

Herausgegeben vom Bundesministerium der Justiz

Bundesanzeiger



www.bundesanzeiger.de

ISSN 0720-6100

G 1990 A

Jahrgang 61

Ausgegeben am Dienstag, dem 27. Januar 2009

Nummer 13a

**Bekanntmachung
der Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten
(Flugzeug)
(JAR-FCL 1 deutsch)**

Vom 17. November 2008

Bekanntmachung
der Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten
(Flugzeug)
(JAR-FCL 1 deutsch)

Vom 17. November 2008

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gibt nachstehend die auf der englischen Version JAR-FCL 1 Amendment 7 basierenden Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten (Flugzeug) (JAR-FCL 1 deutsch) in der Fassung vom 17. November 2008 bekannt.

Bonn, den 17. November 2008

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Mickler

Inhaltsverzeichnis

ABSCHNITT A – ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

JAR-FCL 1.001	Begriffsbestimmungen und Abkürzungen	12
JAR-FCL 1.005	Geltungsbereich	14
JAR-FCL 1.010	Voraussetzungen für eine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied	15
JAR-FCL 1.015	Akzeptanz von Lizenzen, Berechtigungen, Anerkennungen, Genehmigungen sowie Zeugnissen	16
JAR-FCL 1.016	Erleichterungen für Inhaber von Lizenzen, die von Nicht- JAA-Mitgliedsstaaten erteilt wurden	17
JAR-FCL 1.017	Anerkennungen/Berechtigungen für besondere Zwecke	17
JAR-FCL 1.020	Anrechnung von Tätigkeiten aus der militärischen Luftfahrt	17
JAR-FCL 1.024	Eintragungen in Lizenzen durch anerkannte Personen	17
JAR-FCL 1.025	Gültigkeit von Lizenzen und Berechtigungen	18
JAR-FCL 1.026	Fortlaufende Flugerfahrung für Piloten, die nicht gemäß EU-OPS 1 tätig sind	18
JAR-FCL 1.030	Prüfungsangelegenheiten	18
JAR-FCL 1.035	Flugmedizinische Tauglichkeit	19
JAR-FCL 1.040	Einschränkungen der Tauglichkeit	19
JAR-FCL 1.045	Sonderfälle	20
JAR-FCL 1.050	Anrechnung von Flugzeiten und theoretischen Kenntnissen	20
JAR-FCL 1.055	Ausbildungsbetriebe und registrierte Ausbildungseinrichtungen	21
JAR-FCL 1.060	Beschränkungen für Lizenzinhaber nach Vollendung des 60. Lebensjahres	22
JAR-FCL 1.065	Ausstellerstaat der Lizenz	22
JAR-FCL 1.070	Hauptwohnsitz	23
JAR-FCL 1.075	Form und Inhalt von Lizenzen	23
JAR-FCL 1.080	Aufzeichnung von Flugzeiten	23

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.005	Mindestanforderungen für die Erteilung von Lizenzen/Anerkennungen gemäß JAR-FCL auf der Grundlage nationaler Lizenzen/Anerkennungen	26
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.015	Mindestanforderungen für die Anerkennung von Lizenzen, die von Nicht-JAA-Mitgliedstaaten erteilt wurden	29
Anhang 2 zu JAR-FCL 1.015	Umschreibung von PPL(A), die von Nicht-JAA- Mitgliedstaaten erteilt wurden, in PPL(A) gemäß JAR- FCL	31
Anhang 3 zu JAR-FCL 1.015	Anerkennung von Pilotenlizenzen aus Nicht-JAA- Mitgliedstaaten für zeitlich befristete Aufgaben	32
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.050	Anrechnung von theoretischen Kenntnissen für die Erteilung einer PPL(A) – Anforderungen an die ergänzende Ausbildung und Prüfung	33
Anhang 2 zu JAR-FCL 1.050	Anrechnung von theoretischen Kenntnissen für die Erteilung einer CPL(A) – Anforderungen an die ergänzende Ausbildung und Prüfung	33
Anhang 3 zu JAR-FCL 1.050	Anrechnung von theoretischen Kenntnissen für die Erteilung einer ATPL(A) – Anforderungen für die ergänzende Ausbildung und Prüfung	34
Anhang 4 zu JAR-FCL 1.050	Anrechnung von theoretischen Kenntnissen für die Erteilung einer CPL(A), IR(A) oder ATPL(A)	35
Anhang 1a zu JAR-FCL 1.055	Ausbildungsbetriebe für Flugausbildung zum Erwerb von Lizenzen und Berechtigungen (FTOs)	36
Anhang 1b zu JAR-FCL 1.055	Teilausbildung außerhalb von JAA-Mitgliedstaaten	41
Anhang 1c zu JAR-FCL 1.055	Ergänzende Anforderungen für FTOs mit ständiger Hauptniederlassung außerhalb von JAA-Mitgliedstaaten	42
Anhang 2 zu JAR-FCL 1.055	Ausbildungsbetriebe für den Erwerb von Musterberechtigungen nur für Inhaber von Pilotenlizenzen oder zugehöriger Berechtigungen/Anerkennungen als TRI, SFI oder MCCI	44
Anhang 3 zu JAR-FCL 1.055	Genehmigung von Fernlehrgängen für modulare theoretische Ausbildung	47
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.075	Form und Inhalt von Lizenzen	48
ABSCHNITT B – FLUGSCHÜLER (FLUGZEUG)		
JAR-FCL 1.085	Anforderungen	53
JAR-FCL 1.090	Mindestalter	53

JAR-FCL 1.095	Flugmedizinische Tauglichkeit	53
---------------	-------------------------------	----

ABSCHNITT C – LIZENZ FÜR PRIVATPILOTEN (FLUGZEUG) – PPL(A)

JAR-FCL 1.100	Mindestalter	54
JAR-FCL 1.105	Flugmedizinische Tauglichkeit	54
JAR-FCL 1.110	Rechte und Voraussetzungen	54
JAR-FCL 1.115	Reserviert	54
JAR-FCL 1.120	Flugerfahrung und Anrechnung	54
JAR-FCL 1.125	Ausbildungslehrgang	54
JAR-FCL 1.130	Theoretische Prüfung	55
JAR-FCL 1.135	Praktische Fähigkeiten	55
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.125	Ausbildungslehrgang für PPL(A) – Zusammenfassung	56
Anhang 2 zu JAR-FCL 1.125	Registrierung von Ausbildungseinrichtungen, die nur für den Erwerb der PPL ausbilden	62
Anhang 3 zu JAR-FCL 1.125	Antragsformular für die Registrierung von Ausbildungseinrichtungen	62
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.130 und 1.135	Theoretische und praktische Prüfung für den Erwerb einer PPL(A)	63
Anhang 2 zu JAR-FCL 1.135	Inhalte der praktischen Prüfung für den Erwerb einer PPL(A)	66

ABSCHNITT D – LIZENZ FÜR BERUFSPILOTEN (FLUGZEUG) – CPL(A)

JAR-FCL 1.140	Mindestalter	69
JAR-FCL 1.145	Flugmedizinische Tauglichkeit	69
JAR-FCL 1.150	Rechte und Voraussetzungen	69
JAR-FCL 1.155	Flugerfahrung und Anrechnung	69
JAR-FCL 1.160	Theoretische Kenntnisse	70
JAR-FCL 1.165	Flugausbildung	70
JAR-FCL 1.170	Praktische Fähigkeiten	71
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165(a)(1)	Durchgehende Ausbildung für ATPL(A)	72
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165(a)(2)	Durchgehende Ausbildung für CPL(A)/IR	74

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165(a)(3)	Durchgehende Ausbildung für CPL(A)	76
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.170	Praktische Prüfung für den Erwerb einer CPL(A)	80
Anhang 2 zu JAR-FCL 1.170	Inhalte der praktischen Prüfung für den Erwerb einer CPL(A)	82

ABSCHNITT E – INSTRUMENTENFLUGBERECHTIGUNG (FLUGZEUG) – IR(A)

JAR-FCL 1.174	Flugmedizinische Tauglichkeit	85
JAR-FCL 1.175	Erfordernis einer Instrumentenflugberechtigung	85
JAR-FCL 1.180	Rechte und Voraussetzungen	85
JAR-FCL 1.185	Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung	85
JAR-FCL 1.190	Flugerfahrung und Anrechnung von Flugzeiten	85
JAR-FCL 1.195	Theoretische Kenntnisse	86
JAR-FCL 1.200	Kenntnisse der englischen Sprache	86
JAR-FCL 1.205	Flugausbildung	86
JAR-FCL 1.210	Praktische Fähigkeiten	86
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.200	IR(A) – Kenntnisse der englischen Sprache	87
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.205	Modulare Ausbildung für IR(A)	88
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.210	Praktische Prüfung für den Erwerb einer IR(A)	91
Anhang 2 zu JAR-FCL 1.210	Inhalte der praktischen Prüfung für den Erwerb einer IR(A)	93

ABSCHNITT F – KLASSEN- UND MUSTERBERECHTIGUNGEN (FLUGZEUG)

JAR-FCL 1.215	Klassenberechtigungen (A)	96
JAR-FCL 1.220	Musterberechtigungen (A)	96
JAR-FCL 1.221	Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten	97
JAR-FCL 1.225	Erfordernis von Klassen- oder Musterberechtigungen	97
JAR-FCL 1.230	Sonderregelungen	97
JAR-FCL 1.235	Klassen- und Musterberechtigungen – Rechte, Anzahl und Baureihen	97
JAR-FCL 1.240	Klassen- und Musterberechtigungen – Anforderungen	97

JAR-FCL 1.246	Instrumentenflugberechtigung, Verlängerung und Erneuerung	100
JAR-FCL 1.250	Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten – Voraussetzungen	101
JAR-FCL 1.251	Klassen – und Musterberechtigungen für Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten – Voraussetzungen	102
JAR-FCL 1.255	Musterberechtigung für Flugzeuge mit einem Piloten – Voraussetzungen	102
JAR-FCL 1.260	Klassenberechtigung – Voraussetzungen	102
JAR-FCL 1.261	Klassen- und Musterberechtigungen – Theoretische Kenntnisse und Flugausbildung	102
JAR-FCL 1.262	Klassen- und Musterberechtigungen – Praktische Fähigkeiten	104
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295	Praktische Prüfung und Befähigungsüberprüfung für Klassen-/Musterberechtigungen für Flugzeuge, ATPL(A) und MPL(A)	105
Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240	Inhalt der Ausbildung und der praktischen Prüfung/Befähigungsüberprüfung für Klassen-/Musterberechtigungen auf ein- und mehrmotorigen Flugzeugen mit einem Piloten	119
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.246	Gegenseitige Anrechnung des auf den Instrumentflug bezogenen Teils einer Befähigungsüberprüfung für eine Klassen- oder Musterberechtigung	125
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.251	Lehrgang für den Erwerb zusätzlicher theoretischer Kenntnisse für eine Klassen- oder Musterberechtigung für Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten	126
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(a)	Anforderungen an theoretische Kenntnisse für praktische Prüfungen/Befähigungsüberprüfungen zum Erwerb von Klassen-/Musterberechtigungen	128
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(c)(2)	Genehmigung von Lehrgängen für Musterberechtigungen ohne Flugzeiten im Flugzeug (Aeroplane Zero Flight Time Type Rating Courses/ZFTT-Training)	130
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(d)	Lehrgang für die Zusammenarbeit der Flugbesatzung	132
ABSCHNITT G – LIZENZ FÜR VERKEHRSPILOTEN (FLUGZEUG) – ATPL(A)		
JAR-FCL 1.265	Mindestalter	133
JAR-FCL 1.270	Flugmedizinische Tauglichkeit	133
JAR-FCL 1.275	Rechte und Voraussetzungen	133

JAR-FCL 1.280	Flugerfahrung und Anrechnung	133
JAR-FCL 1.285	Theoretische Kenntnisse	134
JAR-FCL 1.290	Flugausbildung	134
JAR-FCL 1.295	Praktische Fähigkeiten	134
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.285	Modulare theoretische Ausbildung für ATPL(A)	135

ABSCHNITT H – LEHRBERECHTIGUNGEN (FLUGZEUG)

JAR-FCL 1.300	Lehrberechtigte – Allgemeines	136
JAR-FCL 1.305	Lehrberechtigungen und Anerkennungen – Kategorien	136
JAR-FCL 1.310	Lehrberechtigungen und Anerkennungen – Allgemeines	136
JAR-FCL 1.315	Lehrberechtigungen und Anerkennungen – Gültigkeitsdauer	137
JAR-FCL 1.320	Lehrberechtigung für Flugausbildung (FI(A)) – Mindestalter	137
JAR-FCL 1.325	FI(A) – Eingeschränkte Rechte	137
JAR-FCL 1.330	FI(A) – Rechte und Anforderungen	138
JAR-FCL 1.335	FI(A) – Voraussetzungen	139
JAR-FCL 1.340	FI(A) – Lehrgang	139
JAR-FCL 1.345	FI(A) – Praktische Fähigkeiten	139
JAR-FCL 1.350	FI(A) – Erteilung der Berechtigung	140
JAR-FCL 1.355	FI(A) – Verlängerung und Erneuerung	140
JAR-FCL 1.360	Lehrberechtigung für Musterberechtigungen (Flugzeuge mit zwei Piloten) (TRI(MPA)) – Rechte	140
JAR-FCL 1.365	TRI(MPA) – Anforderungen	141
JAR-FCL 1.370	TRI(A) – Verlängerung und Erneuerung	141
JAR-FCL 1.375	Lehrberechtigung für Klassenberechtigungen (Flugzeuge mit einem Piloten) (CRI(SPA)) – Rechte	142
JAR-FCL 1.380	CRI(SPA) – Anforderungen	142
JAR-FCL 1.385	CRI(SPA) – Verlängerung und Erneuerung	142
JAR-FCL 1.390	Lehrberechtigung für Instrumentenflug – (Flugzeug) (IRI(A)) – Rechte	143

JAR-FCL 1.395	IRI(A) – Anforderungen	143
JAR-FCL 1.400	IRI(A) – Verlängerung und Erneuerung	143
JAR-FCL 1.405	Anerkennung für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten (SFI(A)/MPA) – Rechte	144
JAR-FCL 1.410	SFI(A)/MPA – Anforderungen	144
JAR-FCL 1.415	SFI(A)/MPA – Verlängerung und Erneuerung	145
JAR-FCL 1.416	Anerkennung für die Ausbildung in der effektiven Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCCI(A)) – Rechte	145
JAR-FCL 1.417	MCCI(A) – Anforderungen	145
JAR-FCL 1.418	MCCI(A) – Verlängerung und Erneuerung	146
JAR-FCL 1.419	Anerkennung für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten (Flugzeug – (STI(A)/SPA) – Rechte, Anforderungen, Verlängerung und Erneuerung	146
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.300	Anforderungen an eine besondere Anerkennung für Lehrberechtigte, die keine JAR-FCL-Lizenz besitzen, zur Durchführung von Ausbildungen in TRTOs außerhalb von JAA-Mitgliedstaaten oder in FTOs, die Teile der Ausbildung in Übereinstimmung mit Anhang 1b zu JAR-FCL 1.055 außerhalb von JAA-Mitgliedstaaten anbieten	148
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345	Vereinbarungen für die praktische Prüfung, Befähigungsüberprüfung und mündliche theoretische Prüfung für den Erwerb einer Lehrberechtigung für Flugausbildung (FI(A)), (IRI(A)) und (CRI(A))	151
Anhang 2 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345	Inhalte der praktischen Prüfung, Befähigungsüberprüfung und mündlichen theoretischen Prüfung für den Erwerb einer Lehrberechtigung für Flugausbildung (FI(A))	153
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.340	Lehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung für Flugausbildung (Flugzeug) (FI(A))	156
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.365	Lehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung für Musterberechtigungen für Flugzeuge mit zwei Piloten (TRI)(MPA)	157
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.380	Lehrgang für den Erwerb einer Lehrberechtigung für Klassenberechtigungen für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten (Flugzeug) (CRI(ME-SPA))	158
Anhang 2 zu JAR-FCL 1.380	Lehrgang für den Erwerb einer Lehrberechtigung für Klassenberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten (Flugzeug) (CRI(SE-SPA))	159
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.395	Lehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung für Instrumentenflug (Flugzeug) (IRI(A))	160

ABSCHNITT I – PRÜFER (FLUGZEUG)

JAR-FCL 1.420	Prüfer – Kategorien	161
JAR-FCL 1.425	Prüfer – Allgemeines	161
JAR-FCL 1.430	Prüfer – Gültigkeitsdauer der Anerkennung	161
JAR-FCL 1.435	Prüfer für Flugausbildung – (FE(A)) – Rechte / Anforderungen	161
JAR-FCL 1.440	Prüfer für Musterberechtigungen – (TRE(A)) – Rechte / Anforderungen	162
JAR-FCL 1.445	Prüfer für Klassenberechtigungen – (CRE(A)) – Rechte / Anforderungen	162
JAR-FCL 1.450	Prüfer für Instrumentenflug – (IRE(A)) – Rechte / Anforderungen	162
JAR-FCL 1.455	Prüfer an synthetischen Flugübungsgeräten – (SFE(A)) – Rechte / Anforderungen	162
JAR-FCL 1.460	Prüfer für Lehrberechtigte – (FIE(A)) – Rechte / Anforderungen	162
Anhang 1a zu JAR-FCL 1.425	Standardisierungsvereinbarungen für Prüfer	164
Anhang 1b zu JAR-FCL 1.425	Standardisierungsanforderungen für Prüfer	165

ABSCHNITT J

– ERFORDERLICHE THEORETISCHE KENNTNISSE UND VERFAHREN FÜR DIE DURCHFÜHRUNG THEORETISCHER PRÜFUNGEN FÜR LIZENZEN FÜR CPL(A), ATPL(A), MPL(A) SOWIE INSTRUMENTENFLUGBERECHTIGUNGEN

JAR-FCL 1.465	Anforderungen	169
JAR-FCL 1.470	Inhalt von theoretischen Prüfungen	169
JAR-FCL 1.475	Prüfungsfragen	169
JAR-FCL 1.480	Prüfungsverfahren	169
JAR-FCL 1.485	Pflichten des Bewerbers	170
JAR-FCL 1.490	Bewertungskriterien und Ablauf der Prüfung	170
JAR-FCL 1.495	Gültigkeitszeitraum	170
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470	Theoretische Kenntnisse – ATPL, CPL und IR	171

**ABSCHNITT K
LIZENZ FÜR VERKEHRSFLUGZEUGFÜHRER IN MEHRKÖPFIGEN
FLUGBESATZUNGEN
(MULTI-CREW PILOT LICENCE (MPL(A)))**

JAR-FCL 1.500	Mindestalter	178
JAR-FCL 1.505	Flugmedizinische Tauglichkeit	178
JAR-FCL 1.510	Voraussetzungen und Rechte	178
JAR-FCL 1.515	Flugerfahrung	178
JAR-FCL 1.520	Theoretische Kenntnisse	179
JAR-FCL 1.525	Flugausbildung	179
JAR-FCL 1.530	Praktische Fähigkeiten	179
JAR-FCL 1.535	Überwachung der Einführung – MPL-Advisory Board	179
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525	Durchgehende Ausbildung für MPL(A)	180

Abschnitt A – Allgemeine Bestimmungen

JAR-FCL 1.001 Begriffsbestimmungen und Abkürzungen

Alleinflugzeit (Solo flight time):

Die Flugzeit, in der sich ein Flugschüler allein an Bord eines Luftfahrzeuges befindet.

