteilt werden.
- b) Bewerbern, die Inhaber einer Lehrberechtigung sind oder waren, wird dies vollständig auf die Anforderungen von Buchstabe a Absatz 1 angerechnet.

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-Rechte 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, 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 Absatz 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 an Lehrberechtigte für die Instrumentenflugberechtigung — IRI

FCL.905.IRI IRI — Rechte und Bedingungen

- a) Die Rechte 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 einer mehrköpfigen Besatzung absolviert haben.
 - (3) Im Falle eines IRI, der bereits als Lehrberechtigter für die integrierten ATP(A)- oder CPL(A)/IR-Ausbildungen qualifiziert ist, 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 — Voraussetzungen

Ein Bewerber um 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 Absatz 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 qualifiziert ist.
- c) Bewerbern, die Inhaber einer Lehrberechtigung 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 an Lehrberechtigte für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten — SFI**FCL.905.SFI SFI — Rechte und Bedingungen**

Die Rechte eines SFI bestehen in der Durchführung von Flugunterricht an synthetischen Flugübungsgeräten 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 einem Piloten:

- (1) die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung von Musterberechtigungen für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten, wenn der Bewerber das Recht zum Einpilotenbetrieb erwerben möchte.

Die Rechte des SFI (SPA) können auf den Flugunterricht für Musterberechtigungen für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem 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 Rechte des SFI(SPA) gemäß Absatz 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 mit einem Piloten, wenn der Bewerber das Recht zum 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 eines 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 Rechte für die Ausbildung für Hubschrauber mit mehreren Piloten besitzt.

FCL.910.SFI SFI — Eingeschränkte Rechte

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

Die Rechte können auf andere FSTDs erweitert werden, die weitere Muster derselben Luftfahrzeugkategorie nachbilden, wenn der Inhaber

- a) den Simulatorinhalt des entsprechenden Musterberechtigungslehrgangs zufrieden stellend absolviert hat und

- b) bei einem vollständigen Musterberechtigungslehrgang auf dem entsprechenden Muster unter der Aufsicht und zur Zufriedenheit eines hierzu qualifizierten TRE mindestens 3 Flugunterrichtsstunden bezüglich der Aufgaben eines SFI durchgeführt hat.

FCL.915.SFI SFI — Voraussetzungen

Ein Bewerber um 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 besonderen 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 qualifizierten Flugbesatzung im Cockpit des entsprechenden Musters. 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 mit einem Piloten außerdem:
- (1) mindestens 500 Flugstunden als PIC auf Flugzeugen mit einem Piloten absolviert haben;
 - (2) Inhaber einer IR(A)- Berechtigung für mehrmotorige Flugzeuge sein oder gewesen sein und
 - (3) die Anforderungen gemäß Buchstabe c Absatz 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 Musters 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 mit einem Piloten;
 - (4) im Falle von einmotorigen Hubschraubern mit einem 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 FSTD-Inhalt des entsprechenden Musterberechtigungslehrgangs;
 - (2) den Inhalt des TRI-Lehrberechtigtenlehrgangs.

- b) Einem Bewerber um eine SFI-Zertifizierungsbescheinigung, der Inhaber eines TRI-Zeugnisses für das betreffende Muster 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 2 der 3 nachfolgenden Anforderungen erfüllen:
- (1) 50 Stunden als Lehrberechtigter 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 Lehrberechtigte als SFI bei einer ATO erhalten;
 - (3) die entsprechenden Teile der Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 bestanden haben.
- b) Weiterhin muss der Bewerber die Befähigungsüberprüfungen für die Erteilung der besonderen Musterberechtigung in einem FFS, der die Muster nachbildet, für die er Rechte besitzt, absolviert haben.
- c) Bei mindestens jeder zweiten Verlängerung eines SFI-Zeugnisses muss der Inhaber die Anforderung gemäß Buchstabe a Absatz 3 erfüllen.
- d) Erneuerung. Wenn das SFI-Zeugnis abgelaufen ist, muss der Bewerber innerhalb der letzten 12 Monate vor dem Antrag:
- (1) den Simulator-Inhalt des SFI-Ausbildungslehrgangs absolvieren;
 - (2) die in Buchstabe a Absätze 2 und 3 genannten Anforderungen erfüllen.

KAPITEL 8

Besondere Anforderungen an Lehrberechtigte für Zusammenarbeit einer mehrköpfigen Besatzung — MCCI

FCL.905.MCCI MCCI — Rechte und Bedingungen

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

FCL.910.MCCI MCCI — Eingeschränkte Rechte

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

FCL.915. MCCI MCCI — Voraussetzungen

Ein Bewerber um 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 einer mehrköpfigen Besatzung besitzen, davon mindestens 350 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit mehreren Piloten.

FCL.930.MCCI MCCI — Ausbildungslehrgang

- a) Die Ausbildung 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 dieses 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 an Lehrberechtigte für synthetische Übungsgeräte — STI**FCL.905.STI STI — Rechte und Bedingungen**

- a) Die Rechte eines STI bestehen in der Durchführung von Flugunterricht an synthetischen Flugübungsgeräten 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 mit einem Piloten, ausgenommen technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten.
- b) Zusätzliche Berechtigungen für den STI(A). Die Rechte eines STI(A) beinhalten den Flugunterricht an synthetischen Flugübungsgeräten während der Ausbildung für die fliegerischen Grundfähigkeiten des integrierten MPL Ausbildungslehrgangs.

FCL.910.STI STI — Eingeschränkte Rechte

Die Rechte 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 Rechte können auf andere FSTDs erweitert werden, die weitere Flugzeugmuster nachbilden, wenn der Inhaber:

- a) den FFS-Inhalt des TRI-Lehrgangs auf dem entsprechenden Muster absolviert hat;
- b) innerhalb der letzten 12 Monate vor dem Antrag die Befähigungsüberprüfung für die besondere Musterberechtigung in einem FFS des entsprechenden Musters 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) geleitet hat.

FCL.915.STI STI — Voraussetzungen

Ein Bewerber um 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 um 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 Hubschraubermusters 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 um 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 erteilt 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 Anlage 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 Anlage 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

Lehrberechtigte für Bergflugberechtigungen — MI

FCL.905.MI MI — Rechte und Bedingungen

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

FCL.915. MI MI — Voraussetzungen

Ein Bewerber um ein MI-Zeugnis muss

- a) Inhaber einer FI-, CRI- oder TRI-Zeugnisses mit Rechten für Flugzeuge mit 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) Vor der Teilnahme am Lehrgang müssen Bewerber zur Bewertung ihrer Erfahrung und ihrer Fähigkeit zur Durchführung des Ausbildungslehrgangs einen Vorab-Testflug bei einem MI mit FI-Zeugnis bestanden haben.

FCL.940.MI Gültigkeit des MI-Zeugnisses

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

KAPITEL 11**Besondere Anforderungen an Testfluglehrberechtigte — FTI****FCL.905.FTI FTI — Rechte und Bedingungen**

- a) Die Rechte eines Testfluglehrberechtigten (Flight Test Instructor, FTI) bestehen in der Durchführung von Unterricht innerhalb der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie für
 - (1) die Erteilung der Testflugberechtigungen Kategorie 1 oder 2, sofern er Inhaber der entsprechenden Kategorie einer Testflugberechtigung ist;
 - (2) die Erteilung eines FTI-Zeugnisses innerhalb der entsprechenden Kategorie von Testflugberechtigungen, sofern der Lehrberechtigte mindestens 2 Jahre Erfahrung in der Ausbildung für die Erteilung von Testflugberechtigungen besitzt.
- b) Die Rechte eines FTI, der Inhaber einer Testflugberechtigung der Kategorie 1 ist, schließen auch die Erteilung von Flugunterricht hinsichtlich Testflugberechtigungen der Kategorie 2 ein.

FCL.915.FTI FTI — Voraussetzungen

Ein Bewerber um ein FTI-Zeugnis muss

- a) Inhaber der Testflugberechtigung gemäß FCL.820 sein;
- b) mindestens 200 Stunden Testflüge 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 qualifiziert ist. Diese Flugunterrichtsstunden müssen eine Beurteilung der Kompetenz des Bewerbers, wie in FCL.920 beschrieben, beinhalten.
- b) Anrechnung
 - (1) Bewerbern, die Inhaber einer Lehrberechtigung sind oder waren, wird dies vollständig auf die Anforderungen von Buchstabe a Absatz 1 angerechnet.
 - (2) Weiterhin wird Bewerbern, die Inhaber einer 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 1 die nachfolgenden Anforderungen erfüllen:
 - (1) mindestens Folgendes absolvieren:
 - i) 50 Stunden Testflüge, wovon mindestens 15 Stunden innerhalb der letzten 12 Monate vor dem Ablaufdatum des FTI-Zeugnisses liegen müssen, und
 - ii) 5 Stunden Testflugunterricht 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 Absatz 3 erfolgen und mindestens 1 Ausbildungsflug unter der Aufsicht eines FTI umfassen, der gemäß FCL.905.FTI Buchstabe b qualifiziert 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 Absatz 3 erfüllen.

ABSCHNITT K

PRÜFER

KAPITEL 1

Allgemeine Anforderungen

FCL.1000 Prüferberechtigungen

- a) Allgemeines. Inhaber einer Prüferberechtigung müssen
- (1) Inhaber einer Lizenz, einer Berechtigung oder eines Zeugnisses, die denjenigen entsprechen, für die sie berechtigt sind, praktische Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen durchzuführen, sowie des Rechts, hierfür auszubilden, sein;
 - (2) zur Betätigung als PIC auf dem Luftfahrzeug während einer praktischen Prüfung, einer Befähigungsüberprüfung oder Kompetenzbeurteilung, wenn diese auf dem Luftfahrzeug durchgeführt wird, qualifiziert sein.
- b) Besondere Bedingungen
- (1) Im Falle der Einführung neuer Luftfahrzeuge in den Mitgliedstaaten oder in der Flotte eines Luftfahrtunternehmers kann die zuständige Behörde, wenn die Einhaltung der in diesem Abschnitt festgelegten Anforderungen nicht möglich ist, eine besondere Berechtigung ausstellen, die zur Durchführung von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen berechtigt. Eine solche Berechtigung ist auf die praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen beschränkt, die für die Einführung des neuen Luftfahrzeugmusters notwendig sind, und ihre Gültigkeit beträgt maximal 1 Jahr.
 - (2) Inhaber einer Berechtigung gemäß Buchstabe b Absatz 1, die einen Antrag auf Erteilung einer Prüferberechtigung stellen möchten, müssen die Voraussetzungen und die Anforderungen für die Verlängerung erfüllen, die für diese Kategorie von Prüfern festgelegt sind.
- c) Prüfung außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten
- (1) Wenn praktische Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen in einer ATO außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten durchgeführt werden, kann die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats ungeachtet Buchstabe a einem Bewerber, der Inhaber einer von einem Drittland gemäß ICAO Anhang 1 ausgestellten Pilotenlizenz ist, eine Prüferberechtigung erteilen, sofern der Bewerber:
 - i) Inhaber einer Lizenz, einer Berechtigung oder eines Zeugnisses, die denjenigen gleichwertig sind, für die er zur Durchführung von praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen berechtigt ist, sowie in jedem Fall mindestens Inhaber einer CPL ist;
 - ii) die in diesem Abschnitt für die Erteilung der betreffenden Prüferberechtigung festgelegten Anforderungen erfüllt und
 - iii) gegenüber der zuständigen Behörde einen angemessenen Kenntnisstand bezüglich der europäischen Flugsicherheitsvorschriften nachweist, um Prüfberechtigungen gemäß diesem Teil ausüben zu können.
 - (2) Die in Absatz 1 genannte Berechtigung beschränkt sich auf die Durchführung von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen
 - i) außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten und
 - ii) für Piloten, die ausreichende Kenntnisse der Sprache besitzen, in der die Prüfung/Überprüfung durchgeführt wird.

FCL.1005 Beschränkung von Rechten bei persönlichen Interessen

Prüfer dürfen Folgendes nicht durchführen:

- a) praktische Prüfungen oder Kompetenzbeurteilungen für Bewerber um die Erteilung einer Lizenz, einer Berechtigung oder eines Zeugnisses
- (1) bei Personen, denen sie Flugausbildung für die Lizenz, die Berechtigung oder das Zeugnis erteilt haben, für die bzw. das die praktische Prüfung oder Kompetenzbeurteilung durchgeführt werden soll, oder

- (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 Voraussetzungen für Prüfer

Bewerber um eine Prüferberechtigung müssen Folgendes nachweisen:

- a) entsprechende Kenntnisse, entsprechenden Hintergrund und angemessene Erfahrung hinsichtlich der Rechte eines Prüfers;
- b) dass gegen sie in den letzten 3 Jahren keine Sanktionen, darunter Aussetzung, Beschränkung oder Widerruf einer ihrer gemäß diesem Teil gewährten Lizenzen, Berechtigungen oder Zeugnisse, wegen eines Verstoßes gegen die Grundverordnung und ihre Durchführungsbestimmungen verhängt wurden.

FCL.1015 Prüfer-Standardisierung

- a) Bewerber um eine Prüferberechtigung 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 das Recht erwerben möchte, Prüfungen und Überprüfungen durchzuführen;
 - (2) Ausbildung in den entsprechenden Anforderungen dieses Teils und den entsprechenden Flugbetriebsanforderungen, in der Durchführung von praktischen Prüfungen, in den Befähigungsüberprüfungen und den Kompetenzbeurteilungen und der entsprechenden Dokumentation und Berichterstattung;
 - (3) eine Einweisung in die nationalen administrativen Verfahren, Anforderungen für den Schutz personenbezogener Daten, Haftung, Unfallversicherung und Gebühren.
- c) Inhaber einer Prüferberechtigung dürfen praktische Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen für einen Bewerber, für den die zuständige Behörde nicht dieselbe ist, die die Berechtigung des Prüfers ausgestellt hat, nur durchführen, wenn:
- (1) sie die zuständige Behörde des Bewerbers über ihre Absicht, die praktische Prüfung, Befähigungsüberprüfung oder Kompetenzbeurteilung durchzuführen, und über den Geltungsbereich ihrer Rechte als Prüfer informiert haben;
 - (2) sie von der zuständigen Behörde des Bewerbers eine Einweisung in die in Buchstabe b Absatz 3 genannten Elemente erhalten haben.

FCL.1020 Beurteilung der Kompetenz der Prüfer

Bewerber um eine Prüferberechtigung müssen gegenüber einer Aufsichtsperson der zuständigen Behörde oder einem leitenden Prüfer, der von der Behörde, die für die Prüferberechtigung zuständig ist, hierzu ausdrücklich ermächtigt ist, mittels der Durchführung einer praktischen Prüfung, Befähigungsüberprüfung oder Kompetenzbeurteilung in der Rolle als Prüfer, für die Rechte beantragt werden, 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, sowie Einsatznachbereitung und Erstellung von Unterlagen gehören.

FCL.1025 Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung von Prüferberechtigungen

- a) Gültigkeit. Eine Prüferberechtigung gilt 3 Jahre.
- b) Verlängerung. Eine Prüferberechtigung wird verlängert, wenn der Inhaber während des Gültigkeitszeitraums der Berechtigung:
- (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 Absatz 1 durchgeführt wurden, muss von einer Aufsichtsperson der zuständigen Behörde oder von einem leitenden Prüfer beurteilt worden sein, der von der für die Berechtigung des Prüfers zuständigen Behörde hierzu ausdrücklich ermächtigt wurde.
 - (4) Wenn der Bewerber um die Verlängerung Inhaber von Rechten 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 Absätze 1 und 2 und FCL.1020 für eine seiner Kategorien von Prüferberechtigungen erfüllt.
- c) Erneuerung. Wenn die Berechtigung abgelaufen ist, muss der Bewerber die Anforderungen gemäß Buchstabe b Absatz 2 und FCL.1020 erfüllen, bevor er die Ausübung der Rechte wieder aufnehmen kann.
 - d) Eine Prüferberechtigung wird nur dann verlängert bzw. erneuert, wenn der Bewerber die fortlaufende 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, der 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 mit der Berechtigung verbundenen Rechte 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. das Zeugnis des Bewerbers das neue Ablaufdatum der Berechtigung bzw. des Zeugnisses eintragen, wenn er von der für die Lizenz des Bewerbers zuständigen Behörde 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, sowie der zuständigen Behörde, die die Prüferberechtigung 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 erfüllen;
 - ii) die Bestätigung, dass alle erforderlichen Flugmanöver 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 lang aufbewahren.
- d) Auf Aufforderung durch die für die Prüferberechtigung zuständigen Behörde oder der für die Lizenz des Bewerbers zuständigen Behörde müssen Prüfer alle Aufzeichnungen und Berichte und alle sonstigen Informationen vorlegen, die für die Wahrnehmung der Aufsicht benötigt werden.

KAPITEL 2

Besondere Anforderungen an Flugprüfer — FE**FCL.1005.FE FE — Rechte und Bedingungen**

- a) FE(A). Die Rechte 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 für Flugzeuge mit einem Piloten, außer für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten, sofern der Prüfer mindestens 1 000 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen oder TMGs absolviert hat, davon mindestens 250 Stunden Flugausbildung;
 - (2) praktischen Prüfungen für die Erteilung der CPL(A) und praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die damit verbundenen Klassen- und Musterberechtigungen für Flugzeuge mit einem Piloten, außer für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten, sofern der Prüfer mindestens 2 000 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen oder TMGs absolviert hat, davon mindestens 250 Stunden Flugausbildung;
 - (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 Flugausbildung;
 - (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 einer Flugausbildung für die Bergflugberechtigung.
- b) FE(H). Die Rechte 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 mit einem Piloten, sofern der Prüfer mindestens 1 000 Flugstunden als Pilot auf Hubschraubern absolviert hat, davon mindestens 250 Stunden Flugausbildung;
 - (2) praktischen Prüfungen für die Erteilung der CPL(H) und praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für in eine CPL(H) eingetragene Musterberechtigungen für einmotorige Hubschrauber mit einem Piloten, sofern der Prüfer mindestens 2 000 Flugstunden als Pilot auf Hubschraubern absolviert hat, davon mindestens 250 Stunden Flugausbildung;
 - (3) praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für in eine PPL(H) oder eine CPL(H) eingetragene Musterberechtigungen für mehrmotorige Hubschrauber mit einem Piloten, 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 Flugausbildung.
- c) FE(As). Die Rechte 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 Flugausbildung.
- d) FE(S). Die Rechte 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 Motorseglern absolviert hat, davon mindestens 150 Stunden oder 300 Starts als Flugausbildung;
 - (2) Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung der SPL-Rechte für den gewerblichen Betrieb, sofern der Prüfer mindestens 300 Flugstunden als Pilot auf Segelflugzeugen oder Motorseglern absolviert hat, davon mindestens 90 Stunden Flugausbildung;
 - (3) praktischen Prüfungen für die Verlängerung der SPL- oder LAPL(S)-Rechte für den gewerblichen Betrieb von TMGs, sofern der Prüfer mindestens 300 Flugstunden als Pilot auf Segelflugzeugen oder Motorseglern absolviert hat, davon mindestens 50 Stunden Flugausbildung auf TMGs.

- e) FE(B). Die Rechte 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 Erweiterung der Rechte auf eine andere Ballonklasse oder -gruppe, sofern der Prüfer mindestens 250 Flugstunden als Pilot auf Ballonen absolviert hat, davon 50 Stunden Flugausbildung;
 - (2) Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung der BPL-Rechte 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 Erweiterung beantragt wird. Die 300 Flugstunden müssen 50 Stunden Flugausbildung beinhalten.

FCL.1010.FE FE — Voraussetzungen

Ein Bewerber um eine FE-Berechtigung muss Inhaber einer FI-Berechtigung in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie sein.

KAPITEL 3**Besondere Anforderungen an Prüfer für Musterberechtigungen — TRE****FCL.1005.TRE TRE — Rechte und Bedingungen**

- a) TRE(A) und TRE(PL). Die Rechte 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) 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 einer TRI- oder SFI- Berechtigung in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie, sofern der Prüfer mindestens 3 Jahre als TRE vollendet hat.
- b) TRE(H). Die Rechte 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) praktische Prüfungen für die Erteilung einer ATPL(H);
 - (4) Kompetenzbeurteilungen für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung einer TRI(H)- oder SFI(H)-Berechtigung in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie, sofern der Prüfer mindestens 3 Jahre als TRE vollendet hat.

FCL.1010.TRE TRE — Voraussetzungen

- a) TRE(A) und TRE(PL). Bewerber um eine TRE- Berechtigung 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 einem Piloten 500 Flugstunden als Pilot von Flugzeugen mit einem Piloten absolviert haben, davon mindestens 200 Stunden als PIC;
 - (3) Inhaber einer CPL oder ATPL und einer TRI- Berechtigung für das entsprechenden Muster sein;
 - (4) für die erstmalige Erteilung einer TRE- Berechtigung mindestens 50 Stunden Flugausbildung als TRI, FI oder SFI im entsprechenden Muster oder einem FSTD absolviert haben, das dieses Muster nachbildet.

- b) TRE(H). Bewerber um eine TRE(H)- Berechtigung für Hubschrauber müssen:
- (1) Inhaber einer TRI(H)- Berechtigung oder, im Falle von einmotorigen Hubschraubern mit einem Piloten, einer gültigen FI(H)- Berechtigung für das entsprechende Muster sein;
 - (2) für die erstmalige Erteilung einer TRE- Berechtigung 50 Stunden Flugausbildung als TRI, FI oder SFI im entsprechenden Muster oder einem FSTD absolviert haben, das dieses Muster 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 mit einem 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 mit einem 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 Rechte eines TRE(H) von Rechten für mehrmotorige Hubschrauber mit einem Piloten auf Rechte für mehrmotorige Hubschrauber mit mehreren Piloten erweitert werden, muss der Inhaber mindestens 100 Stunden beim Führen dieses Musters mit mehreren Piloten absolviert haben.
 - (7) Im Falle von Bewerbern für die erstmalige Erteilung einer TRE- Berechtigung für mehrmotorige Hubschrauber mit mehreren Piloten 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 Musters absolviert haben.

KAPITEL 4

Besondere Anforderungen an den Prüfer für Klassenberechtigungen — CRE

FCL.1005.CRE CRE — Rechte

Die Rechte eines CRE umfassen die Durchführung des Folgenden für Flugzeuge mit einem Piloten, ausgenommen technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem 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 um eine CRE- Berechtigung müssen:

- a) Inhaber einer CPL(A), MPL(A) oder ATPL(A) mit Rechten für Flugzeuge mit einem Piloten sein oder gewesen sein und Inhaber einer PPL(A) sein;
- b) Inhaber einer CRI- Berechtigung für die entsprechende Klasse oder das entsprechende Muster sein;
- c) 500 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen absolviert haben.

KAPITEL 5

Besondere Anforderungen an den Prüfer für Instrumentenflugberechtigungen — IRE**FCL.1005.IRE IRE — Rechte**

Die Rechte des Inhabers einer IRE-Berechtigung 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 — Voraussetzungen

- a) IRE(A). Bewerber um eine IRE- Berechtigung 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 Lehrberechtigter.
- b) IRE(H). Bewerber um eine IRE- Berechtigung 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 Lehrberechtigter.
- c) IRE(As). Bewerber um eine IRE- Berechtigung 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 Lehrberechtigter.

KAPITEL 6

Besondere Anforderungen an den Prüfer für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten — SFE**FCL.1005.SFE SFE — Rechte und Bedingungen**

- a) SFE(A) und SFE(PL). Die Rechte 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 einer SFI- Berechtigung in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie, sofern der Prüfer mindestens 3 Jahre als SFE vollendet hat.
- b) SFE(H). Die Rechte 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 sowie
 - (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 einer SFI(H)-Berechtigung, sofern der Prüfer mindestens 3 Jahre als SFE vollendet hat.

FCL.1010.SFE SFE — Voraussetzungen

- a) SFE(A). Bewerber um eine SFE- Berechtigung für Flugzeuge müssen:
- (1) Inhaber einer ATPL(A), einer Klassen- oder Musterberechtigung und einer SFI(A)- Berechtigung für das entsprechenden Flugzeugmuster sein oder gewesen sein;
 - (2) mindestens 1 500 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen mit mehreren Piloten nachweisen;
 - (3) für die erstmalige Erteilung einer SFE-Berechtigung mindestens 50 Stunden Flugausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten als SFI(A) auf dem entsprechenden Muster absolviert haben.
- b) SFE(H). Bewerber um eine SFE-Berechtigung für Hubschrauber müssen:
- (1) Inhaber einer ATPL(H), einer Musterberechtigung und einer SFI(H)- Berechtigung für das entsprechenden Hubschraubermuster sein oder gewesen sein;
 - (2) mindestens 1 000 Flugstunden als Pilot auf Hubschraubern mit mehreren Piloten nachweisen;
 - (3) für die erstmalige Erteilung einer SFE-Berechtigung mindestens 50 Stunden Flugausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten als SFI(H) auf dem entsprechenden Muster absolviert haben.

KAPITEL 7**Besondere Anforderungen an Prüfer für Fluglehrer — FIE****FCL.1005.FIE FIE — Rechte und Bedingungen**

- a) FIE(A). Die Rechte eines FIE auf Flugzeugen bestehen in der Durchführung von Kompetenzbeurteilungen für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung von Berechtigungen für FI(A), CRI(A), IRI(A) und TRI(A) auf Flugzeugen mit einem Piloten, sofern er Inhaber der entsprechenden Lehrberechtigung ist.
- b) FIE(H). Die Rechte eines FIE auf Hubschraubern bestehen in der Durchführung von Kompetenzbeurteilungen für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung von Berechtigungen für FI(H), IRI(H) und TRI(H) auf Hubschraubern mit einem Piloten, sofern er Inhaber der entsprechenden Lehrberechtigung ist.
- c) FIE (As), (S), (B). Die Rechte eines FIE auf Segelflugzeugen, Motorseglern, Ballonen und Luftschiffen bestehen in der Durchführung von Kompetenzbeurteilungen für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung von Lehrberechtigungen für die betreffende Luftfahrzeugkategorie, sofern er Inhaber der entsprechenden Lehrberechtigung ist.

FCL.1010.FIE FIE — Voraussetzungen

- a) FIE(A). Bewerber um eine FIE- Berechtigung für Flugzeuge müssen:
- im Falle von Bewerbern, die Kompetenzbeurteilungen durchführen möchten:
- (1) Inhaber der jeweils entsprechenden Lehrberechtigung sein,
 - (2) 2 000 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen oder TMGs absolviert haben und
 - (3) mindestens 100 Flugstunden absolviert haben, bei denen sie Bewerber um eine Lehrberechtigung ausgebildet haben.
- b) FIE(H). Bewerber um eine FIE- Berechtigung für Hubschrauber müssen:
- (1) Inhaber der jeweils entsprechenden Lehrberechtigung sein,
 - (2) 2 000 Flugstunden als Pilot auf Hubschraubern absolviert haben,
 - (3) mindestens 100 Flugstunden absolviert haben, bei denen sie Bewerber um eine Lehrberechtigung ausgebildet haben.