Anrechnung (Credit):

Die Berücksichtigung alternativer Nachweisverfahren oder vorheriger Qualifikationen.

Ausbildungszeit als verantwortlicher Pilot (Student Pilot in Command / SPIC):

Die Flugzeit, in der ein Flugschüler die Tätigkeit des verantwortlichen Piloten ausübt und der Lehrberechtigte ihn nur beobachtet und den Flug nicht beeinflusst.

Ausbildungszeit mit einem Lehrberechtigten (Dual instruction time):

Die Flugzeit oder Instrumentenbodenzeit, in der eine Person von einem dazu anerkannten Lehrer ausgebildet wird.

Bedrohung (Threat):

Ereignisse oder Fehler, die außerhalb des Einflussbereiches der Flugbesatzung auftreten, die die betrieblichen Anforderungen erhöhen und bewältigt werden müssen um eine sichere Flugdurchführung zu gewährleisten.

Befähigungsüberprüfungen (Proficiency checks):

Der Nachweis der weiteren fliegerischen Befähigung für die Verlängerung oder Erneuerung einer Berechtigung oder Anerkennung gegenüber einem Prüfer einschließlich der mündlichen Kenntnisprüfung, sofern vorgeschrieben oder vom Prüfer für erforderlich gehalten.

Berechtigung (Rating):

In eine Lizenz eingetragene besondere Bedingungen, Rechte oder Einschränkungen.

Beruflich tätiger Pilot (Professional pilot):

Ein Pilot mit einer Lizenz (CPL/ATPL/MPL), die eine fliegerische Tätigkeit im gewerbsmäßigen Luftverkehr gestattet.

Erneuerung (z.B. einer Berechtigung oder Genehmigung) (Renewal of e.g. a rating or approval):

Das Verwaltungsverfahren, für die Erneuerung einer abgelaufenen Berechtigung oder Genehmigung für einen weiteren festgelegten Zeitraum unter Erfüllung bestimmter Voraussetzungen.

EU-OPS 1 / OPS 1 (EU-OPS 1 / OPS 1):

Die in dieser Bekanntmachung enthaltenen Verweisungen auf EU-OPS 1 oder OPS 1 beziehen sich auf Anhang III der Verordnung (EWG) 3922/91 (OPS 1: Gewerbsmäßige Beförderung in Flugzeugen).

Fehler (Error):

Eine Handlung oder Unterlassung durch die Flugbesatzung, die zu Abweichungen von organisatorischen oder fliegerischen Zielen oder Erwartungen führt.

Fehlerbewältigung (Error management):

Der Prozess, Fehler zu entdecken und auf diese mit Gegenmaßnahmen zu reagieren, durch die die Ergebnisse von Fehlern reduziert oder beseitigt und die Wahrscheinlichkeit, dass Fehler oder unerwünschte Zustände des Luftfahrzeuges auftreten, verringert wird.

Flugingenieur (Flight engineer):

Eine Person, die die Anforderungen der JAR-FCL 4 erfüllt.

Flugsimulator (Flight Simulator/FS):

Eine originalgetreue Nachbildung des Flugzeugcockpits eines bestimmten Modells, einer bestimmten Bauart, Baureihe oder Serie, einschließlich der gesamten Ausrüstung und Computerprogramme, die zur Darstellung der Eigenschaften und Leistungen des Flugzeuges im Boden- und im Flugbetrieb notwendig sind, eines Sichtdarstellungssystems, das eine Darstellung der Außenwelt aus dem Cockpit erzeugt und eines Bewegungssystems, das einen Kräfteindruck vermittelt.

Flugübungsgerät (Flight Training Device/FTD):

Eine originalgetreue Nachbildung der Instrumentierung, Ausrüstung, Instrumentenbretter und Steuerorgane eines Flugzeugs in einem offenen Cockpitbereich oder in einem geschlossenen Cockpitbereich, einschließlich der gesamten Ausrüstung und Computerprogramme, die zur Darstellung der Eigenschaften des Flugzeugs am Boden und im Flug entsprechend den in das Gerät eingebauten Systemen notwendig sind. Ein Bewegungssystem, das einen Kräfteindruck vermittelt und ein Sichtdarstellungssystem sind nicht erforderlich. Die Mindestanforderungen für eine bestimmte Qualifikationsstufe für FTD (siehe JAR-STD-2A) sind zu berücksichtigen.

Flug- und Navigationsverfahrensübungsgerät (Flight and Navigation Procedures Trainer/FNPT):

Ein Übungsgerät, das eine Cockpitumgebung, einschließlich der Installation aller Ausrüstungen und Computerprogramme, die notwendig sind, ein Flugzeug im Flugbetrieb insoweit darzustellen, dass der Eindruck vermittelt wird, die Systeme funktionieren wie im Flugzeug, umfasst (siehe JAR-STD-3A).

Flugzeit (Flight time):

Bezeichnet die Zeit zwischen dem erstmaligen Abrollen eines Luftfahrzeuges aus seiner Parkposition zum Zwecke des Startens bis zum Stillstand an der zugewiesenen Parkposition und bis alle Triebwerke abgestellt sind (Blockzeit).

Flugzeug, für dessen Betrieb ein Kopilot erforderlich ist (Aeroplane required to be operated with a co-pilot)

Ein Flugzeugmuster, für dessen Betrieb nach dem Flughandbuch oder dem Luftverkehrsbetriebszeugnis ein Kopilot erforderlich ist.

Flugzeug mit einem Piloten (Single-pilot aeroplane):

Flugzeuge mit einer durch die Musterzulassung vorgeschriebenen Mindestflugbesatzung von einem Piloten.

Flugzeug mit zwei Piloten (Multi-pilot aeroplane):

Flugzeuge mit einer durch die Musterzulassung vorgeschriebenen Mindestflugbesatzung von zwei Piloten.

Instrumentenzeit (Instrument time):

Instrumentenflugzeit oder Instrumentenbodenzeit:

Instrumentenflugzeit (Instrument flight time):

Die Zeit, in der ein Pilot ein Luftfahrzeug ausschließlich nach Instrumenten führt.

Instrumentenbodenzeit (Instrument ground time):

Die Zeit, in der ein Pilot eine Ausbildung im simulierten Instrumentenflug in synthetischen Flugübungsgeräten (Synthetic Training Devices/STDs) erhält.

JAA-Mitgliedstaat (JAA Member State):

Der in den Bestimmungen JAR-FCL 1, 2 und 4 verwendete Begriff „JAA-Mitgliedstaat“ oder „Voll-Mitglied“, bezieht sich auf den oder die Staaten, die gemäß § 28 Abs. 2 der Luftverkehrszulassungsordnung (LuftVZO) vom Luftfahrt-Bundesamt bekannt gemacht wurden.

Kategorie (eines Luftfahrzeuges) (Category of aircraft):

Die Einteilung von Luftfahrzeugen nach bestimmten grundlegenden Eigenschaften, z.B. Flugzeug, Hubschrauber, Segelflugzeug, Freiballon.

Kopilot (Co-pilot):

Ein Pilot, der nicht als verantwortlicher Pilot ein Luftfahrzeug führt, für das gemäß der Aufstellung von Flugzeugmustern (wird vom Luftfahrt-Bundesamt in geeigneter Weise bekannt gegeben) oder der Musterzulassung des Luftfahrzeuges oder den betrieblichen Vorschriften, nach denen der Flug durchgeführt wird, mehr als ein Pilot gefordert wird. Ausgenommen sind Piloten, die sich ausschließlich zu ihrer Flugausbildung für eine Lizenz oder Berechtigung an Bord befinden.

Kompetenz als Pilot (Competency):

Das Zusammenführen von persönlichen Fähigkeiten, Kenntnissen und Einstellungen, die notwendig sind, um eine Aufgabe als Pilot entsprechend den vorgegebenen Standards zu erfüllen

Kompetenzelement (Competency element):

Eine Maßnahme mit einem definierten Anfang und einem definierten Ende, die durch eine oder mehrere Bedingungen/Ereignisse ausgelöst werden kann, deren Abarbeitung durch den/die Beteiligten entsprechend ihrer Rolle/Aufgabe unter Einsatz aller zur Verfügung stehenden Mittel/Ressourcen und entsprechend den vorgegebenen Regeln erfolgt.

Kompetenzeinheit (Competency unit):

Eine für Luftfahrer/Piloten definierte Handlungsweise, die aus einem oder mehreren Kompetenzelementen besteht.

Leistungskriterien (Performance criteria):

Kriterien zur Feststellung einer beobachtbaren Leistungsbewertung in den Phase und Kompetenzeinheiten einer praktischen MPL(A)-Ausbildung.

Muster (eines Luftfahrzeuges) (Type of aircraft):

Alle Luftfahrzeuge desselben Grundmusters, einschließlich sämtlicher Änderungen, die keine Auswirkungen auf die Handhabung, Flugeigenschaften oder Zusammensetzung der Flugbesatzung haben.

Nacht (Night):

Der Zeitraum zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung oder jeder anderen Zeitraum zwischen Sonnenuntergang und

Sonnenaufgang, der von der zuständigen Behörde festgelegt wird.

Privatpilot (Private pilot):

Ein Pilot mit einer Lizenz, die eine fliegerische Tätigkeit im gewerbsmäßigen Luftverkehr nicht zulässt.

Praktische Prüfungen (Skill tests):

Der Nachweis der fliegerischen Befähigung für den Erwerb einer Lizenz oder Berechtigung gegenüber dem Prüfer, einschließlich der mündlichen Kenntnisprüfung sofern vorgeschrieben oder von dem Prüfer für erforderlich gehalten.

Streckenabschnitt (Route sector):

Ein Flug, der Start, Abflug, Reiseflug von nicht weniger als 15 Minuten, Anflug und Landephase umfasst.

Sonstige Übungsgeräte (Other training devices):

Ausbildungshilfen außer Flugsimulatoren, Flugübungsgeräten oder Flug- und Navigationsverfahrensübungsgeräten, die zur Ausbildung eingesetzt werden können, wenn kein vollständiges Cockpit erforderlich ist.

Synthetisches Flugübungsgerät (Synthetic Training Device – STD)

Ein Übungsgerät, das entweder ein Flugsimulator (FS), ein Flugübungsgerät (FTD), ein Flug- und Navigationsverfahrensübungsgerät (FNPT) oder ein Übungsgerät für die Grundlagen des Instrumentenfluges (BITD) ist.

Überlandflug (Cross country):

Ein Flug zwischen einem Startpunkt und einem Zielpunkt auf einer geplanten Strecke nach Standard-Navigationsverfahren.

Übungsgerät für die Grundlagen des Instrumentenfluges (Basic Instrument Training Device – BITD):

Ein feststehendes Übungsgerät, das in seiner Ausgestaltung dem Flugschülerplatz einer Flugzeugklasse ähnelt. Das Gerät kann über Bildschirmgestützte Instrumentenbretter und Federbelastete Steuerungen verfügen, so dass es eine Ausbildungsplattform für die verfahrenstechnischen Aspekte des Instrumentenfluges bietet (siehe JAR-STD-4A).

Umgang mit Bedrohungen (Threat management):

Der Prozess, Bedrohungen zu entdecken und auf diese mit Gegenmaßnahmen zu reagieren, durch die die Ergebnisse von Bedrohungen reduziert oder beseitigt und die Wahrscheinlichkeit, dass Fehler oder unerwünschte Zustände des Luftfahrzeuges auftreten, verringert wird.

Umschreibung (einer Lizenz) (Conversion of a licence):

Die Erteilung einer Lizenz gemäß JAR-FCL auf der Grundlage einer Lizenz eines Staates, der kein Mitglied der JAA ist (Nicht-JAA-Mitgliedstaat).

Verhalten als Luftfahrer (Airmanship):

Der beständige Einsatz guten Urteilsvermögens, gut entwickelter Kenntnisse, Fähigkeiten und innerer Einstellungen zum Zwecke der Erfüllung fliegerischer Zielsetzungen.

Verantwortlicher Pilot unter Aufsicht (Pilot-in-command under supervision):

Ein Kopilot, der unter der Aufsicht des verantwortlichen Piloten die Aufgaben und Funktionen eines verantwortlichen Piloten ausübt, vorausgesetzt, dass die Art der Aufsicht den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt.

Verlängerung (z.B. einer Berechtigung oder Genehmigung) (Revalidation of e.g. a rating or approval):

Das Verwaltungsverfahren zur Verlängerung einer noch gültigen Berechtigung oder Genehmigung für einen weiteren festgelegten Zeitraum unter Erfüllung bestimmter Voraussetzungen.

Vollmitglied (JAA full member state):

Siehe unter JAA-Mitgliedstaat

Zusammenarbeit der Flugbesatzung (Multi-crew cooperation):

Die Zusammenarbeit der Flugbesatzung unter der Leitung des verantwortlichen Piloten.

JAR-FCL 1.005 Geltungsbereich

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.005)

(a) *Allgemeines*

(1) Die Bestimmungen der JAR-FCL¹ gelten für alle Ausbildungen, Prüfungen und Anträge für den Erwerb von Lizenzen, Berechtigungen, Anerkennungen, Genehmigungen oder Zeugnissen. Die Einzelheiten zur Anwendung dieser Bestimmungen richten sich nach dem Stand von Wissenschaft und Technik. Sie werden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Form akzeptierter Nachweisverfahren bekannt gegeben.

¹ Die in dieser Bekanntmachung enthaltenen Verweisungen auf andere JAR-Bestimmungen beziehen sich stets auf die entsprechenden Bestimmungen der JAR deutsch.

(2) Werden in den Bestimmungen der JAR-FCL Lizenzen, Berechtigungen, Anerkennungen, Genehmigungen oder Zeugnisse genannt, so sind dabei solche gemäß JAR-FCL gemeint. In allen anderen Fällen werden diese Dokumente näher bestimmt, z. B. als Lizenzen gemäß den Regelungen der ICAO oder nationale Lizenzen.

(3) Wird im Hinblick auf die gegenseitige Anerkennung von Lizenzen, Berechtigungen, Anerkennungen, Genehmigungen oder Zeugnissen auf JAA-Mitgliedstaaten verwiesen, so sind damit Staaten gemeint, die Vollmitglied der JAA sind.

(4) Alle in JAR-FCL genannten synthetischen Flugübungsgeräte, die anstelle eines Luftfahrzeuges zu Ausbildungs-, Prüfungs- und Überprüfungs Zwecken eingesetzt werden, müssen im Hinblick auf die durchzuführenden Übungen in Übereinstimmung mit JAR-STD(A) qualifiziert und von der zuständigen Stelle für den Nutzer anerkannt sein.

(5) Wird in den Bestimmungen der JAR-FCL auf Flugzeuge verwiesen, so sind, soweit nicht anders festgelegt, Ultraleichtflugzeuge nach der jeweiligen nationalen Begriffsbestimmung ausgeschlossen.

(6) Lizenzen, die auf der Grundlage einer außerhalb der JAA-Mitgliedstaaten durchgeführten Ausbildung erteilt wurden, ausgenommen Ausbildungen gemäß JAR-FCL 1.055(a)(1), müssen mit einer Eintragung versehen sein, nach der die Rechte der Lizenz auf im Ausstellerstaat der Lizenz eingetragene Luftfahrzeuge beschränkt sind.

(7) Berechtigungen, die auf der Grundlage einer außerhalb der JAA-Mitgliedstaaten durchgeführten Ausbildung erteilt wurden, ausgenommen Ausbildungen gemäß JAR-FCL 1.055(a)(1), müssen mit einer Eintragung versehen sein, nach der die Rechte der Lizenz auf im Ausstellerstaat der Lizenz eingetragene Luftfahrzeuge beschränkt sind.

(b) *Übergangsbestimmungen*

(1) Die Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten (Flugzeug) vom 15. April 2003 können weiterhin angewendet werden auf die Erteilung von Lizenzen, Berechtigungen und Anerkennungen, wenn die entsprechende Ausbildung vor Inkrafttreten dieser Bestimmungen begonnen wurde und einschließlich der geforderten Prüfungen vor dem 1. November 2010 abgeschlossen ist.

(2) Nicht Bestandteil der Bestimmungen

(3) Nicht Bestandteil der Bestimmungen

(4) Nicht Bestandteil der Bestimmungen

(5) Nicht Bestandteil der Bestimmungen

(c) *Beibehaltung bestehender Anerkennungen als Prüfer*

Eine Beibehaltung oder Verlängerung bestehender Anerkennungen als Prüfer für Personen, die lediglich im Besitz einer Privatpilotenlizenz sind und ausschließlich praktische Prüfungen/Befähigungsüberprüfungen für den Erwerb oder die Verlängerung/Erneuerung der Klassenberechtigung Reisemotorsegler oder einmotorige Landflugzeuge mit Kolbenantrieb durchführen, kann nach Ermessen der zuständigen Stelle erfolgen. Diese Prüfer dürfen lediglich Bewerber prüfen/überprüfen, deren Lizenzführende Stelle eine Stelle gemäß § 22 LuftVZO ist.

JAR-FCL 1.010 Voraussetzungen für eine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied

(a) *Lizenz und Berechtigung*

(1) Auf zivilen, in einem JAA-Mitgliedstaat eingetragenen Flugzeugen dürfen nur Personen als Flugbesatzungsmitglieder tätig werden, die eine gültige, den durchzuführenden Aufgaben entsprechende Lizenz und Berechtigung gemäß JAR-FCL 1 oder einen Flugauftrag gemäß JAR-FCL 1.085 oder eine besondere Anerkennung gemäß JAR-FCL 1.230 besitzen. Die Lizenz muss erteilt worden sein von:

(i) einem Mitgliedstaat der JAA oder

(ii) einem anderen Mitgliedstaat der ICAO. In diesem Fall muss die Lizenz gemäß JAR-FCL 1.015(b) oder (c) anerkannt worden sein.

(2) Nicht Bestandteil der Bestimmungen

(3) Nicht Bestandteil der Bestimmungen

(4) Nicht Bestandteil der Bestimmungen

(b) *Ausübung der Rechte*

Der Inhaber einer Lizenz, Berechtigung oder Anerkennung darf nur die damit verbundenen Rechte ausüben.

(c) *Rechtsmittel, rechtliche Durchsetzbarkeit*

(1) Die zuständige Stelle kann jederzeit auf eingelegte Rechtsmittel reagieren, die Rechte einer von ihr erteilten Lizenz einschränken, widerrufen oder deren Ausübung vorübergehend untersagen, wenn festgestellt wird, dass der Bewerber oder Lizenzinhaber die Anforderungen der JAR-FCL, der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) oder Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) nicht oder nicht mehr erfüllt.