- c) FIE(As). Bewerber um eine FIE-Berechtigung für Luftschiffe müssen:
- (1) 500 Flugstunden als Pilot auf Luftschiffen absolviert haben,
 - (2) mindestens 20 Flugstunden absolviert haben, bei denen sie Bewerber um eine FI(AS)-Berechtigung ausgebildet haben,
 - (3) Inhaber der entsprechenden Lehrberechtigung sein.
- d) FIE(s). Bewerber um eine FIE- Berechtigung für Segelflugzeuge müssen:
- (1) Inhaber der entsprechenden Lehrberechtigung sein,
 - (2) 500 Flugstunden als Pilot auf Segelflugzeugen oder Motorseglern absolviert haben
 - (3) Folgendes absolviert haben:
 - i) für Bewerber, die Kompetenzbeurteilungen auf TMGs durchführen möchten, 10 Stunden oder 30 Starts, bei denen sie Bewerber um eine Lehrberechtigung in TMGs ausgebildet haben,
 - ii) in allen anderen Fällen mindestens 10 Flugstunden oder 30 Starts absolviert haben, bei denen sie Bewerber um eine Lehrberechtigung ausgebildet haben.
- e) FIE(B). Bewerber um eine FIE- Berechtigung für Ballone müssen:
- (1) Inhaber der entsprechenden Lehrberechtigung sein,
 - (2) 350 Flugstunden als Pilot auf Ballonen absolviert haben,
 - (3) 10 Stunden absolviert haben, bei denen sie Bewerber um eine Lehrberechtigung ausgebildet haben.
-

Anlage 1

Anrechnung theoretischer Kenntnisse**A. ANRECHNUNG THEORETISCHER KENNTNISSE FÜR DIE ERTEILUNG EINER PILOTENZULASSUNG 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 allgemeinen 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 dem entsprechenden Niveau in den folgenden Sachgebieten ablegen:
 - Grundlagen des Fliegens,
 - betriebliche Verfahren,
 - Flugleistung und Flugplanung,
 - allgemeine Luftfahrzeugkunde, Navigation.
- 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 um 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: Bordinstrumente,
 - 032/034 — Leistung von Flugzeugen bzw. Hubschraubern,
 - 070 — Betriebliche Verfahren und
 - 080 — Grundlagen des Fliegens.
- 2.3. Einem Bewerber um 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 um 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: Bordinstrumente,
 - 032 — Leistung,
 - 070 — Betriebliche Verfahren und
 - 080 — Grundlagen des Fliegens.
- 3.3. Einem Bewerber um 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 um 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 um 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 um 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 um 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. Ein Bewerber um 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.
-

Einstufungsskala für Sprachkompetenz: Expertenniveau, erweitertes Niveau und Einsatzfähigkeit

Niveau	Aussprache	Struktur	Vokabular	Flüssigkeit	Verständnis	Interaktion
Expertenniveau (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.
Erweitertes Niveau (Niveau 5)	Aussprache, Betonung, Sprechrhythmus und Intonation, auch wenn sie von der ersten Sprache oder regionalen Varianten beeinflusst sind, beeinträchtigen die Verständlichkeit selten.	Grundlegende grammatische Strukturen und Satzmuster werden durchgängig gut beherrscht. Komplexe Strukturen werden versucht, aber mit Fehlern, die manchmal den Sinn beeinträchtigen.	Umfang und Genauigkeit des Vokabulars sind ausreichend, um über gewöhnliche, konkrete und arbeitsbezogene Themen effektiv zu kommunizieren. Umschreibt durchgängig und erfolgreich. Das Vokabular ist manchmal idiomatisch.	Ist in der Lage, länger mit relativer Leichtigkeit über bekannte Themen zu sprechen, variiert den Redefluss jedoch nicht zu stilistischen Zwecken. Kann angemessenen Gebrauch von Diskursmarkern oder Bindewörtern machen.	Versteht richtig bei gewöhnlichen, konkreten und arbeitsbezogenen Themen und meist richtig bei Konfrontation mit einer sprachlichen oder situationsgebundenen Komplikation oder einem unerwarteten Ereignis. Ist in der Lage, eine Reihe von Sprachvarianten (Dialekt und/oder Akzent) oder Registern zu verstehen.	Antworten erfolgen unmittelbar und sind angemessen und informativ. Wirksame Handhabung der Sprecher-/Hörer-Beziehung.
Einsatzfähigkeit (Niveau 4)	Aussprache, Betonung, Sprechrhythmus und Intonation sind von der ersten Sprache oder regionalen Variationen beeinflusst, beeinträchtigen die Verständlichkeit jedoch nur manchmal.	Grundlegende grammatische Strukturen und Satzmuster werden kreativ verwendet und in der Regel gut beherrscht. Fehler können auftreten, insbesondere unter ungewöhnlichen oder unerwarteten Umständen, beeinträchtigen den Sinn jedoch selten.	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 ungewöhnlichen oder unerwarteten Umständen fehlt.	Produziert zusammenhängende Sprachäußerungen in angemessenem Tempo. Es kann gelegentlich zu einem Abreißen des Redeflusses beim Übergang von eingetübter oder formelhafter Rede zu spontaner Interaktion kommen, dies behindert die wirksame Kommunikation jedoch nicht. Kann beschränkten Gebrauch von Diskursmarkern oder Bindewörtern machen. Füllwörter lenken nicht ab.	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 Komplikationen oder einem unerwarteten Geschehen kann das Verständnis verlangsamt sein oder Verdeutlichungsstrategien erfordern.	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 offensichtliche Missverständnisse angemessen durch Überprüfung, Bestätigung oder Klärung.

Anmerkung: Ursprünglicher Text von Anlage 2 nun AMC, siehe auch Erläuterung.

Anlage 3

Ausbildungsgänge für die Erteilung einer CPL und einer ATPL

1. In dieser Anlage werden die Anforderungen für die verschiedenen Ausbildungsgänge für die Erteilung einer CPL und einer ATPL mit und ohne 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 im gewerblichen Luftverkehr als Kopilot auf mehrmotorigen Flugzeugen mit mehreren Piloten 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 Anhang 1 des Abkommens von Chicago 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 Ausbildung mit einem Lehrberechtigten 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 Rechten 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 den Rechten des Inhabers einer ATPL(A) entsprechenden Kenntnisstand nachweisen.

FLUGAUSBILDUNG

9. Die Flugausbildung ohne die Ausbildung für die Musterberechtigung muss mindestens 195 Stunden umfassen und alle Fortschrittsprüfungen beinhalten, 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 Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, wovon bis zu 55 Stunden Instrumentenbodenzeit sein dürfen;
 - b) 70 Stunden als PIC einschließlich VFR-Flug- und Instrumentenflug-Ausbildungszeit als verantwortlicher Pilot (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), wobei 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 Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, die mindestens 1 Stunde Überlandflug-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 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 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 um eine ATPL(A), die ihren theoretischen Unterricht in einem modularen Lehrgang absolvieren, müssen:

- a) mindestens Inhaber einer gemäß Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilten PPL(A) sein und

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 im gewerblichen Luftverkehr auf ein- oder mehrmotorigen Flugzeugen mit einem Piloten 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 Anhang 1 des Abkommens von Chicago 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 Ausbildung mit einem Lehrberechtigten angerechnet werden können.
4. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:
 - a) theoretischen Unterricht bis auf CPL(A)- und IR-Kennnisstand sowie
 - 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 Rechten 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 den Rechten des Inhabers einer CPL(A) und einer IR entsprechenden Kenntnisstand nachweisen.

FLUGAUSBILDUNG

8. Die Flugausbildung ohne die Ausbildung für die Musterberechtigung muss mindestens 180 Stunden umfassen und alle Fortschrittsprüfungen beinhalten, 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 Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, 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), wobei 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 Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, die mindestens 1 Stunde Überlandflug-Navigation und 5 Alleinstarts und 5 Alleinlandungen bis zum vollständigen Stillstand einschließen müssen, sowie
- e) 100 Stunden Instrumentenflugzeit, die mindestens Folgendes beinhalten müssen:
 - (1) 20 Stunden als SPIC sowie
 - (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

9. 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 Anhang 1 des Abkommens von Chicago 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 Ausbildung mit einem Lehrberechtigten angerechnet werden können.

4. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:

- a) theoretischen Unterricht bis auf CPL(A)-Kenntnisstand sowie
- 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 Rechten 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. Bewerber müssen einen den Rechten des Inhabers einer CPL(A) entsprechenden Kenntnisstand nachweisen.

FLUGAUSBILDUNG

8. Die Flugausbildung ohne die Ausbildung für die Musterberechtigung muss mindestens 150 Stunden umfassen und alle Fortschrittsprüfungen beinhalten, 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 Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, 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), wobei 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 Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, die mindestens 1 Stunde Überlandflug-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 4 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 Anhang 1 des Abkommens von Chicago 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 sowie
- b) Ausbildung in Sicht- und Instrumentenflug.

THEORETISCHE KENNTNISSE

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

PRÜFUNG DER THEORETISCHEN KENNTNISSE

7. Bewerber müssen einen den Rechten des Inhabers einer CPL(A) entsprechenden Kenntnisstand nachweisen.

FLUGAUSBILDUNG

8. Bewerber ohne eine IR müssen mindestens 25 Stunden Flugausbildung 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 Lehrberechtigten 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 Lehrberechtigten 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 Sichtflugausbildung mit einem Fluglehrer erteilt werden.

b) Bewerbern ohne eine Nachtflugberechtigung für Flugzeuge müssen zusätzlich mindestens 5 Stunden Nachtflugausbildung erteilt werden; diese umfassen 3 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, die mindestens 1 Stunde Überlandflug-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 um 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), wobei Landungen bis zum vollständigen Stillstand auf 2 anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt werden müssen;

b) 5 Flugstunden müssen bei Nacht absolviert werden; diese umfassen 3 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, die mindestens 1 Stunde Überlandflug-Navigation und 5 Alleinstarts und 5 Alleinlandungen bis zum vollständigen Stillstand einschließen müssen, sowie

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 im Hubschrauber, 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 im gewerblichen Luftverkehr als Kopilot auf mehrmotorigen Hubschraubern mit mehreren Piloten 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 Anhang 1 des Abkommens von Chicago 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 Ausbildung mit einem Lehrberechtigten sein dürfen, oder
 - b) 50 Stunden, wovon bis zu 25 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten 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 sowie
 - 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 Rechten 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 den Rechten des Inhabers einer ATPL(H) und einer IR angemessenen Kenntnisstand 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 Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, 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.

Unterscheidet sich das für die Flugausbildung verwendete Hubschraubermuster von dem für die Sichtausbildung verwendeten Hubschrauber-FFS, so 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), wobei Landungen auf 2 anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt werden müssen;
- d) 5 Flugstunden in Hubschraubern müssen nachts durchgeführt werden, davon mindestens 3 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, darunter mindestens 1 Stunde Überlandflug-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 im gewerblichen Luftverkehr als Kopilot auf mehrmotorigen Hubschraubern mit mehreren Piloten auf VFR-Rechte beschränkt 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 Anhang 1 des Abkommens von Chicago 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 Ausbildung mit einem Lehrberechtigten sein dürfen, oder
 - b) 50 Stunden, wovon bis zu 25 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten 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 Instrumentenflug sowie
 - 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 Rechten 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) verliehenen Rechten 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 Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, wovon:

- i) 75 Stunden Sichtausbildung 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) 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.

Unterscheidet sich das für die Flugausbildung verwendete Hubschraubermuster von dem für die Sichtausbildung verwendeten Hubschrauber-FFS, so 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), wobei Landungen auf 2 anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt werden müssen;
- d) 5 Flugstunden in Hubschraubern müssen nachts durchgeführt werden, davon mindestens 3 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, darunter mindestens 1 Stunde Überlandflug-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 um 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) falls der Bewerber Inhaber einer gemäß Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilten PPL(H) ist: 550 Stunden;

- b) falls der Bewerber Inhaber einer CPL(A) ist: 300 Stunden.

2. Bewerber um 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(H) 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 Anhang 1 des Abkommens von Chicago 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 Ausbildung mit einem Lehrberechtigten sein dürfen, oder
 - b) 50 Stunden, wovon bis zu 25 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten sein dürfen, wenn eine Nachtflugberechtigung für Hubschrauber erworben wurde.
4. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:
 - a) theoretischen Unterricht bis auf CPL(H)- und IR-Kennnisstand und die erstmalige Musterberechtigung für mehrmotorige Hubschrauber sowie
 - 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 Rechten 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 den Rechten des Inhabers einer CPL(H) und einer IR entsprechenden Kenntnisstand 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 Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, wovon:
 - 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.

Unterscheidet sich das für die Flugausbildung verwendete Hubschraubermuster von dem für die Sichtausbildung verwendeten FFS, so 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 eine 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), wobei 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 Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, darunter mindestens 1 Stunde Überlandflug-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 sowie
 - 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 Anhang 1 des Abkommens von Chicago 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 Ausbildung mit einem Lehrberechtigten sein dürfen, oder
 - b) 50 Stunden, wovon bis zu 25 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten sein dürfen, wenn eine Nachtflugberechtigung für Hubschrauber erworben wurde.
4. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:
 - a) theoretischen Unterricht bis auf CPL(H)-Kenntnisstand sowie
 - 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 Rechten 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. Bewerber müssen einen den Rechten des Inhabers einer CPL(H) entsprechenden Kenntnisstand nachweisen.

FLUGAUSBILDUNG

8. Die Flugausbildung muss mindestens 135 Stunden umfassen und alle Fortschrittsprüfungen beinhalten, von denen bis zu 5 Stunden Instrumentenbodenzeit sein können. Innerhalb der insgesamt 135 Stunden müssen Bewerber mindestens Folgendes absolvieren:
- a) 85 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, 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 Hubschrauber-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.

Unterscheidet sich das für die Flugausbildung verwendete Hubschraubermuster von dem für die Sichtausbildung verwendeten FFS, so 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 eine 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), wobei 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 Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, darunter mindestens 1 Stunde Überlandflug-Navigation und 5 Allein-Nacht-Rundflüge. Jeder Rundflug muss einen Start und eine Landung umfassen;
- f) 10 Stunden Instrumentenausbildung mit einem Lehrberechtigten, 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 Anhang 1 des Abkommens von Chicago 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 sowie
 - b) Ausbildung in Sicht- und Instrumentenflug.

THEORETISCHE KENNTNISSE

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

PRÜFUNG DER THEORETISCHEN KENNTNISSE

7. Bewerber müssen einen den Rechten des Inhabers einer CPL(H) entsprechenden Kenntnisstand nachweisen.

FLUGAUSBILDUNG

8. Bewerber ohne IR müssen mindestens 30 Stunden Flugausbildung mit Fluglehrer erhalten, davon:
- 20 Stunden Sichtflugausbildung, die 5 Stunden in einem Hubschrauber-FFS oder -FTD 2,3 oder -FNPT II/III enthalten können, sowie
 - 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 Lehrberechtigten angerechnet. Bewerber, die Inhaber einer gültigen IR(A) sind, müssen mindestens 5 Stunden der Instrumentenausbildungszeit mit einem Lehrberechtigten in einem Hubschrauber absolvieren.
10. Bewerbern ohne eine Nachtflugberechtigung für Hubschrauber müssen zusätzlich mindestens 5 Stunden Nachtflugausbildung erteilt werden; diese müssen 3 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten umfassen, die mindestens 1 Stunde Überlandflug-Navigation und 5 Allein-Nacht-Rundflüge beinhalten. Jeder Rundflug muss einen Start und eine Landung umfassen.

ERFAHRUNG

11. Ein Bewerber um 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), wobei Landungen bis zum vollständigen Stillstand auf 2 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:

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

- 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.
- 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.
- 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 Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilt wurde. Teilnehmern, die Inhaber einer PPL(As), PPL(A) oder PPL(H) sind, wird höchstens Folgendes angerechnet:
 - 10 Stunden, wovon bis zu 5 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten sein dürfen, oder
 - 15 Stunden, wovon bis zu 7 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten sein dürfen, wenn eine Nachtflugberechtigung für Luftschiffe erworben wurde.
- Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:
 - theoretischen Unterricht bis auf CPL(As)- und IR-Kennnisstand und die erstmalige Musterberechtigung für Luftschiffe sowie
 - 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 Rechten 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 verliehenen Rechten 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 Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, 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.

Unterscheidet sich das für die Flugausbildung verwendete Luftschriftmuster von dem für die Sichtausbildung verwendeten FFS, so 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), wobei 2 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 Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, darunter mindestens 1 Stunde Überlandflug-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 sowie
 - 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 Anhang 1 des Abkommens von Chicago 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 Ausbildung mit einem Lehrberechtigten sein dürfen, oder
 - b) 15 Stunden, wovon bis zu 7 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten sein können, wenn eine Nachtflugberechtigung für Luftschiffe erworben wurde.
4. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:
 - a) theoretischen Unterricht bis auf CPL(As)-Kenntnisstand sowie
 - 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 Rechten 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. Bewerber müssen einen den Rechten des Inhabers einer CPL(As) entsprechenden Kenntnisstand nachweisen.

FLUGAUSBILDUNG

8. Die Flugausbildung muss mindestens 50 Stunden umfassen und alle Fortschrittsprüfungen beinhalten, von denen bis zu 5 Stunden Instrumentenbodenzeit sein können. Innerhalb der insgesamt 50 Stunden müssen Bewerber mindestens Folgendes absolvieren:
 - a) 30 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, 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), wobei 2 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 Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, darunter mindestens 1 Stunde Überlandflug-Navigation und 5 Allein-Nacht-Rundflüge. Jeder Rundflug muss Start und Landung umfassen;
 - f) 10 Stunden Instrumentenausbildung mit einem Lehrberechtigten, 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 gemäß Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilten PPL(As) sein,
 - 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 sowie
- 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. Bewerber müssen einen den Rechten des Inhabers einer CPL(As) entsprechenden Kenntnisstand nachweisen.

FLUGAUSBILDUNG

7. Bewerber ohne IR müssen mindestens 20 Stunden Flugausbildung mit einem Lehrberechtigten erhalten, davon:

10 Stunden Sichtflugausbildung, die 5 Stunden in einem LuftschiFF-FFS oder -FTD 2,3 oder -FNPT II/III enthalten können, sowie

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 Lehrberechtigten 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 Ausbildung mit einem Lehrberechtigten umfassen, die mindestens 1 Stunde Überlandflug-Navigation und 5 Alleinstarts und 5 Allein-Nacht-Rundflüge beinhalten. Jeder Rundflug muss einen Start und eine Landung umfassen.

ERFAHRUNG

10. Ein Bewerber um 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), wobei 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.

Anlage 4

Praktische Prüfung für die Erteilung einer CPL**A. Allgemeines**

1. Ein Bewerber um die praktische Prüfung für die CPL muss Flugausbildung auf derselben Luftfahrzeugklasse oder demselben Luftfahrzeugmuster erhalten haben, die bzw. das für die Prüfung verwendet wird.
2. Ein Bewerber muss alle relevanten Abschnitte der praktischen Prüfung bestehen. Wenn ein Element in einem Abschnitt nicht bestanden wird, ist dieser Abschnitt nicht bestanden. Bei Nichtbestehen von mehr als einem Abschnitt ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Wenn ein Bewerber nur einen Abschnitt nicht besteht, so braucht er nur den nicht bestandenen Abschnitt zu wiederholen. Wird ein Abschnitt der Wiederholungsprüfung — einschließlich jener Abschnitte, die bei einem früheren Versuch bestanden wurden — nicht bestanden, so ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Alle relevanten Abschnitte der praktischen Prüfung müssen innerhalb von 6 Monaten absolviert werden. Bei Nichtbestehen aller relevanten Abschnitte der Prüfung im 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 Abschnitte 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. Bewerber müssen das Flugzeug von einer Position aus fliegen, in der die PIC-Funktionen durchgeführt werden können, und die Prüfung so durchführen, als wäre kein anderes Besatzungsmitglied anwesend. 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 Funktionseinrichtungen benennen. Überprüfungen werden gemäß der Checkliste für das Luftfahrzeug durchgeführt, auf dem die Prüfung absolviert wird. Während der Vorbereitung auf die Prüfung vor 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 Luftfahrzeugs eingreifen, außer wenn dies im Interesse der Sicherheit oder zur Vermeidung einer unannehmbaren Verzögerung für anderen Verkehr notwendig ist.

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 4 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 Flugmanöver;
 - c) Handeln mit gutem Urteilsvermögen und Verhalten als Luftfahrer;
 - d) Anwendung luftfahrttechnischer Kenntnisse sowie
 - 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 in Frage gestellt ist.

TESTFLUGTOLERANZEN

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 ± 5°

Steuerkurs

normaler Flug	± 10°
bei simuliertem Triebwerkausfall	± 15°

Geschwindigkeit

Start und Landeanflug	± 5 Knoten
alle anderen Flugzustände	± 10 Knoten

PRÜFUNGSINHALT

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

Gebrauch der Flugzeug-Checklisten, Verhalten als Luftfahrer, Führen des Flugzeugs mit Sicht nach außen, Eisverhütungs- und Enteisungsverfahren und Grundsätze des Bedrohungs- und Fehlermanagements gelten in allen Abschnitten.

ABSCHNITT 1 — VERFAHREN VOR DEM FLUG UND ABFLUG

a)	Vorflug, einschließlich: Flugplanung, Dokumentation, Bestimmung von Masse und Schwerpunktlage, Flugwetterbriefing, NOTAMS
b)	Kontrollen des Flugzeugs und der Betriebsmittel
c)	Rollen und Start
d)	Flugleistungseinstellung und Trimmung
e)	Flugplatzbetrieb und Platzrundenverfahren
f)	Abflugverfahren, Höhenmessereinstellung, Kollisionsvermeidung
g)	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren

ABSCHNITT 2 — ALLGEMEINE VERFAHRENWEISEN IN DER LUFT

a)	Führen des Flugzeugs mit Sicht nach außen, einschließlich Geradeaus- und Horizontalflug, 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)	Fliegen des Flugzeugs ausschließlich nach Instrumenten, einschließlich: <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)	Führen des Flugzeugs mit Sicht nach außen, einschließlich Flugkonfiguration 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)	Einhalten eines Kurses über Grund, Positionsbestimmung (NDB oder VOR), Benennung der Funknavigationseinrichtungen (Instrumentenflug). Umsetzung eines Kursänderungsplans zu einem anderen Flughafen (Sichtflug)
ABSCHNITT 4 — ANFLUG- UND LANDEVERFAHREN	
a)	Anflugverfahren, Höhenmessereinstellungen, Checks, Kollisionsvermeidung
b)	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
c)	Durchstarten aus niedriger Höhe
d)	Normale Landung, Seitenwindlandung (unter geeigneten Bedingungen)
e)	Kurzfeldlandung
f)	Landeanflug und Landung im Leerlauf (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 Triebwerkausfall 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 MUSTER-ELEMENTE	
Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 5 kombiniert werden	
a)	Simulierter Triebwerkausfall 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)	Triebwerkabschaltung und -neustart
e)	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren, Verhalten als Luftfahrer
f)	Wie vom FE festgelegt — aufzunehmende relevante Elemente der praktischen Prüfung für die Klassen- oder Musterberechtigung, falls zutreffend: <ul style="list-style-type: none"> 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 Flugmanöver;
 - c) Handeln mit gutem Urteilsvermögen und Verhalten als Luftfahrer;
 - d) Anwendung luftfahrttechnischer Kenntnisse sowie
 - 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 in Frage gestellt ist.

TESTFLUGTOLERANZEN

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 ± 10°

Steuerkurs

normaler Flug	± 10°
simulierter größerer Notfall	± 15°

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, Verhalten als Luftfahrer, Führen des Hubschraubers mit Sicht nach außen, 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 — SCHWEBEFLUGMANÖVER, 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 Triebwerkausfall 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 2 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 — STRECKENFLUGVERFAHREN	
a)	Navigation und Orientierung in verschiedenen Flughöhen, Gebrauch der Navigationskarten
b)	Einhalten von Flughöhe, Fluggeschwindigkeit und Steuerekurs, 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 der Witterungsbedingungen, Planung von Kursänderungen

e)	Einhalten eines Kurses über Grund, Positionsbestimmung (NDB und/oder VOR), Benennung der Funknavigationseinrichtungen
f)	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle und Einhaltung von Flugverkehrsverfahren, usw.
ABSCHNITT 4 — FLUGVERFAHREN UND -MANÖVER AUSSCHLIESSLICH NACH INSTRUMENTEN	
a)	Horizontalflug, Einhalten von Steuerkurs, Flughöhe und Fluggeschwindigkeit
b)	Standardkurven (Rate-one-turn) auf bestimmte Steuerkurse, 180°-360°, links und rechts
c)	Steig- und Sinkflug, einschließlich Standardkurven (Rate-one-turn) auf bestimmte Steuerkurse
d)	Aufrichten aus ungewöhnlichen Fluglagen
e)	Kurven im Horizontalflug mit 30° Querneigung, bis 90°, links und rechts
ABSCHNITT 5 — AUSSERGEWÖHNLICHE VERFAHREN UND NOTVERFAHREN (SOWEIT ZWECKMÄßIG SIMULIERT)	
<i>Anmerkung 1:</i> Wird die Prüfung auf einem mehrmotorigen Hubschrauber abgelegt, so muss das Verfahren/Verhalten bei Triebwerkausfall simuliert werden, einschließlich Anflug und Landung mit einem Triebwerk.	
<i>Anmerkung 2:</i> Vom Prüfer (FE) sind mindestens 4 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
g)	Andere außergewöhnliche und Notverfahren gemäß dem entsprechenden Flughandbuch, auch für mehrmotorige Hubschrauber: Simulierter Triebwerkausfall beim Start: 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. Landung mit simuliertem Triebwerkausfall: Landung oder Durchstarten nach einem Triebwerkausfall vor Erreichen von LDP oder DPBL (Landentscheidungspunkt oder Definierter Punkt im Anflug), bei einem Triebwerkausfall nach Passieren von LDP oder sichere Notlandung nach Passieren von DPBL.

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 Flugmanöver;
 - c) Handeln mit gutem Urteilsvermögen und Verhalten als Luftfahrer;
 - d) Anwendung luftfahrttechnischer Kenntnisse sowie
 - 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 in Frage gestellt ist.

TESTFLUGTOLERANZEN

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 ± 10°

Steuerkurs

normaler Flug	± 10°
simulierter größerer Notfall	± 15°

PRÜFUNGSINHALT

5. Elemente in Abschnitt 5 und 6 können in einem Luftschiff FNPT II oder einem Luftschiff-FFS durchgeführt werden. Gebrauch der Luftschiff-Checklisten, Verhalten als Luftfahrer, Führen des Luftschiffs mit Sicht nach außen, Eisverhütungsverfahren und Grundsätze des Bedrohungs- und Fehlermanagements gelten in allen Abschnitten.

ABSCHNITT 1 — VERFAHREN VOR DEM FLUG UND ABFLUG	
a)	Vorflug, einschließlich: Flugplanung, Dokumentation, Bestimmung von Masse und Schwerpunktlage, Flugwetterbriefing, NOTAMS
b)	Kontrollen des Luftschiffs und Wartung
c)	Abmastverfahren, Bodenmanöver und Start
d)	Flugleistungseinstellung und Trimmung
e)	Flugplatzbetrieb und Platzrundenverfahren
f)	Abflugverfahren, Höhenmessereinstellung, Kollisionsvermeidung
g)	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
ABSCHNITT 2 — ALLGEMEINE VERFAHRENWEISEN IN DER LUFT	
a)	Führen des Luftschiffs mit Sicht nach außen, einschließlich Geradeaus- und Horizontalflug, Steigflug, Sinkflug, Kollisionsvermeidung
b)	Flug auf Druckhöhe
c)	Kurven
d)	Steile Sink- und Steigflüge
e)	Fliegen des Luftschiffs ausschließlich nach Instrumenten, einschließlich: 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), Benennung der Funknavigationseinrichtungen (Instrumentenflug). Umsetzung eines Kursänderungsplans zu einem anderen Flughafen (Sichtflug)

ABSCHNITT 4 — ANFLUG- UND LANDEVERFAHREN

a)	Anflugverfahren, Höhenmessereinstellungen, Checks, Kollisionsvermeidung
b)	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
c)	Durchstarten aus niedriger Höhe
d)	Normale Landung
e)	Kurzfeldlandung
f)	Landeanflug und Landung im Leerlauf (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 Triebwerkausfall 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 MUSTERELEMENTE

Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 5 kombiniert werden

a)	Simulierter Triebwerkausfall 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, Verhalten als Luftfahrer
f)	Wie vom FE festgelegt — aufzunehmende relevante Elemente der praktischen Prüfung für die Klassen- oder Musterberechtigung, falls zutreffend: <ul style="list-style-type: none"> i) Luftschiffsysteme ii) Betrieb des Hüllendrucksystems
g)	Mündliche Fragen

Anlage 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 einer mehrköpfigen Besatzung durchgeführt werden.
4. Zum Lehrgang werden nur Bewerber ohne Vorkenntnisse („ab initio“) zugelassen.
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 sowie
 - 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 Rechten 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 4 Ausbildungsphasen beinhalten:
 - a) Phase 1 — Fliegerische Grundfähigkeiten
Besondere einfache Ausbildung als alleiniger Pilot in einem Flugzeug.
 - b) Phase 2 — Grundstufe
Einführung in den Betrieb mit einer mehrköpfigen Besatzung und Instrumentenflug.
 - c) Phase 3 — Zwischenstufe
Anwendung des Betriebs mit einer mehrköpfigen Besatzung 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 einschlägigen Flugkompetenz (Verhalten als Luftfahrer) 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 die Flugausbildung 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 Lehrberechtigten in einem Flugzeug absolviert werden, für das die Musterberechtigung erteilt werden soll.