(2) Wird festgestellt, dass der Inhaber einer von einem anderen JAA-Mitgliedstaat erteilten Lizenz gemäß JAR-FCL oder Bewerber um eine solche die Anforderungen der JAR-FCL oder anderer deutscher Vorschriften in deren Geltungsbereich nicht oder nicht mehr erfüllt, ist der Ausstellerstaat zu informieren. In Übereinstimmung mit anderen deutschen Vorschriften kann aus Sicherheitsgründen angeordnet werden, dass der Inhaber einer Lizenz oder Bewerber um eine solche, der beim Ausstellerstaat aus den oben genannten Gründen ordnungsgemäß gemeldet wurde, weder in der Bundesrepublik Deutschland eingetragene Flugzeuge führt noch innerhalb des Hoheitsgebietes der Bundesrepublik Deutschland als Pilot tätig wird.

JAR-FCL 1.015 Akzeptanz von Lizenzen, Berechtigungen, Anerkennungen, Genehmigungen sowie Zeugnissen

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.015)

(Siehe Anhang 2 zu JAR-FCL 1.015)

(Siehe Anhang 3 zu JAR-FCL 1.015)

(a) *Von JAA-Mitgliedstaaten ausgestellte oder erteilte Lizenzen, Berechtigungen, Anerkennungen, Genehmigungen oder Zeugnisse*

(1) Nicht Bestandteil der Bestimmungen

(2) Nicht Bestandteil der Bestimmungen

(b) *Von Nicht-JAA-Mitgliedstaaten erteilte Lizenzen*

(1) Von Nicht-JAA-Mitgliedstaaten erteilte Lizenzen können gemäß der LuftVZO für den Einsatz auf in der Bundesrepublik Deutschland eingetragenen Flugzeugen in Übereinstimmung mit Anhang 1 zu JAR-FCL 1.015 anerkannt werden.

(2) Die Gültigkeitsdauer für die Anerkennung einer Lizenz für beruflich tätige Piloten und einer Lizenz für Privatpiloten mit Instrumentenflugberechtigung darf, beginnend mit dem Datum an dem die Anerkennung erteilt wurde, längstens ein Jahr betragen, vorausgesetzt, die zugrunde liegende Lizenz ist weiterhin gültig. Die Anerkennung kann erneut für die Gültigkeitsdauer von einem Jahr nach Ablauf der vorherigen Anerkennung ausgestellt werden, vorausgesetzt, die Verlängerung/Erneuerung der zutreffenden Berechtigung und des Tauglichkeitszeugnisses erfolgte gemäß den Bestimmungen von JAR-FCL und die zugrunde liegende Lizenz ist weiterhin gültig.

(3) Die Bestimmungen des Absatzes (1) und (2) sind nicht anzuwenden, wenn in einem JAA-Mitgliedstaat eingetragene Flugzeuge an einen Halter aus einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat vermietet werden. Voraussetzung hierfür ist, dass der Halterstaat für den Zeitraum der Vermietung die Verantwortung für die technische oder betriebliche Überwachung nach OPS 1.165 übernommen hat. Die Lizenzen der Flugbesatzungen des Halters aus dem Nicht-JAA-Staat können nach dem Ermessen der zuständigen Stelle anerkannt werden, sofern die mit der Anerkennung erteilten Rechte auf den Vermietungszeitraum und auf bestimmte Flugzeuge in festgelegten betrieblichen Einsätzen beschränkt sind, an denen der Luftfahrtunternehmer des JAA-Mitgliedstaates weder direkt noch indirekt durch Anmietung eines Flugzeuges mit Besatzung oder durch ein anderes wirtschaftliches Übereinkommen beteiligt ist.

(4) In Fällen, in denen eine von einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat erteilte Pilotenlizenz anerkannt werden soll, damit der Pilot in Übereinstimmung mit Anhang 3 zu JAR-FCL 1.015 für eine begrenzte Zeit bestimmte Aufgaben erfüllen kann, kann die zuständige Stelle eine solche Lizenz anerkennen, ohne dass der Inhaber die Voraussetzungen gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.015 erfüllt.

(c) *Umschreibung von Lizenzen, die von Nicht-JAA-Mitgliedstaaten erteilt wurden*

(1) Eine Lizenz für beruflich tätige Piloten oder eine Instrumentenflugberechtigung, die von einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat erteilt wurde, kann in eine JAR-FCL-Lizenz umgeschrieben werden, sofern mit dem jeweiligen Staat eine entsprechende Vereinbarung besteht. Eine solche Vereinbarung ist auf der Grundlage der Gegenseitigkeit zu treffen und muss sicherstellen, dass ein gleichwertiger Sicherheitsstandard bezüglich Ausbildungs- und

Prüfungsbestimmungen besteht. Jede getroffene Vereinbarung wird, wie festgelegt, in regelmäßigen Abständen von den beteiligten Staaten überprüft. Auf einer Lizenz, die nach einer solchen Vereinbarung umgeschrieben wurde, ist der Nicht-JAA-Staat vermerkt, der die zugrunde liegende Lizenz erteilt hat. Andere JAA-Mitgliedstaaten sind nicht verpflichtet, eine solche Lizenz zu akzeptieren.

(2) Lizenzen für Privatpiloten (PPL(A)), Berufspiloten (CPL(A)) oder Verkehrspiloten (ATPL(A)), die in Übereinstimmung mit ICAO Anhang 1 erteilt wurden, können in JAR-FCL-Lizenzen mit Klassen-/Musterberechtigung(en) für Flugzeuge mit einem Piloten umgeschrieben werden, sofern die Anforderungen gemäß Anhang 2 zu JAR-FCL 1.015 erfüllt sind.

(d) Wenn die zuständige Stelle eine Lizenz ausstellt, die von JAR-FCL abweicht, ist dies auf der Lizenz unter Punkt XIII zu vermerken.

JAR-FCL 1.016 Erleichterungen für Inhaber von Lizenzen, die von Nicht-JAA-Mitgliedsstaaten erteilt wurden

(a) Der Bewerber für eine JAR-FCL-Lizenz (A) und, sofern zutreffend, eine Instrumentenflugberechtigung (Instrument Rating/IR(A)), der bereits im Besitz einer mindestens gleichwertigen, von einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat gemäß ICAO Anhang 1 erteilten Lizenz ist, muss alle Bestimmungen der JAR-FCL erfüllen. Die Anforderungen an die Dauer der Ausbildung, Anzahl der Unterrichtsstunden der theoretischen sowie der praktischen Ausbildung können jedoch geringer sein.

Erleichterungen können von der zuständigen Stelle anhand der Empfehlung eines geeigneten Ausbildungsbetriebes gewährt werden.

(b) Der Inhaber einer gemäß ICAO Anhang 1 erteilten ATPL(A), der die Anforderungen an die Flugerfahrung von 1500 Stunden als verantwortlicher Pilot oder Kopilot auf Flugzeugen mit zwei Piloten gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.015 erfüllt, kann von der Forderung befreit werden, sich vor der theoretischen und praktischen Prüfung einer genehmigten Ausbildung zu unterziehen, vorausgesetzt, dass seine Lizenz eine gültige Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten für das in der praktischen Prüfung zum Erwerb der ATPL(A) zu verwendende Flugzeug beinhaltet.

JAR-FCL 1.017 Anerkennungen/Berechtigungen für besondere Zwecke

Anerkennungen/Berechtigungen für besondere Zwecke in Verbindung mit einer Lizenz (z.B. Fliegen unter Instrumentenflug-Wetterbedingungen, Schleppflüge, Kunstflug, Absetzen von Fallschirmspringern etc.) können von der zuständigen Stelle, in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der LuftPersV für die ausschließliche Verwendung innerhalb des Hoheitsgebietes der Bundesrepublik Deutschland erteilt werden. Die Verwendung einer solchen Anerkennung/Berechtigung im Hoheitsgebiet eines anderen JAA-Mitgliedstaates bedarf der vorherigen Genehmigung des oder der betroffenen Staaten, sofern nicht ein bilaterales Abkommen besteht.

JAR-FCL 1.020 Anrechnung von Tätigkeiten aus der militärischen Luftfahrt
(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.005)

Antrag auf Anrechnung:

Erster Satz ist nicht Bestandteil der Bestimmungen

Die Anrechnung von Kenntnissen, Erfahrungen und Fähigkeiten aus der militärischen Luftfahrt für den Erwerb einer Lizenz oder Berechtigung gemäß JAR-FCL liegt im Ermessen der zuständigen Stelle. Die Rechte solcher Lizenzen sind bis zur Erfüllung der Voraussetzungen des Anhanges 1 zu JAR-FCL 1.005 auf im Ausstellerstaat eingetragene Flugzeuge zu beschränken.

JAR-FCL 1.024 Eintragungen in Lizenzen durch anerkannte Personen

(a) (1) Eintragungen unter Punkt XII auf der Rückseite der Lizenz über den Fortbestand der Fähigkeiten dürfen nur durch die von der gemäß § 22 LuftVZO zuständigen Stelle dafür anerkannten Personen vorgenommen werden. Änderungen der eingetragenen Berechtigungen werden nur durch die gemäß § 22 LuftVZO zuständige Stelle vorgenommen.

(2) Die Eintragungen über den Fortbestand der Fähigkeiten für die Klassenberechtigung für einmotorige Landflugzeuge mit Kolbenantriebwerk oder für Reisemotorsegler in der Lizenz dürfen nach Prüfung des Vorliegens der in JAR-FCL 1.245(c), Buchstabe ii, Buchstabe A und B festgelegten Voraussetzungen auch

von dem Lehrberechtigten vorgenommen werden, der den Übungsflug gemäß JAR-FCL 1.245(c) Buchstabe ii, Buchstabe C mit dem Bewerber durchgeführt hat. Das Gleiche gilt für Eintragungen über den Fortbestand der Fähigkeiten für die Klassenberechtigung für einmotorige Wasserflugzeuge. Die Lizenzführende Stelle wird durch den Lehrberechtigten über den Eintrag schriftlich in Kenntnis gesetzt.

(b) Eintragungen unter Punkt XIII auf der Rückseite der Lizenz über die Sprachkenntnisse des Lizenzinhabers können neben den zuständigen Stellen auch von den in §125a Abs.1 der Verordnung über Luftfahrtpersonal genannten Stellen vorgenommen werden.

JAR-FCL 1.025 Gültigkeit von Lizenzen und Berechtigungen

(a) Der Inhaber einer Lizenz darf die Rechte einer erteilten Lizenz oder Berechtigung nur dann ausüben, wenn er die entsprechenden Anforderungen der JAR-FCL erfüllt.

(b) Gültigkeit der Lizenz und Verlängerung der Berechtigung

(1) Die Gültigkeit der Lizenz wird durch die Gültigkeit der eingetragenen Berechtigungen und das Tauglichkeitszeugnis bestimmt.

(2) Bei der Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung einer Berechtigung kann die zuständige Stelle die Gültigkeitsdauer der Berechtigung bis zum Ende des Monats ausdehnen, in dem die Gültigkeit andernfalls ablaufen würde. Dieses Datum bleibt das Ablaufdatum der Berechtigung.

(c) Die Lizenz wird für längstens 5 Jahre ausgestellt. Innerhalb dieses Zeitraumes wird die Lizenz von der zuständigen Stelle in folgenden Fällen neu ausgestellt:

(1) beim Ersterwerb sowie bei der Erneuerung einer Berechtigung

(2) wenn unter Punkt XII der Lizenz kein Platz für weitere Eintragungen zur Verfügung steht

(3) aus verwaltungstechnischen Gründen

(4) nach Ermessen der zuständigen Stelle bei Verlängerung einer Berechtigung.

Gültige Berechtigungen werden von der zuständigen Stelle in die neu ausgestellte Lizenz übernommen.

Der Lizenzinhaber hat bei der zuständigen Stelle einen Antrag auf Neuausstellung der Lizenz zu stellen.

Der Antrag muss mit den erforderlichen Unterlagen eingereicht werden.

JAR-FCL 1.026 Fortlaufende Flugerfahrung für Piloten, die nicht gemäß EU-OPS 1 tätig sind

(a) Ein Pilot darf als verantwortlicher Pilot oder Kopilot auf Flugzeugen bei der Beförderung von Fluggästen nur tätig werden, wenn er innerhalb der vorangegangenen 90 Tage mindestens drei Starts und drei Landungen als steuernder Pilot auf einem Flugzeug desselben Musters/derselben Klasse oder in einem Flugsimulator des/der zu verwendenden Musters/Klasse durchgeführt hat

und

(b) der Inhaber einer Lizenz, die keine gültige Instrumentenflugberechtigung (Flugzeug) beinhaltet, darf als verantwortlicher Pilot auf Flugzeugen bei der Beförderung von Fluggästen bei Nacht nur tätig werden, wenn er innerhalb der vorangegangenen 90 Tage mindestens einen Start und eine Landung gemäß JAR-FCL 1.026(a) bei Nacht durchgeführt hat.

JAR-FCL 1.030 Prüfungsangelegenheiten

(a) *Anerkennung von Prüfern*

Die zuständige Stelle bestimmt zuverlässige und ausreichend qualifizierte Personen und erteilt diesen die Anerkennung, in ihrem Auftrag praktische Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen durchzuführen. Die Mindestanforderungen für Prüfer sind in JAR-FCL 1 (Flugzeug), Abschnitt I, Prüfer, enthalten. Jeder Prüfer wird von der zuständigen Stelle über seine Rechte und Pflichten schriftlich in Kenntnis gesetzt.

(b) *Anzahl der Prüfer*

Die zuständige Stelle bestimmt die Anzahl der von ihr benötigten Prüfer unter Berücksichtigung der Anzahl und geografischen Verteilung der von ihr betreuten Piloten.

(c) *Bekanntgabe der Prüfer*

(1) Die zuständige Stelle führt eine Liste aller Prüfer, aus der hervorgeht, für welche Kategorien diese eine Anerkennung besitzen. Diese Liste wird den Ausbildungsbetrieben für Flugausbildung (FTOs), Ausbildungsbetrieben

für Musterberechtigungen (TRTOs) oder registrierten Ausbildungseinrichtungen zugänglich gemacht. Die zuständige Stelle legt fest, auf welcher Grundlage den Prüfern die Durchführung einer praktischen Prüfung zugewiesen wird.

(2) Die zuständige Stelle bestimmt den oder die Prüfer zur Durchführung der praktischen Prüfung für den Erwerb einer MPL(A) und ATPL(A).

(d) Prüfer dürfen bei Bewerbern, die von ihnen selbst für die betreffende Lizenz oder Berechtigung ausgebildet wurden, keine Prüfung abnehmen, es sei denn, es liegt die ausdrückliche schriftliche Zustimmung der zuständigen Stelle vor.

(e) *Voraussetzungen für die Teilnahme an einer praktischen Prüfung*

Vor der Teilnahme an einer praktischen Prüfung für den Erwerb einer Lizenz oder Berechtigung muss der Bewerber die zugehörige theoretische Prüfung bestanden haben. Für Bewerber, die eine durchgehende Ausbildung absolvieren kann die zuständige Stelle Ausnahmen gewähren. Die Ausbildung für die zugehörige theoretische Prüfung muss in jedem Fall vor der Teilnahme an der praktischen Prüfung abgeschlossen worden sein. Mit Ausnahme von praktischen Prüfungen für den Erwerb der ATPL(A) müssen Bewerber für die praktische Prüfung von dem/der die Ausbildung verantwortlichen Ausbildungsbetrieb/Person vorgeschlagen werden.

JAR-FCL 1.035 Flugmedizinische Tauglichkeit

(a) *Tauglichkeit*

Der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses muss geistig und körperlich tauglich sein, um die Rechte der jeweiligen Lizenz sicher ausüben zu können.

(b) *Tauglichkeitszeugnis*

Der Inhaber einer Lizenz oder Bewerber um eine solche muss im Besitz eines Tauglichkeitszeugnisses sein, das in Übereinstimmung mit den Vorschriften der Luftverkehrs-Zulassungsordnung ausgestellt wurde und den Rechten der jeweiligen Lizenz entspricht.

(c) *Flugmedizinische Verfahrensweisen*

Nach dem vollständigen Abschluss einer Tauglichkeitsuntersuchung muss dem Bewerber mitgeteilt werden, ob er tauglich, tauglich mit Auflagen oder untauglich ist. Der flugmedizinische Sachverständige (Authorised Medical Exa-

miner/AME) muss einen Bewerber über gesundheitliche Störungen informieren, die zu einer Einschränkung einer Flugausbildung oder der Ausübung der mit einer Lizenz verbundenen Rechte führen.

(d) *Auflagen der Musterberechtigung (Operational Multicrew Limitation/OML – nur Klasse 1)*

(1) Die Auflage „gültig nur für die Tätigkeit als/oder mit qualifiziertem Kopiloten“ wird festgelegt, wenn der Inhaber einer CPL oder ATPL die Anforderungen für das Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 nicht vollständig erfüllt, jedoch als tauglich im Rahmen des akzeptierten Ausfallrisikos (siehe JAR-FCL 3) eingestuft wird.

(2) Der zweite Pilot muss über eine gültige Musterberechtigung für das Muster verfügen und darf keine Auflage „OML“ im Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 haben und höchstens 60 Jahre alt sein.

(e) *Sicherheitspilot (Operational Safety Pilot Limitation/OSL – nur Klasse 2)*

Ein Sicherheitspilot ist ein Pilot, der als verantwortlicher Pilot Flugzeuge des/der entsprechenden Musters/Klasse führen darf und an Bord eines mit Doppelsteuer ausgerüsteten Flugzeuges mitfliegt, um das Steuer zu übernehmen, falls der Pilot, der im Besitz eines durch Sicherheitspilot eingeschränkten Tauglichkeitszeugnisses ist, ausfallen sollte.

JAR-FCL 1.040 Einschränkungen der Tauglichkeit

(a) Der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses darf die mit seiner Lizenz, Berechtigung oder Anerkennung verbundenen Rechte nicht ausüben, wenn er eine Einschränkung seiner Tauglichkeit feststellt, aus der sich Zweifel an der sicheren Ausübung dieser Rechte ergeben könnten.

(b) Inhaber von Tauglichkeitszeugnissen dürfen keine verschreibungspflichtigen oder nicht verschreibungspflichtigen Arzneimittel zu sich nehmen oder sich einer andersartigen Behandlung unterziehen, wenn sie sich nicht absolut sicher sind, dass die Arzneimittel oder Behandlungen sie in der sicheren Ausübung der mit ihrer Lizenz verbundenen Rechte nicht beeinträchtigen. Sollten in dieser Hinsicht Zweifel bestehen, ist der Rat eines flugmedizinischen Zentrums oder eines flugmedizinischen Sachverständigen einzuholen. Weitere Informationen können der JAR-FCL 3 entnommen werden.

(c) Inhaber von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 haben in folgenden Fällen unverzüglich den Rat eines flugmedizinischen Zentrums oder eines flugmedizinischen Sachverständigen einzuholen:

(1) Ambulanz- oder Krankenhausaufenthalt von mehr als 12 Stunden

oder

(2) nach einem chirurgischen Eingriff oder einer sonstigen invasiven Maßnahme

oder

(3) bei regelmäßiger Einnahme von Arzneimitteln

oder

(4) wenn das ständige Tragen einer korrigierenden Sehhilfe erforderlich wird.

(d) (1) Inhaber von Tauglichkeitszeugnissen, die

(i) unter einer erheblichen Verletzung leiden, die eine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied nicht zulässt

oder

(ii) unter einer Erkrankung leiden, die eine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied für mindestens 21 Tage nicht zulässt

oder

(iii) schwanger sind,

haben ein flugmedizinisches Zentrum oder einen flugmedizinischen Sachverständigen über die Verletzung oder Schwangerschaft sowie bei einer Erkrankung über die Überschreitung der 21 Tage unverzüglich zu informieren. Vom Zeitpunkt des Auftretens der Verletzung, des Überschreitens der genannten Frist oder der Bestätigung der Schwangerschaft ruht das Tauglichkeitszeugnis, so dass die Inhaber ihre Rechte nicht ausüben können.

(2) Im Falle einer Verletzung oder Erkrankung ruht das Tauglichkeitszeugnis nicht mehr, wenn der Inhaber gemäß den Vorgaben des flugmedizinischen Zentrums oder des flugmedizinischen Sachverständigen untersucht und für tauglich befunden worden ist, seine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied wieder aufzunehmen oder, sofern durch die Verletzung oder Erkrankung keinerlei Zweifel an der Tauglichkeit bestehen, das flugmedizinische Zentrum oder der flugmedizinische Sachverständige auf eine Untersuchung verzichtet hat.

(3) Im Falle einer Schwangerschaft kann das Ruhen des Tauglichkeitszeugnisses durch das flugmedizinische Zentrum oder den flugmedizinischen Sachverständigen, vorbehaltlich der von diesen festgelegten Auflagen und längstens für einen Zeitraum gemäß den Bestimmungen von JAR-FCL 3.195(c) bei einem Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 und 3.315(c) bei einem Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 aufgehoben werden. Wird das Ruhen durch das flugmedizinische Zentrum oder den flugmedizinischen Sachverständigen aufgehoben, muss in Tauglichkeitszeugnissen Klasse 1 die Auflage „OML“ vermerkt werden. Das Tauglichkeitszeugnis ruht nicht mehr, wenn die Inhaberin nach Beendigung der Schwangerschaft, gemäß den Vorgaben des flugmedizinischen Zentrums oder des flugmedizinischen Sachverständigen untersucht und als tauglich beurteilt wurde. Wurde nach Beendigung der Schwangerschaft die Inhaberin als tauglich beurteilt, kann die schwangerschaftsbedingte Auflage „OML“ im Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 aufgehoben werden.

JAR-FCL 1.045 Sonderfälle

(a) Die Bestimmungen der JAR-FCL können nicht jeden denkbaren Fall abdecken. In Fällen, in denen die Anwendung der Bestimmungen der JAR-FCL zu unerwünschten Folgen oder die Einwicklung neuer Ausbildungs- und Prüfungskonzepte nicht im Einklang mit den Bestimmungen stehen würde, kann der Betroffene bei der zuständigen Stelle um eine Ausnahmeregelung ersuchen. Eine solche Ausnahme darf nur gewährt werden, wenn nachweislich ein mindestens vergleichbarer Sicherheitsstandard eingehalten oder erreicht werden kann.

(b) Nicht Bestandteil der Bestimmungen

JAR-FCL 1.050 Anrechnung von Flugzeiten und theoretischen Kenntnissen

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.050)

(Siehe Anhang 2 zu JAR-FCL 1.050)

(Siehe Anhang 3 zu JAR-FCL 1.050)

(Siehe Anhang 4 zu JAR-FCL 1.050)

(a) *Anrechnung von Flugzeiten*

(1) Sofern in den Bestimmungen der JAR-FCL nicht anders festgelegt, müssen

Flugzeiten, die für eine Lizenz oder Berechtigung angerechnet werden sollen, in der gleichen Luftfahrzeugkategorie geflogen worden sein, für die die Lizenz oder Berechtigung beantragt wird.

(2) *Verantwortlicher Pilot oder Pilot in der Ausbildung*

(i) Dem Bewerber für eine Lizenz oder Berechtigung wird die gesamte Alleinflugzeit, Ausbildungszeit mit einem Lehrberechtigten oder Flugzeit als verantwortlicher Pilot in vollem Umfang auf die für die Lizenz oder Berechtigung erforderliche Gesamtflugzeit angerechnet.

(ii) Der Absolvent einer durchgehenden Ausbildung für eine Lizenz für Verkehrspiloten hat Anspruch auf die Anrechnung von bis zu 20 Stunden der Instrumentenausbildungszeit als verantwortlicher Pilot auf die zum Erwerb einer Lizenz für Verkehrspiloten, Berufspiloten und einer Muster- oder Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge erforderliche Flugzeit als verantwortlicher Pilot.

(iii) Der Absolvent einer durchgehenden Ausbildung für eine Lizenz für Berufspiloten mit Instrumentenflugberechtigung (CPL/(IR)) hat Anspruch auf die Anrechnung von bis zu 20 Stunden der Instrumentenausbildungszeit als verantwortlicher Pilot auf die zum Erwerb einer Lizenz für Berufspiloten und einer Muster- oder Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge erforderliche Flugzeit als verantwortlicher Pilot.

(3) *Kopilot*

(i) Der Inhaber einer Pilotenlizenz hat, wenn er als Kopilot tätig ist, Anspruch auf die Anrechnung der gesamten Flugzeit als Kopilot auf die für eine höherwertigere Lizenz erforderliche Gesamtflugzeit.

(ii) Der Inhaber einer Pilotenlizenz hat, wenn er als Kopilot unter Aufsicht des verantwortlichen Piloten die Tätigkeiten und Aufgaben eines solchen ausübt, Anspruch auf die vollständige Anrechnung dieser Flugzeit auf die für eine höherwertigere Lizenz erforderliche Gesamtflugzeit, vorausgesetzt, dass die zuständige Stelle der Art der Aufsicht zugestimmt hat.

(b) *Anrechnung von theoretischen Kenntnissen*

(1) Der Inhaber einer Instrumentenflugberechtigung für Hubschrauber (IR(H)) ist von der theoretischen Ausbildung und theoretischen Prüfung für eine IR(A) befreit.

(2) Für den Erwerb einer PPL(A), müssen Inhaber einer PPL(H), CPL(H) oder ATPL(H) die Voraussetzungen gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.050 erfüllen.

(3) Für den Erwerb einer CPL(A), müssen Inhaber einer CPL(H) oder ATPL(H) die Voraussetzungen gemäß Anhang 2 zu JAR-FCL 1.050 erfüllen.

(4) Für den Erwerb einer ATPL(A), müssen Inhaber einer ATPL(H) mit Instrumentenflugberechtigung die Voraussetzungen gemäß Anhang 3 zu JAR-FCL 1.050 erfüllen. Dies gilt auch für Inhaber einer CPL(H), die über eine IR(H) verfügen, wenn die CPL(H) durch das Luftfahrt-Bundesamt vor dem 31.1.2009 erteilt wurde.

(5) Die in den Abschnitten (b)(2), (b)(3) und (b)(4) genannten Erleichterungen gelten ebenfalls für Bewerber, die die theoretische Prüfung in allen für den Erwerb der entsprechenden Pilotenlizenz für Hubschrauber erforderlichen Fächern vor dem 31.1.2009 bestanden haben, vorausgesetzt, dass der Gültigkeitszeitraum gemäß JAR-FCL 2.495 eingehalten wird.

(6) Einem Bewerber, der die theoretische Prüfung für den Erwerb einer ATPL(A) oder MPL(A) bestanden hat, werden diese Kenntnisse auf die für den Erwerb einer PPL(A), CPL(A) und IR(A) geforderte theoretische Ausbildung und Prüfung angerechnet.

(7) Einem Bewerber, der die theoretische Prüfung für den Erwerb einer CPL(A) bestanden hat, werden diese Kenntnisse auf die für den Erwerb einer PPL(A) geforderte theoretische Ausbildung und Prüfung angerechnet.

(8) Einem Bewerber, der die theoretische Prüfung für den Erwerb einer CPL(A) oder IR(A) bestanden hat, sind diese Kenntnisse auf die Anforderungen gemäß Anhang 4 zu JAR-FCL 1.050 anzurechnen.

JAR-FCL 1.055 Ausbildungsbetriebe und registrierte Ausbildungseinrichtungen

(Siehe Anhang 1a, 1b und 1c zu JAR-FCL 1.055)

(Siehe Anhang 2 und 3 zu JAR-FCL 1.055)

(a) (1) Ausbildungsbetriebe für Flugausbildung (Flying Training Organisations/FTOs) mit ständiger Hauptniederlassung im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland, die Ausbildungen zum Erwerb von Lizenzen und zugehörigen Berechtigungen anbieten möchten, erhalten, vorbehaltlich der Erfüllung der Bestimmungen der JAR-FCL, von der zuständigen Stelle eine Genehmigung. Die Bestimmungen für die Genehmigung von FTOs sind in Anhang 1a zu JAR-FCL 1.055 enthalten. Ein Teil der Ausbildung kann außerhalb der JAA-Mitgliedstaaten durchgeführt werden (siehe auch Anhang 1b zu JAR-FCL 1.055).

(2) FTOs mit ständiger Hauptniederlassung außerhalb der JAA-Mitgliedstaaten, die Ausbildungen zum Erwerb von Lizenzen und zugehörigen Berechtigungen anbieten möchten, kann von der zuständigen Stelle eines Vollmitgliedstaates der JAA eine Genehmigung erteilt werden, sofern:

(i) zwischen dieser Stelle und der zuständigen Stelle des Nicht-JAA-Mitgliedstaates, in dem die FTO ihre Hauptniederlassung hat, eine Vereinbarung getroffen wurde, die die Beteiligung dieser zuständigen Stelle an dem Genehmigungsverfahren sowie deren gesetzliche Aufsicht über die FTO vorsieht und

(ii) (A) die Durchsetzung und Einhaltung von Rechtsbestimmungen und Aufsicht durch die genehmigende zuständige Stelle sichergestellt werden kann

(B) die entsprechenden Anforderungen gemäß Anhang 1c zu JAR-FCL 1.055 erfüllt sind und

(C) die Genehmigung durch die zuständige Stelle in Übereinstimmung mit Anhang 1c zu JAR-FCL 1.055 erfolgt.

(b) (1) Ausbildungsbetriebe für Musterberechtigungen (Type Rating Training Organisations/TRTOs), die Ausbildungen zum Erwerb von Musterberechtigungen anbieten, erhalten, vorbehaltlich der Erfüllung der Bestimmungen der JAR-FCL, von der zuständigen Stelle eine Genehmigung. Die Bestimmungen für die Genehmigung von TRTOs sind in Anhang 2 zu JAR-FCL 1.055 enthalten.

(2) TRTOs mit Sitz außerhalb der JAA-Mitgliedstaaten erhalten, vorbehaltlich der Erfüllung der Bestimmungen der JAR-FCL, eine Genehmigung von der zuständigen Stelle des Staates, bei dem der Antrag eingeht. Die Be-

stimmungen für die Genehmigung von TRTOs sind in Anhang 2 zu JAR-FCL 1.055 enthalten.

(c) Nicht Bestandteil der Bestimmungen

(d) MPL(A)-Ausbildungslehrgang

FTOs, die eine Ausbildung zum Erwerb einer MPL(A) anbieten, müssen zur Zufriedenheit der zuständigen Stelle nachweisen, dass der MPL(A)-Ausbildungslehrgang im Hinblick auf den Betrieb mit mehreren Flugbesatzungsmitgliedern mindestens dem Leistungsniveau entspricht, das üblicherweise von Absolventen der durchgehenden Ausbildung für ATPL(A) erwartet wird, die eine Ausbildung zum Erwerb einer Musterberechtigung für ein Flugzeug mit zwei Piloten abgeschlossen haben.

JAR-FCL 1.060 Beschränkungen für Lizenzinhaber nach Vollendung des 60. Lebensjahres

(a) 60-64 Jahre – Der Inhaber einer Lizenz darf nach Vollendung des 60. Lebensjahres nicht mehr als Pilot von Flugzeugen bei der gewerbsmäßigen Beförderung eingesetzt werden, es sei denn:

(1) er ist Mitglied einer Flugbesatzung, die aus mehreren Piloten besteht

und

(2) die anderen Piloten haben das 60. Lebensjahr noch nicht vollendet.

(b) 65 Jahre – Der Inhaber einer Lizenz darf nach Vollendung des 65. Lebensjahres nicht mehr als Pilot von Flugzeugen bei der gewerbsmäßigen Beförderung tätig sein.

JAR-FCL 1.065 Ausstellerstaat der Lizenz (Siehe JAR-FCL 1.010(c))

(a) Der Bewerber hat die ordnungsgemäße Erfüllung aller Anforderungen für die Erteilung einer Lizenz der zuständigen Stelle des Ausstellerstaates der Lizenz (siehe JAR-FCL 1.010(c)) nachzuweisen.

(b) Weitere Berechtigungen können in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der JAR-FCL in jedem JAA-Mitgliedstaat erworben werden und werden vom Ausstellerstaat der Lizenz in die Lizenz eingetragen.

(c) Als administrative Erleichterung für den Lizenzinhaber kann dieser zu einem späteren Zeitpunkt, zum Beispiel bei einer Verlängerung, bei der zuständigen Stelle beantragen, dass die Zuständigkeit für die Lizenz auf einen anderen

JAA-Mitgliedstaat übertragen wird, vorausgesetzt, dass der Lizenzinhaber in diesem Staat in einem Arbeitsverhältnis steht oder seinen Hauptwohnsitz dort hat (siehe JAR-FCL 1.070). Die zuständige Stelle tritt dann an die Stelle der zuständigen Stelle des Ausstellerstaates und übernimmt die Verantwortung für die Ausstellung der Lizenz gemäß Ziffer (a).

(d) Der Bewerber darf immer nur im Besitz einer gemäß JAR-FCL (Flugzeug) ausgestellten Lizenz und eines Tauglichkeitszeugnisses sein.

JAR-FCL 1.070 Hauptwohnsitz

Als Hauptwohnsitz einer Person gilt der Ort, an dem diese Person für gewöhnlich an mindestens 185 Tagen eines Kalenderjahres aufgrund persönlicher und beruflicher Bindungen oder – im Falle einer Person ohne berufliche Bindungen – aufgrund persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen der Person und dem Wohnort erkennen lassen, wohnt.

JAR-FCL 1.075 Form und Inhalt von Lizenzen

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.075)

Form und Inhalt einer von einem JAA-Mitgliedstaat ausgestellten Lizenz gemäß JAR-FCL sind folgendermaßen festgelegt:

(a) Inhalt

Die Ordnungsnummer steht stets in Verbindung mit der Bezeichnung. Eine Beispielvorlage für eine JAR-Lizenz ist in Anhang 1 zu JAR-FCL 1.075 enthalten. Bei den Eintragungen I bis XI handelt es sich um unveränderliche Eintragungen. Die Eintragungen unter XII bis XIV sind veränderliche Eintragungen, die auf einem gesonderten Beiblatt erscheinen können. Jedes Beiblatt muss deutlich als Teil der Lizenz erkennbar sein.

(1) Unveränderliche Eintragungen

(I) Ausstellerstaat der Lizenz

(II) Art der Lizenz

(III) Lizenznummer, beginnend mit dem/den Kennbuchstaben des Ausstellerstaates, gefolgt von einer Kombination aus Zahlen oder Buchstaben in arabischen Zahlen und lateinischer Schrift.

(IV) Name des Lizenzinhabers (in lateinischen Buchstaben, wenn die Landessprache nicht in lateinischer Schrift geschrieben wird)

(V) Wohnsitz

(VI) Staatsangehörigkeit

(VII) Unterschrift des Inhabers

(VIII) Ausstellende Behörde und, falls erforderlich, die Gegebenheiten, unter denen die Lizenz erteilt wurde

(IX) Gültigkeit und Umfang der erteilten Rechte

(X) Unterschrift des ausstellenden Beamten und Ausstellungsdatum

(XI) Siegel oder Stempel der ausstellenden Behörde

(2) Veränderliche Eintragungen

(XII) Berechtigungen – Klasse, Muster, Lehrberechtigter etc, mit dem jeweiligen Ablauf der Gültigkeitsdauer. Die Rechte eines Sprechfunkzeugnisses können auf der Lizenz selbst oder auf einem gesonderten Zeugnis erscheinen.

(XIII) Bemerkungen: z.B. besondere Eintragungen über Einschränkungen und Rechte, einschließlich einer Eintragung über vorhandene Sprachkenntnisse.

(XIV) Sonstige zweckdienliche Angaben.

(b) Material

Das Papier oder sonstige verwendete Material ist so zu wählen, dass keine Änderungen oder Verfälschungen vorgenommen werden können oder diese leicht zu erkennen sind. Eintragungen oder Löschungen werden von der zuständigen Stelle eindeutig kenntlich gemacht.

(c) Farbe

Für Lizenzen gemäß JAR-FCL ist weißes Material zu verwenden.

(d) Sprache

Lizenzen sind in der jeweiligen Landessprache und in englischer Sprache auszustellen oder können gegebenenfalls auch in anderen Sprachen ausgestellt werden.

JAR-FCL 1.080 Aufzeichnung von Flugzeiten

(a) Piloten haben ein Flugbuch zu führen, in das Angaben zu allen Flügen einzutragen sind und das in Form und Inhalt den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt. Angaben zu Flügen, die nach EU-OPS 1 durchgeführt werden,

können auch in geeigneter rechnergestützter Form aufgezeichnet werden und sind vom Luftfahrtunternehmer aufzubewahren. In diesem Fall hat der Luftfahrtunternehmer die Aufzeichnungen über alle Flüge, die ein Pilot durchgeführt hat, einschließlich Unterschiedsschulungen und Vertrautmachen, auf Verlangen dem betreffenden Flugbesatzungsmitglied zur Verfügung zu stellen.

- (b) Folgende Angaben sind aufzuzeichnen:
- (1) Angaben zu Person:
 - Name und Anschrift des Inhabers
 - (2) Für jeden Flug:
 - (i) Name des verantwortlichen Piloten
 - (ii) Datum des Fluges (Tag, Monat, Jahr)
 - (iii) Start-/Landeflugplatz sowie Abflug- und Ankunftszeit (Zeiten als Blockzeiten in koordinierter Weltzeit (Universal Time Coordinated/UTC))
 - (iv) Muster (Bauart, Modell und Baureihe) sowie Kennzeichen des Flugzeuges
 - (v) einmotoriges oder mehrmotoriges Flugzeug (single-engine/SE, multi-engine/ME)
 - (vi) Gesamtdauer des Fluges
 - (vii) Gesamtflugzeit
 - (3) Für jede Schulung im Flugsimulator oder Flug- und Navigationsverfahrensübungsgerät (Flight Navigations Procedures Trainer/FNPT):
 - (i) Art und Qualifikationsnummer des Übungsgerätes
 - (ii) Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten
 - (iii) Datum (Tag/Monat/Jahr)
 - (iv) Gesamtdauer der Schulung
 - (v) Gesamtschulungszeit
 - (4) Fliegerische Tätigkeit:
 - (i) Verantwortlicher Pilot (einschließlich Alleinflugzeit, Ausbildungszeit als verantwortlicher Pilot (SPIC) und Flugzeit als verantwortlicher Pilot unter Aufsicht (Pilot-in-command unter Supervision/PICUS)
 - (ii) Kopilot
 - (iii) Ausbildungszeit mit einem Lehrberechtigten

(iv) Lehrberechtigter/Prüfer

(v) Die Spalte „Bemerkungen“ steht für besondere Eintragungen zur Verfügung, zum Beispiel SPIC, PICUS, Instrumentenflugzeit*, etc.