BEURTEILUNGSSTUFE

12. Bewerber um 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 eines Manövers gewährleistet ist. Der Bewerber muss die Kenntnisse, Fähigkeiten und Haltungen, die für den sicheren Betrieb des betreffenden Flugzeugmusters 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 sowie
 - (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, sowie
 - 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.

Anlage 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 2 Modulen, die getrennt oder kombiniert absolviert werden können:

- a) Instrumentenflug-Basismodul

Dieses umfasst 10 Stunden Instrumentenflugzeit mit einem Lehrberechtigten, wovon bis zu 5 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem BITD, FNPT I oder II oder einem 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 Lehrberechtigten und den Theorielehrgang für die IR(A).

2. Ein Bewerber um einen modularen IR(A)-Lehrgang muss Inhaber einer PPL(A) oder einer CPL(A) einschließlich der Nachtflugberechtigung sein. Ein Bewerber um 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 um 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-Kennnisstand,
 - 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 Lehrberechtigten 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 Lehrberechtigten 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 unter obiger Nummer 7 bzw. 8 genannte gesamte Ausbildung um 10 Stunden verkürzt werden.
- 10.2. Für den Inhaber einer IR(H) kann die unter obiger Nummer 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:
- Basis-Instrumentenflug ohne äußere optische Anhaltspunkte:
- horizontaler Flug,
 - Steigflug,
 - Sinkflug,
 - Kurven im Horizontalflug, Steigflug, Sinkflug;
- Instrumentenmuster;
- Kurve mit Schräglage;
- Funknavigation;
- Beenden ungewöhnlicher Fluglagen;
- beschränktes Bedienfeld;
- 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 Manöver für IFR-Betrieb unter normalen, veränderten und Notfallbedingungen, die mindestens Folgendes umfassen:
- Übergang von Sicht- auf Instrumentenflug beim Start,
 - Standard-Instrumenten-Abflüge und -Ankünfte,
 - Strecken-IFR-Verfahren,
 - Warteverfahren,
 - Instrumentenanflüge nach definierten Minima,
 - Fehlanflugverfahren,
 - Landungen aus Instrumentenanflügen einschließlich Platzrundenanflug;
- iii) Manöver während des Fluges und besondere Flugcharakteristiken;
- iv) falls erforderlich, Betrieb eines mehrmotorigen Flugzeugs bei den obigen Übungen, einschließlich Betrieb des Flugzeugs ausschließlich nach Instrumenten mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks sowie Triebwerkabschaltung und -neustart (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 um 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 Muster absolviert haben. Der Bewerber muss Inhaber eines Zeugnisses über den zufrieden stellenden 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. Die Flugausbildung 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 Lehrberechtigten 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 Lehrberechtigten 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 Manöver für IFR-Betrieb unter normalen, veränderten und Notfallbedingungen, die mindestens Folgendes umfassen:

Übergang von Sicht- auf Instrumentenflug beim Start,

Standard-Instrumenten-Abflüge und -Ankünfte,

Strecken-IFR-Verfahren,

- Warteverfahren,
- Instrumentenanflüge nach definierten Minima,
- Fehlanflugverfahren,
- Landungen aus Instrumentenanflügen einschließlich Platzrundenanflug;
- c) Manöver während des Fluges und besondere Flugcharakteristiken;
- d) falls erforderlich, Betrieb eines mehrmotorigen Hubschraubers bei den obigen Übungen, einschließlich Betrieb des Hubschraubers ausschließlich nach Instrumenten mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks sowie Triebwerkabschaltung und -neustart (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 2 Modulen, die getrennt oder kombiniert absolviert werden können:
 - a) Instrumentenflug-Basismodul

Dieses umfasst 10 Stunden Instrumentenflugzeit mit einem Lehrberechtigten, 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 Lehrberechtigten und den Theorielehrgang für die IR(As).
2. Ein Bewerber um einen modularen IR(As)-Lehrgang muss Inhaber einer PPL(As) einschließlich der Nachtflugberechtigung oder einer CPL(As) sein. Ein Bewerber um 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 Lehrberechtigten 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 unter obiger Nummer 7 genannte gesamte Ausbildung um 10 Stunden verkürzt werden. Die gesamte Instrumentenflugausbildung in einem Luftschiff muss Nummer 7 erfüllen.
9. Wenn der Bewerber Inhaber einer IR in einer anderen Luftfahrzeugkategorie ist, kann der gesamte erforderliche Flugausbildung auf 10 Stunden auf Luftschiffen verkürzt werden.

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

a) Instrumentenflug-Basismodul:

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

Basis-Instrumentenflug ohne äußere optische Anhaltspunkte:

- horizontaler Flug,
- Steigflug,
- Sinkflug,
- Kurven im Horizontalflug, Steigflug, Sinkflug;

Instrumentenmuster;

Funknavigation;

Beenden ungewöhnlicher Fluglagen;

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 Manöver für IFR-Betrieb unter normalen, veränderten und Notfallbedingungen, die mindestens Folgendes umfassen:

- Übergang von Sicht- auf Instrumentenflug beim Start,
- Standard-Instrumenten-Abflüge und -Ankünfte,
- Strecken-IFR-Verfahren,
- Warteverfahren,
- Instrumentenanflüge nach definierten Minima,
- Fehlanflugverfahren,
- Landungen aus Instrumentenanflügen einschließlich Platzrundenanflug;

iii) Manöver während des Fluges und besondere Flugcharakteristiken;

iv) Betrieb eines Luftschiffs bei den obigen Übungen, einschließlich Betrieb des Luftschiffs ausschließlich nach Instrumenten mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks sowie Triebwerkabschaltung und -neustart (die letztere Übung muss in einer sicheren Höhe durchgeführt werden, sofern sie nicht auf einem FFS oder FNPT II durchgeführt wird).

—

Anlage 7

Praktische IR-Prüfung

1. Ein Bewerber um eine IR muss Flugausbildung auf derselben Luftfahrzeugklasse oder demselben Luftfahrzeugmuster erhalten haben, die bzw. das für die Prüfung verwendet werden soll.
2. Ein Bewerber muss alle relevanten Abschnitte der praktischen Prüfung bestehen. Wenn ein Element in einem Abschnitt nicht bestanden wird, ist dieser Abschnitt nicht bestanden. Bei Nichtbestehen von mehr als einem Abschnitt ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Wenn ein Bewerber nur einen Abschnitt nicht besteht, braucht er nur den nicht bestandenen Abschnitt zu wiederholen. Wird ein Abschnitt der Wiederholungsprüfung — einschließlich jener Abschnitte, die bei einem früheren Versuch bestanden wurden — nicht bestanden, so ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Alle relevanten Abschnitte der praktischen Prüfung müssen innerhalb von 6 Monaten absolviert werden. Bei Nichtbestehen aller relevanten Abschnitte der Prüfung im 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 Praxisfluges. 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 dafür sorgen, dass alle Ausrüstung und alle Unterlagen für die Durchführung des Fluges an Bord sind. Der Flug muss mindestens eine 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, als wäre kein anderes Besatzungsmitglied anwesend. Der Prüfer darf nicht in den Betrieb des Luftfahrzeugs eingreifen, außer wenn dies im Interesse der Sicherheit oder zur Vermeidung einer unannehmbaren Verzögerung für anderen Verkehr notwendig ist. 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 um 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.

TESTFLUGTOLERANZEN

10. Der Bewerber muss die Fähigkeit zu Folgendem nachweisen:

Betreiben des Luftfahrzeugs innerhalb seiner Grenzen;

reibungslose und genaue Durchführung sämtlicher Flugmanöver;

Handeln mit gutem Urteilsvermögen und Verhalten als Luftfahrer;

Anwendung luftfahrttechnischer Kenntnisse sowie

Beherrschung des Luftfahrzeugs zu jedem Zeitpunkt und in einer solchen Weise, dass der erfolgreiche Abschluss eines Verfahrens oder eines Manövers zu keinem Zeitpunkt ernsthaft in Frage 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

Im Allgemeinen	± 100 Fuß
Einleiten eines Durchstarts auf Entscheidungshöhe	+ 50 Fuß/- 0 Fuß
Mindest-Sinkflughöhe/MAP/Höhe	+ 50 Fuß/- 0 Fuß

Tracking

auf Funknavigationshilfen	± 5°
Präzisionsanflug	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, Verhalten als Luftfahrer, Eisverhütungs- und Enteisungsverfahren usw., in allen Bereichen anwenden

a)	Verwendung des Flughandbuchs (oder eines gleichwertigen Dokuments), insbesondere Berechnung der Flugleistung, 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 Standardkurve (Rate-one-turn)
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 Standardkurven (Rate-one-turn) auf gegebene Steuerkurse, Beenden ungewöhnlicher Fluglagen — gilt nur für Flugzeuge

ABSCHNITT 3 — STRECKEN-IFR-VERFAHREN (°)	
a)	Einhalten eines Kurses über Grund, einschließlich Eindrehen auf Funkstandlinien, z. B. NDB, VOR, RNAV
b)	Verwenden von Funknavigationshilfen
c)	Horizontalflug, Kontrolle von Kurs, Höhe und Fluggeschwindigkeit, Leistungseinstellung, Trimmverfahren
d)	Höhenmessereinstellungen
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 der Navigationshilfen, Benennung der Funknavigationseinrichtungen
b)	Anflugverfahren, Höhenmesserchecks
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 der Navigationshilfen, Benennung der 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) (*)

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 Abschnitt 4 oder Abschnitt 5 durchgeführt werden.

(‡) Muss ausschließlich nach Instrumenten durchgeführt werden.

Hubschrauber
ABSCHNITT 1 — ABFLUG

Verwendung der Checkliste, Verhalten als Luftfahrer, Eisverhütungs- und Enteisungsverfahren usw., in allen Bereichen anwenden

a)	Verwendung des Flughandbuchs (oder eines gleichwertigen Dokuments), insbesondere Berechnung der Flugleistung, Masse und Schwerpunktlage
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 Lehrberechtigten
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 Standardkurve (Rate-one-turn)
c)	Beenden ungewöhnlicher Fluglagen einschließlich gehaltener Kurven mit 30° Querneigung und steilen Sinkflugkurven

ABSCHNITT 3 — STRECKEN-IFR-VERFAHREN

a)	Einhalten eines Kurses über Grund, einschließlich Eindrehen auf Funkstandlinien, z. B. NDB, VOR, RNAV
b)	Verwenden von Funknavigationshilfen
c)	Horizontalflug, Kontrolle von Kurs, Höhe und Fluggeschwindigkeit, Leistungseinstellung
d)	Höhenmessereinstellungen
e)	Zeitliche Planung und Korrektur von ETAs
f)	Überwachung des Flugfortschritts, Flugdurchführungsplan, Kraftstoffverbrauch, Management der Bordanlagen
g)	Ggf. Eisschutzverfahren, simuliert, falls erforderlich
h)	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren

ABSCHNITT 4 — PRÄZISIONSANFLUG	
a)	Einstellung und Überprüfung der Navigationshilfen, Benennung der Funknavigationseinrichtungen
b)	Anflugverfahren, Höhenmesserchecks
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 — NICHTPRÄZISIONSANFLUG	
a)	Einstellung und Überprüfung der Navigationshilfen, Benennung der Funknavigationseinrichtungen
b)	Anflugverfahren, Höhenmesserchecks
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 — 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 Ermittlung 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)
b)	Ausfall der Stabilisierungsanlage/Hydraulikanlage (falls zutreffend)
c)	Beschränktes Bedienfeld
d)	Autorotation und Beenden in einer vorbestimmten Höhe
e)	Präzisionsanflug manuell ohne Flugkommandoanlage (***) Präzisionsanflug manuell mit Flugkommandoanlage (***)

(*) Durchzuführen in Abschnitt 4 oder Abschnitt 5.

(**) Nur mehrmotorige Hubschrauber.

(***) Nur eine Option wird geprüft.

Luftschiffe**ABSCHNITT 1 — VERFAHREN VOR DEM FLUG UND ABFLUG**

Verwendung der Checkliste, Verhalten als Luftfahrer, Einhaltung der Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle, Sprechfunkverfahren, in allen Abschnitten anwenden

a)	Verwendung des Flughandbuchs (oder eines gleichwertigen Dokuments), insbesondere Berechnung der Flugleistung, Masse und Schwerpunktlage
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 Kurses über Grund, einschließlich Eindrehen auf Funkstandlinien, z. B. NDB, VOR, RNAV
b)	Verwenden von Funknavigationshilfen
c)	Horizontalflug, Kontrolle von Kurs, Höhe und Fluggeschwindigkeit, Leistungseinstellung, Trimmverfahren
d)	Höhenmessereinstellungen
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 der Navigationshilfen, Benennung der Funknavigationseinrichtungen
b)	Anflugverfahren, Höhenmesserchecks
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 der Navigationshilfen, Benennung der 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)	Stabiler Landeanflug (Kontrolle von Höhe, Fluggeschwindigkeit und Steuerkurs)
h) (*)	Durchstartaktion
i) (*)	Fehlanflugverfahren/Landung
j)	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
ABSCHNITT 6 — FLUG MIT EINEM AUSGEFALLENEN TRIEBWERK	
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:	
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.

Anlage 8

Quer-Anrechnung des IR-Teils einer Befähigungsüberprüfung für die Klassen- oder Musterberechtigung**A. Flugzeuge**

Eine Anrechnung wird nur gewährt, wenn der Inhaber IR-Rechte für einmotorige und mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten entsprechend verlängert.

Wenn eine Befähigungsüberprüfung einschließlich IR durchgeführt wird, und der Inhaber im Besitz der folgenden gültigen Berechtigung ist:	gilt die Anrechnung 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 komplizierte Nicht-Hochleistungsflugzeuge, nur Anrechnung für Abschnitt 3B der praktischen Prüfung für technisch komplizierte Nicht-Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten von Anlage 9 (*)
SP ME-Musterberechtigung für technisch komplizierte Nicht-Hochleistungsflugzeuge im Einpilotenbetrieb	SP ME-Klassen- (*) und SP ME-Musterberechtigung für technisch komplizierte Nicht-Hochleistungsflugzeuge sowie 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 im Einpilotenbetrieb	SE Klassen- und Musterberechtigung und SP ME- Klassen- (*) und SP ME-Musterberechtigung für technisch komplizierte Nicht-Hochleistungsflugzeuge
SP ME-Klassenberechtigung, beschränkt auf MP-Betrieb	SE-Klassen- und Musterberechtigung (*) und SP ME- Klassen- (*) 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 3 IFR-Abflüge und -Landeanflüge auf einem SP-Flugzeugbaumuster oder einer SP-Flugzeugklasse im Betrieb mit 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 mit einem Piloten, ausschließlich nach Instrumenten im Einpilotenbetrieb geflogen, bestanden hat.

B. Hubschrauber

Eine Anrechnung wird nur gewährt, wenn der Inhaber IR-Rechte für einmotorige und mehrmotorige Hubschrauber mit einem Piloten entsprechend verlängert.

Wenn eine Befähigungsüberprüfung einschließlich IR durchgeführt wird und der Inhaber im Besitz der folgenden gültigen Berechtigung ist:	gilt die Anrechnung für den IR-Teil in einer Befähigungsüberprüfung für:
MPH-Musterberechtigung	SE-Musterberechtigung (*) und SP ME-Musterberechtigung (*)
SP ME-Musterberechtigung im Einpilotenbetrieb	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-Hubschraubermuster im Einpilotenbetrieb durchgeführt wurden.

Anlage 9

Ausbildung, praktische Prüfung und Befähigungsüberprüfung für MPL-, ATPL-, Muster- und Klassenberechtigungen sowie Befähigungsüberprüfung für IRS**A. Allgemeines**

1. Ein Bewerber um die praktische Prüfung muss Flugausbildung auf derselben Luftfahrzeugklasse oder demselben Luftfahrzeugmuster erhalten haben, die bzw. das für die Prüfung verwendet wird.
2. Bei Nichtbestehen aller relevanten Teile der Prüfung im 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 betrieblichen Eignungsdaten etwas anderes bestimmt ist, muss der Lehrplan der Flugausbildung dieser Anlage entsprechen. Der Lehrplan kann zur Anrechnung bisheriger Erfahrung auf ähnlichen Luftfahrzeugmustern entsprechend den gemäß Teil-21 ermittelten betrieblichen Eignungsdaten verkürzt werden.
5. Außer im Falle praktischer Prüfungen für die Erteilung einer ATPL kann, wenn dies in den gemäß Teil-21 für das betreffende Muster ermittelten betrieblichen Eignungsdaten entsprechend festgelegt ist, eine Anrechnung für Elemente der praktischen Prüfung gewährt werden, die auch in anderen Mustern oder Baureihen vorkommen, für die der Pilot qualifiziert 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 (FFS) und sonstige Ausbildungsgeräte sind, soweit vorhanden, wie in diesem Teil festgelegt zu verwenden.
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, als wäre kein anderes Besatzungsmitglied anwesend, wenn die Prüfung/Überprüfung unter Bedingungen mit 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, auf dem die Prüfung absolviert wird, und ggf. gemäß dem MCC-Konzept durchgeführt. 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 oder zur Vermeidung einer unannehmbaren Verzögerung für anderen Verkehr notwendig ist.

BESONDERE ANFORDERUNGEN FÜR DIE PRAKTISCHE PRÜFUNG/BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR MUSTERBERECHTIGUNGEN FÜR LUFTFAHRZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN, FÜR MUSTERBERECHTIGUNGEN FÜR FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN IM BETRIEB MIT MEHREREN PILOTEN, FÜR MPL UND ATPL

13. Die praktische Prüfung für ein Luftfahrzeug mit mehreren Piloten oder ein Flugzeug mit einem Piloten im Betrieb mit mehreren Piloten ist in einer Umgebung mit einer mehrköpfigen Besatzung durchzuführen. Ein weiterer Bewerber oder ein weiterer qualifizierter Pilot mit Musterberechtigung kann als zweiter Pilot fungieren. Wenn ein Luftfahrzeug verwendet wird, ist der zweite Pilot der Prüfer oder ein Lehrberechtigter.

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 um 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 Prüfungselemente 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 mit einem Piloten, die auch die Aufgaben eines PIC umfassen, speziell zu prüfen, unabhängig davon, ob der Bewerber als PF oder PNF handelt:
 - a) Management der Besatzungskooperation;
 - b) allgemeine Überprüfung des Luftfahrzeugbetriebs durch entsprechende Überwachung sowie
 - 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 eines simulierten gewerblichen Luftverkehrs. 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

PRÜFUNGSMASSSTÄBE

1. Im Falle von Flugzeugen mit einem Piloten mit Ausnahme von technisch komplizierten Hochleistungsflugzeugen mit einem 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 — einschließlich jener Abschnitte, die bei einem früheren Versuch bestanden wurden — nicht bestanden wird, muss der Bewerber die gesamte Prüfung bzw. Überprüfung wiederholen. Bei mehrmotorigen Flugzeugen mit einem 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 mit einem Piloten muss der Bewerber alle Abschnitte der praktischen Prüfung bzw. Befähigungsüberprüfung bestehen. Wenn der Bewerber mehr als 5 Elemente nicht besteht, muss der Bewerber die gesamte Prüfung bzw. Überprüfung wiederholen. Ein Bewerber, der maximal 5 Elemente nicht besteht, muss die nicht bestandenen Elemente wiederholen. Wenn ein Element der Wiederholungsprüfung bzw. Wiederholungsüberprüfung — einschließlich jener Elemente, die bei einem früheren Versuch bestanden wurden — nicht bestanden wird, muss der Bewerber die gesamte Prüfung bzw. Überprüfung 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-Rechte erteilt. Zur Erweiterung der Musterberechtigung auf CAT II oder CAT III muss der Bewerber Abschnitt 6 auf dem entsprechenden Luftfahrzeugmuster bestehen.

TESTFLUGTOLERANZEN

3. Der Bewerber muss die Fähigkeit zu Folgendem nachweisen:
 - a) Betreiben des Flugzeugs innerhalb seiner Grenzen;
 - b) reibungslose und genaue Durchführung sämtlicher Flugmanöver;
 - c) Handeln mit gutem Urteilsvermögen und Verhalten als Luftfahrer;
 - d) Anwendung luftfahrttechnischer Kenntnisse;
 - e) Beherrschung des Flugzeugs zu jedem Zeitpunkt und in einer solchen Weise, dass der erfolgreiche Abschluss eines Verfahrens oder eines Manövers jederzeit gewährleistet ist;
 - f) ggf. Besatzungs-Koordinations- und Besatzungsausfallverfahren zu verstehen und anzuwenden sowie
 - g) ggf. effektiv mit den anderen Besatzungsmitgliedern zu kommunizieren.

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

Im Allgemeinen	± 100 Fuß
Einleiten eines Durchstartens auf Entscheidungshöhe	+ 50 Fuß/- 0 Fuß
Mindest-Sinkflughöhe	+ 50 Fuß/- 0 Fuß

Einhalten eines Kurses über Grund

auf Funknavigationshilfen	± 5°
---------------------------	------

Präzisionsanflug 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

INHALT DER AUSBILDUNG/PRAKTISCHEN PRÜFUNG/BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG

5. Flugzeuge mit einem Piloten, ausgenommen technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge

- a) Die folgenden Symbole bedeuten:

P = ausgebildet als PIC oder Kopilot und als steuernder Pilot (Pilot Flying, PF) und nicht steuernder Pilot (Pilot Not Flying, PNF)

X = Für diese Übung sind Flugsimulatoren zu verwenden, falls verfügbar, andernfalls muss ein Flugzeug verwendet werden, wenn dies für das Manöver oder das Verfahren zweckmäßig 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 3B 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 von IR-Rechten erfolgt, ist die Klassen- oder Musterberechtigung auf VFR beschränkt.
- d) Abschnitt 3A 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 3A ist nicht erforderlich, wenn Abschnitt 3B 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 Qualifizierung des FFS oder FNPT II gemäß Teil-OR;
 - ii) die Qualifikationen der Lehrberechtigten;
 - iii) der Umfang der Flugsimulator- oder FNPT II-Ausbildung während des Lehrgangs sowie
 - 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 EINEM PILOTEN, AUSGENOMMEN TECHNISCH KOMPLIZIERTE HOCHLEISTUNGSFLUGZEUGE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				PRAKTISCHE PRÜFUNG/BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR DIE KLASSEN- ODER MUSTERBERECHTIGUNG	
	Manöver/Verfahren	FTD	FFS	A	Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Gep. in FFS A
ABSCHNITT 1						
1 Abflug						
1.1 Vorflugkontrolle, einschließlich: Dokumentation Masse und Schwerpunktlage Flugwetterbriefing 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	
1.6 Startverfahren: Normal mit Klappeneinstellungen gemäß Flughandbuch Seitenwind (falls Bedingungen vorhanden)		P—>	—>			
1.7 Steigflug: Vx/Vy Kurven auf Steuerkurse Übergang in Horizontalflug		P—>	—>		M	

FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN, AUSGENOMMEN TECHNISCH KOMPLIZIERTE HOCHLEISTUNGSFLUGZEUGE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				PRAKTISCHE PRÜFUNG/ BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR DIE KLASSEN- ODER MUSTERBERECHTIGUNG	
	Manöver/Verfahren	FTD	FFS	A	Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS A
1.8 Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren						
ABSCHNITT 2						
2 Verfahrenweisen in der Luft (VMC)						
2.1 Horizontaler Geradeausflug bei verschiedenen Geschwindigkeiten einschließlich Flug bei kritisch niedriger Fluggeschwindigkeit mit und ohne Flügelklappen (einschließlich Annäherung an VMCA, soweit zutreffend)		P—>	—>			
2.2 Kurve mit Querneigung (360° nach links und rechts mit 45° Schräglage)		P—>	—>		M	
2.3 Überzogene Flugzustände 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 Steigflugeistung (nur einmotoriges Flugzeug)		P—>	—>		M	
2.4 Handling mit Autopilot und Flugkommandoanlage (kann in Abschnitt 3 durchgeführt werden), falls zutreffend		P—>	—>		M	
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						

FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN, AUSGENOMMEN TECHNISCH KOMPLIZIERTE HOCHLEISTUNGSFLUGZEUGE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				PRAKTISCHE PRÜFUNG/ BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR DIE KLASSEN- ODER MUSTERBERECHTIGUNG	
	Manöver/Verfahren	FTD	FFS	A	Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS A
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)						
3A.6 Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren						
ABSCHNITT 3B						
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 für den Gleitwegeinflug verwendet werden)		P—>	—>		M	
3B.5* Nichtpräzisions-Annäherung an MDH/A und MAP		P—>	—>		M	
3B.6* Flugübungen einschließlich simulierter Ausfall von Kompass und Fluglageanzeiger: Standardkurven, Beenden von ungewöhnlichen Fluglagen	P—>	—>	—>		M	
3B.7* Ausfall von Landekursender oder Gleitweganzeiger	P—>	—>	—>			
3B.8* Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren						

FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN, AUSGENOMMEN TECHNISCH KOMPLIZIERTE HOCHLEISTUNGSFLUGZEUGE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				PRAKTISCHE PRÜFUNG/ BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR DIE KLASSEN- ODER MUSTERBERECHTIGUNG	
	Manöver/Verfahren	FTD	FFS	A	Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS A
Absichtlich freigelassen						
ABSCHNITT 4						
4	Ankunft und Landungen					
4.1	Verfahren bei Ankunft auf dem Flugplatz		P—>	—>		M
4.2	Normale Landung		P—>	—>		M
4.3	Landung ohne Flügelklappen		P—>	—>		M
4.4	Seitenwindlandung (unter geeigneten Bedingungen)		P—>	—>		
4.5	Landeanflug und Landung im Leerlauf aus einer Höhe von bis zu 2 000 Fuß 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					
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

FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN, AUSGENOMMEN TECHNISCH KOMPLIZIERTE HOCHLEISTUNGSFLUGZEUGE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				PRAKTISCHE PRÜFUNG/ BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR DIE KLASSEN- ODER MUSTERBERECHTIGUNG		
	Manöver/Verfahren	FTD	FFS	A	Handzeichen des Lehrberechtigigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS A	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
5.3 Simulierte Notlandung ohne Motorhilfe (nur einmotorige Flugzeuge)			P			M	
5.4 Simulierte Notfälle: i) Feuer oder Rauch im Flug ii) Störung der Bordanlagen, wie erforderlich	P—>	—>	—>				
5.5 Triebwerkabschaltung und -neustart (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 Triebwerksausfall							
6.1* (Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 5 kombiniert werden) Simulierter Triebwerksausfall 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	
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 Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten

a) Die folgenden Symbole bedeuten:

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

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

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 Musterberechtigungslehrganges ist. Bei der Genehmigung eines solchen Lehrganges wird Folgendes berücksichtigt:

i) die Qualifizierung des FFS oder FNPT II;

ii) die Qualifikationen der Lehrberechtigten;

iii) der Umfang der Flugsimulator- oder FNPT II-Ausbildung während des Lehrganges sowie

iv) die Qualifikation und die bisherige Erfahrung des auszubildenden Piloten auf ähnlichen Mustern.

f) Flugmanöver und -verfahren müssen die MCC für Flugzeuge mit mehreren Piloten und für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten im Betrieb mit mehreren Piloten beinhalten.

g) Flugmanöver und -verfahren müssen in der Rolle als alleiniger Pilot für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten im Einpilotenbetrieb durchgeführt werden.

h) Bei technisch komplizierten Hochleistungsflugzeugen mit einem 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 Rechte als alleiniger Pilot beantragt werden, müssen die Flugmanöver/-verfahren gemäß Abschnitt 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 und mindestens ein Flugmanöver/-verfahren aus Abschnitt 3.4 zusätzlich als alleiniger Pilot durchgeführt werden.

i) Im Falle einer gemäß FCL.720.A Buchstabe e ausgestellten beschränkten Musterberechtigung müssen die Bewerber abgesehen von den praktischen Übungen in Bezug auf Start- und Landephase die gleichen Anforderungen erfüllen wie andere Bewerber um eine Musterberechtigung.

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR ATPL/MPL/MUSTERBERECHTIGUNG	
Manöver/Verfahren		OTD	FTD	FFS	A	Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
							FFS A	
ABSCHNITT 1								
1.	Flugvorbereitung							
1.1.	Flugleistungsberechnung	P						
1.2.	Außenkontrolle; Position 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 Sprechfrequenzen	P————>	————>	————>	————>		M	
1.5.	Rollen nach Anweisung der Flugverkehrskontrollstelle oder des Lehrberechtigten			P————>	————>			
1.6.	Kontrollen vor dem Start		P————>	————>	————>		M	
ABSCHNITT 2								
2	Starts							
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————>	————>			

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR ATPL/MPL/MUSTERBERECHTIGUNG		
	Manöver/Verfahren	OTD	FTD	FFS	A	Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS A	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
2.3. Start bei Seitenwind				P————>	————>			
2.4. Start mit höchstzulässiger Startmasse (tatsächlich oder simuliert)				P————>	————>			
2.5. Starts mit simuliertem Triebwerksausfall:								
2.5.1* kurz nach Erreichen von V ₂ (In Flugzeugen, die nicht als Verkehrsflugzeuge oder als Zubringerflugzeuge zugelassen sind, darf der Triebwerksausfall nicht vor Erreichen einer Mindesthöhe 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 Triebwerksausfall kurz nach Erreichen von V ₂ simulieren.)				P————>	————>			
2.5.2* zwischen V ₁ und V ₂				P	X		M Nur FFS	
2.6. Startabbruch bei angemessener Geschwindigkeit vor Erreichen von V ₁				P————>	————>X		M	

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR ATPL/MPL/MUSTERBERECHTIGUNG	
Manöver/Verfahren	OTD	FTD	FFS	A	Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in		
						FFS A	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung	
ABSCHNITT 3								
3	Flugmanöver 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 besondere Eigenheiten des Flugzeuges, z. B. Taumel-schwingungen (Dutch Roll)			P————>	————>X Für diese Übung darf kein Luftfahrzeug verwendet werden.			
3.3.	Normaler Betrieb von Systemen und Bedienelementen, für die der Flugingenieur/Bordtechniker verantwortlich ist.		P————>	————>	————>	————>		
	Normaler und außergewöhnlicher Betrieb folgender Systeme:						M	Es sind zumindest 3 Übungen von 3.4.0 bis 3.4.14 auszuwählen.
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————>	————>	————>	————>		
3.4.4.	Elektrische Anlage		P————>	————>	————>	————>		

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR ATPL/MPL/MUSTERBERECHTIGUNG	
	Manöver/Verfahren	OTD	FTD	FFS	A	Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS A
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. Überziehwarn- und -vermeidungsvorrichtungen oder Stabilisierungsanlagen (SAS)	P————>	————>	————>	————>			
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. Hilfstriebwerk	P————>	————>	————>	————>			
Absichtlich freigelassen							
3.6. Außergewöhnliche Verfahren und Notverfahren:						M	Es sind zumindest 3 Übungen von 3.6.1 bis 3.6.9 auszuwählen.

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR ATPL/MPL/MUSTERBERECHTIGUNG		
	Manöver/Verfahren	OTD	FTD	FFS	A	Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS A	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
3.6.1. Maßnahmen bei Feuer von z. B. Triebwerk, APU, Kabine, Frachtraum, Cockpit, Tragfläche 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 FFS	
3.6.6. Simulierter Kabinendruckausfall/ Not-Sinkflug				P————>	————>			
3.6.7. Besatzungsausfall			P————>	————>	————>			
3.6.8. Andere Notverfahren gemäß Flughandbuch (Aeroplane Flight Manual/AFM)			P————>	————>	————>			
3.6.9. ACAS-Ereignis	P————>	————>	————>		Ein Luftfahrzeug darf nicht verwendet werden		Nur FFS	
3.7. Steilkurven mit 45° Querneigung, 180° bis 360°, links und rechts			P————>	————>	————>			

Manöver/Verfahren	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR ATPL/MPL/MUSTERBERECHTIGUNG	
	OTD	FTD	FFS	A	Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS A	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
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 Landestellung, Fahrwerk ausgefahren)			P————>	————>			
3.8.1. Beenden des überzogenen Flugzustandes oder Maßnahmen nach dem Auslösen der Überziehwarnung in Steigflug-, Reiseflug- und Anflugkonfiguration			P	X			
3.9. Instrumentenflugverfahren							
3.9.1* Einhaltung von An- und Abflugstrecken und ATC-Anweisungen		P————>	————>	————>		M	
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————>	————>			

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR ATPL/MPL/MUSTERBERECHTIGUNG	
Manöver/Verfahren	OTD	FTD	FFS	A	Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS A	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
<p>3.9.3.4* manuell, mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks; der Triebwerkausfall muss während des Endanflugs vor Überflug des Voreinflugzeichens (Outer Marker, OM) bis zum Aufsetzen 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 3.9.3.4 simulieren.</p>			P————>	————>		M	
<p>3.9.4* Nichtpräzisionsanflug bis zur MDH/A</p>			P*—>	————>		M	

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR ATPL/MPL/MUSTERBERECHTIGUNG	
		OTD	FTD	FFS	A	Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS A	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
3.9.5.	<p>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 Buchstabe a, in der genehmigten Mindesthöhe für einen Anflug zu einer versetzten Piste (Minimum Circling Approach Altitude);</p> <p>Anmerkung: Wenn unter Buchstaben a und b aus Gründen der Flugverkehrskontrolle nicht möglich sind, kann ein Anflug zu einer versetzten Piste mit simulierter niedriger Flugsicht durchgeführt werden.</p>			P*—>	——>			
ABSCHNITT 4								
4	Fehlanflugverfahren							
4.1.	Durchstarten mit allen Triebwerken* nach einem ILS-Anflug bei Erreichen der Entscheidungshöhe			P*—>	——>			

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR ATPL/MPL/MUSTERBERECHTIGUNG	
Manöver/Verfahren	OTD	FTD	FFS	A	Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in		
						FFS A	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung	
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		
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 (Flugzeug, soweit möglich)			P—>	—>				
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		

Manöver/Verfahren	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					Handzei- chen des Lehrberech- tigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS A	Handzei- chen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
	OTD	FTD	FFS	A				
5.6. Landung mit Ausfall zweier Triebwerke: — Flugzeuge mit 3 Triebwerken: das mittlere und ein äußeres Triebwerk, soweit gemäß AFM möglich — Flugzeuge mit 4 Triebwerken: 2 Triebwerke auf einer Seite			P	X			M Nur FFS (nur prak- tische Prü- fung)	

Allgemeine Anmerkung:

Besondere Anforderungen bestehen für die Erweiterung einer Musterberechtigung für Instrumentenanflüge bis zu einer Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200 Fuß), z. B. CAT II/III-Betrieb.

ABSCHNITT 6

Erweiterung einer Musterberechtigung für Instrumentenanflüge bis auf eine Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200 Fuß) (CAT II/III) Die nachfolgenden Flugmanöver und -verfahren sind die Mindestausbildungsanforderungen für die Erlaubnis von Instrumentenanflügen bis auf eine Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200 Fuß). Während der folgenden Instrumentenanflug- und Fehlanflugverfahren ist die gesamte Ausrüstung, die entsprechend der Musterzulassung für Instrumentenanflüge bis auf eine Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200 Fuß) notwendig ist, zu verwenden.								
6.1* Startabbruch bei Mindestpistensichtweite			P*—>	—>X Für diese Übung darf kein Luftfahr- zeug verwen- det wer- den.			M*	

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR ATPL/MPL/MUSTERBERECHTIGUNG	
		OTD	FTD	FFS	A	Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS A	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Manöver/Verfahren								
6.2*	<p>ILS-Anflüge: unter simulierten Instrumentenflugbedingungen bis zur geltenden Entscheidungshöhe unter Verwendung des Flugführungssystems. Standardverfahren der Zusammenarbeit der Flugbesatzung (Aufgabenverteilung, Ausrufverfahren (Call Out), gegenseitige Überwachung, Informationsaustausch und Unterstützung) sind zu berücksichtigen.</p>			P →	→		M	
6.3*	<p>Durchstarten:</p> <p>nach Landeanflügen wie in 6.2 genannt bei Erreichen der Entscheidungshöhe.</p> <p>Die Ausbildung muss auch ein Durchstarten aufgrund ungenügender Pistensichtweite (simuliert), Windscherung, Abweichungen über die für einen erfolgreichen Anflug zulässigen Grenzen hinaus und Ausfall von Boden-/Borleinrichtungen vor Erreichen der Entscheidungshöhe sowie Durchstarten mit simuliertem Ausfall von Bordsystemen beinhalten.</p>			P →	→		M*	
6.4*	<p>Landung(en):</p> <p>mit Sicht bei Erreichen der Entscheidungshöhe nach einem Instrumentenanflug. In Abhängigkeit vom verwendeten Flugführungssystem 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 <i>SEE</i>	PRAKTISCHE AUSBILDUNG	
Manöver/Verfahren	Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
ABSCHNITT 1		
1 Abflug		
1.1 Vorflugkontrolle einschließlich: Dokumentation Masse und Schwerpunktlage Flugwetterbriefing 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		
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 Verfahrensweisen 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)		

KLASSENBERECHTIGUNG SEE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG	
Manöver/Verfahren	Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
2.2 Kurve mit Querneigung (360° nach links und rechts mit 45° Schräglage)		
2.3 Überzogene Flugzustände und Beendigung: <ul style="list-style-type: none"> 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 Steigflugeistung (nur einmotoriges Flugzeug) 		
2.4 Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren		
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)		
3.5 Flugmanagement (Flugdurchführungsplan, routinemäßige Überprüfungen einschließlich Treibstoff, Bordanlagen und Vereisung)		
3.6 Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/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 Seitenwindlandung (unter geeigneten Bedingungen)		
4.5 Landeanflug und Landung im Leerlauf aus einer Höhe von bis zu 2 000 Fuß über dem Wasser (nur einmotorige Flugzeuge)		

KLASSENBERECHTIGUNG SEE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG	
Manöver/Verfahren	Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
4.6 Durchstarten aus der Mindesthöhe		
4.7 Landung auf glasigem Wasser Landung auf rauem Wasser		
4.8 Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren		
ABSCHNITT 5		
5 Außergewöhnliche Verfahren und Notverfahren (Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 4 kombiniert werden.)		
5.1 Startabbruch bei angemessener Geschwindigkeit		
5.2 Simulierter Triebwerksausfall nach dem Start (nur einmotorige Flugzeuge)		
5.3 Simulierte Notlandung ohne Motorhilfe (nur einmotorige Flugzeug)		
5.4 Simulierte Notfälle: i) Feuer oder Rauch im Flug ii) Störung der Bordanlagen, wie erforderlich		
5.5 Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren		
ABSCHNITT 6		
6 Simulierter einseitiger Triebwerksausfall (Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 5 kombiniert werden.)		
6.1 Simulierter Triebwerksausfall während des Starts (in einer sicheren Höhe, falls nicht in einem FFS und FNPT II durchgeführt)		
6.2 Triebwerkabschaltung und -neustart (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 5 Elemente nicht besteht, muss er die gesamte Prüfung bzw. Überprüfung wiederholen. Ein Bewerber, der nicht mehr als 5 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 war, muss der Bewerber die gesamte Prüfung bzw. Überprüfung wiederholen. Alle entsprechenden Abschnitte der praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung müssen innerhalb von 6 Monaten absolviert werden.
2. Bei einer Befähigungsüberprüfung für eine IR muss der Bewerber Abschnitt 5 der Befähigungsüberprüfung bestehen. Wenn der Bewerber mehr als 3 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 war, muss der Bewerber die gesamte Überprüfung wiederholen.

TESTFLUGTOLERANZEN

3. Der Bewerber muss die Fähigkeit zu Folgendem nachweisen:
 - a) Betreiben des Hubschraubers innerhalb seiner Grenzen;
 - b) reibungslose und genaue Durchführung sämtlicher Flugmanöver;
 - c) Handeln mit gutem Urteilsvermögen und Verhalten als Luftfahrer;
 - d) Anwendung luftfahrttechnischer Kenntnisse;
 - e) Beherrschung des Hubschraubers zu jedem Zeitpunkt und in einer solchen Weise, dass der erfolgreiche Abschluss eines Verfahrens oder Flugmanövers zu keinem Zeitpunkt in Frage gestellt ist;
 - f) ggf. Besatzungskordinations- und Besatzungsausfallverfahren zu verstehen und anzuwenden sowie
 - g) ggf. effektiv mit den anderen Besatzungsmitgliedern zu kommunizieren.
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 Kurses über Grund:

Auf Funknavigationshilfen	± 5°
---------------------------	------

Präzisionsanflug	Halbskalenausschlag, Azimut und Gleitpfad
------------------	---

Steuerkurs:

Normaler Betrieb	± 5°
Außergewöhnlicher Betrieb/Notfälle	± 10°

Geschwindigkeit:

Im Allgemeinen	± 10 Knoten
Bei simuliertem Triebwerksausfall	+ 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 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/BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG

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) erneuern, verlängern oder diese Rechte auf ein anderes Muster ausdehnen möchten.

8. Instrumentenflugverfahren (Abschnitt 5) sind nur von Bewerbern durchzuführen, die eine IR(H) für Hubschrauber erneuern, verlängern oder diese Rechte 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:

i) die Qualifizierung des FSTD gemäß Teil-OR;

ii) die Qualifikation des Lehrberechtigten und Prüfers;

iii) der Umfang der FSTD-Ausbildung während des Lehrgangs;

iv) die Qualifikation und die bisherige Erfahrung des auszubildenden Piloten in ähnlichen Mustern sowie

v) der Umfang an überwachter Flugerfahrung nach der Erteilung der neuen Musterberechtigung.

HUBSCHRAUBER MIT MEHREREN PILOTEN

11. Bewerber um 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 um 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 BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG	
	FTD	FFS	H	Handzeichen des Lehrberechtigigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS H	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Manöver/Verfahren						
ABSCHNITT 1 — Flugvorbereitung und Vorflugkontrollen						
1.1 Außenkontrolle des Hubschraubers, Lage der zu kontrollierenden Punkte und Zweck der Kontrolle			P		M (falls im Hubschrauberdurchgeführt)	
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 Lehrberechtigigten		P	—>		M	
1.5 Verfahren und Kontrollen vor dem Start	P	—>	—>		M	
ABSCHNITT 2 — Flugmanöver und -verfahren						
2.1 Starts (verschiedene Abflugprofile)		P	—>		M	
2.2 Schrägabflüge und -landungen oder bei Seitenwind		P	—>			
2.3 Start mit höchstzulässiger Startmasse (tatsächlich oder simuliert)	P	—>	—>			
2.4 Start mit simuliertem Triebwerksausfall kurz vor Erreichen von TDP oder DPATO		P	—>		M	
2.4.1 Start mit simuliertem Triebwerksausfall kurz nach Erreichen von TDP oder DPATO		P	—>		M	
2.5 Steig- und Sinkflugkurven auf bestimmte Steuerkurse	P	—>	—>		M	

HUBSCHRAUBER MIT NUR EINEM/MEHREREN PILOTEN	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG		
	Manöver/Verfahren	FTD	FFS	H	Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS H	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
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	
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	—>	—>			
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	—>	—>			

HUBSCHRAUBER MIT NUR EINEM/MEHREREN PILOTEN	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG		
	Manöver/Verfahren	FTD	FFS	H	Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS H	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
3.11	Weterradar, Funkhöhenmesser, Transponder	P	—>	—>			
3.12	Flächennavigationsgeräte (RNAV)	P	—>	—>			
3.13	Fahrwerk	P	—>	—>			
3.14	Hilfstriebwerk	P	—>	—>			
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	—>	—>			
4.5.1	Ausfall des Heckrotors (falls anwendbar)	P	—>	Für diese Übung darf kein Hubschrauber verwendet werden.			
4.6	Besatzungsausfall — nur MPH	P	—>	—>			
4.7	Störung der Kraftübertragung (Getriebe)	P	—>	—>			
4.8	Andere Notverfahren gemäß entsprechendem Flughandbuch	P	—>	—>			

HUBSCHRAUBER MIT NUR EINEM/MEHREREN PILOTEN	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG		
	Manöver/Verfahren	FTD	FFS	H	Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS H	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
ABSCHNITT 5 — Instrumentenflugverfahren (durchzuführen unter tatsächlichen oder simulierten Instrumentenflug-Wetterbedingungen)							
5.1	Start nach Instrumenten: Übergang zum Instrumentenflug so bald wie möglich nach dem Abheben	p*	—>*	—>*			
5.1.1	Simulierter Triebwerkausfall während des Abflugs	p*	—>*	—>*		M*	
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	Präzisionsanflug manuell, mit oder ohne Flugkommandoanlage	p*	—>*	—>*		M*	
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 (Outer Marker, OM) bis zum Aufsetzen oder bis zum Abschluss des Fehlanflugverfahrens 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*	—>*	—>*			
5.6.1	Sonstige Fehlanflugverfahren	p*	—>*	—>*			
5.6.2	Durchstarten mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks bei Erreichen der DA/DH oder MDA/MDH	p*				M*	

HUBSCHRAUBER MIT NUR EINEM/MEHREREN PILOTEN	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG	
	FTD	FFS	H	Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS H	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Manöver/Verfahren						
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 5 Elemente nicht besteht, muss er die gesamte Prüfung bzw. Überprüfung wiederholen. Ein Bewerber, der nicht mehr als 5 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 war, muss der Bewerber die gesamte Prüfung bzw. Überprüfung wiederholen. Alle Teile der praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung müssen innerhalb von 6 Monaten absolviert werden.

TESTFLUGTOLERANZEN

- Der Bewerber muss die Fähigkeit zu Folgendem nachweisen:
 - Betreiben des Luftfahrzeugs mit vertikaler Start- und Landefähigkeit innerhalb seiner Grenzen;
 - reibungslose und genaue Durchführung sämtlicher Flugmanöver;
 - Handeln mit gutem Urteilsvermögen und Verhalten als Luftfahrer;
 - Anwendung luftfahrttechnischer Kenntnisse;
 - Beherrschung des Luftfahrzeugs mit vertikaler Start- und Landefähigkeit zu jedem Zeitpunkt und in einer solchen Weise, dass der erfolgreiche Abschluss eines Verfahrens oder Flugmanövers zu keinem Zeitpunkt in Frage gestellt ist;
 - Besatzungs-Koordinations- und Besatzungsausfallverfahren zu verstehen und anzuwenden sowie
 - effektiv mit den anderen Besatzungsmitgliedern zu kommunizieren.
- 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.
 - 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 Kurses über Grund:

Auf Funknavigationshilfen	± 5°
Präzisionsanflug	Halbskalenausschlag, Azimut und Gleitpfad

Steuerkurs:

Normaler Betrieb	± 5°
Außergewöhnlicher Betrieb/Notfälle	± 10°

Geschwindigkeit:

Im Allgemeinen	± 10 Knoten
Bei simuliertem Triebwerksausfall	+ 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 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/BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG

4. Die folgenden Symbole bedeuten:

P = ausgebildet als PIC oder Kopilot und als PF und PNF für die Erteilung einer Musterberechtigung, wie jeweils 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)

PL = Luftfahrzeug mit vertikaler Start- und Landefähigkeit

a) Bewerber um 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 um 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 sind Flugsimulationstrainingsgeräte zu verwenden, wenn diese Teil einer genehmigten Ausbildung zum Erwerb einer Musterberechtigung sind. Bei der Genehmigung eines solchen Lehrganges wird Folgendes berücksichtigt:
- die Qualifizierung des Flugsimulators gemäß Teil-OR,
 - die Qualifikationen des Lehrberechtigten.

KATEGORIE LUFTFAHRZEUGE MIT VERTIKALER START- UND LANDEFÄHIGKEIT	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG		
	Manöver/Verfahren	OTD	FTD	FFS	PL	Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS PL	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
ABSCHNITT 1 — Flugvorbereitung und Vorflugkontrollen								
1.1 Außenkontrolle des Luftfahrzeugs 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 Navigationsausrüstung, Auswahl und Einstellung der Navigations- und Sprechfunkfrequenzen	P	—>	—>	—>			M	
1.4 Rollen nach Anweisung der Flugverkehrskontrollstelle oder eines Lehrberechtigten		P	—>	—>				
1.5 Verfahren und Überprüfungen vor dem Abflug einschl. Leistungsprüfung	P	—>	—>	—>			M	
ABSCHNITT 2 — Flugmanöver und -verfahren								
2.1 Normale VFR-Startprofile Landebahnbetrieb (STOL und VTOL) einschließlich Seitenwind Erhöhte Hubschrauberlandeplätze Hubschrauberbodenlandeplätze		P	—>	—>			M	
2.2 Start mit höchstzulässiger Startmasse (tatsächlich oder simuliert)		P	—>					

KATEGORIE LUFTFAHRZEUGE MIT VERTIKALER START- UND LANDEFÄHIGKEIT	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG	
	OTD	FTD	FFS	PL	Handzeichen des Lehrberechtigigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS PL	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Manöver/Verfahren							
2.3.1 Startabbruch: bei Landebahnbetrieb bei Betrieb auf erhöhten Hubschrauberlandeplätzen bei Betrieb auf Hubschrauberbodenlandeplätzen		P	—>			M	
2.3.2 Start mit simuliertem Triebwerkausfall nach Passieren des Entscheidungspunktes: bei Landebahnbetrieb bei Betrieb auf erhöhten Hubschrauberlandeplätzen bei Betrieb auf Hubschrauberbodenlandeplätzen		P	—>			M	
2.4 Autorotationssinkflug im Hubschraubermodus auf den Boden (für diese Übung darf kein Luftfahrzeug verwendet werden)	P	—>	—>			M Nur FFS	
2.4.1 Sinkflug mit im Fahrtwind mitdrehendem Rotor im Flugzeugmodus auf den Boden (für diese Übung darf kein Luftfahrzeug verwendet werden)		P	—>			M Nur FFS	
2.5 Normale VFR-Landeprofile; Landebahnbetrieb (STOL und VTOL) Erhöhte Hubschrauberlandeplätze Hubschrauberbodenlandeplätze		P	—>	—>		M	
2.5.1 Landung mit simuliertem Triebwerkausfall nach Erreichen des Entscheidungspunktes: bei Landebahnbetrieb bei Betrieb auf erhöhten Hubschrauberlandeplätzen bei Betrieb auf Hubschrauberbodenlandeplätzen							

KATEGORIE LUFTFAHRZEUGE MIT VERTIKALER START- UND LANDEFÄHIGKEIT	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG		
	Manöver/Verfahren	OTD	FTD	FFS	PL	Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS PL	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
2.6	Durchstarten oder Landung nach simuliertem Triebwerkausfall vor Erreichen des Entscheidungspunktes		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	—>	—>				
3.6	Hydraulikanlage	P	—>	—>				
3.7	Steuer- und Trimmanlage	P	—>	—>				
3.8	Eisverhütungs- und Enteisungsanlage, Scheibenheizung (falls vorhanden)	P	—>	—>				
3.9	Autopilot/Flugkommandoanlage	P	—>	—>				

KATEGORIE LUFTFAHRZEUGE MIT VERTIKALER START- UND LANDEFÄHIGKEIT	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG	
	OTD	FTD	FFS	PL	Handzeichen des Lehrberechtigigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS PL	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Manöver/Verfahren							
3.10 Überziehwarnanzeiger oder Überziehvermeidungsvorrichtungen und Stabilisierungsanlagen (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	—>	—>				
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 Evakuation, falls zutreffend	P	—>	—>				
4.2 Rauchbekämpfung und Rauchentfernung	P	—>	—>				
4.3 Triebwerkausfall, Abstellen und Wiederanlassen (für diese Übung darf kein Luftfahrzeug verwendet werden.) einschließlich Übergang vom Hubschrauber zum Flugzeugmodus und umgekehrt	P	—>	—>			Nur FFS	

KATEGORIE LUFTFAHRZEUGE MIT VERTIKALER START- UND LANDEFÄHIGKEIT	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG		
	Manöver/Verfahren	OTD	FTD	FFS	PL	Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS PL	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
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	
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 Überziehwarnanzeigers 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	—>	—>					
ABSCHNITT 5 — Instrumentenflugverfahren (durchzuführen unter tatsächlichen oder simulierten Instrumentenflug-Wetterbedingungen)								
5.1 Start nach Instrumenten: Übergang zum Instrumentenflug so bald wie möglich nach dem Abheben	P*	—>*	—>*					
5.1.1 Simulierter Triebwerkausfall während des Abflugs nach Passieren des Entscheidungspunktes	P*	—>*	—>*				M*	

KATEGORIE LUFTFAHRZEUGE MIT VERTIKALER START- UND LANDEFÄHIGKEIT	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG		
	Manöver/Verfahren	OTD	FTD	FFS	PL	Handzeichen des Lehrberechtigigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS PL	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
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*	—>*	—>*				
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 Aufsetzen oder bis zum Abschluss des Fehlanflugverfahrens simuliert werden	p*	—>*	—>*			M*	
5.5	Nichtpräzisionsanflug bis zur Mindest-Sinkflughöhe 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 Ausfall eines Triebwerks bei Erreichen der DA/DH oder MDA/MDH	p*					M*	

KATEGORIE LUFTFAHRZEUGE MIT VERTIKALER START- UND LANDEFÄHIGKEIT	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG		
	Manöver/Verfahren	OTD	FTD	FFS	PL	Handzeichen des Lehrberechtigigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS PL	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
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 — Erweiterung einer Musterberechtigung für Instrumentenanflüge bis auf eine Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (CAT II/III)								
6 Erweiterung einer Musterberechtigung für Instrumentenanflüge bis auf eine Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (CAT II/III) Die nachfolgenden Flugmanöver und -verfahren sind die Mindestausbildungsanforderungen für die Erlaubnis von Instrumentenanflügen bis auf eine Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200 Fuß). Während der nachfolgenden Instrumentenanflüge und Fehlanflugverfahren 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.								
6.1 Startabbruch bei Mindestpistensichtweite		P	—>				M*	
6.2 ILS-Landeanflüge unter simulierten Instrumentenflugbedingungen bis zur geltenden Entscheidungshöhe unter Verwendung des Flugführungssystems. Die Standard-Besatzungs koordinationsverfahren (SOPs) sind zu beachten.		P	—>	—>			M*	

KATEGORIE LUFTFAHRZEUGE MIT VERTIKALER START- UND LANDEFÄHIGKEIT	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG	
	OTD	FTD	FFS	PL	Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS PL	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Manöver/Verfahren							
6.3 Durchstarten nach Landeanflügen wie in 6.2 genannt bei Erreichen der Entscheidungshöhe. Die Ausbildung muss auch ein Durchstarten aufgrund ungenügender Pistensichtweite (simuliert), Windscherung, Abweichungen über die für einen erfolgreichen Anflug zulässigen Grenzen hinaus und Ausfall von Boden-/ Bordeinrichtungen vor Erreichen der Entscheidungshöhe sowie Durchstarten mit simuliertem Ausfall von Bordsystemen beinhalten.		P	→	→		M*	
6.4 Landung(en) mit Sicht bei Erreichen der Entscheidungshöhe nach einem Instrumentenanflug. 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 5 Elemente nicht besteht, muss er die gesamte Prüfung/Überprüfung wiederholen. Ein Bewerber, der nicht mehr als 5 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 war, muss der Bewerber die gesamte Prüfung/Überprüfung wiederholen. Alle Teile der praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung müssen innerhalb von 6 Monaten absolviert werden.