Ein Pilot kann nur die Zeit als Instrumentenflugzeit eintragen, in der er das Flugzeug unter tatsächlichen oder simulierten Instrumentenflugbedingungen, ausschließlich nach Instrumenten führt.

(5) Betriebsbedingungen:

(i) bei Nacht

(ii) Flüge nach Instrumentenflugregeln

(c) *Eintragung von Flugzeiten*

(1) Flugzeit als verantwortlicher Pilot

(i) Der Inhaber einer Lizenz kann alle Flugzeiten in denen er als verantwortlicher Pilot tätig ist unter Flugzeit als verantwortlicher Pilot eintragen.

(ii) Der Bewerber für eine Lizenz kann alle Alleinflugzeiten oder Ausbildungszeiten mit einem Lehrberechtigten unter Flugzeit als verantwortlicher Pilot eintragen, vorausgesetzt, dass die Flugzeit als SPIC von dem jeweiligen Lehrberechtigten gegengezeichnet wird.

(iii) Der Inhaber einer Lehrberechtigung kann alle Flugzeiten in denen er als Lehrberechtigter in einem Flugzeug tätig ist, unter Flugzeit als verantwortlicher Pilot eintragen.

(iv) Der Inhaber einer Anerkennung als Prüfer kann alle Flugzeiten in denen er einen Pilotensitz einnimmt und als Prüfer in einem Flugzeug tätig ist, unter Flugzeit als verantwortlicher Pilot eintragen.

(v) Ein Kopilot, der unter der Aufsicht des verantwortlichen Piloten als verantwortlicher Pilot auf einem Flugzeug tätig ist, für das durch die Musterzulassung oder gemäß EU-OPS 1 eine Mindestflugbesatzung von zwei Piloten vorgeschrieben ist, kann diese Flugzeiten unter Flugzeit als verantwortlicher Pilot eintragen, vorausgesetzt, dass diese Flugzeit als PICUS (siehe (c)(5)) von dem verantwortlichen Piloten gegengezeichnet wird.

(vi) Führt der Inhaber einer Lizenz mehrere Flüge am selben Tag durch, bei denen er jedes Mal zum Start-

flugplatz zurückkehrt und der Abstand zwischen den aufeinander folgenden Flügen nicht mehr als 30 Minuten beträgt, können diese Flüge unter einer Eintragung zusammengefasst werden.

(2) *Flugzeit als Kopilot*

Der Inhaber einer Pilotenlizenz, der einen Pilotensitz als Kopilot einnimmt, kann alle Flugzeiten auf Flugzeugen, für die durch die Musterzulassung oder die Bedingungen, unter denen der jeweilige Flug durchgeführt wird, eine Mindestflugbesatzung von zwei Piloten vorgeschrieben ist, unter Flugzeit als Kopilot eintragen.

(3) *Flugzeit als Kopilot zur Ablösung im Reiseflug*

Ein Kopilot zur Ablösung im Reiseflug kann alle Flugzeiten, in denen er den Sitz eines Piloten einnimmt, als Flugzeit als Kopilot eintragen.

(4) *Ausbildungszeit*

Eine Zusammenfassung aller Zeiten, die der Bewerber für eine Lizenz oder Berechtigung als Flugausbildung, Instrumentenflug-

ausbildung, Instrumentenbodenzeit etc. eingetragen hat, ist von dem in geeigneter Weise berechtigten oder anerkannten Lehrer, der den Bewerber ausgebildet hat, zu bestätigen.

(5) *PICUS (Verantwortlicher Pilot unter Aufsicht)*

Sofern die Art der Aufsicht den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt, kann ein Kopilot Flugzeiten als PICUS unter Flugzeit als verantwortlicher Pilot eintragen, wenn alle Aufgaben und Tätigkeiten des verantwortlichen Piloten auf diesem Flug so ausgeführt wurden, dass ein Eingreifen des verantwortlichen Piloten aus Sicherheitsgründen nicht erforderlich war.

(d) *Vorlage des Flugbuches*

(1) Der Inhaber einer Lizenz oder Flugschüler muss auf Verlangen eines Vertreters der zuständigen Stelle sein Flugbuch unverzüglich zur Überprüfung vorlegen.

(2) Ein Flugschüler muss sein Flugbuch als Nachweis für die Flugaufträge durch den Lehrberechtigten auf allen Überlandflügen, die er allein durchführt, mitführen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.005

Mindestanforderungen für die Erteilung von Lizenzen/Anerkennungen gemäß JAR-FCL auf der Grundlage nationaler Lizenzen/Anerkennungen

1 Lizenzen

Eine nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal in der bis zum 30. April 2003 geltenden Fassung erteilte Pilotenlizenz kann durch eine Lizenz gemäß JAR-FCL ersetzt werden. Diese kann im Einzelfall mit Bedingungen/Einschränkungen verbunden sein. Der Lizenzinhaber muss dazu:

(a) für eine ATPL(A) und CPL(A), die den Rechten der Lizenz entsprechende Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung einer Muster-, Klassen- und, soweit zutreffend, Instrumentenflugberechtigung gemäß JAR-FCL 1.245(b)(1), JAR-FCL 1.245(c)(1)(i) oder JAR-FCL 1.245(c)(2) bestehen;

(b) (i) für eine ATPL(A) und CPL(A) gegenüber der zuständigen Stelle schriftlich erklären, über ausreichende Kenntnisse über die relevanten Abschnitte der OPS 1 und JAR-FCL zu verfügen;

(ii) für eine PPL(A) gegenüber der zuständigen Stelle schriftlich erklären, über ausreichende Kenntnisse über die relevanten Abschnitte der JAR-Bestimmungen zu verfügen;

(c) Kenntnisse der englischen Sprache gemäß JAR-FCL 1.200 nachweisen, wenn er im Besitz einer Instrumentenflugberechtigung ist;

(d) die Anforderungen an die Flugerfahrung und alle weiteren, in der nachfolgenden Tabelle genannten Anforderungen erfüllen; wird eine Lizenz nach Spalte (4) erteilt, sind die für die Lizenzerteilung nach den weiteren Bestimmungen der JAR-FCL zu erbringenden Voraussetzungen auch hinsichtlich der Erteilung von Musterberechtigungen als erbracht anzusehen.

Nationale Lizenz	Flugerfahrung (in Stunden)	Weitere Anforderungen	Ersetzt durch JAR-FCL-Lizenz und Einschränkungen (sofern zutreffend)	Aufhebung der Einschränkung(en)	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	>1500 als PIC auf Flugzeugen mit zwei Piloten		ATPL(A)		(a)
ATPL(A)	>1500 auf Flugzeugen mit zwei Piloten		ATPL(A) mit einer Musterberechtigung beschränkt auf Kopilot	ATPL(A) nach (i) Nachweis einer Gesamtflugzeit von 1500 Flugstunden nach JAR-FCL 1.280(a) und (b) (ii) Ablegung einer praktischen Prüfung gem. JAR-FCL 1.295, soweit keine Prüfung der Zusammenarbeit von Zwei-Mann-Flugbesatzungen gem. der Verordnung über Luftfahrtpersonal nachgewiesen wird	(b)
ATPL(A)	>500 auf Flugzeugen mit zwei Piloten		CPL(A)/IR und Anrechnung der theoretischen ATPL-Kenntnisse gemäß JAR-FCL und einer Musterberechtigung beschränkt auf Kopilot	ATPL(A) nach (i) Nachweis einer Gesamtflugzeit von 1500 Flugstunden nach JAR-FCL 1.280(a) und (b) (ii) Ablegung einer praktischen Prüfung gem. JAR-FCL 1.295, soweit keine Prüfung der Zusammenarbeit von Zwei-Mann-Flugbesatzungen gem. der Verordnung über Luftfahrtpersonal nachgewiesen wird	(c)
CPL(A)/IR in Verbindung mit einer bestandenen theoretischen ATPL-Prüfung gemäß der Verordnung über Luftfahrtpersonal		(i) Nachweis von Kenntnissen über Flugplanung und Flugleistung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470 (ii) Erfüllung der übrigen Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.250(a)(1) und (2) (iii) Nachweis der Langstreckenflugberechtigung gem § 77 der Verordnung über Luftfahrtpersonal	CPL(A)/IR und Anrechnung der theoretischen ATPL-Kenntnisse gemäß JAR-FCL	ATPL(A) nach (i) Nachweis einer Gesamtflugerfahrung von 1500 Flugstunden nach JAR-FCL 1.280(a) und (b) (ii) Ablegung einer praktischen Prüfung gem. JAR-FCL 1.295, soweit keine Prüfung der Zusammenarbeit von Zwei-Mann-Flugbesatzungen gem. der Verordnung über Luftfahrtpersonal nachgewiesen wird	(d)

Nationale Lizenz	Flugerfahrung (in Stunden)	Weitere Anforderungen	Ersetzt durch JAR-FCL-Lizenz und Einschränkungen (sofern zutreffend)	Aufhebung der Einschränkung(en)	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL(A)/IR		(i) Bestehen einer theoretischen ATPL(A)-Prüfung gemäß JAR-FCL* (siehe Anmerkung im Anschluss an die Tabelle) (ii) Erfüllung der übrigen Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.250(a)(1) und (2)	CPL(A)/IR und Anrechnung der theoretischen ATPL-Kenntnisse gemäß JAR-FCL		(e)
CPL(A)/IR	>500 als PIC auf Flugzeugen mit einem Piloten		CPL/IR(A) mit Muster- oder Klassenberechtigungen, die auf Flugzeuge mit einem Piloten beschränkt sind		(f)
CPL(A)/IR	<500 als PIC auf Flugzeugen mit einem Piloten		CPL/IR(A) mit Muster- oder Klassenberechtigungen, die auf Flugzeuge mit einem Piloten beschränkt sind	Erwerb der Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten gemäß JAR-FCL 1.240	(g)
CPL(A)	>500 als PIC auf Flugzeugen mit einem Piloten	Nachtflugqualifikation, soweit zutreffend	CPL(A) mit Muster- oder Klassenberechtigung, die auf Flugzeuge mit einem Piloten beschränkt sind		(h)
CPL(A)	<500 als PIC auf Flugzeugen mit einem Piloten	(i) Nachtflugqualifikation, soweit zutreffend (ii) Nachweis von Kenntnissen über Flugplanung und Flugleistung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470	CPL(A) mit Muster- oder Klassenberechtigung, die auf Flugzeuge mit einem Piloten beschränkt sind wie		(i)
CPL(A)	<500 als PIC auf Flugzeugen mit einem Piloten	(i) Nachtflugqualifikation, soweit zutreffend (ii) Nachweis von Kenntnissen über Flugplanung und Flugleistung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470	CPL(A) mit Muster- oder Klassenberechtigung, die auf Flugzeuge mit einem Piloten beschränkt sind wie		(i)
PPL(A)/IR	≥75 nach Instrumentenflugregeln	Nachtflugqualifikation, sofern die entsprechenden Rechte nicht in der Instrumentenflugberechtigung enthalten sind	PPL(A)/IR		(j)
PPL(A)	≥70 Stunden auf Flugzeugen	(i) Nachweis über Kenntnisse in der Funknavigation (ii) Berechtigung zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge gem. § 82 der Verordnung über Luftfahrtpersonal	PPL(A)		(k)

*Inhaber einer CPL, die bereits im Besitz einer Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten sind, müssen zuvor keine theoretische ATPL(A)-Prüfung abgelegt haben, wenn sie weiterhin auf dem gleichen Flugzeugmuster tätig sind. Dabei erfolgt jedoch keine Anrechnung auf die theoretische ATPL-Ausbildung zum Erwerb einer Lizenz gemäß JAR-FCL. Für den Erwerb einer Berechtigung für ein weiteres Flugzeugmuster mit zwei Piloten sind die in Spalte (3), Reihe (e) unter (i) genannten Anforderungen in oben stehender Tabelle zu erfüllen.

2 Lehrberechtigungen

Nationale Berechtigung, Anerkennung oder Rechte	Erfahrung	Weitere Anforderungen	Ersetzt durch Berechtigung oder Anerkennung gemäß JAR-FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	wie für die entsprechende Berechtigung gemäß JAR-FCL 1 (Flugzeug) gefordert	Nachweis von Kenntnissen über die relevanten Abschnitte von JAR-FCL 1 (Flugzeug) und OPS 1	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3 Anerkennung für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten – SFI-Anerkennung (Synthetic Flight Instructor/SFI)

Eine von einem JAA-Mitgliedstaat in Übereinstimmung mit seinen nationalen Vorschriften erteilte SFI-Anerkennung kann durch eine Anerkennung gemäß JAR-FCL ersetzt werden, sofern der Inhaber die Anforderungen an die Flugerfahrung und alle weiteren, in der nachfolgenden Tabelle genannten Anforderungen erfüllt:

Nationale Anerkennung	Erfahrung	Weitere Anforderungen	Ersetzt durch Anerkennung gemäß JAR-FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	>1 500 Stunden als Pilot auf Flugzeugen mit zwei Piloten (MPA)	(i) ist oder war im Besitz einer von einem JAA-Mitgliedstaat erteilten CPL(A) oder ATPL(A) oder einer CPL(A) oder ATPL(A), die nicht JAR-FCL entspricht, aber den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt (ii) Abschluss der Flugsimulatoreausbildung des entsprechenden Lehrganges für Musterberechtigungen einschließlich MCC	SFI(A)
SFI(A)	3 Jahre fortlaufende Erfahrung als SFI, die den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt	Abschluss der Flugsimulatoreausbildung des entsprechenden Lehrganges für Musterberechtigungen einschließlich MCC (Multi-Crew-Cooperation)	SFI(A)

4. Anerkennung für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten – STI-Anerkennung (Synthetic Training Instructor/STI)

Nationale Anerkennung	Erfahrung	Ersetzt durch Anerkennung gemäß JAR-FCL
(1)	(2)	(3)
Lehrberechtigter für FTD oder FNPT I	3 Jahre Erfahrung als Lehrberechtigter für FTD oder FNPT I, die den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt	STI(A)

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.015

Mindestanforderungen für die Anerkennung von Lizenzen, die von Nicht-JAA-Mitgliedstaaten erteilt wurden

(Siehe JAR-FCL 1.015)

1 Die Anerkennung einer von einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat erteilten Lizenz durch einen JAA-Mitgliedstaat unterliegt den nachfolgenden Mindestanforderungen.

Lizenzen für gewerbsmäßige Beförderung und andere berufliche Tätigkeiten

2 Eine von einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat gemäß ICAO Anhang 1 erteilte Pilotenlizenz kann unter bestimmten Bedingungen von einem JAA-Mitgliedstaat für den Einsatz auf in diesem Staat eingetragenen Flugzeugen (außer für Flugausbildung) anerkannt werden. Der Lizenzinhaber muss dazu:

(a) die den Rechten seiner Lizenz entsprechende Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung von Muster- oder Klassenberechtigungen gemäß JAR-FCL 1.245 bestehen

(b) der zuständigen Stelle ausreichende Kenntnisse über die relevanten Abschnitte der OPS 1 und JAR-FCL nachweisen

(c) Kenntnisse der englischen Sprache gemäß JAR-FCL 1.200 nachweisen

(d) im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses Klasse 1 gemäß JAR-FCL 3 sein

(e) alle weiteren veröffentlichten Anforderungen erfüllen, die der JAA-Mitgliedstaat für erforderlich hält und

(f) die in Spalte (2) der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Anforderungen an die Flugerfahrung in Verbindung mit den in Spalte (3) genannten Bedingungen für die Anerkennung erfüllen.

Lizenz	Flugerfahrung	Bedingungen für die Anerkennung	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	>1 500 Stunden als PIC auf Flugzeugen mit zwei Piloten	Einsatz als PIC bei der gewerbsmäßigen Beförderung auf Flugzeugen mit zwei Piloten	(a)
ATPL(A) oder CPL(A)/IR*	>1 500 Stunden als PIC oder Kopilot auf Flugzeugen mit zwei Piloten gemäß betrieblichen Bestimmungen	Einsatz als Kopilot bei der gewerbsmäßigen Beförderung auf Flugzeugen mit zwei Piloten	(b)
CPL(A)/IR	>1 000 Stunden als PIC bei der gewerbsmäßigen Beförderung seit dem Erwerb der Instrumentenflugberechtigung	Einsatz als PIC bei der gewerbsmäßigen Beförderung auf Flugzeugen mit einem Piloten	(c)
CPL(A)/IR	>1 000 Stunden als PIC oder Kopilot auf Flugzeugen mit einem Piloten gemäß betrieblichen Bestimmungen	Einsatz als Kopilot bei der gewerbsmäßigen Beförderung auf Flugzeugen mit einem Piloten gemäß OPS 1	(d)
CPL(A)	>700 Stunden auf Flugzeugen, außer Reisemotorsiegeln, einschließlich 200 Stunden der Tätigkeit, für die eine Anerkennung beantragt wird, davon 50 Stunden innerhalb der letzten 12 Monate	Tätigkeiten außerhalb der gewerbsmäßigen Beförderung	(e)

*Inhaber einer CPL(A)/IR für Flugzeuge mit zwei Piloten müssen vor der Anerkennung die Kenntnisse der ATPL(A) gemäß ICAO nachweisen.

Lizenzen für Privatpiloten mit Instrumentenflugberechtigung

3 Eine von einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat gemäß ICAO Anhang 1 erteilte Lizenz für Privatpiloten mit Instrumentenflugberechtigung kann unter bestimmten Bedingungen von einem JAA-Mitgliedstaat für den Einsatz auf in diesem Staat eingetragenen Flugzeugen (außer für Flugausbildung) anerkannt werden. Der Lizenzinhaber muss dazu:

(a) die praktische Prüfung für den Erwerb einer Instrumentenflugberechtigung gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.210 und für Klassen-/Musterberechtigungen gemäß Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240 bestehen

(b) der zuständigen Stelle in Übereinstimmung mit Abschnitt J zufrieden stellend nachweisen, dass er Kenntnisse in Luftrecht und über Flugwetterschlüssel, Fach Nummer 050 10 03 01, Flugplanung und Flug-

leistung (IR) (Fach Nummer 030 00 00 00) sowie Menschliches Leistungsvermögen (Fach Nummer 040 00 00 00) in Übereinstimmung mit Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470 erworben hat.

- (c) Kenntnisse der englischen Sprache gemäß JAR-FCL 1.200 nachweisen
- (d) mindestens im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses Klasse 2 gemäß JAR-FCL 3 sein sowie die Anforderungen an das Hörvermögen in Übereinstimmung mit JAR-FCL 3.355(b) erfüllen
- (e) ein Sprechfunkzeugnis besitzen, das den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt
- (f) die in Spalte (2) der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Anforderungen an die Flugerfahrung erfüllen.