TESTFLUGTOLERANZEN

- Der Bewerber muss die Fähigkeit zu Folgendem nachweisen:
 - Betreiben des Luftschiffs innerhalb seiner Grenzen;
 - reibungslose und genaue Durchführung sämtlicher Flugmanöver;
 - Handeln mit gutem Urteilsvermögen und Verhalten als Luftfahrer;

- iv) Anwendung luftfahrttechnischer Kenntnisse;
- v) Beherrschung des Luftschiffs zu jedem Zeitpunkt und in einer solchen Weise, dass der erfolgreiche Abschluss eines Verfahrens oder Flugmanövers zu keinem Zeitpunkt in Frage gestellt ist;
- vi) Besatzungs-Koordinations- und Besatzungsausfallverfahren zu verstehen und anzuwenden sowie
- vii) 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 Kurses über Grund:

Auf Funknavigationshilfen	± 5°
Präzisionsanflug	Halbskalenausschlag, Azimut und Gleitpfad

Steuerkurs:

Normaler Betrieb	± 5°
Außergewöhnlicher Betrieb/Notfälle	± 10°

b) Grenzen VFR-Flug:

Höhe:

Im Allgemeinen	± 100 Fuß
----------------	-----------

Steuerkurs:

Normaler Betrieb	± 5°
Außergewöhnlicher Betrieb/Notfälle	± 10°

INHALT DER AUSBILDUNG/PRAKTISCHEN PRÜFUNG/BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG

4. Die folgenden Symbole bedeuten:

P = ausgebildet als PIC oder Kopilot und als PF und PNF für die Erteilung einer Musterberechtigung, wie jeweils 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 um die praktische Prüfung für die Erteilung der Musterberechtigung für Luftschiffe müssen Abschnitt 1 bis 5 und, falls zutreffend, Abschnitt 6 absolvieren.
- b) Bewerber um 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 sind Flugsimulationstrainingsgeräte zu verwenden, wenn diese Teil einer Ausbildung zum Erwerb einer Musterberechtigung sind. Für den Lehrgang wird Folgendes berücksichtigt:

a) die Qualifizierung des Flugsimulators gemäß Teil-OR,

b) die Qualifikationen des Lehrberechtigten.

LUFTSCHIFFKATEGORIE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG	
	OTD	FTD	FFS	As	Handzeichen des Lehr- berechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS As	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
ABSCHNITT 1 — Flugvorbereitung und Vorflugkontrollen							
1.1 Vorflugkontrolle				P			
1.2 Cockpitkontrolle	P	—>	—>	—>			
1.3 Anlassverfahren, Überprüfung der Funk- und Navigationsaus- rüstung, Auswahl und Einstellung der Navigations- und Sprechfunk- frequenzen		P	—>	—>		M	
1.4 Abmastverfahren und Bodenmanöver			P	—>		M	

LUFTSCHIFFKATEGORIE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG	
	OTD	FTD	FFS	As	Handzeichen des Lehr- berechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS As	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
1.5 Verfahren und Kontrollen vor dem Start	p	—>	—>	—>		M	
ABSCHNITT 2 — Flugmanöver und -verfahren							
2.1 Normale VFR- Startprofile			P	—>		M	
2.2 Start mit simuliertem Triebwerksausfall			P	—>		M	
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- Landeprofile			P	—>		M	
2.11 Landung mit Schwere > 0 (schwere Landung)			P	—>		M	
2.12 Landung mit Schwere < 0 (leichte Landung)			P	—>		M	
Absichtlich freigelassen							

LUFTSCHIFFKATEGORIE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG		
	OTD	FTD	FFS	As	Handzeichen des Lehr- berechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS As	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung	
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	—>	—>	—>			
3.7	Steuer- und Trimmanlage	P	—>	—>	—>			
3.8	Ballonettssystem	P	—>	—>	—>			
3.9	Autopilot/Flugkommandoanlage	P	—>	—>	—>			
3.10	Stabilisierungsanlage (SAS)	P	—>	—>	—>			
3.11	Wetterradar, Funkhöhenmesser, Transponder, Bodennäherungswarnanlage (falls vorhanden)	P	—>	—>	—>			
3.12	Fahrwerk	P	—>	—>	—>			

LUFTSCHIFFKATEGORIE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG	
	OTD	FTD	FFS	As	Handzeichen des Lehr- berechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS As	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Manöver/Verfahren							
3.13 Hilfstriebwerk	P	—>	—>	—>			
3.14 Funk, Navigationsgeräte, Instrumente und Flugmanage- mentsysteme	P	—>	—>	—>			
Absichtlich freigelassen							
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	—>	—>	—>			
4.3 Triebwerkausfall, Abstellen und Wiederanlassen In bestimmten Flugphasen, einschl. Ausfall mehrerer Triebwerke	P	—>	—>	—>			
4.4 Besatzungsausfall	P	—>	—>	—>			
4.5 Störung der Kraftübertragung (Getriebe)	P	—>	—>	—>		Nur FFS	
4.6 Andere Notverfahren gemäß entsprechendem Flughandbuch	P	—>	—>	—>			

LUFTSCHIFFKATEGORIE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG	
	OTD	FTD	FFS	As	Handzeichen des Lehr- berechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS As	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
ABSCHNITT 5 — Instrumentenflugverfahren (durchzuführen unter tatsächlichen oder simulierten Instrumentenflug- Wetterbedingungen)							
5.1 Start nach Instrumenten: Übergang zum Instrumentenflug so bald wie möglich nach dem Abheben	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*	—>*	—>*	—>*			
5.4 Präzisionslandeanflug bis zu einer Entscheidungshöhe von nicht weniger als 60 m (200 ft)	p*	—>*	—>*	—>*			
5.4.1 Manuell, ohne Flugkomman- doanlage	p*	—>*	—>*	—>*		M* (nur praktische Prüfung)	
5.4.2 Manuell, mit Flugkomm- andoanlage	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 Aufsetzen oder bis zum Abschluss des Fehlflugverfahrens simuliert werden	p*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.5 Nichtpräzisionsanflug bis zur Mindest- Sinkflughöhe MDA/H	p*	—>*	—>*	—>*		M*	

LUFTSCHIFFKATEGORIE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG	
	OTD	FTD	FFS	As	Handzeichen des Lehr- berechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS As	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Manöver/Verfahren							
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 Ausfall eines Triebwerks 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 — Erweiterung einer Musterberechtigung für Instrumentenanflüge bis auf eine Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (CAT II/III)							
6 Erweiterung einer Musterberechtigung für Instrumentenanflüge bis auf eine Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (CAT II/III) Die nachfolgenden Flugmanöver und -verfahren sind die Mindest-Ausbildungsanforderungen für die Erlaubnis von Instrumentenanflügen bis auf eine Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200 Fuß). 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 Fuß) erforderlich ist, zu verwenden.							

LUFTSCHIFFKATEGORIE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG	
	OTD	FTD	FFS	As	Handzeichen des Lehr- berechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in FFS As	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Manöver/Verfahren							
6.1 Startabbruch bei Mindestpisten- sichtweite		P	——>			M*	
6.2 ILS-Landeanflüge Unter simulierten Instrumentenflug- bedingungen bis zur anwendbaren Entscheidungshöhe unter Verwendung des Flugführungssystems. Die Standard- Besatzungs- koordinationsver- fahren (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 ungenügender Pistensichtweite (simuliert), Windscherung, Abweichungen über die für einen erfolgreichen Anflug zulässigen Grenzen hinaus und Ausfall von Boden-/ Borleinrichtungen vor Erreichen der Entscheidungshöhe sowie Durchstarten mit simuliertem Ausfall von Bordsystemen beinhalten.		P	——>			M*	
6.4 Landung(en) mit Sicht bei Erreichen der Entscheidungshöhe nach einem Instrumentenanflug. In Abhängigkeit vom verwendeten Flugführungssystem ist eine automatische Landung durchzuführen.		P	——>			M*	

LUFTSCHIFFKATEGORIE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG	
					Handzeichen des Lehr- berechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Gep. in FFS As	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Manöver/Verfahren	OTD	FTD	FFS	As			
ABSCHNITT 7 — Zusatzausrüstung							
7	Gebrauch der Zusatzausrüstung		P	—>			

ANHANG II

BEDINGUNGEN DER UMWANDLUNG BESTEHENDER NATIONALER LIZENZEN UND BERECHTIGUNGEN FÜR FLUGZEUGE UND HUBSCHRAUBER

A. FLUGZEUGE

1. Pilotenlizenzen

Eine Pilotenlizenz, die von einem Mitgliedstaat gemäß den nationalen 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 An- forderungen	Ersatz-FCL-Lizenz und Bedingungen (soweit zutreffend)	Wegfall von Bedingungen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1 500 als PIC auf Flugzeugen mit mehreren Piloten	Keine	ATPL(A)	Nicht zutreffend	a)
ATPL(A)	> 1 500 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 -durchführung gemäß FCL.515	ATPL(A), mit auf Kopilot beschränkter Musterbe- rechtigung	Nachweis der Fähigkeit, als PIC tätig zu sein, wie in Anlage 9 von Teil-FCL festgelegt	c)
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 Buchstabe 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 einem Piloten, Kategorie für den regionalen Pendelverkehr CS-23, oder gleichwertige Berechtigung gemäß den Anforderungen von Teil-OPS für den gewerblichen Luftverkehr	i) Ablegen einer Prüfung über ATPL(A)- Kenntnisse im Mitgliedstaat der Lizenz- erteilung (*) ii) Erfüllung der übrigen Anforderungen von FCL.720.A Buchstabe c	CPL/IR(A) mit ATPL-Theorie- Anrechnung	Nicht zutreffend	e)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	> 500 als PIC auf Flugzeugen mit einem Piloten	Keine	CPL/IR(A) mit Muster-/Klassenberechtigungen beschränkt auf Flugzeuge mit einem Piloten		f)
CPL/IR(A)	< 500 als PIC auf Flugzeugen mit einem Piloten	Nachweis der Kenntnisse in Flugplanung und -durchführung für Ebene CPL/IR	Wie Spalte 4 Zeile f	Erlangung einer Musterberechtigung für ein Muster mit mehreren Piloten gemäß Teil-FCL	g)
CPL(A)	> 500 als PIC auf Flugzeugen mit einem Piloten	Nachtflugberechtigung, falls zutreffend	CPL(A) mit Muster-/Klassenberechtigungen beschränkt auf Flugzeuge mit einem Piloten		h)
CPL(A)	< 500 als PIC auf Flugzeugen mit einem Piloten	i) Nachtflugberechtigung, falls zutreffend; ii) Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und -durchführung gemäß FCL.310	Wie Spalte 4 Zeile h		i)
PPL/IR(A)	≥ 75 gemäß IFR	Nachtflugberechtigung, falls Nachtflugberechtigung nicht in Instrumentenflugberechtigung enthalten	PPL/IR(A) (IR beschränkt auf PPL)	Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und -durchführung gemäß FCL.615 Buchstabe b	j)
PPL(A)	≥ 70 auf Flugzeugen	Nachweis der Verwendung von Funknavigationshilfen	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 Flugzeugmuster 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 Ziffer i der obigen Tabelle erfüllen.

2. Lehrberechtigungen

Eine Lehrberechtigung, die von einem Mitgliedstaat gemäß den nationalen Anforderungen erteilt wurde, wird in ein Teil-FCL-Zeugnis umgewandelt, sofern der Bewerber die nachfolgenden Anforderungen erfüllt:

Nationale Zeugnisse oder 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	nicht zutreffend	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. SFI-Zertifizierungsbescheinigung

Eine SFI-Zertifizierungsbescheinigung, die von einem Mitgliedstaat gemäß den nationalen Anforderungen erteilt wurde, wird in ein Teil-FCL-Zeugnis umgewandelt, sofern der Inhaber die nachfolgenden Anforderungen erfüllt:

Nationale Zertifizierungsbescheinigung	Erfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatz-Teil-FCL-Zeugnis
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	> 1 500 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 3 Jahren gültig. Für die Verlängerung ist die Erfüllung der entsprechenden Anforderungen gemäß Teil-FCL erforderlich.

4. STI-Zeugnis

Eine STI-Zertifizierungsbescheinigung, die von einem Mitgliedstaat gemäß den nationalen Anforderungen dieses Staates erteilt wurde, kann in ein Teil-FCL-Zeugnis umgewandelt werden, sofern der Inhaber die in der nachfolgenden Tabelle genannten Anforderungen erfüllt:

Nationale Zertifizierungsbescheinigung	Erfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatz-Zertifizierungsbescheinigung
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	> 500 Stunden als Pilot auf SPA	i) ist derzeit Inhaber oder war Inhaber einer von einem Mitgliedstaat ausgestellten Pilotenlizenz; ii) hat eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anlage 9 von 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 Anlage 9 von 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 nationalen Anforderungen erteilt wurde, wird in eine Teil-FCL-Lizenz umgewandelt, sofern der Bewerber die nachfolgenden Anforderungen erfüllt:

- Erfüllung der Verlängerungsanforderungen von Teil-FCL für Muster- und Instrumentenflugberechtigung entsprechend den mit der Lizenz verbundenen Rechten als Befähigungsüberprüfung;
- Nachweis der Kenntnisse der entsprechenden Teile von Teil-OPS und Teil-FCL;
- Nachweis der Sprachkompetenz gemäß FCL.055;

d) Erfüllung der in nachfolgender Tabelle genannten Anforderungen:

Nationale Lizenz	Gesamte Flugstundenerfahrung	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 Hubschraubern mit mehreren Piloten	keine	ATPL(H) und IR	nicht zutreffend	(a)
ATPL(H) keine IR(H) Rechte	> 1 000 als PIC auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	keine	ATPL(H)		(b)
ATPL(H) gültige IR(H)	> 1 000 auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	keine	ATPL (H) und IR mit auf Kopilot beschränkter Musterberechtigung	Nachweis der Fähigkeit, als PIC tätig zu sein, wie in Anlage 9 von Teil-FCL festgelegt	(c)
ATPL(H) keine IR(H) Rechte	> 1 000 auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	keine	ATPL(H) mit auf Kopilot beschränkter Musterberechtigung	Nachweis der Fähigkeit, als PIC tätig zu sein, wie in Anlage 9 von Teil-FCL festgelegt	(d)
ATPL(H) gültige IR(H)	> 500 auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und Flugdurchführung gemäß FCL.515 und FCL.615 Buchstabe b	wie Spalte 4 Zeile c	wie Spalte 5 Zeile c	(e)
ATPL(H) keine IR(H) Rechte	> 500 auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	wie Spalte 3 Zeile e	wie Spalte 4 Zeile d	wie Spalte 5 Zeile d	(f)
CPL/IR(H) und eine theoretische ICAO-ATPL(H)-Prüfung im Mitgliedstaat der Lizenzerteilung 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 dem Niveau der Teil-FCL-ATPL entsprechend bewertet wird	nicht zutreffend	(g)
CPL/IR(H)	> 500 Stunden auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	i) Ablegen einer Prüfung über theoretische Teil-FCL ATPL(H)-Kenntnisse im Mitgliedstaat der Lizenzerteilung (*); ii) Erfüllung der übrigen Anforderungen von FCL.720.H Buchstabe b	CPL/IR(H) mit Anrechnung Theorie Teil-FCL-ATPL(H)	nicht zutreffend	(h)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	> 500 als PIC auf Hubschraubern mit einem Piloten	keine	CPL/IR(H) mit Musterberechtigungen beschränkt auf Hubschrauber mit einem Piloten	Erlangung einer Musterberechtigung für Muster mit mehreren Piloten gemäß Teil-FCL	(i)
CPL/IR(H)	< 500 als PIC auf Hubschraubern mit einem Piloten	Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und Flugdurchführung gemäß FCL.310 und FCL.615 Buchstabe b	wie Spalte 4 Zeile i		(j)
CPL(H)	> 500 als PIC auf Hubschraubern mit einem Piloten	Nachtflugberechtigung	CPL(H) mit Musterberechtigungen beschränkt auf Hubschrauber mit einem Piloten		(k)
CPL(H)	< 500 als PIC auf Hubschraubern mit einem Piloten	Nachtflugberechtigung Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und -durchführung gemäß FCL.310	wie Spalte 4 Zeile k		(l)
CPL(H) Ohne Nachtflugberechtigung	> 500 als PIC auf Hubschraubern mit einem Piloten		wie Spalte 4 Zeile k und beschränkt auf VFR-Tagbetrieb	Erlangung einer Musterberechtigung für Muster mit mehreren Piloten gemäß Teil-FCL und einer Nachtflugberechtigung	(m)
CPL(H) Ohne Nachtflugberechtigung	< 500 als PIC auf Hubschraubern mit einem Piloten	Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und Flugdurchführung gemäß FCL.310	wie Spalte 4 Zeile k und beschränkt auf VFR-Tagbetrieb		(n)
PPL/IR(H)	≥ 75 gemäß IFR	Nachtflugberechtigung; Nachtflugrechte 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(H)	≥ 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 Hubschraubermuster fliegen, theoretische ATPL(H)-Kenntnisse werden ihnen jedoch 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 Ziffer i der obigen Tabelle erfüllen.

2. Lehrberechtigungen

Eine Lehrberechtigung, die von einem Mitgliedstaat gemäß den nationalen Anforderungen erteilt wurde, wird in ein Teil-FCL-Zeugnis umgewandelt, sofern der Bewerber die nachfolgenden Anforderungen erfüllt:

Nationale Zeugnisse oder Rechte	Erfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatzzeugnis
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	wie gemäß Teil-FCL für das entsprechende Zeugnis erforderlich		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, das von einem Mitgliedstaat gemäß den nationalen 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 Musterberechtigungslehrgangs einschließlich MCC absolviert	SFI(H)
SFI(H)	3 Jahre Erfahrung als SFI in jüngster Zeit	hat den Simulatorinhalt des entsprechenden Musterberechtigungslehrgangs 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, das von einem Mitgliedstaat gemäß den nationalen 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 Anlage 9 von Teil-FCL in einem für die beabsichtigte Ausbildung geeigneten FSTD abgelegt	STI(H)
STI(H)	3 Jahre Erfahrung als STI in jüngster Zeit	hat eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anlage 9 von 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

BEDINGUNGEN 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 Anhang 1 des Abkommens von Chicago durch ein Drittland ausgestellt wurde, kann von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats für gültig erklärt werden.

Piloten müssen sich an die zuständige Behörde des Mitgliedstaats 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 Rechte gemäß den in Teil-FCL festgelegten Anforderungen ausüben.

Pilotenlizenzen für den gewerblichen Luftverkehr und andere gewerbliche Tätigkeiten

3. Im Falle von Pilotenlizenzen für gewerblichen Luftverkehr 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 dem Teil-Medical ausgestellten Tauglichkeitszeugnisses Klasse 1 sein;
- e) im Fall von Flugzeugen die in nachfolgender Tabelle genannten Anforderungen bezüglich der Erfahrung erfüllen:

Lizenz	Gesamte Flugstundenerfahrung	Rechte	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1 500 als PIC auf Flugzeugen mit mehreren Piloten	Gewerblicher Luftverkehr in Flugzeugen mit mehreren Piloten als PIC	(a)
ATPL(A) oder CPL(A)/IR (*)	> 1 500 Stunden als PIC oder Kopilot auf Flugzeugen mit mehreren Piloten gemäß operationellen Anforderungen	Gewerblicher Luftverkehr in Flugzeugen mit mehreren Piloten als Kopilot	(b)
CPL(A)/IR	> 1 000 Stunden als PIC im gewerblichen Luftverkehr seit Erwerb einer IR	Gewerblicher Luftverkehr in Flugzeugen mit einem Piloten als PIC	(c)
CPL(A)/IR	> 1 000 Stunden als PIC oder Kopilot auf Flugzeugen mit einem Piloten gemäß operationellen Anforderungen	Gewerblicher Luftverkehr in Flugzeugen mit einem Piloten als Kopilot gemäß Teil-OPS	(d)
ATPL(A), CPL (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 Rechten in Flugzeugen in anderem Betrieb als im gewerblichen Luftverkehr	(e)

(1)	(2)	(3)	
CPL(A)	> 1 500 Stunden als PIC im gewerblichen Luftverkehr einschließlich 500 Stunden im Betrieb von Wasserflugzeugen	Gewerblicher Luftverkehr in Flugzeugen mit einem Piloten als PIC	(f)

(*) Inhaber einer CPL(A)/IR für Flugzeuge mit mehreren Piloten müssen vor einer Anerkennung Kenntnisse auf ICAO ATPL(A)-Niveau nachgewiesen haben.

f) im Fall von Hubschraubern die in nachfolgender Tabelle genannten Anforderungen bezüglich der Erfahrung erfüllen:

Lizenz	Gesamte Flugstundenenerfahrung	Rechte	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) gültige IR	> 1 000 Stunden als PIC auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	Gewerblicher Luftverkehr in Hubschraubern mit mehreren Piloten als PIC im VFR- und IFR-Betrieb	(a)
ATPL(H) keine IR-Rechte	> 1 000 Stunden als PIC auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	Gewerblicher Luftverkehr 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	Gewerblicher Luftverkehr in Hubschraubern mit mehreren Piloten als Kopilot im VFR- und IFR-Betrieb	(c)
ATPL(H) keine IR-Rechte	> 1 000 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	Gewerblicher Luftverkehr in Hubschraubern mit mehreren Piloten als Kopilot im VFR-Betrieb	(d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	Gewerblicher Luftverkehr in Hubschraubern mit mehreren Piloten als Kopilot	(e)
CPL(H)/IR	> 1 000 Stunden als PIC im gewerblichen Luftverkehr seit Erwerb einer IR	Gewerblicher Luftverkehr in Hubschraubern mit einem Piloten als PIC	(f)
ATPL(H) mit oder ohne IR-Rechte, 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 Rechten in Hubschraubern in anderem Betrieb als im gewerblichen Luftverkehr	(g)

(*) Inhaber einer CPL(H)/IR für Hubschrauber mit mehreren Piloten müssen vor einer Anerkennung Kenntnisse auf ICAO ATPL-Niveau nachgewiesen haben.

Pilotenlizenzen für nichtgewerbliche Tätigkeiten mit einer Instrumentenflugberechtigung

4. Im Fall von Privatpilotenlizenzen mit einer Instrumentenflugberechtigung oder CPL- und ATPL-Lizenzen mit einer Instrumentenflugberechtigung, wobei der Pilot nur Privatpilotenrechte ausüben möchte, muss der Inhaber die folgenden Anforderungen erfüllen:
- die praktische Prüfung für die Instrumentenflugberechtigung und die Muster- oder Klassenberechtigungen für die mit der Lizenz verbundenen Rechte gemäß Anlage 7 und Anlage 9 von Teil-FCL absolvieren;
 - nachweisen, dass er Kenntnisse bezüglich des Luftfahrtsrechts, des Wetterschlüssels für die Luftfahrt, der Flugplanung und Flugdurchführung (IR) und des menschlichen Leistungsvermögens besitzt;
 - nachweisen, dass er Englischkenntnisse gemäß FCL.055 erworben hat;
 - mindestens Inhaber eines gültigen gemäß Anhang 1 des Abkommens von Chicago ausgestellten Tauglichkeitszeugnisses Klasse 2 sein;
 - eine Mindestenerfahrung von 100 Stunden Instrumentenflugzeit als verantwortlicher Pilot in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie besitzen.

Pilotenlizenzen für nichtgewerbliche Tätigkeiten ohne Instrumentenflugberechtigung

5. Im Fall von Privatpilotenlizenzen oder CPL- und ATPL-Lizenzen ohne Instrumentenflugberechtigung, wobei der Pilot nur Privatpilotenrechte ausüben möchte, muss der Inhaber die folgenden Anforderungen erfüllen:
- nachweisen, dass er Kenntnisse in Luftfahrtrecht und menschlichem Leistungsvermögen erworben hat;
 - die praktische PPL-Prüfung gemäß Teil-FCL bestehen;
 - die einschlägigen Anforderungen von Teil-FCL für die Erteilung einer Muster- oder Klassenberechtigung wie für die mit der Lizenz verbundenen Rechte erforderlich erfüllen;
 - mindestens Inhaber eines gültigen gemäß Anhang 1 des Abkommens von Chicago ausgestellten Tauglichkeitszeugnisses Klasse 2 sein;
 - nachweisen, dass er Sprachkompetenz gemäß FCL.055 erworben hat;
 - 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 Fall von Herstellerflügen eine gemäß Anhang 1 des Abkommens von Chicago 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:
- ist Inhaber einer entsprechenden Lizenz und eines entsprechenden Tauglichkeitszeugnisses und zugehöriger Berechtigungen oder Qualifikationen, die gemäß Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilt wurden;
 - ist direkt oder indirekt bei einem Flugzeughersteller beschäftigt.

In diesem Fall sind die Rechte des Inhabers auf die Durchführung von Flugausbildung 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 Anhang 1 des Abkommens von Chicago durch ein Drittland ausgestellt wurde, kann von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats in eine Teil-FCL PPL/BPL/SPL mit einer Klassen- oder Musterberechtigung für Klassen bzw. Muster mit einem Piloten umgewandelt werden.

Der Pilot muss einen entsprechenden Antrag bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats stellen, in dem er seinen Wohnsitz hat oder in dem er niedergelassen ist.

2. Der Inhaber der Lizenz muss die folgenden Mindestanforderungen für die entsprechende Luftfahrzeugkategorie erfüllen:
- eine schriftliche Prüfung über Luftfahrtrecht und menschliches Leistungsvermögen bestehen;
 - die praktische PPL-, BPL- oder SPL-Prüfung, wie jeweils erforderlich, gemäß Teil-FCL bestehen;
 - die Anforderungen für die Erteilung der entsprechenden Klassen- oder Musterberechtigung gemäß Abschnitt H erfüllen;
 - mindestens Inhaber eines gemäß dem Teil-Medical ausgestellten Tauglichkeitszeugnisses Klasse 2 sein;
 - nachweisen, dass er Sprachkompetenz gemäß FCL.055 erworben hat;
 - 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:
- die Erfahrungsanforderungen und die Anforderungen für die Erteilung der entsprechenden Muster- oder Klassenberechtigung gemäß Teil-FCL erfüllt;
 - die entsprechende praktische Prüfung für die Erteilung der entsprechenden Muster- oder Klassenberechtigung gemäß Teil-FCL besteht;
 - 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 auf diesem Muster;
 - iii) für einmotorige Hubschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse bis 3 175 kg 100 Stunden Flugerfahrung als Pilot auf diesem Muster;
 - iv) für alle übrigen Hubschrauber 350 Stunden Flugerfahrung als Pilot in dieser Klasse.
-

ANHANG IV

[TEIL-MED]

ABSCHNITT A

ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN

UNTERABSCHNITT 1

Allgemeines**MED.A.001 Zuständige Behörde**

Im Sinne dieses Teils gilt als zuständige Behörde

- a) für flugmedizinische Zentren:
 - (1) die von dem Mitgliedstaat, in dem sich die Hauptniederlassung des flugmedizinischen Zentrums befindet, benannte Behörde;
 - (2) die Agentur, wenn sich das flugmedizinische Zentrum in einem Drittland befindet;
- b) für flugmedizinische Sachverständige:
 - (1) die von dem Mitgliedstaat, in dem sich die Hauptniederlassung des flugmedizinischen Sachverständigen befindet, benannte Behörde;
 - (2) die von dem Mitgliedstaat, in dem der flugmedizinische Sachverständige die Ausstellung der Zulassung als flugmedizinischer Sachverständiger beantragt, benannte Behörde, wenn sich die Hauptniederlassung des flugmedizinischen Sachverständigen in einem Drittland befindet;
- c) für Ärzte für Allgemeinmedizin die von dem Mitgliedstaat benannte Behörde, bei der der Arzt für Allgemeinmedizin seine Tätigkeit anmeldet;
- d) für Ärzte für Arbeitsmedizin, die Flugbegleiter auf flugmedizinische Tauglichkeit untersuchen, die von dem Mitgliedstaat benannte Behörde, bei der der Arzt für Arbeitsmedizin seine Tätigkeit anmeldet.