Lizenz	Flugerfahrung (in Stunden)
(1)	(2)
PPL/IR	> 100 Stunden Instrumentenflugzeit als PIC

Anhang 2 zu JAR-FCL 1.015

Umschreibung von PPL(A), die von Nicht-JAA-Mitgliedstaaten erteilt wurden, in PPL(A) gemäß JAR-FCL

(Siehe JAR-FCL 1.015(c)(2))

Für die Umschreibung einer von einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat erteilten Privatpilotenlizenz(A) in eine Privatpilotenlizenz(A) gemäß JAR-FCL muss der Bewerber mindestens:

- (a) im Besitz einer Lizenz sein, die gemäß ICAO Anhang 1 erteilt wurde
- (b) im Besitz eines Tauglichkeitszeugnisses Klasse 2 gemäß JAR-FCL 3 sein
- (c) im Besitz eines Sprechfunkzeugnisses sein, das den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt
- (d) die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Anforderungen an die Flugerfahrung erfüllen.

Nationale Lizenz	Erfahrung	Weitere Anforderungen
Aktuelle und gültige nationale PPL(A) gemäß den Regelungen der ICAO	>100 Stunden als Pilot von Flugzeugen	(a) bestandene schriftliche Prüfung in den Fächern Luftrecht und Menschliches Leistungsvermögen (b) bestandene praktische Prüfung für den Erwerb der PPL(A) gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.130 und 1.135 sowie Anhang 2 zu JAR-FCL 1.135 (c) Erfüllung der entsprechenden Anforderungen des Abschnitts F der JAR-FCL 1

Anhang 3 zu JAR-FCL 1.015

Anerkennung von Pilotenlizenzen aus Nicht-JAA-Mitgliedstaaten für zeitlich befristete Aufgaben

(Siehe JAR-FCL 1.015)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.015)

BEFRISTETE ANERKENNUNG VON PILOTENLIZENZEN AUS NICHT-JAA-MITGLIEDSTAATEN FÜR PILOTEN VON FLUGZEUGHERSTELLERN

1. Eine von einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat in Übereinstimmung mit ICAO Anhang 1 erteilte Pilotenlizenz, einschließlich einer von diesem Staat erteilten Lehrberechtigung oder Anerkennung als Prüfer, kann unter bestimmten Bedingungen für einen Zeitraum von längstens einem Jahr von einem JAA-Mitgliedstaat anerkannt werden, um mit einem in diesem JAA-Mitgliedstaat eingetragenen Flugzeug dessen Flugeigenschaften und Bedienung vorzuführen sowie Flüge zur Auslieferung oder Erprobung durchführen zu können. Wird eine Lizenz nach den Bestimmungen dieses Anhangs anerkannt, kann der Inhaber der von einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat erteilten Lizenz von den Anforderungen gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.015 unter den nachfolgenden Bedingungen befreit werden.

Der Lizenzinhaber muss:

(a) im Besitz einer entsprechenden Lizenz, eines Tauglichkeitszeugnisses, der entsprechenden Musterberechtigungen und Qualifikationen, einschließlich Lehrberechtigungen oder Anerkennungen als Prüfer sein, die in dem Nicht-JAA-Staat für die vorgesehenen Aufgaben gültig sind

und

(b) bei einem Flugzeughersteller oder in einem Ausbildungsbetrieb für Musterberechtigungen (TRTO), der Ausbildungen im Auftrag des Flugzeugherstellers anbietet, beschäftigt sein,

und

(c) beschränkt sein auf die Durchführung der Ausbildung und Prüfung für den Ersterwerb von Musterberechtigungen, die Aufsicht über die erstmalige Durchführung von Streckenflügeinsätzen durch Piloten eines Luftfahrtunternehmers, Auslieferungs- oder Überführungsflüge, erstmalige Streckenflügeinsätze, Flugvorführungen oder Erprobungsflüge.

2. Bei der erstmaligen Durchführung von Streckenflügeinsätzen oder der Aufsicht darüber muss der Pilot ebenfalls die entsprechenden Bestimmungen der EU-OPS erfüllen, wie sie von der zuständigen Stelle des Eintragungsstaates des Flugzeuges festgelegt werden.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.050

Anrechnung von theoretischen Kenntnissen für die Erteilung einer PPL(A) – Anforderungen an die ergänzende Ausbildung und Prüfung

(Siehe JAR-FCL 1.050(b)(2))

Für die Erteilung einer PPL(A) muss der Inhaber einer Lizenz für Hubschrauber die theoretischen Prüfungen (siehe Lehrplan für die theoretische Ausbildung zum Erwerb einer Privatpilotenlizenz (PPL(A)) in folgenden Fächern nachweisen:

Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse, Flugleistung und Flugplanung, betriebliche Verfahren und Aerodynamik.

Anhang 2 zu JAR-FCL 1.050

Anrechnung von theoretischen Kenntnissen für die Erteilung einer CPL(A) – Anforderungen an die ergänzende Ausbildung und Prüfung

(Siehe JAR-FCL 1.050(b)(3))

1. Ein Bewerber muss im Rahmen eines genehmigten Lehrganges eine ergänzende theoretische Ausbildung erhalten haben, die sich auf der Grundlage des festgelegten Lehrplans für die theoretische Ausbildung und der zugehörigen Lernziele auf die Unterschiede zwischen CPL(H) und CPL(A) bezieht. Die Ausbildungsanforderungen und Lernziele werden vom Luftfahrt-Bundesamt in geeigneter Form festgelegt.

2. Ein Bewerber muss einen Kenntnisstand nachweisen, der den Rechten entspricht, die dem Inhaber einer CPL(A) erteilt werden und muss die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1 (Flugzeug) Abschnitt J erfüllen.

3. Der Bewerber muss in folgenden Fächern theoretische Prüfungen gemäß JAR-FCL 1.470(b) ablegen:

021 – Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse: Zelle und Systeme, Elektrische Systeme, Triebwerk, Notausrüstung

022 – Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse: Instrumentierung

032 – Flugleistung (Flugzeug)

070 – Betriebliche Verfahren,

und

081 – Aerodynamik (Flugzeug)

Anhang 3 zu JAR-FCL 1.050

Anrechnung von theoretischen Kenntnissen für die Erteilung einer ATPL(A) – Anforderungen für die ergänzende Ausbildung und Prüfung

(Siehe JAR-FCL 1.050(b)(4))

1. Ein Bewerber muss im Rahmen eines genehmigten Lehrganges eine ergänzende theoretische Ausbildung erhalten haben, die sich auf der Grundlage des festgelegten Lehrplans für die theoretische Ausbildung und der zugehörigen Lernziele auf die Unterschiede zwischen ATPL(H) und ATPL(A) bezieht. Die Ausbildungsanforderungen und Lernziele werden vom Luftfahrt-Bundesamt in geeigneter Form festgelegt.
2. Ein Bewerber muss einen Kenntnisstand nachweisen, der den Rechten entspricht, die dem Inhaber einer ATPL(A) erteilt werden und muss die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1 (Flugzeug) Abschnitt J erfüllen.
3. Der Bewerber muss in folgenden Fächern theoretische Prüfungen gemäß JAR-FCL 1.470(a) ablegen:
 - 021 – Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse: Zelle und Systeme, Elektrische Systeme, Triebwerk, Notaus-rüstung
 - 022 – Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse: Instrumentierung
 - 032 – Flugleistung (Flugzeug)
 - 070 – Betriebliche Verfahren
und
 - 081 – Aerodynamik (Flugzeug)

Anhang 4 zu JAR-FCL 1.050

Anrechnung von theoretischen Kenntnissen für die Erteilung einer CPL(A), IR(A) oder ATPL(A)

(Siehe JAR-FCL 1.050(b)(8))

1. Einem Bewerber für eine IR(A), der die entsprechenden theoretischen Prüfungen für eine CPL(A) bestanden hat, werden diese Kenntnisse auf die theoretischen Anforderungen in folgenden Fächern angerechnet:
 - Menschliches Leistungsvermögen
 - Meteorologie

2. Einem Bewerber für eine CPL(A), der die entsprechenden theoretischen Prüfungen für eine IR(A) bestanden hat, werden diese Kenntnisse auf die theoretischen Anforderungen in folgenden Fächern angerechnet:
 - Menschliches Leistungsvermögen
 - Meteorologie

3. Einem Bewerber für eine ATPL(A), der die entsprechende theoretische Prüfung für eine CPL(A) bestanden hat, werden diese Kenntnisse auf die theoretischen Anforderungen im Fach VFR-Sprechfunkverkehr angerechnet.

4. Einem Bewerber für eine ATPL(A), der die entsprechende theoretische Prüfung für eine IR(A) bestanden hat, werden diese Kenntnisse auf die theoretischen Anforderungen im Fach IFR-Sprechfunkverkehr angerechnet.

Anhang 1a zu JAR-FCL 1.055

Ausbildungsbetriebe für Flugausbildung zum Erwerb von Lizenzen und Berechtigungen (FTOs)

(Siehe JAR-FCL 1.055)

EINFÜHRUNG

1 Ein Ausbildungsbetrieb für Flugausbildung (FTO) ist eine Organisation, die über Personal und Ausrüstung verfügt und mit geeigneter Infrastruktur eine Flugausbildung oder eine Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten und, soweit zutreffend, eine theoretische Ausbildung für besondere Ausbildungsprogramme anbietet.

2 Eine FTO, die eine genehmigte Ausbildung gemäß den Bestimmungen der JAR-FCL anbieten möchte, bedarf der Genehmigung der zuständigen Stelle. Die zuständige Stelle erteilt die Genehmigung nur, wenn

- (a) Nicht Bestandteil der Bestimmungen
- (b) die FTO alle Anforderungen der JAR-FCL 1 erfüllt.

Dieser Anhang enthält die Bestimmungen für die Erteilung, Verlängerung und Änderung der Genehmigung für Ausbildungsbetriebe für Flugausbildung. Eine FTO muss nur die Anforderungen im Hinblick auf die von ihr angebotene Ausbildung erfüllen.

GENEHMIGUNGSVERFAHREN

3 Eine FTO, die einen Antrag auf Genehmigung stellt, hat der zuständigen Stelle gemäß Absatz 31 dieses Anhangs die geforderten Betriebs- und Ausbildungshandbücher vorzulegen. Die FTO hat die Anforderungen der zuständigen Stelle genügende Verfahren festzulegen, um die Erfüllung der geltenden Bestimmungen der JAR-FCL 1 sicherzustellen. Die Verfahren müssen ein Qualitätssystem für die FTO beinhalten, damit Mängel unverzüglich festgestellt und selbständig behoben werden können. Nach der Vorlage des Antrages, einschließlich vollständiger Unterlagen, wird die FTO an Ort und Stelle überprüft um sicherzustellen, dass sie die Bestimmungen dieses Anhangs erfüllt. Vorbehaltlich einer zufrieden stellenden Überprüfung wird der FTO zunächst eine Genehmigung für einen Zeitraum von einem Jahr erteilt; eine Verlängerung der Genehmigung kann für die Dauer von bis zu drei Jahren erteilt werden. Die zuständige Stelle ist nicht verpflichtet, einer FTO mit Sitz außerhalb der JAA-Mitgliedstaaten eine Genehmigung zu erteilen, wenn sie nicht über die notwendigen personellen Ressourcen verfügt oder die Kosten für das Verfahren der Genehmigung und Überprüfung eine unangemessene Belastung für die zuständige Stelle darstellen.

4 Sämtliche Ausbildungslehrgänge bedürfen der Genehmigung.

5 Die zuständige Stelle überwacht den Ausbildungsstandard und führt stichprobenartig Überprüfungen der Ausbildungsflüge durch. Während solcher Kontrollbesuche hat die FTO Einsicht in Ausbildungsaufzeichnungen, Genehmigungsunterlagen, technische Bordbücher, Unterrichtsunterlagen und sonstige Lehrmittel sowie Zugang zu Unterrichtsstunden und Flugbesprechungen zu gewähren. Nach dem Besuch erhält die FTO von der zuständigen Stelle eine Kopie des Überprüfungsberichtes.

6 Die Genehmigung wird von der zuständigen Stelle geändert, widerrufen oder das Ruhen der Genehmigung angeordnet, wenn die zugrunde liegenden Bestimmungen oder Standards nicht mehr den genehmigten Mindestanforderungen entsprechen.

7 Änderungen eines genehmigten Lehrganges oder Änderungen im Betriebs- oder Ausbildungshandbuch bedürfen der vorherigen Genehmigung der zuständigen Stelle. Dies gilt jedoch nicht für geringfügige Änderungen im täglichen Betriebsablauf. In Zweifelsfällen hinsichtlich der Geringfügigkeit von Änderungen ist die zuständige Stelle zu befragen.

8 Eine FTO kann, im Rahmen ihrer gesamten Ausbildungsorganisation und vorbehaltlich der Genehmigung der zuständigen Stelle, Ausbildungsvereinbarungen mit anderen Ausbildungsbetrieben treffen oder die Ausbildung auch auf anderen Flugplätzen durchführen.

WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGSFÄHIGKEIT

9 (a) Eine FTO muss der zuständigen Stelle glaubhaft machen, dass sie über ausreichende finanzielle Grundlagen verfügt, um die Ausbildung gemäß den genehmigten Standards durchzuführen.

(b) Eine FTO muss eine den Anforderungen der zuständigen Stelle genügende Person benennen, die der zuständigen Stelle glaubhaft macht, dass ausreichende finanzielle Grundlagen vorhanden sind, um die Ausbildung gemäß den genehmigten Standards durchzuführen. Hierbei muss es sich um den verantwortlichen Geschäftsführer handeln.

BETRIEBSLEITUNG UND LEHRPERSONAL

10 Die Betriebsstruktur der FTO muss die Aufsicht über alle Mitarbeiter durch Personen gewährleisten, die über die notwendige Erfahrung und Befähigung verfügen, um anhaltend hohe Standards sicherzustellen. Nähere Angaben zur Betriebsstruktur, aus denen individuelle Aufgaben hervorgehen, müssen im Betriebshandbuch der FTO enthalten sein.

11 Die FTO muss der zuständigen Stelle glaubhaft machen, dass sie in ausreichender Anzahl entsprechend geeignete Mitarbeiter beschäftigt. Für die Durchführung durchgehender Ausbildungen müssen drei Mitarbeiter in Vollzeit beschäftigt sein als:

Ausbildungsleiter (Head of Training/HT)

Leiter der praktischen Ausbildung (Chief Flying Instructor/CFI)

Leiter der theoretischen Ausbildung (Chief Ground Instructor/CGI)

Für die Durchführung modularer Ausbildungen können diese Ausbildungen kombiniert und je nach Umfang der angebotenen Ausbildung von einer oder zwei Personen in Voll- oder Teilzeitbeschäftigung wahrgenommen werden. Mindestens einer dieser Mitarbeiter muss in Vollzeit tätig sein. In FTOs, die nur theoretische Ausbildung durchführen, können die Positionen des Ausbildungsleiters und des Leiters der theoretischen Ausbildung miteinander kombiniert werden. Die ernannte Person muss über solide Führungsqualitäten verfügen und die Anforderungen gemäß Absatz 19 dieses Anhangs erfüllen.

12 Die Anzahl der in Teilzeit beschäftigten Lehrberechtigten im Hinblick auf den Umfang der angebotenen Ausbildung muss den Anforderungen der zuständigen Stelle genügen.

13 Das Verhältnis der Flugschüler zu den Lehrberechtigten, ausgenommen den Ausbildungsleiter, darf in der Regel 6:1 nicht überschreiten. In theoretischen Fächern, die ein hohes Maß an Aufsicht erfordern oder praktische Tätigkeiten beinhalten, darf die Anzahl der Flugschüler pro Klasse in der Regel nicht mehr als zwölf betragen.

AUSBILDUNGSLEITER (HT)

14 Der Ausbildungsleiter trägt die Gesamtverantwortung für die zweckmäßige Koordinierung der Flugausbildung, der Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten und der theoretischen Ausbildung sowie für die Aufsicht über den Ausbildungsfortschritt der einzelnen Flugschüler. Der Ausbildungsleiter muss über umfassende Erfahrungen als Lehrberechtigter in der Ausbildung von beruflich tätigen Piloten und über solide Führungsqualitäten verfügen. Der Ausbildungsleiter muss Inhaber einer CPL oder ATPL und der Berechtigung(en) gemäß ICAO Anhang 1 für die entsprechende Ausbildung sein oder in den drei Jahren vor seiner ersten Ernennung zum Ausbildungsleiter gewesen sein.

LEITER DER PRAKTISCHEN AUSBILDUNG

15 Der Leiter der praktischen Ausbildung ist verantwortlich für die Aufsicht über die Lehrberechtigten und die Standardisierung der Flugausbildung sowie der Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten. Der Leiter der praktischen Ausbildung muss:

(a) im Besitz der auf die durchgeführten Ausbildungslehrgänge bezogenen höchsten Lizenz für beruflich tätige Piloten sein;

(b) im Besitz der auf die durchgeführten Ausbildungslehrgänge bezogenen Berechtigung(en) sein

(c) im Besitz einer Lehrberechtigung für mindestens eines der in der Ausbildung verwendeten Flugzeugmuster sein und

(d) 1000 Stunden als verantwortlicher Pilot nachweisen, davon mindestens 500 Stunden auf die durchgeführten Ausbildungslehrgänge bezogene Flugausbildungstätigkeit, von denen 200 Stunden aus Instrumentenbodenzeit bestehen können.

Lehrberechtigte, ausgenommen Lehrberechtigte für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten

16 Lehrberechtigte müssen:

(a) im Besitz einer CPL oder ATPL und der Berechtigung(en) für die Ausbildungslehrgänge, die sie durchführen sollen, sein;

(b) im Besitz einer Lehrberechtigung für die entsprechende Ausbildung sein, z.B. Lehrberechtigung für Instrumentenflug, Lehrberechtigung für Flugausbildung, Lehrberechtigung für Klassen-/Musterberechtigung oder

(c) im Besitz einer Anerkennung der zuständigen Stelle zur Durchführung besonderer Ausbildungen an der FTO sein (siehe JAR-FCL 1.300).

17 Die höchstzulässigen Flug- und Flugdienstzeiten und die Mindestruhezeiten zwischen den einzelnen Einsätzen als Lehrberechtigter müssen den Anforderungen der zuständigen Stelle genügen.

ANERKANNTE LEHRBERECHTIGTE FÜR DIE AUSBILDUNG AN SYNTHETISCHEN FLUGÜBUNGSGERÄTEN

18 Für die Ausbildung an FTD und FNPT I müssen Lehrberechtigte im Besitz einer CPL oder ATPL und der Berechtigung(en) für die entsprechende Ausbildung sein oder in den drei Jahren vor ihrer ersten Ernennung gewesen sein und über Ausbildungserfahrung verfügen; ausgenommen Lehrberechtigte, die im Besitz einer Anerkennung gemäß Absatz 3 oder 4 des Anhangs 1 zu JAR-FCL 1.005 sind. Für die Ausbildung in einem Flugsimulator oder FNPT II müssen Lehrberechtigte im Besitz einer Lehrberechtigung (FI(A), TRI(A), CRI(A) oder IRI(A)) oder Anerkennung als (SFI(A)), STI(A)) oder MCCI(A), bezogen auf den durchgeführten Lehrgang sein.