MED.A.005 Geltungsbereich

Dieser Teil enthält Anforderungen in Bezug auf

- a) die Ausstellung, die Gültigkeit, die Verlängerung und die Erneuerung des Tauglichkeitszeugnisses, das zur Ausübung der mit einer Pilotenlizenz verbundenen Rechte oder zur Ausübung der Rechte eines Flugschülers erforderlich ist;
- b) die flugmedizinische Tauglichkeit von Flugbegleitern;
- c) die Zulassung von flugmedizinischen Sachverständigen sowie
- d) die Qualifikation von Ärzten für Allgemeinmedizin und für Arbeitsmedizin.

MED.A.010 Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieses Teils gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- „anerkannter medizinischer Befund“ bezeichnet einen Befund, den ein oder mehrere von der Genehmigungsbehörde akzeptierte medizinische Sachverständige auf der Grundlage objektiver und nichtdiskriminierender Kriterien zum Zwecke des jeweiligen Falles und erforderlichenfalls in Konsultation mit dem Flugbetrieb oder anderen Sachverständigen erhoben haben;
- „Beurteilung“ bezeichnet die abschließende Einschätzung der flugmedizinischen Tauglichkeit einer Person, die auf einer Auswertung der Krankengeschichte dieser Person und/oder auf gemäß diesem Teil durchgeführten flugmedizinischen Untersuchungen sowie auf weiteren gegebenenfalls erforderlichen Untersuchungen und/oder medizinischen Tests (unter anderem EKG, Blutdruckmessung, Blutuntersuchung, Röntgenuntersuchung) basiert;
- „farbensicher“ bezeichnet die Eigenschaft eines Bewerbers, der imstande ist, die in der Luftfahrt verwendeten Farben schnell zu unterscheiden und die in der Luftfahrt verwendeten farbigen Lichter schnell korrekt zu erkennen;
- „Augenspezialist“ bezeichnet einen Facharzt für Augenheilkunde oder einen Spezialisten, der über Qualifikationen auf dem Gebiet der Optometrie verfügt und in der Diagnose von Erkrankungen geschult ist;

- „Untersuchung“ bezeichnet eine Inspektion, Palpation, Perkussion, Auskultation oder andere Überprüfungsmaßnahme speziell zur Krankheitsdiagnose.
- „Überprüfung“ bezeichnet dabei eine Beurteilung des Verdacht auf eine bestimmte Erkrankung bei einem Bewerber mittels Untersuchungen und Tests zum Abklären des tatsächlichen Vorliegens dieser Störung;
- „Genehmigungsbehörde“ bezeichnet die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, der die Lizenz ausgestellt hat bzw. in dem eine Person eine Lizenz beantragt, oder bei noch nicht erfolgter Antragstellung die gemäß diesem Teil zuständige Behörde;
- „Einschränkung“ bezeichnet eine auf dem Tauglichkeitszeugnis, der Lizenz oder dem ärztlichen Gutachten für Flugbegleiter festgehaltene Bedingung, die beim Ausüben der mit der Lizenz oder der Flugbegleiterbescheinigung verbundenen Rechte zu erfüllen ist;
- „Refraktionsfehler“ bezeichnet die mit Standardmethoden bestimmte Abweichung von der Normalsichtigkeit in Dioptrien im am stärksten ametropen Meridian.

MED.A.015 Ärztliche Schweigepflicht

Alle an einer medizinischen Untersuchung, einer Beurteilung und einer Ausstellung von Bescheinigungen beteiligten Personen gewährleisten zu jedem Zeitpunkt die Einhaltung der ärztlichen Schweigepflicht.

MED.A.020 Eingeschränkte flugmedizinische Tauglichkeit

- a) Lizenzinhaber dürfen die mit ihrer Lizenz und mit zugehörigen Berechtigungen oder Zeugnissen verbundenen Rechte nicht ausüben, wenn sie:
- (1) von einer Einschränkung ihrer flugmedizinischen Tauglichkeit Kenntnis haben, aufgrund deren sie diese Rechte unter Umständen nicht mehr sicher ausüben können;
 - (2) ein verschreibungspflichtiges oder nicht verschreibungspflichtiges Arzneimittel einnehmen oder anwenden, das sie in der sicheren Ausübung der mit der geltenden Lizenz verbundenen Rechte beeinträchtigen kann;
 - (3) sich einer medizinischen Behandlung, einem chirurgischen Eingriff oder einer anderen Behandlung unterziehen, die die Flugsicherheit beeinträchtigen kann.
- b) Darüber hinaus müssen Lizenzinhaber unverzüglich flugmedizinischen Rat einholen, wenn sie:
- (1) sich einem chirurgischen Eingriff oder einem invasiven Verfahren unterzogen haben;
 - (2) mit der regelmäßigen Einnahme oder Anwendung eines Arzneimittels begonnen haben;
 - (3) sich eine erhebliche Verletzung zugezogen haben, die eine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied nicht zulässt;
 - (4) unter einer erheblichen Erkrankung leiden, die eine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied nicht zulässt;
 - (5) schwanger sind;
 - (6) in ein Krankenhaus oder eine Klinik eingewiesen worden sind;
 - (7) erstmalig eine korrigierende Sehhilfe benötigen.
- c) In diesen Fällen gilt Folgendes:
- (1) Inhaber von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 und Klasse 2 müssen ein flugmedizinisches Zentrum oder einen flugmedizinischen Sachverständigen konsultieren. Das flugmedizinische Zentrum oder der flugmedizinische Sachverständige muss die flugmedizinische Tauglichkeit der Lizenzinhaber beurteilen und entscheiden, ob diese imstande sind, ihre Rechte weiter auszuüben;
 - (2) Inhaber von Tauglichkeitszeugnissen für LAPL müssen ein flugmedizinisches Zentrum, einen flugmedizinischen Sachverständigen oder den Arzt für Allgemeinmedizin konsultieren, der das Tauglichkeitszeugnis unterschrieben hat. Das flugmedizinische Zentrum, der flugmedizinische Sachverständige oder der Arzt für Allgemeinmedizin muss die flugmedizinische Tauglichkeit der Lizenzinhaber beurteilen und entscheiden, ob diese imstande sind, ihre Rechte weiter auszuüben;

- d) Flugbegleiter dürfen ihre Aufgaben an Bord eines Luftfahrzeugs nicht wahrnehmen und gegebenenfalls die mit ihrer Flugbegleiterbescheinigung verbundenen Rechte nicht ausüben, wenn sie von einer Einschränkung ihrer flugmedizinischen Tauglichkeit Kenntnis haben, deren Ausmaß sie außer Stande setzen kann, ihre Sicherheitspflichten und Verantwortlichkeiten wahrzunehmen;
- e) Flugbegleiter, auf die die unter Buchstabe b Absätze 1 bis 5 genannten medizinischen Bedingungen zutreffen, müssen darüber hinaus unverzüglich ein flugmedizinisches Zentrum, einen flugmedizinischen Sachverständigen bzw. einen Arzt für Arbeitsmedizin konsultieren. Das flugmedizinische Zentrum, der flugmedizinische Sachverständige oder der Arzt für Arbeitsmedizin muss die flugmedizinische Tauglichkeit der Flugbegleiter beurteilen und entscheiden, ob diese imstande sind, ihre Sicherheitspflichten wahrzunehmen.

MED.A.025 Verpflichtungen von flugmedizinischen Zentren, flugmedizinischen Sachverständigen, Ärzten für Allgemeinmedizin und Ärzten für Arbeitsmedizin

- a) Bei der Durchführung von medizinischen Untersuchungen und/oder Beurteilungen müssen flugmedizinische Zentren, flugmedizinische Sachverständige, Ärzte für Allgemeinmedizin und Ärzte für Arbeitsmedizin:
- (1) sicherstellen, dass mit der betreffenden Person ohne Sprachbarrieren kommuniziert werden kann;
 - (2) die betreffende Person über die Konsequenzen der Beibringung unvollständiger, ungenauer oder falscher Angaben zu ihrer Krankengeschichte aufklären.
- b) Nach Abschluss der flugmedizinischen Untersuchungen und/oder Beurteilungen müssen flugmedizinische Zentren, flugmedizinische Sachverständige, Ärzte für Allgemeinmedizin und Ärzte für Arbeitsmedizin:
- (1) der untersuchten Person mitteilen, ob sie tauglich oder nicht tauglich ist oder an die Genehmigungsbehörde, das flugmedizinische Zentrum bzw. den flugmedizinischen Sachverständigen verwiesen wird;
 - (2) die untersuchte Person über jede Einschränkung in Kenntnis setzen, die die Flugausbildung oder die mit der Lizenz bzw. der Flugbegleiterbescheinigung verbundenen Rechte einschränken könnte;
 - (3) die untersuchte Person, sofern diese als nicht tauglich beurteilt worden ist, über ihr Recht auf eine weitergehende Überprüfung in Kenntnis setzen, und
 - (4) im Falle von Bewerbern um ein Tauglichkeitszeugnis unverzüglich einen unterzeichneten oder elektronisch authentifizierten Bericht bei der Genehmigungsbehörde einreichen, der das Ergebnis der Beurteilung und eine Kopie des Tauglichkeitszeugnisses beinhaltet.
- c) Flugmedizinische Zentren, flugmedizinische Sachverständige, Ärzte für Allgemeinmedizin und Ärzte für Arbeitsmedizin müssen gemäß der nationalen Gesetzgebung Aufzeichnungen führen, in denen die Einzelheiten über die gemäß diesem Teil durchgeführten Untersuchungen und Beurteilungen sowie deren Ergebnisse enthalten sind.
- d) Flugmedizinische Zentren, flugmedizinische Sachverständige und Ärzte für Allgemein- und für Arbeitsmedizin müssen dem medizinischen Sachverständigen der zuständigen Behörde auf Anfrage sämtliche flugmedizinischen Aufzeichnungen und Berichte sowie alle übrigen relevanten Informationen vorlegen, wenn dies für die Bescheinigung der Tauglichkeit und/oder für Aufsichtszwecke erforderlich ist.

UNTERABSCHNITT 2

Anforderungen für Tauglichkeitszeugnisse

MED.A.030 Tauglichkeitszeugnisse

- a) Ein Flugschüler darf erst dann Alleinflüge durchführen, wenn ihm das Tauglichkeitszeugnis ausgestellt wurde, das für den Erhalt der betreffenden Lizenz erforderlich ist.
- b) Bewerber um und Inhaber von Pilotenlizenzen für Leichtflugzeuge (Light Aircraft Pilot License, LAPL) benötigen zumindest ein Tauglichkeitszeugnis für LAPL.
- c) Bewerber um und Inhaber von Privatpilotenlizenzen (Private Pilot Licence, PPL), Segelflugzeugpilotenlizenzen (Sailplane Pilot Licence, SPL) oder Ballonpilotenlizenzen (Balloon Pilot Licence, BPL) benötigen zumindest ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2.
- d) Bewerber um und Inhaber von SPL oder BPL, zur Betätigung bei gewerblichen Segelflügen oder gewerblichen Ballonfahrten, benötigen zumindest ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2.
- e) Wenn die PPL oder LAPL um eine Nachtflugberechtigung ergänzt werden soll, muss der Lizenzinhaber farbensicher sein.
- f) Bewerber um und Inhaber von Lizenzen für Berufspiloten (Commercial Pilot Licence, CPL), von Lizenzen für Piloten in mehrköpfigen Flugbesatzungen (Multi-crew Pilot Licence, MPL) oder von Lizenzen für Verkehrspiloten (Airline Transport Pilot Licence, ATPL) benötigen ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1.
- g) Wenn die PPL um eine Instrumentenflugberechtigung ergänzt werden soll, muss der Lizenzinhaber sich Reintonaudiometrie-Untersuchungen mit der Periodizität und nach dem Standard, die für Inhaber von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 vorgeschrieben sind, unterziehen.
- h) Ein Lizenzinhaber darf zu keiner Zeit über mehrere gemäß diesem Teil ausgestellte Tauglichkeitszeugnisse verfügen.

MED.A.035 Beantragung eines Tauglichkeitszeugnisses

- a) Anträge auf Tauglichkeitszeugnisse sind in dem von der zuständigen Behörde festgelegten Format zu stellen.
- b) Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis müssen dem flugmedizinischen Zentrum, dem flugmedizinischen Sachverständigen bzw. dem Arzt für Allgemeinmedizin Folgendes vorlegen:
- (1) einen Nachweis ihrer Identität;
 - (2) eine unterzeichnete Erklärung:
 - i) über medizinische Fakten, die ihre Krankengeschichte betreffen;
 - ii) darüber, ob zu einem früheren Zeitpunkt Untersuchungen zur Ausstellung eines Tauglichkeitszeugnisses durchgeführt wurden (falls zutreffend, unter Angabe des Untersuchenden und des Untersuchungsergebnisses);
 - iii) darüber, ob in der Vergangenheit eine Untauglichkeit festgestellt oder ein Tauglichkeitszeugnis ausgesetzt oder widerrufen wurde.
- c) Bei der Beantragung einer Verlängerung oder Erneuerung des Tauglichkeitszeugnisses müssen Bewerber vor Beginn der entsprechenden Untersuchungen dem flugmedizinischen Zentrum, dem flugmedizinischen Sachverständigen oder dem Arzt für Allgemeinmedizin dieses Tauglichkeitszeugnis vorlegen.

MED.A.040 Ausstellung, Verlängerung und Erneuerung von Tauglichkeitszeugnissen

- a) Ein Tauglichkeitszeugnis darf erst ausgestellt, verlängert oder erneuert werden, wenn die erforderlichen Untersuchungen und/oder Beurteilungen abgeschlossen sind und die untersuchte Person als tauglich beurteilt wurde.
- b) Erstaussstellung
- (1) Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 werden von einem flugmedizinischen Zentrum ausgestellt.
 - (2) Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 2 werden von einem flugmedizinischen Zentrum oder von einem flugmedizinischen Sachverständigen ausgestellt.
 - (3) Tauglichkeitszeugnisse für LAPL werden von einem flugmedizinischen Zentrum, von einem flugmedizinischen Sachverständigen oder — sofern nach dem nationalen Recht des Mitgliedstaats, in dem die Lizenz ausgestellt wird, zulässig — von einem Arzt für Allgemeinmedizin ausgestellt.
- c) Verlängerung und Erneuerung
- (1) Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 und der Klasse 2 werden von einem flugmedizinischen Zentrum oder von einem flugmedizinischen Sachverständigen verlängert oder erneuert.
 - (2) Tauglichkeitszeugnisse für LAPL werden von einem flugmedizinischen Zentrum, von einem flugmedizinischen Sachverständigen oder — sofern nach dem nationalen Recht des Mitgliedstaats, in dem die Lizenz ausgestellt wird, zulässig — von einem Arzt für Allgemeinmedizin verlängert oder erneuert.
- d) Das flugmedizinische Zentrum, der flugmedizinische Sachverständige bzw. der Arzt für Allgemeinmedizin darf ein Tauglichkeitszeugnis nur ausstellen, verlängern oder erneuern, wenn:
- (1) ihnen der Bewerber eine vollständige Krankengeschichte und — sofern vom flugmedizinischen Zentrum, vom flugmedizinischen Sachverständigen oder vom Arzt für Allgemeinmedizin gefordert — die Ergebnisse der medizinischen Untersuchungen und Tests vorlegt, die vom behandelnden Arzt des Bewerbers oder von sonstigen Fachärzten durchgeführt wurden, und
 - (2) das flugmedizinische Zentrum, der flugmedizinische Sachverständige oder der Arzt für Allgemeinmedizin die flugmedizinische Beurteilung auf Grundlage der medizinischen Untersuchungen und Tests durchgeführt haben, die für das betreffende Tauglichkeitszeugnis erforderlich sind, um zu bestätigen, dass der Bewerber sämtlichen relevanten Anforderungen dieses Teils genügt.
- e) Wenn eine klinische Indikation besteht, kann der flugmedizinische Sachverständige, das flugmedizinische Zentrum oder — im Falle einer Verweisung — die Genehmigungsbehörde vom Bewerber verlangen, dass er sich vor der Ausstellung, Verlängerung oder Erneuerung eines Tauglichkeitszeugnisses weiteren ärztlichen Untersuchungen und Überprüfungen unterzieht.
- f) Die Genehmigungsbehörde kann ein Tauglichkeitszeugnis ausstellen bzw. neu ausstellen, wenn:
- (1) ein Fall verwiesen wird;
 - (2) sie festgestellt hat, dass Informationen auf dem Zeugnis korrigiert werden müssen.

MED.A.045 Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung von Tauglichkeitszeugnissen**a) Gültigkeit**

- (1) Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 sind für einen Zeitraum von 12 Monaten gültig.
- (2) Die Gültigkeitsdauer von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 ist auf 6 Monate herabzusetzen, wenn der Lizenzinhaber:
 - i) auf Luftfahrzeugen mit einem Piloten im gewerblichen Luftverkehr tätig ist und das 40. Lebensjahr vollendet hat;
 - ii) das 60. Lebensjahr vollendet hat.
- (3) Die Gültigkeitsdauer von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 2 beträgt:
 - i) 60 Monate, bis der Lizenzinhaber das 40. Lebensjahr vollendet. Die Gültigkeit eines Tauglichkeitszeugnisses, das vor Vollendung des 40. Lebensjahres ausgestellt wurde, endet mit Vollendung des 42. Lebensjahres;
 - ii) 24 Monate bei Lizenzinhabern, die zwischen 40 und 50 Jahre alt sind. Die Gültigkeit eines Tauglichkeitszeugnisses, das vor Vollendung des 50. Lebensjahres ausgestellt wurde, endet mit Vollendung des 51. Lebensjahres; und
 - iii) 12 Monate bei Lizenzinhabern, die das 50. Lebensjahr vollendet haben.
- (4) Die Gültigkeitsdauer von Tauglichkeitszeugnissen für LAPL beträgt:
 - i) 60 Monate, bis der Lizenzinhaber das 40. Lebensjahr vollendet. Die Gültigkeit eines Tauglichkeitszeugnisses, das vor Vollendung des 40. Lebensjahres ausgestellt wurde, endet mit Vollendung des 42. Lebensjahres;
 - ii) 24 Monate bei Lizenzinhabern, die das 40. Lebensjahr vollendet haben.
- (5) Die Gültigkeitsdauer eines Tauglichkeitszeugnisses, einschließlich der zugehörigen Untersuchung oder Sonderüberprüfung:
 - i) richtet sich nach dem Alter des Bewerbers zum Zeitpunkt der medizinischen Untersuchung und
 - ii) wird bei Erstaussstellung oder Erneuerung auf der Grundlage des Datums der medizinischen Untersuchung und bei Verlängerung auf der Grundlage des Ablaufdatums des vorherigen Tauglichkeitszeugnisses berechnet.

b) Verlängerung

Untersuchungen und/oder Beurteilungen zur Verlängerung eines Tauglichkeitszeugnisses können innerhalb eines Zeitraums von bis zu 45 Tagen vor dem Ablaufdatum des Tauglichkeitszeugnisses durchgeführt werden.

c) Erneuerung

- (1) Erfüllt der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses die Vorgaben gemäß Buchstabe b nicht, so ist eine Erneuerungsuntersuchung und/oder -beurteilung erforderlich.
- (2) Für Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 und der Klasse 2 gilt Folgendes:
 - i) Ist die Gültigkeit des Tauglichkeitszeugnisses seit mehr als 2 Jahren abgelaufen, darf das flugmedizinische Zentrum oder der flugmedizinische Sachverständige die Erneuerungsuntersuchung erst nach einer Beurteilung der flugmedizinischen Akten des Bewerbers durchführen;
 - ii) ist die Gültigkeit des Tauglichkeitszeugnisses seit mehr als 5 Jahren abgelaufen, gelten dieselben Untersuchungsanforderungen wie bei einer Erstaussstellung, wobei die Beurteilung auf der Grundlage der Anforderungen für eine Verlängerung durchzuführen ist.
- (3) Bei Tauglichkeitszeugnissen für LAPL hat das flugmedizinische Zentrum, der flugmedizinische Sachverständige bzw. der Arzt für Allgemeinmedizin eine Beurteilung der Krankengeschichte des Bewerbers und die flugmedizinische Untersuchung und/oder Beurteilung gemäß MED.B.095 durchzuführen.

MED.A.050 Verweisung

- a) Wird ein Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 oder Klasse 2 in Übereinstimmung mit MED.B.001 an die Genehmigungsbehörde verwiesen, übermittelt das flugmedizinische Zentrum oder der flugmedizinische Sachverständige die betreffenden medizinischen Unterlagen an die Genehmigungsbehörde.

- b) Wird ein Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis für LAPL in Übereinstimmung mit MED.B.001 an einen flugmedizinischen Sachverständigen oder an ein flugmedizinisches Zentrum verwiesen, übermittelt der Arzt für Allgemeinmedizin die betreffenden medizinischen Unterlagen an den flugmedizinischen Sachverständigen bzw. an das flugmedizinische Zentrum.

ABSCHNITT B

ANFORDERUNGEN FÜR TAUGLICHKEITSZEUGNISSE FÜR PILOTEN

UNTERABSCHNITT 1

Allgemeines

MED.B.001 Einschränkungen in Tauglichkeitszeugnissen

a) Einschränkungen in Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 und der Klasse 2

- (1) Wenn ein Bewerber die Anforderungen, die für ein Tauglichkeitszeugnis der jeweiligen Klasse gelten, nicht vollständig erfüllt, die Flugsicherheit dadurch aber voraussichtlich nicht gefährdet wird, muss das flugmedizinische Zentrum oder der flugmedizinische Sachverständige:
- i) bei Bewerbern um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 die Entscheidung über die Tauglichkeit des Bewerbers gemäß diesem Abschnitt der Genehmigungsbehörde übertragen;
 - ii) in Fällen, in denen eine Verweisung an die Genehmigungsbehörde gemäß diesem Abschnitt nicht vorgesehen ist, beurteilen, ob der Bewerber imstande ist, seine Aufgaben unter Berücksichtigung der auf dem Tauglichkeitszeugnis angegebenen Einschränkung(en) sicher auszuführen, und das Tauglichkeitszeugnis mit der (den) erforderlichen Einschränkung(en) ausstellen;
 - iii) bei Bewerbern um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2 beurteilen, ob der Bewerber imstande ist, seine Aufgaben unter Berücksichtigung der auf dem Tauglichkeitszeugnis angegebenen Einschränkung(en) sicher auszuführen, und in Konsultation mit der Genehmigungsbehörde das Tauglichkeitszeugnis mit der (den) erforderlichen Einschränkung(en) ausstellen.
 - iv) Das flugmedizinische Zentrum oder der flugmedizinische Sachverständige kann ein Tauglichkeitszeugnis mit den gleichen Einschränkungen verlängern oder erneuern, ohne den Bewerber an die Genehmigungsbehörde zu verweisen.

b) Einschränkungen in Tauglichkeitszeugnissen für LAPL

- (1) Wenn ein Arzt für Allgemeinmedizin nach eingehender Prüfung der Krankengeschichte des Bewerbers zu dem Schluss kommt, dass dieser den Anforderungen an die flugmedizinische Tauglichkeit nicht genügt, muss der Arzt für Allgemeinmedizin den Bewerber an ein flugmedizinisches Zentrum oder an einen flugmedizinischen Sachverständigen verweisen, sofern die Einschränkung des Bewerbers nicht ausschließlich das Tragen einer korrigierenden Sehhilfe betrifft.
- (2) Bei der Verweisung eines Bewerbers, der ein Tauglichkeitszeugnis für LAPL benötigt, muss das flugmedizinische Zentrum oder der flugmedizinische Sachverständige unter Berücksichtigung der Bestimmungen gemäß MED.B.095 beurteilen, ob der Bewerber imstande ist, seine Aufgaben unter Berücksichtigung der auf dem Tauglichkeitszeugnis angegebenen Einschränkung(en) sicher auszuführen, und das Tauglichkeitszeugnis mit der (den) erforderlichen Einschränkung(en) ausstellen. Das flugmedizinische Zentrum oder der flugmedizinische Sachverständige muss stets in Betracht ziehen, dem Piloten die Beförderung von Fluggästen zu untersagen (Einschränkung OPL — Operational Passenger Limitation — gültig nur ohne Fluggäste).
- (3) Der Arzt für Allgemeinmedizin kann ein Tauglichkeitszeugnis für LAPL mit den gleichen Einschränkungen verlängern oder erneuern, ohne den Bewerber an ein flugmedizinisches Zentrum oder an einen flugmedizinischen Sachverständigen zu verweisen.

c) Bei der Beurteilung der Notwendigkeit einer Einschränkung ist insbesondere Folgendes zu berücksichtigen:

- (1) ob ein anerkannter medizinischer Befund darauf hinweist, dass der Bewerber eine in Zahlen festgelegte oder sonstige Anforderung derart nicht erfüllt, dass unter bestimmten Umständen die Ausübung der mit der beantragten Lizenz verbundenen Rechte die Flugsicherheit voraussichtlich nicht beeinträchtigt;
- (2) die für die auszuübende Tätigkeit relevante Fähigkeit, Qualifikation und Erfahrung des Bewerbers.

d) Kürzel für Einschränkungen der Tätigkeit (als Pilot)

- (1) Gültig nur als qualifizierter Kopilot oder mit qualifiziertem Kopiloten (OML (Operational multi-pilot limitation) — nur Klasse 1)
- i) Wenn der Inhaber einer CPL, ATPL oder MPL die Anforderungen für ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 nicht vollständig erfüllt und an die Genehmigungsbehörde verwiesen wurde, so ist zu beurteilen, ob das Tauglichkeitszeugnis mit der Einschränkung OML (gültig nur als qualifizierter Kopilot oder mit qualifiziertem Kopiloten) ausgestellt werden kann. Diese Beurteilung ist von der Genehmigungsbehörde vorzunehmen.

- ii) Der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses mit der Einschränkung OML darf ein Luftfahrzeug nur mit einem anderen Piloten zusammen führen, wenn dieser andere Pilot für das Führen des betreffenden Musters vollständig qualifiziert ist, nicht der Einschränkung OML unterliegt und das 60. Lebensjahr noch nicht vollendet hat.
 - iii) Die Einschränkung OML für Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 darf nur von der Genehmigungsbehörde ein- oder ausgetragen werden.
- (2) Gültig nur mit Sicherheitspilot (OSL (Operational safety pilot limitation) — Klasse 2 und LAPL-Rechte)
- i) Der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses mit der Einschränkung OSL darf ein Luftfahrzeug nur führen, wenn ein anderer Pilot mitfliegt, der als verantwortlicher Pilot Luftfahrzeuge der entsprechenden Klasse/des entsprechenden Musters führen darf, und wenn das Luftfahrzeug mit Doppelsteuer ausgerüstet ist und der zweite Pilot im Cockpit das Steuer übernehmen kann.
 - ii) Die Einschränkung OSL für Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 2 darf von einem flugmedizinischen Zentrum oder von einem flugmedizinischen Sachverständigen in Konsultation mit der Genehmigungsbehörde ein- oder ausgetragen werden.
- (3) Gültig nur ohne Fluggäste (OPL (Operational passenger limitation) — Klasse 2 und LAPL-Rechte)
- i) Der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses mit der Einschränkung OPL darf nur Luftfahrzeuge führen, an deren Bord sich keine Fluggäste befinden.
 - ii) Eine Einschränkung OPL für Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 2 darf von einem flugmedizinischen Zentrum oder von einem flugmedizinischen Sachverständigen in Konsultation mit der Genehmigungsbehörde eingetragen werden.
 - iii) Eine OPL zur Einschränkung eines Tauglichkeitszeugnisses für eine LAPL darf von einem flugmedizinischen Zentrum oder von einem flugmedizinischen Sachverständigen eingetragen werden.
- e) Andere Einschränkungen dürfen dem Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses auferlegt werden, wenn dies für die Gewährleistung der Flugsicherheit erforderlich ist.
- f) Alle Einschränkungen, die dem Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses auferlegt werden, sind in diesem Zeugnis anzugeben.