LEITER DER THEORETISCHEN AUSBILDUNG

19 Der Leiter der theoretischen Ausbildung ist verantwortlich für die Aufsicht über die Lehrer für theoretische Ausbildung und die Standardisierung der gesamten theoretischen Ausbildung. Der Leiter der theoretischen Ausbildung muss in der Luftfahrt tätig gewesen sein, an einem Ausbildungslehrgang in Unterrichtsmethodik teilgenommen haben oder über umfassende Erfahrungen in der Erteilung von theoretischem Unterricht verfügen.

LEHRER FÜR THEORETISCHE AUSBILDUNG

20 Lehrer für theoretische Ausbildung in Prüfungsfächern zum Erwerb von Lizenzen oder Berechtigungen müssen über entsprechende Erfahrungen im Bereich Luftfahrt verfügen. Vor ihrer Ernennung müssen sie ihre Fähigkeiten in einer Lehrprobe, die auf Unterrichtsmaterial basiert, das für die zu unterrichtenden Fächer von ihnen selbst erarbeitet wurde, nachweisen.

AUFZEICHNUNGEN

21 Eine FTO muss über geeignetes Verwaltungspersonal verfügen, um für einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren folgende Aufzeichnungen zu führen und aufzubewahren:

(a) ausführliche Angaben zur theoretischen und praktischen Ausbildung sowie zur Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten einzelner Flugschüler

(b) regelmäßige und ausführliche Berichte der Lehrberechtigten über den Ausbildungsfortschritt einschließlich Beurteilungen sowie regelmäßige theoretische und praktische Zwischenprüfungen und

(c) persönliche Angaben, z.B. Ablauf der Gültigkeitsdauer von Tauglichkeitszeugnissen, Berechtigungen etc.

22 Die Form des Ausbildungsnachweises für die Flugschüler ist im Ausbildungshandbuch festzulegen.

23 Die FTO hat die Ausbildungsnachweise und Berichte auf Verlangen der zuständigen Stelle vorzulegen. Ausbildungsbetriebe, die über eine Genehmigung zur Durchführung von MPL(A)-Lehrgängen verfügen, müssen, in Übereinstimmung mit den Genehmigungsbedingungen, der zuständigen Stelle regelmäßig folgende Informationen übermitteln:

- (a) eine Beschreibung des MPL(A)-Ausbildungslehrganges
- (b) Angaben zur Stundenaufteilung für die theoretische und praktische Ausbildung
- (c) Angaben zu dem/den verwendeten Flugzeug(en), STDs und sonstiger Ausrüstung
- (d) statistische Angaben zu den Ergebnissen von Zwischenbeurteilungen und Kriterien für Abschlussbeurteilungen
- (e) Verfahren zur Anpassung und Vorschläge zur Weiterentwicklung des Lehrganges auf der Grundlage von Auswertungen der Leistungen der Flugschüler.

AUSBILDUNGSPROGRAMM

24 Für jede angebotene Ausbildung ist ein Ausbildungsprogramm zu erarbeiten. Dieses Programm muss die wochen- oder abschnittsweise dargestellte theoretische und praktische Ausbildung sowie die durchzuführenden Flugübungen und eine Zusammenfassung des Lehrplanes beinhalten. Insbesondere die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten und die theoretische Ausbildung sind so zu planen, dass die Flugschüler ihre theoretischen Kenntnisse in den Flugübungen anwenden können. Es sind Vorkehrungen zu treffen, damit Probleme, die während der theoretischen Ausbildung auftreten, in der anschließenden praktischen Ausbildung gelöst werden können. Der Inhalt und Ablauf des Ausbildungsprogrammes müssen den Anforderungen der zuständigen Stelle genügen.

25 Es müssen in ausreichender Anzahl Flugzeuge zur Verfügung stehen, die für die entsprechende Ausbildung geeignet sind. Jedes Flugzeug muss mit einem Doppelsteuer ausgerüstet sein. Schwenkbare Steuer sind nicht zulässig. Je nach Art der Ausbildung müssen ein oder mehrere Flugzeuge vorhanden sein mit denen das Überziehverhalten und Vermeiden von Trudeln vorgeführt werden kann sowie ein oder mehrere Flugzeuge, die für die Simulation von Instrumentenflug-Wetterbedingungen und die Durchführung der geforderten Instrumentenflugausbildung in geeigneter Weise ausgerüstet sind.

26 Es dürfen nur Flugzeuge für die Ausbildung eingesetzt werden, die von der zuständigen Stelle für diesen Zweck genehmigt worden sind.

FLUGPLÄTZE

27 Der Flugplatz, bei dem der Schwerpunkt für die Ausbildung liegt und alle weiteren Flugplätze auf denen eine Flugausbildung durchgeführt wird, müssen mindestens über folgende Einrichtungen verfügen:

(a) mindestens eine Piste oder einen Startbereich, die/der Ausbildungsflugzeugen die Möglichkeit bietet, normale Starts oder Landungen mit der höchstzulässigen Start- oder Landemasse durchzuführen unter den Bedingungen, dass

(i) Windstille herrscht (Windstärke nicht über vier Knoten) und Temperaturen vorliegen, die der durchschnittlich höchsten Temperatur für den wärmsten Monat des Jahres in dem Einsatzgebiet entsprechen,

(ii) das Einhalten einer Startflughahn mit einer Hindernisfreiheit von mindestens 50 Fuß möglich ist,

(iii) sich Triebwerk, Fahrwerk und Landeklappen (sofern zutreffend) in dem vom Hersteller empfohlenen Betriebszustand befinden und

(iv) ein gleichmäßiger Übergang vom Abheben bis zur Geschwindigkeit für die beste Steigrate ohne außergewöhnliche fliegerische Fähigkeiten oder Verfahren erreicht werden kann;

(b) einen Windrichtungsanzeiger, der in Bodennähe von den Endpunkten einer jeden Piste gesehen werden kann;

(c) eine geeignete elektrische Pistenbefehuerung für die Nachtflugausbildung und

(d) eine Flugverkehrskontrollstelle, außer an Flugplätzen, an denen die Ausbildungsbestimmungen mit Genehmigung der zuständigen Stelle durch andere Flugfunkeinrichtungen erfüllt werden können.

RÄUMLICHKEITEN FÜR DEN FLUGBETRIEB

28 Folgende Räumlichkeiten müssen vorhanden sein:

- (a) Ein Flugüberwachungsraum

(b) Ein Flugvorbereitungsraum mit folgenden Einrichtungen:

- geeignete aktuelle Luftfahrtskarten
- aktuelle Informationen des Flugberatungsdienstes
- aktuelle Wetterinformationen
- Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle und zum Flugüberwachungsraum
- Karten mit Eintragungen der Standardstrecken für Überlandflüge
- Karten mit Eintragungen aktueller Sperr-, Gefahren- und Flugbeschränkungsgebiete
- sonstige Unterlagen für die Flugsicherheit

(c) Angemessene Besprechungsräume/-kabinen in ausreichender Größe und Anzahl

(d) Geeignete Büroräume für das Aufsichtspersonal und Räumlichkeiten, die den Lehrberechtigten zum Verfassen und Vervollständigen von Aufzeichnungen etc. zur Verfügung stehen.

(e) Möblierte Aufenthaltsräume für Lehrberechtigte und Flugschüler.

EINRICHTUNGEN FÜR DIE THEORETISCHE AUSBILDUNG

29 Folgende Einrichtungen müssen für die theoretische Ausbildung zur Verfügung stehen:

- (a) Geeignete Räumlichkeiten für die jeweilige Anzahl an Flugschülern
- (b) Geeignetes Anschauungsmaterial als Hilfsmittel für die Theorieausbildung
- (c) Eine Einrichtung zur Ausbildung und Prüfung des Sprechfunks
- (d) Eine Bibliothek mit unterrichtsrelevantem Lehrmaterial
- (e) Büroräume für das Lehrpersonal

VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE AUFNAHME DER AUSBILDUNG

30 Ein Flugschüler, der zur Ausbildung angenommen wird, muss im Besitz des vorgeschriebenen Tauglichkeitszeugnisses für die angestrebte Lizenz sein und muss die von der zuständigen Stelle genehmigten Aufnahmebedingungen der FTO gemäß LuftVZO erfüllen.

AUSBILDUNGS- UND BETRIEBSHANDBUCH

31 Eine FTO hat ein Ausbildungs- und Betriebshandbuch zu erstellen und auf dem aktuellen Stand zu halten. Darin müssen Informationen und Anweisungen enthalten sein, die dem Personal bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben und den Flugschülern als Anleitung für die Erfüllung der Ausbildungsanforderungen dienen. Eine FTO muss dem Personal und, falls notwendig, den Flugschülern Einsicht in das Ausbildungs- und Betriebshandbuch und die Genehmigungsunterlagen der zuständigen Stelle gewähren. Das Änderungsverfahren ist festzulegen und Änderungen sind sorgfältig zu überwachen.

32 Das Ausbildungshandbuch muss für jede Ausbildungsphase die Anforderungen, Vorgaben und Ausbildungsziele angeben, die von den Flugschülern zu erfüllen sind und Folgendes beinhalten:

Teil 1 – Ausbildungsplan

Teil 2 – Flugbesprechungen und Flugübungen

Teil 3 – Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten

Teil 4 – Theoretische Ausbildung

33 Das Betriebshandbuch muss für bestimmte Mitarbeiter wichtige Informationen liefern, zum Beispiel für FIs, Lehrberechtigte für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten, Lehrer für Theorieausbildung, Betriebs- und Instandhaltungspersonal etc. und Folgendes beinhalten:

- (a) Allgemeines
- (b) Technik
- (c) Überlandflug
- (d) Ausbildung des Personals

Anhang 1b zu JAR-FCL 1.055
Teilausbildung außerhalb von JAA-Mitgliedstaaten
(Siehe JAR-FCL 1.055(a)(1))

FTOs dürfen unter folgenden Voraussetzungen Teile der Ausbildung außerhalb des Hoheitsgebietes von JAA-Mitgliedstaaten durchführen:

(a) Vorbehaltlich der Erfüllung der Bestimmungen dieses Anhangs kann eine Genehmigung erteilt werden. Unter der Voraussetzung, dass die genehmigende zuständige Stelle die Möglichkeit der ordnungsgemäßen Überwachung für gegeben hält, wird die Ausbildung auf die durchgehende Ausbildung für ATPL(A) oder MPL(A) oder Teile dieser Ausbildung beschränkt (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.300).

(b) Die Zwischenprüfung im Fach Navigation in Phase 3 der durchgehenden Ausbildung für ATPL(A) kann von einem örtlich ansässigen Lehrberechtigten, der an der Ausbildung des Bewerbers nicht beteiligt war, abgenommen werden, vorausgesetzt, der Lehrberechtigte ist im Besitz einer Lizenz gemäß JAR-FCL, die die Rechte einer Lehrberechtigung für Flugausbildung (Flight Instructor/FI(A)) oder einer Lehrberechtigung für Klassenberechtigungen (Class Rating Instructor/CRI(A)), soweit zutreffend, beinhaltet. Nach Abschluss der geforderten Ausbildung kann die praktische Prüfung für CPL(A) in Phase 4 der ATPL(A)-Ausbildung von einem örtlich ansässigen Flugprüfer (Flugzeug) (Flight Examiner/FE(A)) abgenommen werden, vorausgesetzt, der Prüfer ist im Besitz einer Anerkennung gemäß JAR-FCL Abschnitt I und von der betreffenden FTO völlig unabhängig; es sei denn, die zuständige Stelle hat zu einer anderen Regelung ihre ausdrückliche schriftliche Zustimmung erteilt.

(c) Die praktische Prüfung für den Erwerb der Instrumentenflugberechtigung ist in einem JAA-Mitgliedstaat nach Ermessen der zuständigen Stelle, die die Ausbildung genehmigt, abzulegen. Eine FTO, die eine Ausbildung für den Erwerb der Instrumentenflugberechtigung außerhalb von JAA-Mitgliedstaaten anbietet, muss im Rahmen dieser Ausbildung Vorkehrungen für eine fliegerische Eingewöhnung in die Luftraumstruktur des Hoheitsgebietes der Bundesrepublik Deutschland oder in die Luftraumstruktur eines anderen JAA-Mitgliedstaates nach dem Ermessen der zuständigen Stelle oder der genehmigenden ausländischen Behörde eines JAA-Mitgliedstaates treffen, bevor ein Flugschüler die praktische Prüfung für den Erwerb der Instrumentenflugberechtigung ablegt.

(d) Die theoretische ATPL-Ausbildung kann von einer FTO, die eine Ausbildung außerhalb von JAA-Mitgliedstaaten durchführt, erteilt werden. Die theoretischen Prüfungen für den Erwerb von Lizenzen und Berechtigungen sind von der zuständigen Stelle durchzuführen (siehe JAR-FCL 1.485). Die Prüfungsvereinbarungen (siehe JAR-FCL 1.030) sind im Hinblick auf die Ausbildung außerhalb von JAA-Mitgliedstaaten sorgfältig zu berücksichtigen.

(e) Die Ausbildung darf nur unter der direkten Aufsicht eines CFI(A) oder seines ernannten Vertreters, der eine Lizenz gemäß JAR-FCL und eine Lehrberechtigung gemäß Absatz 16 des Anhanges 1a zu JAR-FCL 1.055 besitzt und bei der Durchführung der Ausbildung anwesend ist, erfolgen.

Anhang 1c zu JAR-FCL 1.055

Ergänzende Anforderungen für FTOs mit ständiger Hauptniederlassung außerhalb von JAA-Mitgliedstaaten

(Siehe JAR-FCL 1.055(a)(2))

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.300)

GENEHMIGUNGSVERFAHREN

1 FTOs mit ständiger Hauptniederlassung außerhalb der JAA-Mitgliedstaaten, die für den Erwerb von Lizenzen gemäß JAR-FCL und zugehöriger Berechtigungen ausbilden möchten, müssen die Genehmigung dieser Lehrgänge bei der nationalen Behörde (für die Bundesrepublik Deutschland bei der zuständigen Stelle) eines Vollmitgliedstaates der JAA beantragen. Die Genehmigung unterliegt folgenden Voraussetzungen:

(a) Die FTO muss die Anforderungen gemäß Anhang 1a zu JAR-FCL 1.055 und alle zusätzlichen Anforderungen des vorliegenden Anhangs erfüllen und

(b) die zuständige Stelle oder die ausländische Behörde eines JAA-Mitgliedstaates, bei der der Antrag auf Genehmigung gestellt wurde, sieht sich in der Lage, ihre Verantwortung für das Genehmigungsverfahren wahrzunehmen und ein ausreichendes Maß an Aufsicht, wie es gemäß den vereinbarten Verfahren gefordert wird, auszuüben. Die Kosten und das Verfahren bei Genehmigung und Aufsicht dürfen die zuständige Stelle nicht in unangemessener Weise belasten und

(c) die zuständige Stelle oder die genehmigende ausländische Behörde eines JAA-Mitgliedstaates kann die Durchsetzung und Einhaltung von Rechtsbestimmungen während des Genehmigungsverfahrens und für die Durchführung von Ausbildungslehrgängen ausreichend sicherstellen und

(d) die nationale Behörde des Nicht-JAA-Mitgliedstaates, in dem die FTO ihre Hauptniederlassung hat, kann die zuständige Stelle oder genehmigende ausländische Behörde eines JAA-Mitgliedstaates bei dem Genehmigungsverfahren unterstützen und die Aufsicht über die Ausbildungslehrgänge führen, sofern zwischen dem jeweiligen JAA-Mitgliedstaat und Nicht-JAA-Mitgliedstaat eine entsprechende Vereinbarung getroffen wurde.

2 Vorbehaltlich einer zufrieden stellenden Überprüfung wird der FTO zunächst eine Genehmigung für einen Zeitraum von einem Jahr erteilt; eine Verlängerung der Genehmigung kann für jeweils ein weiteres Jahr erteilt werden.

DURCHSETZUNG UND EINHALTUNG VON RECHTSBESTIMMUNGEN

3 Im Zusammenhang mit der Genehmigung von FTOs, die ihre Hauptniederlassung außerhalb von JAA-Mitgliedstaaten haben, bedeutet „Durchsetzung und Einhaltung von Rechtsbestimmungen“, dass die zuständige Stelle oder die genehmigende ausländische Behörde eines JAA-Mitgliedstaates, die die Genehmigung erteilt, in der Lage sein muss:

(a) die erstmalige und die regelmäßigen Überprüfungen der in dem Nicht-JAA-Mitgliedstaat liegenden FTO durchzuführen, um sicherzustellen, dass die Anforderungen der JAR-FCL erfüllt sind und

(b) Ausbildungsflüge und andere Ausbildungsstandards zu überprüfen, die die zuständige Stelle oder die ausländische Behörde eines JAA-Mitgliedstaates für notwendig erachtet

(c) ihre Verantwortung für die Erteilung, Änderung, Anordnung des Ruhens oder den Widerruf von Genehmigungen in Übereinstimmung mit deutschem Recht oder dem anwendbaren Recht des JAA-Mitgliedstaates, der die Genehmigung erteilt, wahrzunehmen.

Die zuständige Stelle oder genehmigende ausländische Behörde eines JAA-Mitgliedstaates kann, vorbehaltlich einer Vereinbarung zwischen dem JAA-Mitgliedstaat und dem Nicht-JAA-Mitgliedstaat, in dem die FTO ihre Hauptniederlassung hat, die Verantwortung für die unter Absatz 3(a) aufgeführten Aufgaben auf den Nicht-JAA-Mitgliedstaat übertragen.

AUSBILDUNG IN FTOs FÜR DEN ERWERB VON LIZENZEN UND BERECHTIGUNGEN FÜR BERUFLICH TÄTIGE PILOTEN

4 Vorbehaltlich der Erfüllung der Bestimmungen dieses Anhangs kann die Genehmigung erteilt werden, wenn sich die zuständige Stelle oder genehmigende ausländische Behörde eines JAA-Mitgliedstaates in der Lage sieht, die entsprechende Aufsicht in Übereinstimmung mit den entsprechenden Verfahren zu führen.

5 Die praktische Prüfung für die Instrumentenflugberechtigung ist in dem JAA-Mitgliedstaat der genehmigenden Behörde durchzuführen. FTOs müssen im Rahmen der Ausbildung Vorkehrungen für eine fliegerische Eingewöhnung in die Luftraumstruktur des Hoheitsgebietes der Bundesrepublik Deutschland oder in die Luftraumstruktur eines anderen JAA-Mitgliedstaates nach dem Ermessen der zuständigen Stelle oder der genehmigenden ausländischen Behörde eines JAA-Mitgliedstaates treffen, bevor ein Flugschüler die praktische Prüfung für den Erwerb der Instrumentenflugberechtigung mit einem von der genehmigenden Behörde anerkannten Prüfer ablegt.