UNTERABSCHNITT 2

Medizinische Anforderungen für Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 und Klasse 2

MED.B.005 Allgemeines

- a) Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis dürfen keine:
- (1) angeborenen oder erworbenen Normabweichungen;
 - (2) aktiven, latenten, akuten oder chronischen Erkrankungen oder Behinderungen;
 - (3) Wunden, Verletzungen oder Operationsfolgen;
 - (4) Wirkungen und Nebenwirkungen eines für therapeutische, diagnostische oder präventive Zwecke angewandten bzw. eingenommenen verschreibungspflichtigen oder nicht verschreibungspflichtigen Arzneimittels
- aufweisen, die eine funktionelle Beeinträchtigung eines Ausmaßes nach sich ziehen würden, das die sichere Ausübung der mit der geltenden Lizenz verbundenen Rechte beeinträchtigen oder den Bewerber plötzlich außerstande setzen kann, die mit der Lizenz verbundenen Rechte sicher auszuüben.
- b) Wird die Entscheidung über die flugmedizinische Tauglichkeit eines Bewerbers um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 an die Genehmigungsbehörde verwiesen, so kann diese Behörde — ausgenommen Fälle, in denen eine Einschränkung OML notwendig ist — diese Entscheidung an ein flugmedizinisches Zentrum delegieren.
- c) Wird die Entscheidung über die flugmedizinische Tauglichkeit eines Bewerbers um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2 an die Genehmigungsbehörde verwiesen, so kann diese Behörde — ausgenommen Fälle, in denen eine Einschränkung OSL oder OPL notwendig ist — diese Entscheidung an ein flugmedizinisches Zentrum oder einen flugmedizinischen Sachverständigen delegieren.

MED.B.010 Herz-Kreislauf-System

a) *Untersuchung*

- (1) Die Durchführung eines standardmäßigen 12-Kanal-Ruhe-Elektrokardiogramms (EKG) und die Erstellung eines Berichts erfolgen bei klinischer Indikation und:
 - i) für Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 bei der Untersuchung zur Erstaussstellung eines Tauglichkeitszeugnisses, danach alle 5 Jahre bis zur Vollendung des 30. Lebensjahres, alle 2 Jahre bis zur Vollendung des 40. Lebensjahres, jährlich bis zur Vollendung des 50. Lebensjahres sowie danach bei sämtlichen Verlängerungs- und Erneuerungsuntersuchungen;
 - ii) für Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 2 bei der ersten Untersuchung nach Vollendung des 40. Lebensjahres und alle 2 Jahre nach Vollendung des 50. Lebensjahres.

- (2) Bei klinischer Indikation ist eine erweiterte kardiovaskuläre Beurteilung erforderlich.
- (3) Für Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 ist eine erweiterte kardiovaskuläre Beurteilung bei der ersten Verlängerungs- oder Erneuerungsuntersuchung nach Vollendung des 65. Lebensjahres sowie anschließend alle 4 Jahre durchzuführen.
- (4) Für Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 ist eine Bestimmung der Serumlipide, einschließlich des Cholesterins, bei der Untersuchung zum Zwecke der Erstaussstellung eines Tauglichkeitszeugnisses sowie bei der ersten Untersuchung nach Vollendung des 40. Lebensjahres durchzuführen.
- b) *Herz-Kreislauf-System — Allgemeines*
- (1) Bewerber dürfen keine Störungen des Herz-Kreislauf-Systems aufweisen, die sie bei der sicheren Ausübung der mit der/den geltenden Lizenz(en) verbundenen Rechte beeinträchtigen können.
- (2) Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 sind als untauglich zu beurteilen, wenn bei ihnen einer der folgenden Befunde vorliegt bzw. eine der folgenden Behandlungen durchgeführt wurde:
- i) thorakales oder suprarenales abdominales Aortenaneurysma vor oder nach chirurgischem Eingriff;
 - ii) signifikante funktionelle Veränderung an einer der Herzklappen;
 - iii) Herz- oder Herz-Lungen-Transplantation.
- (3) Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 müssen an die Genehmigungsbehörde verwiesen werden, wenn ihrer Krankengeschichte oder Diagnose zufolge bei ihnen einer der folgenden Befunde vorliegt bzw. eine der folgenden Behandlungen durchgeführt wurde:
- i) periphere arterielle Gefäßerkrankung vor oder nach chirurgischem Eingriff;
 - ii) abdominales Aortenaneurysma vor oder nach chirurgischem Eingriff;
 - iii) nicht signifikante funktionelle Veränderungen an einer der Herzklappen;
 - iv) Herzklappenoperation;
 - v) Veränderungen des Perikards, Myokards oder Endokards;
 - vi) angeborene Veränderung des Herzens vor oder nach korrigierendem chirurgischem Eingriff;
 - vii) rezidivierende vasovagale Synkopen;
 - viii) arterielle oder venöse Thrombose;
 - ix) Lungenembolie;
 - x) kardiovaskuläre Störung, die einer systemischen Behandlung mit Antikoagulanzen bedarf.
- (4) Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2, bei denen einer der in Absatz 2 und Absatz 3 genannten Befunde vorliegt bzw. eine der dort genannten Behandlungen durchgeführt wurde, müssen von einem Kardiologen beurteilt werden, bevor in Konsultation mit der Genehmigungsbehörde erwogen werden kann, sie als tauglich zu beurteilen.
- c) *Blutdruck*
- (1) Eine Blutdruckmessung ist bei jeder Untersuchung durchzuführen.
- (2) Der Blutdruck des Bewerbers muss im Normalbereich liegen.
- (3) Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1:
- i) mit symptomatischer Hypotonie oder
 - ii) mit einem Blutdruck, der bei der Untersuchung behandelt oder unbehandelt dauerhaft einen systolischen Wert von 160 mmHg und/oder einen diastolischen Wert von 95 mmHg überschreitet,
- sind als untauglich zu beurteilen.

- (4) Wird eine Arzneimitteltherapie zur Einstellung des Blutdrucks eingeleitet, so muss das Tauglichkeitszeugnis für einen bestimmten Zeitraum vorübergehend ausgesetzt werden, um signifikante Nebenwirkungen sicher ausschließen zu können.

d) *Koronare Herzkrankheit*

- (1) Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 mit:

- i) Verdacht auf Myokardischämie;
- ii) asymptomatischer, wenig ausgeprägter koronarer Herzkrankheit, die keiner antianginösen Therapie bedarf

müssen an die Genehmigungsbehörde verwiesen und zum Ausschluss einer Myokardischämie einer kardiologischen Beurteilung unterzogen werden, bevor erwogen werden kann, sie als tauglich zu beurteilen.

- (2) Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2, bei denen einer der in Absatz 1 genannten Befunde vorliegt, müssen einer kardiologischen Beurteilung unterzogen werden, bevor erwogen werden kann, sie als tauglich zu beurteilen.

- (3) Bewerber sind als untauglich zu beurteilen, wenn bei ihnen einer der folgenden Befunde vorliegt:

- i) Myokardischämie;
- ii) symptomatische koronare Herzkrankheit;
- iii) medikamentös behandelte Symptome einer koronaren Herzkrankheit.

- (4) Bewerber, die sich erstmals ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 ausstellen lassen möchten, sind als untauglich zu beurteilen, wenn ihrer Krankengeschichte oder Diagnose zufolge bei ihnen einer der folgenden Befunde vorliegt bzw. eine der folgenden Behandlungen durchgeführt wurde:

- i) Myokardischämie;
- ii) Myokardinfarkt;
- iii) Revaskularisation bei koronarer Herzkrankheit.

- (5) Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2, die nach einem Myokardinfarkt oder einem chirurgischen Eingriff aufgrund koronarer Herzkrankheit keine Symptome zeigen, müssen einer zufrieden stellenden kardiologischen Beurteilung unterzogen werden, bevor in Konsultation mit der Genehmigungsbehörde erwogen werden kann, sie als tauglich zu beurteilen. Bewerber, die ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 verlängern lassen möchten, müssen an die Genehmigungsbehörde verwiesen werden.

e) *Rhythmus- und Überleitungsstörungen*

- (1) Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 müssen an die Genehmigungsbehörde verwiesen werden, wenn bei ihnen eine signifikante kardiale Rhythmus- oder Überleitungsstörung einschließlich einer der folgenden Erkrankungen vorliegt:

- i) supraventrikuläre Rhythmusstörungen, einschließlich intermittierender oder nachgewiesener permanenter sinoatrialer Funktionsstörungen, Vorhofflimmern und/oder Vorhofflattern sowie asymptomatischer Sinuspausen;
- ii) kompletter Linksschenkelblock;
- iii) AV-Block, Typ Mobitz II;
- iv) Tachykardie mit breitem und/oder schmalen Kammerkomplex;
- v) ventrikuläre Präexzitation;
- vi) asymptotische QT-Verlängerung;
- vii) Brugada-Syndrom (erkennbar im Elektrokardiogramm).

- (2) Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2, bei denen einer der in Absatz 1 genannten Befunde vorliegt, müssen einer zufrieden stellenden kardiologischen Beurteilung unterzogen werden, bevor in Konsultation mit der Genehmigungsbehörde erwogen werden kann, sie als tauglich zu beurteilen.

(3) Bewerber mit:

- i) inkomplettem Schenkelblock;
- ii) komplettem Rechtsschenkelblock;
- iii) stabilem Linkslagetyp;
- iv) asymptomatischer Sinusbradykardie;
- v) asymptomatischer Sinustachykardie;
- vi) asymptomatischen isolierten, uniformen supraventrikulären oder ventrikulären Extrasystolen;
- vii) AV-Block 1. Grades;
- viii) AV-Block, Typ Mobitz I

können infolge einer zufrieden stellenden kardiologischen Beurteilung als tauglich beurteilt werden, sofern bei ihnen keine andere Normabweichung vorliegt.

(4) Bewerber, die folgenden Behandlungen unterzogen wurden:

- i) Ablationstherapie;
- ii) Herzschrittmacherimplantation

müssen einer zufrieden stellenden kardiovaskulären Beurteilung unterzogen werden, bevor erwogen werden kann, sie als tauglich zu beurteilen. Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 müssen an die Genehmigungsbehörde verwiesen werden. Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2 müssen in Konsultation mit der Genehmigungsbehörde einer Beurteilung unterzogen werden.

(5) Bewerber sind als untauglich zu beurteilen, wenn bei ihnen einer der folgenden Befunde vorliegt:

- i) symptomatische sinoatriale Funktionsstörungen;
- ii) kompletter AV-Block;
- iii) symptomatische QT-Verlängerung;
- iv) automatisches, implantierbares Defibrillator-System;
- v) ventrikulärer antitachykarder Herzschrittmacher.

MED.B.015 Lunge und Atemwege

- a) Bewerber mit signifikanter Beeinträchtigung der Lungenfunktion sind als untauglich zu beurteilen. Es kann erwogen werden, sie als tauglich zu beurteilen, sobald die Lungenfunktion wiederhergestellt ist und als zufrieden stellend eingestuft wird.
- b) Bei Bewerbern um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 müssen bei der Erstuntersuchung und bei klinischer Indikation Lungenfunktionstests durchgeführt werden.
- c) Bei Bewerbern um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2 müssen bei klinischer Indikation Lungenfunktionstests durchgeführt werden.
- d) Bewerber, bei denen ihrer Krankengeschichte oder Diagnose zufolge einer der folgenden Befunde vorliegt oder eine der folgenden Behandlungen durchgeführt wurde:
 - (1) Asthma bronchiale, das einer Arzneimitteltherapie bedarf;
 - (2) aktive entzündliche Erkrankung von Lunge oder Atemwegen;
 - (3) aktive Sarkoidose;
 - (4) Pneumothorax;
 - (5) Schlaf-Apnoe-Syndrom;

(6) größerer thoraxchirurgischer Eingriff;

(7) Pneumektomie

müssen sich einer zufrieden stellenden pneumologischen Beurteilung unterziehen, bevor erwogen werden kann, sie als tauglich zu beurteilen. Bewerber, bei denen einer der unter Absatz 3 und Absatz 5 genannten Befunde vorliegt bzw. bei denen eine der genannten Operationen durchgeführt wurde, müssen sich einer zufrieden stellenden kardiologischen Beurteilung unterziehen, bevor erwogen werden kann, sie als tauglich zu beurteilen.

e) Flugmedizinische Beurteilung:

(1) Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 müssen an die Genehmigungsbehörde verwiesen werden, wenn bei ihnen einer der unter Buchstabe d genannten Befunde vorliegt bzw. eine der genannten Operationen durchgeführt wurde;

(2) Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2 müssen in Konsultation mit der Genehmigungsbehörde einer Beurteilung unterzogen werden, wenn bei ihnen einer der unter Buchstabe d genannten Befunde vorliegt bzw. eine der genannten Operationen durchgeführt wurde.

f) Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1, bei denen eine vollständige Pneumektomie vorgenommen wurde, sind als untauglich zu beurteilen.

MED.B.020 Verdauungssystem

a) Bewerber dürfen weder funktionelle noch organische Störungen des Magen-Darm-Traktes oder seiner Adnexe aufweisen, die die sichere Ausübung der mit der/den geltenden Lizenz(en) verbundenen Rechte beeinträchtigen können.

b) Bewerber mit Erkrankungs- oder Operationsfolgen im Bereich des Magen-Darm-Traktes oder seiner Adnexe, die während eines Fluges Handlungsunfähigkeit verursachen können, insbesondere Obstruktionen durch Striktur oder Kompression, sind als untauglich zu beurteilen.

c) Bewerber dürfen keine Hernien aufweisen, die zu Handlungsunfähigkeit führen können.

d) Bewerber mit Störungen oder Operationen des Magen-Darm-Traktes, darunter:

(1) rezidivierende dyspeptische Funktionsstörungen, die einer Arzneimitteltherapie bedürfen;

(2) Pankreatitis;

(3) symptomatische Gallensteine;

(4) nachgewiesene oder anamnestische chronisch-entzündliche Darmerkrankung;

(5) Operation des Verdauungstraktes oder seiner Adnexe mit Ektomie, Resektion oder Umleitung eines dieser Organe

sind als untauglich zu beurteilen. Nach erfolgreicher Behandlung oder nach vollständiger Genesung nach einem chirurgischen Eingriff und vorbehaltlich einer zufrieden stellenden gastroenterologischen Beurteilung kann erwogen werden, sie als tauglich zu beurteilen.

e) Flugmedizinische Beurteilung:

(1) Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 müssen an die Genehmigungsbehörde überwiesen werden, wenn bei ihnen einer der in Absatz 2, Absatz 4 und Absatz 5 genannten Befunde vorliegt bzw. eine der genannten Operationen durchgeführt wurde;

(2) Die Beurteilung der Tauglichkeit von Bewerbern um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2, die eine Pankreatitis aufweisen, muss in Konsultation mit der Genehmigungsbehörde erfolgen.

MED.B.025 Stoffwechsel und endokrines System

a) Bewerber dürfen weder funktionelle noch organische Stoffwechsel-, Ernährungs- oder endokrine Störungen aufweisen, die die sichere Ausübung der mit der/den geltenden Lizenz(en) verbundenen Rechte beeinträchtigen können.

b) Bewerber mit Stoffwechsel-, Ernährungs- oder endokrinen Funktionsstörungen können als tauglich beurteilt werden, sofern die Störung nachweislich stabil ist und eine zufrieden stellende flugmedizinische Beurteilung vorliegt.

c) *Diabetes mellitus*

(1) Bewerber mit insulinpflichtigem Diabetes mellitus sind als untauglich zu beurteilen.

(2) Bewerber mit nicht insulinpflichtigem Diabetes mellitus sind als untauglich zu beurteilen, es sei denn, es kann eine erfolgreiche Einstellung des Blutzuckerspiegels nachgewiesen werden.

d) Flugmedizinische Beurteilung:

- (1) Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 müssen an die Genehmigungsbehörde verwiesen werden, wenn sie zur Einstellung ihres Blutzuckerspiegels andere Medikamente als Insulin einnehmen müssen.
- (2) Die Beurteilung der Tauglichkeit von Bewerbern um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2, die zur Einstellung ihres Blutzuckerspiegels andere Medikamente als Insulin einnehmen müssen, muss in Konsultation mit der Genehmigungsbehörde erfolgen.

MED.B.030 Hämatologie

- a) Bewerber dürfen keine hämatologischen Erkrankungen aufweisen, die die sichere Ausübung der mit der/den geltenden Lizenz(en) verbundenen Rechte beeinträchtigen können.
- b) Für Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 ist bei jeder zum Zwecke der Ausstellung eines Tauglichkeitszeugnisses durchgeführten Untersuchung der Hämoglobinwert zu bestimmen.
- c) Bewerber mit einer hämatologischen Erkrankung wie

- (1) Blutgerinnungs-, Blutungs- oder thrombotischen Störungen;
- (2) chronische Leukämie

können vorbehaltlich einer zufrieden stellenden flugmedizinischen Beurteilung als tauglich beurteilt werden.

d) Flugmedizinische Beurteilung:

- (1) Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 müssen an die Genehmigungsbehörde verwiesen werden, wenn bei ihnen einer der unter Buchstabe c genannten Befunde vorliegt;
 - (2) Die Beurteilung der Tauglichkeit von Bewerbern um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2, bei denen einer der unter Buchstabe b genannten Befunde vorliegt, muss in Konsultation mit der Genehmigungsbehörde erfolgen.
- e) Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 müssen an die Genehmigungsbehörde verwiesen werden, wenn bei ihnen eine der folgenden hämatologischen Erkrankungen vorliegt:
 - (1) von der Norm abweichende Hämoglobinwerte, darunter Anämie, Polyzythämie oder Hämoglobinopathie;
 - (2) signifikante Vergrößerung der Lymphknoten;
 - (3) Vergrößerung der Milz.

MED.B.035 Urogenitalsystem

- a) Bewerber dürfen weder funktionelle noch organische Störungen der Nieren, des Harntraktes, der Geschlechtsorgane oder deren Adnexe aufweisen, die die sichere Ausübung der mit der/den geltenden Lizenz(en) verbundenen Rechte beeinträchtigen können.
- b) Bei jeder flugmedizinischen Untersuchung ist eine Urinanalyse durchzuführen. Bei der Urinanalyse dürfen keine als pathologisch signifikant geltenden Normabweichungen auftreten.
- c) Bewerber mit Erkrankungs- oder Operationsfolgen im Bereich der Nieren oder des Harntrakts, die Handlungsunfähigkeit verursachen können, insbesondere Obstruktionen durch Striktur oder Kompression, sind als untauglich zu beurteilen.

d) Bewerber mit einer urogenitalen Erkrankung wie

- (1) Nierenerkrankung;
- (2) Harnstein(e) oder anamnestiche Nierenkolik

können vorbehaltlich einer zufrieden stellenden Beurteilung der Nieren/des Harntrakts als tauglich beurteilt werden.

- e) Bewerber, bei denen eine größere Operation des Harntraktes mit Ektomie, Resektion oder Umleitung von Organen durchgeführt wurde, müssen als untauglich beurteilt und nach vollständiger Genesung neu beurteilt werden, bevor erwogen werden kann, sie als tauglich zu beurteilen. Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 müssen zur Neubeurteilung an die Genehmigungsbehörde verwiesen werden.

MED.B.040 Infektionskrankheiten

- a) Bewerber dürfen ihrer Krankengeschichte oder klinischen Diagnose zufolge keine Infektionskrankheiten aufweisen, die die sichere Ausübung der mit der geltenden Lizenz verbundenen Rechte beeinträchtigen können.
- b) Bewerber mit positivem HIV-Befund können vorbehaltlich einer zufrieden stellenden flugmedizinischen Beurteilung als tauglich beurteilt werden. Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 müssen an die Genehmigungsbehörde verwiesen werden.

MED.B.045 Geburtshilfe und Gynäkologie

- a) Bewerberinnen dürfen weder funktionelle noch organische Störungen geburtshilflicher oder gynäkologischer Art aufweisen, die die sichere Ausübung der mit der/den geltenden Lizenz(en) verbundenen Rechte beeinträchtigen können.
- b) Bewerberinnen, bei denen eine größere gynäkologische Operation durchgeführt wurde, sind bis zur vollständigen Genesung als untauglich zu beurteilen.
- c) *Schwangerschaft*
 - (1) Wenn das flugmedizinische Zentrum oder der flugmedizinische Sachverständige der Ansicht ist, dass eine schwangere Lizenzinhaberin für die Ausübung ihrer Rechte tauglich ist, muss die Gültigkeitsdauer des Tauglichkeitszeugnisses bis zum Ende der 26. Schwangerschaftswoche begrenzt werden. Nach diesem Zeitpunkt ist das Zeugnis auszusetzen. Nach der vollständigen Genesung nach Ende der Schwangerschaft ist diese Aussetzung wieder aufzuheben.
 - (2) Inhaberinnen eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 dürfen die mit ihrer/ihren Lizenz(en) verbundenen Rechte bis zur 26. Schwangerschaftswoche nur mit der Einschränkung OML ausüben. Ungeachtet der Bestimmungen gemäß MED.B.001 kann die Einschränkung OML in diesem Fall vom flugmedizinischen Zentrum oder vom flugmedizinischen Sachverständigen auferlegt und aufgehoben werden.

MED.B.050 Bewegungsapparat

- a) Bewerber dürfen weder angeborene noch erworbene Veränderungen der Knochen, Gelenke, Muskeln und Sehnen aufweisen, die die sichere Ausübung der mit der/den geltenden Lizenz(en) verbundenen Rechte beeinträchtigen können.
- b) Bewerber müssen für die sichere Ausübung ihrer mit der/den geltenden Lizenz(en) verbundenen Rechte über eine ausreichende Körpergröße in sitzender Position, über eine ausreichende Länge von Armen und Beinen und über ausreichend Muskelkraft verfügen.
- c) Bewerber müssen über eine ausreichende Funktion des Bewegungsapparats verfügen, um die mit der/den geltenden Lizenz(en) verbundenen Rechte sicher ausüben zu können. Die Beurteilung der Tauglichkeit von Bewerbern muss in Konsultation mit der Genehmigungsbehörde erfolgen.

MED.B.055 Psychiatrie

- a) Bewerber dürfen ihrer Krankengeschichte oder klinischen Diagnose zufolge weder angeborene noch erworbene akute oder chronische psychiatrische Erkrankungen, Behinderungen, Abweichungen oder Störungen aufweisen, die die sichere Ausübung der mit der/den geltenden Lizenz(en) verbundenen Rechte beeinträchtigen können.
- b) Bewerber mit psychischen Störungen oder Verhaltensstörungen, die durch Alkoholmissbrauch oder den Gebrauch bzw. Missbrauch von psychotropen Substanzen bedingt sind, sind bis zur Genesung und Einstellung des Substanzmissbrauchs und vorbehaltlich einer zufrieden stellenden psychiatrischen Beurteilung nach erfolgreicher Behandlung als untauglich zu beurteilen. Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 müssen an die Genehmigungsbehörde verwiesen werden. Die Beurteilung der Tauglichkeit von Bewerbern um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2 muss in Konsultation mit der Genehmigungsbehörde erfolgen.
- c) Bewerber mit einem psychiatrischen Leiden wie
 - (1) affektive Störungen;
 - (2) neurotische Störungen;
 - (3) Persönlichkeitsstörungen;
 - (4) psychische Störungen und Verhaltensstörungenmüssen einer zufrieden stellenden psychiatrischen Beurteilung unterzogen werden, bevor erwogen werden kann, sie als tauglich zu beurteilen.
- d) Bewerber mit einmaliger oder mehrmaliger vorsätzlicher Selbstbeschädigung in der Krankengeschichte sind als untauglich zu beurteilen. Bewerber müssen einer zufrieden stellenden psychiatrischen Beurteilung unterzogen werden, bevor erwogen werden kann, sie als tauglich zu beurteilen.

e) Flugmedizinische Beurteilung

(1) Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 müssen an die Genehmigungsbehörde überwiesen werden, wenn bei ihnen einer der unter den Buchstaben b, c oder d genannten Befunde vorliegt;

(2) die Beurteilung der Tauglichkeit von Bewerbern um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2, bei denen einer der unter den Buchstaben b, c oder d genannten Befunde vorliegt, muss in Konsultation mit der Genehmigungsbehörde erfolgen.

f) Bewerber, die ihrer Krankengeschichte oder klinischen Diagnose zufolge an Schizophrenie erkrankt sind oder schizotypen oder wahnhaften Störungen aufweisen, sind als untauglich zu beurteilen.

MED.B.060 Psychologie

a) Bewerber dürfen keine nachgewiesenen psychischen Einschränkungen aufweisen, die die sichere Ausübung der mit der/den geltenden Lizenz(en) verbundenen Rechte beeinträchtigen können.

b) Gegebenenfalls muss im Rahmen von oder ergänzend zu einer fachärztlichen psychiatrischen oder neurologischen Untersuchung eine psychologische Beurteilung vorgenommen werden.

MED.B.065 Neurologie

a) Bewerber dürfen ihrer Krankengeschichte oder klinischen Diagnose zufolge keine neurologischen Störungen aufweisen, die die sichere Ausübung der mit der/den geltenden Lizenz(en) verbundenen Rechte beeinträchtigen können.

b) Bewerber, bei denen ihrer Krankengeschichte oder klinischen Diagnose zufolge einer der folgenden Befunde vorliegt:

(1) Epilepsie;

(2) rezidivierende Episoden von Bewusstseinsstörungen unbekannter Ursache

sind als untauglich zu beurteilen.

c) Bewerber, bei denen ihrer Krankengeschichte oder klinischen Diagnose zufolge einer der folgenden Befunde vorliegt:

(1) Epilepsie ohne Anfallsrezidiv seit dem 5. Lebensjahr;

(2) unbehandelte Epilepsie ohne Anfallsrezidiv seit über 10 Jahren;

(3) epileptiforme EEG-Anomalien und fokale langsame Wellen;

(4) progressiv oder nicht progressiv verlaufende Erkrankung des Nervensystems;

(5) Einzelepisode von Bewusstseinsstörungen unbekannter Ursache;

(6) Bewusstseinsverlust nach Kopfverletzung;

(7) penetrierende Hirnverletzung;

(8) Verletzung des Rückenmarks oder der peripheren Nerven

müssen einer weiteren Beurteilung unterzogen werden, bevor erwogen werden kann, sie als tauglich zu beurteilen. Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 müssen an die Genehmigungsbehörde verwiesen werden. Die Beurteilung der Tauglichkeit von Bewerbern um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2 muss in Konsultation mit der Genehmigungsbehörde erfolgen.

MED.B.070 Sehorgan

a) Bewerber dürfen weder angeborene noch erworbene akute oder chronische Funktionsstörungen oder Erkrankungen des Auges oder seiner Adnexe sowie keine Augenoperations- oder -traumafolgen aufweisen, die die sichere Ausübung der mit der/den geltenden Lizenz(en) verbundenen Rechte beeinträchtigen können.

b) *Untersuchung*

(1) Für ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1:

- i) ist bei der Erstuntersuchung eine umfassende Untersuchung des Auges durchzuführen, die in Abhängigkeit von der Refraktion und der funktionellen Leistungsfähigkeit des Auges in regelmäßigen Abständen wiederholt werden muss, und
- ii) ist bei sämtlichen Verlängerungs- und Erneuerungsuntersuchungen eine Routineuntersuchung des Auges durchzuführen.

(2) Für ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2:

- i) ist bei der Erstuntersuchung sowie bei sämtlichen Verlängerungs- und Erneuerungsuntersuchungen eine Routineuntersuchung des Auges durchzuführen und
- ii) ist bei klinischer Indikation eine umfassende Untersuchung des Auges durchzuführen.

c) Der korrigierte oder unkorrigierte Fernvisus muss:

- (1) für Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 für jedes Auge separat mindestens den Wert 6/9 (0,7) und bei beidäugigem Sehen mindestens den Wert 6/6 (1,0) erreichen;
 - (2) für Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 2 für jedes Auge separat mindestens den Wert 6/12 (0,5) und bei beidäugigem Sehen mindestens den Wert 6/9 (0,7) erreichen. Bewerber, deren Sehschärfe auf einem Auge unter dem Grenzwert liegt, können in Konsultation mit der Genehmigungsbehörde und vorbehaltlich einer zufrieden stellenden augenärztlichen Beurteilung als tauglich beurteilt werden;
 - (3) Bewerber, die sich erstmalig ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 ausstellen lassen möchten, sind als untauglich zu beurteilen, wenn ihre Sehschärfe auf einem Auge unter dem Grenzwert liegt. Im Falle einer Verlängerung des Tauglichkeitszeugnisses sind Bewerber, deren Sehschärfe auf einem Auge unter dem Grenzwert liegt, an die Genehmigungsbehörde zu verweisen und können als tauglich beurteilt werden, falls dieser Befund die sichere Ausübung der mit der geltenden Lizenz verbundenen Rechte voraussichtlich nicht beeinträchtigt.
- d) Bewerber müssen, gegebenenfalls mit der verschriebenen korrigierenden Sehhilfe, eine Tafel vom Typ N5 (oder gleichwertig) aus einer Entfernung von 30 bis 50 cm und eine Tafel vom Typ N14 (oder gleichwertig) aus einer Entfernung von 100 cm lesen können.
- e) Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 müssen ein normales Gesichtsfeld und eine normale binokulare Funktion aufweisen.
- f) Bewerber, bei denen eine Augenoperation durchgeführt wurde, können vorbehaltlich einer zufrieden stellenden augenärztlichen Beurteilung als tauglich beurteilt werden.
- g) Bewerber mit klinisch diagnostiziertem Keratokonus können vorbehaltlich einer zufrieden stellenden augenärztlichen Beurteilung als tauglich beurteilt werden. Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 müssen an die Genehmigungsbehörde verwiesen werden.

h) Bewerber mit:

- (1) Astigmatismus;
- (2) Anisometropie

können vorbehaltlich einer zufrieden stellenden augenärztlichen Beurteilung als tauglich beurteilt werden.

i) Bewerber mit Diplopie sind als untauglich zu beurteilen.

j) Brillen und Kontaktlinsen. Kann ein zufrieden stellendes Sehvermögen nur unter Einsatz korrigierender Sehhilfen erreicht werden, so gilt Folgendes:

- (1) i) Für die Fernsicht müssen bei der Ausübung der mit der/den geltenden Lizenz(en) verbundenen Rechte eine Brille bzw. Kontaktlinsen getragen werden;
- ii) für die Nahsicht muss bei der Ausübung der mit der/den geltenden Lizenz(en) verbundenen Rechte jederzeit eine Nahsichtbrille griffbereit sein;
- (2) bei der Ausübung der mit der/den geltenden Lizenz(en) verbundenen Rechte muss jederzeit eine Ersatzbrille mit gleicher Korrektur griffbereit sein;
- (3) die korrigierende Sehhilfe muss das bestmögliche Sehvermögen vermitteln, gut vertragen werden und für fliegerische Zwecke geeignet sein;
- (4) gegebenenfalls verwendete Kontaktlinsen müssen für die Fernsicht bestimmt und monofokal sein, dürfen keine Färbung aufweisen und müssen gut vertragen werden;
- (5) Bewerber mit starkem Refraktionsfehler müssen Kontaktlinsen oder eine Brille mit hochbrechenden Gläsern tragen;

- (6) die Anforderungen an das Sehvermögen müssen mit nur einer einzigen Brille erfüllt werden können;
- (7) orthokeratologische Kontaktlinsen dürfen nicht verwendet werden.

MED.B.075 Farberkennung

- a) Bewerber müssen nachweisen, dass sie die für die sichere Ausführung ihrer Aufgaben relevanten Farben sofort erkennen können.
- b) *Untersuchung*
 - (1) Bewerber, die sich erstmals ein Tauglichkeitszeugnis ausstellen lassen möchten, müssen den Ishihara-Test bestehen.
 - (2) Bewerber, die den Ishihara-Test nicht bestehen, müssen sich weiterführenden Farberkennungstests unterziehen, um nachzuweisen, dass sie farbensicher sind.
- c) Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 müssen eine normale Farberkennung nachweisen oder farbensicher sein. Bewerber, die weiterführende Farberkennungstests nicht bestehen, sind als untauglich zu beurteilen. Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 müssen an die Genehmigungsbehörde verwiesen werden.
- d) Bei Bewerbern um Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 2, die keine zufrieden stellende Farberkennung nachweisen können, muss das Tauglichkeitszeugnis auf Flüge am Tag beschränkt werden.

MED.B.080 Hals, Nase und Ohren

- a) Bewerber dürfen weder angeborene noch erworbene aktive oder chronische Funktionsstörungen oder Erkrankungen der Ohren, der Nase, der Nasennebenhöhlen oder des Rachens, einschließlich Mundhöhle, Zähne und Kehlkopf, sowie keine Operations- oder Traumafolgen aufweisen, die die sichere Ausübung der mit der/den geltenden Lizenz(en) verbundenen Rechte beeinträchtigen können.
- b) Das Hörvermögen muss ausreichend sein, um die mit der geltenden Lizenz verbundenen Rechte sicher ausüben zu können.
- c) *Untersuchung*
 - (1) Das Hörvermögen ist bei allen Untersuchungen zu überprüfen.
 - i) Wenn eine Lizenz um eine Instrumentenflugberechtigung ergänzt werden soll, ist für Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 oder Klasse 2 bei der Erstuntersuchung sowie bei nachfolgenden Verlängerungs- oder Erneuerungsuntersuchungen bis zur Vollendung des 40. Lebensjahres alle 5 Jahre, danach alle 2 Jahre das Hörvermögen mittels Reintonaudiometrie zu überprüfen.
 - ii) Bei Bewerbern, die sich erstmalig ein Tauglichkeitszeugnis ausstellen lassen möchten, darf der bei einer Reintonaudiometrie auf jedem Ohr einzeln gemessene Hörverlust bei einer Frequenz von 500 Hz, 1 000 Hz oder 2 000 Hz nicht mehr als 35 dB und bei einer Frequenz von 3 000 Hz nicht mehr als 50 dB betragen. Bewerber mit einem stärker beeinträchtigten Hörvermögen, die sich ihr Tauglichkeitszeugnis verlängern oder erneuern lassen möchten, müssen ein zufrieden stellendes Hörvermögen nachweisen.
 - iii) Bewerber mit Hypakusis müssen ein zufrieden stellendes Hörvermögen nachweisen.
 - (2) Eine umfassende Untersuchung von Hals, Nase und Ohren ist bei der Erstaussstellung eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 und danach bei klinischer Indikation in regelmäßigen Abständen durchzuführen.
- d) Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 mit:
 - (1) einer aktiven, akuten oder chronischen pathologischen Veränderung des Innen- oder Mittelohrs;
 - (2) einer nicht verheilten Perforation oder einer Fehlfunktion eines Trommelfells oder beider Trommelfelle;
 - (3) Störungen des Gleichgewichtssinns;
 - (4) signifikanter Behinderung der Nasengänge;
 - (5) Funktionsstörung der Nasennebenhöhlen;
 - (6) signifikanter Missbildung oder signifikanter akuter oder chronischer Infektion der Mundhöhle oder der oberen Atemwege;
 - (7) signifikanten Sprach- oder Stimmstörungen

müssen einer weiterführenden ärztlichen Untersuchung und Beurteilung unterzogen werden, um nachzuweisen, dass der Befund die sichere Ausübung der mit der geltenden Lizenz verbundenen Rechte nicht beeinträchtigt.

e) Flugmedizinische Beurteilung:

- (1) Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1, die eine Störung des Gleichgewichtssinns aufweisen, müssen an die Genehmigungsbehörde verwiesen werden;
- (2) die Beurteilung der Tauglichkeit von Bewerbern um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2, die eine Störung des Gleichgewichtssinns aufweisen, muss in Konsultation mit der Genehmigungsbehörde erfolgen.

MED.B.085 Dermatologie

Bewerber dürfen keine nachgewiesenen Erkrankungen der Haut aufweisen, die die sichere Ausübung der mit der/den geltenden Lizenz(en) verbundenen Rechte beeinträchtigen können.

MED.B.090 Onkologie

- a) Bewerber dürfen weder primäre noch sekundäre maligne Erkrankungen aufweisen, die die sichere Ausübung der mit der/den geltenden Lizenz(en) verbundenen Rechte beeinträchtigen können.
- b) Nach der Behandlung einer malignen Erkrankung muss bei den Bewerbern eine zufrieden stellende onkologische Beurteilung durchgeführt werden, bevor sie als tauglich beurteilt werden können. Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 müssen an die Genehmigungsbehörde verwiesen werden. Die Beurteilung der Tauglichkeit von Bewerbern um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2 muss in Konsultation mit der Genehmigungsbehörde erfolgen.
- c) Bewerber, bei denen ihrer Krankengeschichte oder klinischen Diagnose zufolge ein maligner intrazerebraler Tumor vorliegt, sind als untauglich zu beurteilen.

UNTERABSCHNITT 3

Besondere Anforderungen für Tauglichkeitszeugnisse für LAPL**MED.B.095 Ärztliche Untersuchung und/oder Beurteilung von Bewerbern um Tauglichkeitszeugnisse für LAPL**

- a) Bewerber um Tauglichkeitszeugnisse für LAPL sind gemäß der bewährten flugmedizinischen Praxis zu beurteilen.
- b) Die vollständige Krankengeschichte des Bewerbers ist besonders zu berücksichtigen.
- c) Die Erstbeurteilung, alle anschließenden Folgebeurteilungen nach Vollendung des 50. Lebensjahres sowie Beurteilungen, bei denen die Krankengeschichte des Bewerbers dem Sachverständigen nicht vorliegt, umfassen zumindest
 - (1) eine klinische Untersuchung;
 - (2) eine Messung des Blutdrucks;
 - (3) eine Urinanalyse;
 - (4) einen Sehtest;
 - (5) einen Hörtest.
- d) Nach der Erstbeurteilung müssen anschließende Folgebeurteilungen bis zur Vollendung des 50. Lebensjahres Folgendes umfassen:
 - (1) eine Beurteilung der Krankengeschichte des LAPL-Inhabers und
 - (2) die unter Buchstabe c genannten Posten, soweit sie vom flugmedizinischen Zentrum, dem flugmedizinischen Sachverständigen oder dem Arzt für Allgemeinmedizin nach bewährter flugmedizinischer Praxis für notwendig erachtet werden.

ABSCHNITT C

ANFORDERUNGEN FÜR DIE FLUGMEDIZINISCHE TAUGLICHKEIT DER KABINENBESATZUNG

UNTERABSCHNITT 1

Allgemeine Anforderungen**MED.C.001 Allgemeines**

Flugbegleiter dürfen die Pflichten und Verantwortlichkeiten gemäß den Vorschriften für die Flugsicherheit an Bord eines Luftfahrzeugs nur wahrnehmen, wenn sie den geltenden Anforderungen dieses Teils genügen.

MED.C.005 Flugmedizinische Beurteilungen

- a) Flugbegleiter müssen sich flugmedizinischen Beurteilungen unterziehen, um nachzuweisen, dass sie keine körperlichen oder psychischen Erkrankungen aufweisen, aufgrund deren sie handlungsunfähig werden oder ihre jeweiligen Sicherheitspflichten und Verantwortlichkeiten nicht mehr wahrnehmen könnten.
- b) Bevor einem Flugbegleiter erstmals Aufgaben an Bord eines Luftfahrzeugs zugewiesen werden, muss dieser sich einer flugmedizinischen Beurteilung unterziehen, die anschließend spätestens alle 60 Monate zu wiederholen ist.
- c) Flugmedizinische Beurteilungen sind von einem flugmedizinischen Sachverständigen, von einem flugmedizinischen Zentrum oder — sofern dies im Einklang mit den Anforderungen gemäß MED.D.040 steht — von einem Arzt für Arbeitsmedizin durchzuführen.

UNTERABSCHNITT 2

Anforderungen für die flugmedizinische Beurteilung von Flugbegleitern**MED.C.020 Allgemeines**

Flugbegleiter dürfen keine:

- a) angeborenen oder erworbenen Normabweichungen;
- b) aktiven, latenten, akuten oder chronischen Erkrankungen oder Behinderungen;
- c) Wunden, Verletzungen oder Operationsfolgen und
- d) Wirkungen und Nebenwirkungen eines für therapeutische, diagnostische oder präventive Zwecke angewendeten bzw. eingenommenen verschreibungspflichtigen oder nicht verschreibungspflichtigen Arzneimittels aufweisen, die eine funktionelle Beeinträchtigung eines Ausmaßes nach sich ziehen würden, das zu Handlungsunfähigkeit führen oder ihre Fähigkeit zur Wahrnehmung ihrer Sicherheitspflichten und Verantwortlichkeiten beeinträchtigen könnte.

MED.C.025 Inhalt flugmedizinischer Beurteilungen

- a) Eine flugmedizinische Erstbeurteilung umfasst mindestens:
 - (1) eine Beurteilung der Krankengeschichte des sich bewerbenden Flugbegleiters und
 - (2) eine klinische Untersuchung:
 - i) des Herz-Kreislauf-Systems;
 - ii) von Lunge und Atemwegen;
 - iii) des Bewegungsapparats;
 - iv) von Hals, Nase und Ohren;
 - v) des Sehorgans und
 - vi) der Farberkennung.
- b) Jede anschließend durchgeführte flugmedizinische Folgebeurteilung umfasst zumindest:
 - (1) eine Beurteilung der Krankengeschichte des sich bewerbenden Flugbegleiters sowie
 - (2) eine klinische Untersuchung, sofern dies gemäß der bewährten medizinischen Praxis für notwendig erachtet wird.
- c) Im Sinne von Buchstabe a und Buchstabe b müssen in Zweifelsfällen oder bei klinischer Indikation im Rahmen der flugmedizinischen Beurteilung eines Flugbegleiters auch weitere ärztliche Untersuchungen, Tests oder Überprüfungen durchgeführt werden, die vom flugmedizinischen Sachverständigen, vom flugmedizinischen Zentrum oder vom Arzt für Arbeitsmedizin für notwendig erachtet werden.

UNTERABSCHNITT 3

Zusätzliche Anforderungen an Bewerber um bzw. Inhaber von Flugbegleiterbescheinigungen**MED.C.030 Ärztliches Gutachten für Flugbegleiter**

- a) Nach Abschluss jeder flugmedizinischen Beurteilung müssen Bewerber um bzw. Inhaber von Flugbegleiterbescheinigungen:
 - (1) vom flugmedizinischen Sachverständigen, vom flugmedizinischen Zentrum oder vom Arzt für Arbeitsmedizin ein ärztliches Gutachten für Flugbegleiter erhalten und

- (2) die zugehörigen Informationen oder eine Kopie ihres ärztlichen Gutachtens für Flugbegleiter an den/die Luftverkehrsunternehmer übermitteln, bei dem/denen sie beschäftigt sind.

b) *Ärztliches Gutachten für Flugbegleiter*

Ein ärztliches Gutachten für Flugbegleiter muss das Datum der flugmedizinischen Beurteilung, Angaben über die Tauglichkeit oder Nichttauglichkeit des Flugbegleiters, das Datum der nächsten geforderten flugmedizinischen Beurteilung sowie gegebenenfalls vorliegende Einschränkungen enthalten. Weitere Angaben unterliegen der ärztlichen Schweigepflicht gemäß MED.A.015.

MED.C.035 Einschränkungen

- a) Wenn Inhaber einer Flugbegleiterbescheinigung den in Unterabschnitt 2 angegebenen medizinischen Anforderungen nicht vollständig genügen, muss der flugmedizinische Sachverständige, das flugmedizinische Zentrum oder der Arzt für Arbeitsmedizin in Konsultation mit einem flugmedizinischen Sachverständigen, von einem flugmedizinischen Sachverständigen oder von einem flugmedizinischen Zentrum aufgehoben werden.
- b) Sämtliche Einschränkungen, die für die Ausübung der durch die Flugbegleiterbescheinigung gewährten Rechte gelten, müssen auf dem ärztlichen Gutachten für Flugbegleiter angegeben werden und dürfen nur von einem Arzt für Arbeitsmedizin in Konsultation mit einem flugmedizinischen Sachverständigen, von einem flugmedizinischen Sachverständigen oder von einem flugmedizinischen Zentrum aufgehoben werden.

ABSCHNITT D

FLUGMEDIZINISCHE SACHVERSTÄNDIGE, ÄRZTE FÜR ALLGEMEINMEDIZIN, ÄRZTE FÜR ARBEITSMEDIZIN

UNTERABSCHNITT 1

Flugmedizinische Sachverständige

MED.D.001 Rechte

- a) Die Rechte eines flugmedizinischen Sachverständigen bestehen in der Ausstellung, Verlängerung und Erneuerung von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 2 und von Tauglichkeitszeugnissen für LAPL sowie in der Durchführung der betreffenden medizinischen Untersuchungen und Beurteilungen.
- b) Inhaber einer Anerkennung als flugmedizinischer Sachverständiger können, sofern sie den Anforderungen gemäß MED.D.015 genügen, eine Ausweitung ihrer Rechte auf die Durchführung medizinischer Untersuchungen für die Verlängerung und Erneuerung von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 beantragen.
- c) Der Geltungsbereich der Rechte eines flugmedizinischen Sachverständigen sowie alle damit verbundenen Auflagen sind in der Anerkennung anzugeben.
- d) Inhaber einer Anerkennung als flugmedizinischer Sachverständiger dürfen flugmedizinische Untersuchungen und Beurteilungen ausschließlich in dem Mitgliedstaat durchführen, in dem ihre Anerkennung als flugmedizinischer Sachverständiger erteilt wurde, es sei denn:
- (1) der Gaststaat hat ihnen Zugang zur Ausübung ihrer beruflichen Tätigkeit als Facharzt gewährt;
 - (2) sie haben die zuständige Behörde des Gaststaats darüber in Kenntnis gesetzt, dass sie im Rahmen ihrer Rechte als flugmedizinische Sachverständige beabsichtigen, flugmedizinische Untersuchungen und Beurteilungen durchzuführen und Tauglichkeitszeugnisse auszustellen, und
 - (3) sie wurden von der zuständigen Behörde des Gaststaats unterwiesen.

MED.D.005 Antragstellung

- a) Anträge für den Erwerb einer Anerkennung als flugmedizinischer Sachverständiger sind in der von der zuständigen Behörde festgelegten Form und Art zu stellen.
- b) Bewerber um eine Anerkennung als flugmedizinischer Sachverständiger müssen der zuständigen Behörde Folgendes vorlegen:
- (1) Angaben zur Person und Geschäftsadresse;
 - (2) Unterlagen, aus denen hervorgeht, dass sie den Anforderungen gemäß MED.D.010 genügen, einschließlich einer Bescheinigung über den Abschluss eines im Hinblick auf die beantragten Rechte geeigneten flugmedizinischen Lehrgangs;
 - (3) eine schriftliche Erklärung, dass der flugmedizinische Sachverständige Tauglichkeitszeugnisse auf der Grundlage der Anforderungen dieses Teils ausstellen wird.
- c) Führen flugmedizinische Sachverständige flugmedizinische Untersuchungen an mehreren Orten durch, müssen sie der zuständigen Behörde alle relevanten Informationen über die einzelnen Untersuchungsorte bereitstellen.

MED.D.010 Anforderungen für die Ausstellung einer Anerkennung als flugmedizinischer Sachverständiger

Bewerber um eine Anerkennung als flugmedizinischer Sachverständiger mit Berechtigung zur Erstaussstellung, Verlängerung und Erneuerung von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 2 müssen:

- a) über eine vollständige Befähigung und Approbation als Arzt sowie über eine Bescheinigung über den Abschluss der fachärztlichen Ausbildung verfügen;
- b) einen Grundlehrgang in Flugmedizin absolviert haben;
- c) der zuständigen Behörde nachweisen, dass sie:
 - (1) über geeignete Einrichtungen, Verfahren, Unterlagen sowie über funktionsfähige Ausrüstung verfügen, die für die Durchführung flugmedizinischer Untersuchungen geeignet sind, und
 - (2) notwendige Verfahren und Voraussetzungen geschaffen haben, um die ärztliche Schweigepflicht zu gewährleisten.

MED.D.015 Anforderungen für die Ausweitung von Rechten

Bewerber um eine Anerkennung als flugmedizinischer Sachverständiger, die ihre Rechte auf die Verlängerung und Erneuerung von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 ausweitet, müssen über eine gültige Anerkennung als flugmedizinischer Sachverständiger verfügen und:

- a) in den letzten 5 Jahren vor Antragstellung mindestens 30 Untersuchungen zum Zwecke der Ausstellung, Verlängerung oder Erneuerung eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 2 durchgeführt haben;
- b) einen Aufbaulehrgang in Flugmedizin absolviert haben und
- c) eine praktische Ausbildung an einem flugmedizinischen Zentrum oder unter Aufsicht der Genehmigungsbehörde absolviert haben.

MED.D.020 Lehrgänge in Flugmedizin

- a) Lehrgänge in Flugmedizin müssen von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats anerkannt sein, in dem die Organisation, die den jeweiligen Lehrgang anbietet, ihren Hauptsitz hat. Die Organisation, die den Lehrgang anbietet, muss nachweisen, dass der Lehrplan angemessen ist und die Personen, die den Lehrgang durchführen, über angemessene Kenntnisse und Erfahrungen verfügen.
- b) Mit Ausnahme von Auffrischungslehrgängen findet am Ende jedes Lehrgangs eine schriftliche Prüfung über die in dem Lehrgang vermittelten Inhalte statt.
- c) Die Organisation, die den Lehrgang anbietet, stellt allen Bewerbern, die die Prüfung bestanden haben, eine Bescheinigung über den Abschluss des Lehrgangs aus.

MED.D.025 Änderungen der Anerkennung als flugmedizinischer Sachverständiger

- a) Flugmedizinische Sachverständige müssen der zuständigen Behörde folgende Änderungen mitteilen, die sich auf ihre Anerkennung auswirken könnten:
 - (1) gegen den flugmedizinischen Sachverständigen wurde ein Disziplinarverfahren oder eine Untersuchung durch eine medizinische Aufsichtsbehörde eingeleitet;
 - (2) die Voraussetzungen, unter denen die Anerkennung erteilt wurde, einschließlich des Inhalts der mit dem Antrag bereitgestellten Angaben, haben sich geändert;
 - (3) die Anforderungen für die Erteilung der Anerkennung werden nicht mehr erfüllt;
 - (4) der Ort bzw. die Orte, an denen der flugmedizinische Sachverständige seine Tätigkeit ausübt, oder die Kontaktadresse haben sich geändert.
- b) Das Versäumnis, die zuständige Behörde zu informieren, führt zur Aussetzung oder zum Widerruf der mit der Anerkennung verbundenen Rechte, entsprechend der Entscheidung der zuständigen Behörde, die die Anerkennung aussetzt oder widerruft.

MED.D.030 Gültigkeit der Anerkennung als flugmedizinischer Sachverständiger

Eine Anerkennung als flugmedizinischer Sachverständiger wird für eine Dauer von höchstens 3 Jahren ausgestellt. Sie wird verlängert, sofern der Inhaber:

- a) weiterhin die allgemeinen Voraussetzungen für die Ausübung seiner Arztstätigkeit erfüllt und weiterhin gemäß nationalem Recht als Arzt eingetragen ist;
- b) in den letzten 3 Jahren einen Auffrischungslehrgang in Flugmedizin absolviert hat;

- c) jedes Jahr mindestens 10 flugmedizinische Untersuchungen durchgeführt hat;
- d) weiterhin die Bedingungen für die Anerkennung erfüllt und
- e) seine Rechte gemäß den Bestimmungen dieses Teils ausübt.

UNTERABSCHNITT 2

Ärzte für Allgemeinmedizin

MED.D.035 Anforderungen an Ärzte für Allgemeinmedizin

- a) Ärzte für Allgemeinmedizin dürfen nur als flugmedizinische Sachverständige für die Ausstellung von Tauglichkeitszeugnissen für LAPL fungieren:
 - (1) wenn sie ihre Tätigkeit in einem Mitgliedstaat ausüben, in dem Ärzte für Allgemeinmedizin ausreichenden Zugang zu den vollständigen medizinischen Unterlagen über die Bewerber haben, und
 - (2) wenn sie sämtlichen zusätzlichen Anforderungen genügen, die nach nationalem Recht gelten.
- b) Damit Ärzte für Allgemeinmedizin Tauglichkeitszeugnisse für LAPL ausstellen dürfen, müssen sie über eine vollständige Befähigung und Approbation als Arzt gemäß nationalem Recht verfügen.
- c) Ärzte für Allgemeinmedizin, die als flugmedizinische Sachverständige fungieren, müssen ihre Tätigkeit bei der zuständigen Behörde melden.

UNTERABSCHNITT 3

Ärzte für Arbeitsmedizin

MED.D.040 Anforderungen an Ärzte für Arbeitsmedizin

Ärzte für Arbeitsmedizin dürfen flugmedizinische Beurteilungen der Kabinenbesatzung nur durchführen, wenn:

- a) die zuständige Behörde davon ausgeht, dass das jeweilige nationale System für Arbeitsmedizin die Einhaltung der in diesem Teil genannten geltenden Anforderungen gewährleisten kann;
 - b) sie über eine Approbation als Arzt verfügen und gemäß nationalem Recht auf dem Gebiet der Arbeitsmedizin qualifiziert sind und
 - c) sie für das Tätigkeitsumfeld von Flugbegleitern relevante Kenntnisse auf dem Gebiet der Flugmedizin erworben haben.
-

Abonnementpreise 2011 (ohne MwSt., einschl. Portokosten für Normalversand)

Amtsblatt der EU, Reihen L + C, nur Papierausgabe	22 EU-Amtssprachen	1 100 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihen L + C, Papierausgabe + jährliche DVD	22 EU-Amtssprachen	1 200 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihe L, nur Papierausgabe	22 EU-Amtssprachen	770 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihen L + C, monatliche (kumulative) DVD	22 EU-Amtssprachen	400 EUR pro Jahr
Supplement zum Amtsblatt (Reihe S), öffentliche Aufträge und Ausschreibungen, DVD, 1 Ausgabe pro Woche	Mehrsprachig: 23 EU-Amtssprachen	300 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihe C — Auswahlverfahren	Sprache(n) gemäß Auswahlverfahren	50 EUR pro Jahr

Das *Amtsblatt der Europäischen Union*, das in allen EU-Amtssprachen erscheint, kann in 22 Sprachfassungen abonniert werden. Es umfasst die Reihen L (Rechtsvorschriften) und C (Mitteilungen und Bekanntmachungen).

Ein Abonnement gilt jeweils für eine Sprachfassung.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) Nr. 920/2005 des Rates, veröffentlicht im Amtsblatt L 156 vom 18. Juni 2005, die besagt, dass die Organe der Europäischen Union ausnahmsweise und vorübergehend von der Verpflichtung entbunden sind, alle Rechtsakte in irischer Sprache abzufassen und zu veröffentlichen, werden die Amtsblätter in irischer Sprache getrennt verkauft.

Das Abonnement des Supplements zum Amtsblatt (Reihe S — Bekanntmachungen öffentlicher Aufträge) umfasst alle Ausgaben in den 23 Amtssprachen auf einer einzigen mehrsprachigen DVD.

Das Abonnement des *Amtsblatts der Europäischen Union* berechtigt auf einfache Anfrage hin zu dem Bezug der verschiedenen Anhänge des Amtsblatts. Die Abonnenten werden durch einen im Amtsblatt veröffentlichten „Hinweis für den Leser“ über das Erscheinen der Anhänge informiert.

Verkauf und Abonnements

Abonnements von Periodika unterschiedlicher Preisgruppen, darunter auch Abonnements des *Amtsblatts der Europäischen Union*, können über die Vertriebsstellen bezogen werden. Die Liste der Vertriebsstellen findet sich im Internet unter:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_de.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) bietet einen direkten und kostenlosen Zugang zum EU-Recht. Die Site ermöglicht die Abfrage des *Amtsblatts der Europäischen Union* und enthält darüber hinaus die Rubriken Verträge, Gesetzgebung, Rechtsprechung und Vorschläge für Rechtsakte.

Weitere Informationen über die Europäische Union finden Sie unter: <http://europa.eu>



Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

DE