6 Die Zwischenprüfung im Fach Navigation in Phase 3 der durchgehenden Ausbildung für ATPL(A) kann von einem örtlich ansässigen Lehrberechtigten (FI(A)), der von der zuständigen Stelle oder genehmigenden ausländischen Behörde eines JAA-Mitgliedstaates anerkannt wurde und an der Ausbildung des Bewerbers nicht beteiligt war, abgenommen werden, vorausgesetzt, der Lehrberechtigte ist im Besitz einer JAR-FCL-Lizenz, die die Rechte eines FI(A), soweit zutreffend, beinhaltet. Nach Abschluss der geforderten Ausbildung kann die praktische Prüfung für CPL(A) in Phase 4 der ATPL(A)-Ausbildung von einem örtlich ansässigen, von der zuständigen Stelle oder genehmigenden ausländischen Behörde eines JAA-Mitgliedstaates bestimmten und anerkannten Flugprüfers (FE(A)) abgenommen werden, vorausgesetzt, der Prüfer ist im Besitz einer Anerkennung gemäß JAR-FCL Abschnitt I und von der FTO völlig unabhängig; es sei denn, die zuständige Stelle oder genehmigende ausländische Behörde eines JAA-Mitgliedstaates hat zu einer anderen Regelung ihre ausdrückliche schriftliche Zustimmung erteilt.

AUSBILDUNG IN FTOs NUR FÜR DEN ERWERB DER PPL(A) UND ZUGEHÖRIGER BERECHTIGUNGEN

7 Vorbehaltlich der Erfüllung der Bestimmungen dieses Anhangs kann die Genehmigung für die Durchführung von Ausbildungslehrgängen für den Erwerb der JAR-FCL-PPL(A) und zugehöriger Berechtigungen erteilt werden, wenn sich die zuständige Stelle oder genehmigende ausländische Behörde eines JAA-Mitgliedstaates in der Lage sieht, die entsprechende Aufsicht in Übereinstimmung mit den entsprechenden Verfahren zu führen.

8 Ausbildungsflugzeuge, Flugplätze und Strecken für die Navigationsausbildung, die für die PPL(A)-Ausbildung verwendet werden, müssen den Anforderungen der zuständigen Stelle oder genehmigenden ausländischen Behörde eines JAA-Mitgliedstaates genügen.

9 Nach Abschluss der geforderten Ausbildung kann die praktische Prüfung für die PPL(A) von einem örtlich ansässigen, von der zuständigen Stelle oder genehmigenden ausländischen Behörde eines JAA-Mitgliedstaates anerkannten Flugprüfer (FE(A)) abgenommen werden, vorausgesetzt, der Prüfer war an der Ausbildung des Flugschülers nicht beteiligt.

10 Die gemäß Anhang 1a zu JAR-FCL 1.055 geforderten Ausbildungs- und Betriebshandbücher können für FTOs, die nur für den Erwerb der PPL(A) und zugehöriger Berechtigungen ausbilden, kombiniert werden und nur die Informationen beinhalten, die die PPL(A) betreffen.

THEORETISCHE KENNTNISSE

11 Die theoretische ATPL-Ausbildung kann in einer FTO durchgeführt werden, die genehmigte Ausbildungen außerhalb von JAA-Mitgliedstaaten durchführt. Die theoretischen Prüfungen für den Erwerb von Lizenzen und Berechtigungen sind von der zuständigen Stelle oder genehmigenden ausländischen Behörde eines JAA-Mitgliedstaates durchzuführen (siehe JAR-FCL 1.485).

Anhang 2 zu JAR-FCL 1.055

Ausbildungsbetriebe für den Erwerb von Musterberechtigungen nur für Inhaber von Pilotenlizenzen oder zugehöriger Berechtigungen/Anerkennungen als TRI, SFI oder MCCI

(Siehe JAR-FCL 1.055)

(Siehe auch JAR-FCL 1.261(c) und (d) für die Genehmigung von Lehrgängen)

EINFÜHRUNG

1 Ein Ausbildungsbetrieb für Musterberechtigungen (TRTO) ist eine Organisation, die über Personal und Ausrüstung verfügt und mit geeigneter Infrastruktur eine Ausbildung zum Erwerb einer Musterberechtigung oder eine Ausbildung in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCC-Ausbildung) oder eine Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten und, soweit zutreffend, eine theoretische Ausbildung für besondere Ausbildungsprogramme anbietet.

2 Eine TRTO, die eine genehmigte Ausbildung gemäß den Bestimmungen der JAR-FCL anbieten möchte, bedarf der Genehmigung der zuständigen Stelle eines JAA-Mitgliedstaates. Die zuständige Stelle erteilt die Genehmigung nur, wenn

- (a) Nicht Bestandteil der Bestimmungen
- (b) die TRTO alle Anforderungen der JAR-FCL 1 erfüllt.

Dieser Anhang enthält die Bestimmungen für die Erteilung, Verlängerung und Änderung der Genehmigung für Ausbildungsbetriebe für Musterberechtigungen.

GENEHMIGUNGSVERFAHREN

3 Eine TRTO, die einen Antrag auf Genehmigung stellt, hat der zuständigen Stelle entsprechend Absatz 16 und 25-27 dieses Anhangs die Betriebs- und Ausbildungshandbücher einschließlich Qualitätssystem und Beschreibungen ihrer Ausbildungspläne vorzulegen. Vorbehaltlich einer zufrieden stellenden Überprüfung wird der TRTO zunächst eine Genehmigung für einen Zeitraum von einem Jahr erteilt; eine Verlängerung der Genehmigung kann für die Dauer von bis zu drei Jahren erteilt werden. Die zuständige Stelle ist nicht verpflichtet, einer TRTO mit Sitz außerhalb der JAA-Mitgliedstaaten eine Genehmigung zu erteilen, wenn sie nicht über die notwendigen personellen Ressourcen verfügt oder die Kosten für das Verfahren der Genehmigung und Überprüfung eine unangemessene Belastung für die zuständige Stelle darstellen.

4 Sämtliche Ausbildungslehrgänge bedürfen der Genehmigung.

5 Die Genehmigung wird von der zuständigen Stelle geändert, widerrufen oder das Ruhen der Genehmigung angeordnet, wenn die zugrunde liegenden Bestimmungen oder Standards nicht mehr den genehmigten Mindestanforderungen entsprechen.

6 Änderungen eines genehmigten Lehrgangs oder Änderungen im Betriebs- oder Ausbildungshandbuch bedürfen der vorherigen Genehmigung der zuständigen Stelle. Dies gilt jedoch nicht für geringfügige Änderungen im täglichen Betriebsablauf. In Zweifelsfällen hinsichtlich der Geringfügigkeit von Änderungen ist die zuständige Stelle zu befragen.

7 Eine TRTO kann, im Rahmen ihrer gesamten Ausbildungsorganisation und vorbehaltlich der Genehmigung der zuständigen Stelle, Ausbildungsvereinbarungen mit anderen Ausbildungsbetrieben treffen oder die Ausbildung auch auf anderen Flugplätzen durchführen.

WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGSFÄHIGKEIT

8 (a) Eine TRTO muss der zuständigen Stelle glaubhaft machen, dass sie über ausreichende finanzielle Grundlagen verfügt, um die Ausbildung nach den genehmigten Standards durchzuführen.

(b) Eine TRTO muss eine den Anforderungen der zuständigen Stelle genügende Person benennen, die der zuständigen Stelle glaubhaft macht, dass ausreichende finanzielle Grundlagen vorhanden sind, um die Ausbildung gemäß den genehmigten Standards durchzuführen. Hierbei muss es sich um den verantwortlichen Geschäftsführer handeln.

ÜBERPRÜFUNG

9 Nach der ersten Überprüfung führt die zuständige Stelle weitere Überprüfungen durch um festzustellen, ob die TRTO in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der JAA und der Genehmigung arbeitet.

10 Während solcher Kontrollbesuche hat die TRTO Einsicht in Ausbildungsaufzeichnungen, Genehmigungsunterlagen, technische Bordbücher, Unterrichtsunterlagen und sonstige Lehrmittel sowie Zugang zu Unterrichtsstunden und Flugbesprechungen zu gewähren. Nach dem Besuch erhält die TRTO von der zuständigen Stelle eine Kopie des Überprüfungsberichtes.

BETRIEBSLEISTUNG UND LEHRPERSONAL

11 Die Betriebsstruktur der TRTO muss die Aufsicht über alle Mitarbeiter durch Personen gewährleisten, die über die notwendige Erfahrung und Befähigung verfügen, um anhaltend hohe Standards sicherzustellen. Nähere Angaben zur Betriebsstruktur, aus denen individuelle Aufgaben hervorgehen, müssen im Betriebshandbuch der TRTO enthalten sein.

12 Es ist ein Ausbildungsleiter (HT) zu benennen, der den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt. Der Ausbildungsleiter hat sicherzustellen, dass die TRTO die Bestimmungen der JAR-FCL erfüllt. Diese Person trägt die alleinige unmittelbare Verantwortung gegenüber der zuständigen Stelle.

13 Die TRTO muss über geeignetes Personal verfügen, um die Ausbildungsziele zu erfüllen. Die Aufgaben für jede Lehrkraft sind festzulegen und zu dokumentieren.

LEHRBERECHTIGTE FÜR MUSTERBERECHTIGUNGEN

14 Lehrberechtigte für Musterberechtigungen (Type Rating Instructors/TRI) müssen:

(a) im Besitz einer CPL oder ATPL und der Berechtigung(en) für die Ausbildungslehrgänge, die sie durchführen sollen, sein;

(b) im Besitz einer Lehrberechtigung für die in dem/den Ausbildungslehrgängen verwendeten Flugzeuge sein oder

(c) im Besitz einer Anerkennung der zuständigen Stelle zur Durchführung besonderer Ausbildungen an der TRTO sein (siehe JAR-FCL 1.300).

ANERKANNTE LEHRBERECHTIGTE FÜR DIE AUSBILDUNG AN SYNTHETISCHEN FLUGÜBUNGSGERÄTEN

15 Für die Ausbildung an einem Flugübungsgerät (FTD) müssen Lehrberechtigte im Besitz einer CPL oder ATPL sein oder in den drei Jahren vor ihrer ersten Ernennung gewesen sein und über Erfahrung als Lehrberechtigter für die entsprechende Ausbildung verfügen; ausgenommen Lehrberechtigte, die im Besitz einer Anerkennung gemäß Absatz 3 oder 4 des Anhanges 1 zu JAR-FCL 1.005 sind. Für den Erwerb einer Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten oder die Ausbildung in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCC) in einem Flugsimulator oder FTD oder FNPT II müssen Lehrberechtigte im Besitz einer Lehrberechtigung TRI(A) oder Anerkennung als SFI(A) sein, oder MCCI(A), sofern es sich um die reine Ausbildung in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung handelt.

THEORETISCHE AUSBILDUNG

16 Die theoretische Ausbildung ist von einem anerkannten Lehrberechtigten durchzuführen, der im Besitz der entsprechenden Muster-/Klassenberechtigung ist oder von einem Lehrer mit entsprechender Erfahrung in der Luftfahrt und Kenntnissen des jeweiligen Luftfahrzeuges, zum Beispiel ein Flugingenieur, Luftfahrzeugtechniker, Flugdienstberater.

AUSBILDUNGSSTANDARDS

17 Die TRTO hat ein System festzulegen, um die Leistungsfähigkeit und den Erfolg des Ausbildungsbetriebes sicherzustellen. Durch das Qualitätssystem soll die Leistungsfähigkeit der Verfahren und Ausbildungsstandards der TRTO festgelegt werden.

AUFZEICHNUNGEN

18 Eine TRTO muss über geeignetes Verwaltungspersonal verfügen, um für einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren folgende Aufzeichnungen zu führen und aufzubewahren:

- (a) Beurteilungen der Lehrgangsteilnehmer vor und während des Lehrgangs
- (b) ausführliche Angaben zur theoretischen und praktischen Ausbildung sowie zur Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten einzelner Flugschüler
- (c) persönliche Angaben über das Personal der TRTO (Ablauf der Gültigkeitsdauer von Tauglichkeitszeugnissen, Berechtigungen, etc.)

19 Die Form des Ausbildungsnachweises für die Lehrgangsteilnehmer ist im Ausbildungshandbuch festzulegen.

20 Die TRTO hat die Ausbildungsnachweise und Berichte auf Verlangen der zuständigen Stelle vorzulegen.

AUSBILDUNGSPROGRAMM

21 Für jede angebotene Ausbildung ist ein Ausbildungsprogramm zu erarbeiten. Dieses Programm muss die wochen- oder abschnittsweise dargestellte theoretische und praktische Ausbildung sowie die durchzuführenden Flugübungen und eine Zusammenfassung des Lehrplanes beinhalten. Insbesondere die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten und die theoretische Ausbildung sind so zu planen, dass die Lehrgangsteilnehmer ihre theoretischen Kenntnisse in den Flugübungen anwenden können. Es sind Vorkehrungen zu treffen, damit Probleme, die während der theoretischen Ausbildung auftreten, in der anschließenden praktischen Ausbildung gelöst werden können.

AUSBILDUNGSFLUGZEUGE

22 Jedes Flugzeug muss so ausgerüstet sein, dass es den Anforderungen der jeweils genehmigten Ausbildung entspricht.

EINRICHTUNGEN

23 Es müssen geeignete Ausbildungseinrichtungen vorhanden sein.

VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE AUFNAHME DER AUSBILDUNG

24 Eine TRTO ist dafür verantwortlich, dass die Lehrgangsteilnehmer mindestens die gemäß JAR-FCL 1.250 festgelegten Voraussetzungen für die Ausbildung zum Erwerb einer Musterberechtigung erfüllen.

AUSBILDUNGS- UND BETRIEBSHANDBUCH

25 Eine TRTO hat ein Ausbildungs- und Betriebshandbuch zu erstellen und auf dem aktuellen Stand zu halten. Darin müssen Informationen und Anweisungen enthalten sein, die dem Personal bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben und den Lehrgangsteilnehmern als Anleitung für die Erfüllung der Ausbildungsanforderungen dienen. Eine TRTO muss dem Personal und, falls notwendig, den Lehrgangsteilnehmern Einsicht in das Ausbildungs- und Betriebshandbuch und die Genehmigungsunterlagen der zuständigen Stelle gewähren. Das Änderungsverfahren ist festzulegen und Änderungen sind sorgfältig zu überwachen.

26 Das Ausbildungshandbuch muss für jede Ausbildungsphase die Anforderungen, Vorgaben und Ausbildungsziele angeben, die von den Lehrgangsteilnehmern zu erfüllen sind, einschließlich der Aufnahmebedingungen für den jeweiligen Lehrgang, soweit zutreffend. Es muss Folgendes beinhalten:

- Teil 1 – Ausbildungsplan
- Teil 2 – Flugbesprechungen und Flugübungen
- Teil 3 – Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten
- Teil 4 – Theoretische Ausbildung

27 Das Betriebshandbuch muss für bestimmte Mitarbeiter wichtige Informationen liefern, z.B. TRIs, Lehrberechtigte für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten, Lehrer für Theorieausbildung, Betriebs- und Instandhaltungspersonal etc. und Folgendes beinhalten:

- (a) Allgemeines
- (b) Technik
- (c) Überlandflug
- (d) Ausbildung des Personals

Anhang 3 zu JAR-FCL 1.055

Genehmigung von Fernlehrgängen für modulare theoretische Ausbildung

(Siehe Anhang 2 zu JAR-FCL 1.050)

(Siehe Anhang 3 zu JAR-FCL 1.050)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.130 und 1.135)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165(a)(4))

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.205)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.251)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.285)

AUSBILDUNGSORGANISATION

1. Unterrichtsräume müssen entweder in der Hauptniederlassung des Ausbildungsbetriebes oder, vorbehaltlich der Genehmigung durch die zuständige Stelle, in einer geeigneten Einrichtung an anderer Stelle vorhanden sein. In jedem Fall müssen die Unterrichtsräume und alle zugehörigen Unterrichtseinrichtungen den für die Betriebsgenehmigung bestehenden Anforderungen entsprechen. Vor Beginn der Ausbildung ist die Genehmigung der zuständigen Stelle für die Durchführung eines modularen Ausbildungsprogramms mit Fernunterricht einzuholen.

2. Der Ausbildungsleiter (HT) oder Leiter der theoretischen Ausbildung (CGI) einer FTO, die Fernunterricht anbietet, muss die Anforderungen von Anhang 1a zu JAR-FCL 1.055 erfüllen. Alle Lehrer für Theorieausbildung müssen die Anforderungen der JAR-FCL erfüllen und über eine geeignete Qualifikation oder entsprechende Erfahrung verfügen, die den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt.

3. FTOs, die nur theoretische Ausbildung anbieten, unterliegen den gleichen Genehmigungs- und Auditierungsanforderungen wie FTOs gemäß Anhang 1a zu JAR-FCL 1.055.

4. Es bleibt der genehmigten FTO überlassen ob sie ihre Lehrgänge auf der Grundlage von Vollzeitwesenheit oder Fernunterricht anbietet. Für alle Fächer der modularen Fernlehrgänge besteht teilweise Anwesenheitspflicht. Die Anwesenheitspflicht muss mindestens 10 Prozent der Gesamtdauer des Lehrgangs umfassen.

LEHRBERECHTIGTE

5. Alle Lehrberechtigten müssen mit den Anforderungen des Fernunterrichtsprogramms, einschließlich des Qualitätssicherungsprogramms, vertraut sein. Ihre Grundschulung muss in der Hauptniederlassung erfolgen; für alle nachfolgenden Schulungen gilt der gleiche Standard wie für Lehrberechtigte vor Ort. Für alle Lehrberechtigten muss das Qualitätssystem ein ausreichendes Mittel zur Überwachung der individuellen Leistung und Einhaltung der genehmigten Ausbildungsprogramme darstellen.

LEHRGÄNGE

6. Fernunterricht als Teil der theoretischen Ausbildung wird nur für folgende Lehrgänge genehmigt:

(a) Lehrgänge für modulare theoretische Ausbildung zum Erwerb von PPL(A), CPL(A), IR(A) und ATPL(A).

(b) Lehrgänge für die ergänzende theoretische Ausbildung für den Erwerb einer PPL(A), CPL(A) (siehe Anhang 2 zu JAR-FCL 1.050) und ATPL(A) (siehe Anhang 3 zu JAR-FCL 1.050).

(c) Lehrgänge zum Erwerb zusätzlicher theoretischer Kenntnisse für eine Klassen- oder Musterberechtigung für Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.075 Form und Inhalt von Lizenzen

ALLGEMEINES

- 1 Der Pilot hat stets eine gültige Lizenz einschließlich eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses mitzuführen, wenn er die Rechte der Lizenz ausübt.
- 2 Zur Feststellung der Identität des Lizenzinhabers hat dieser einen amtlichen Lichtbildausweis mitzuführen.
- 3 Medizinische Auflagen (z.B. das Tragen einer Sehhilfe, etc.) werden in das Tauglichkeitszeugnis und nach Ermessen der zuständigen Stelle in die Lizenz eingetragen.
- 4 Nicht Bestandteil der Bestimmungen
- 5 Bei der Durchführung von Befähigungsüberprüfungen zur Verlängerung von Muster-, Klassen- oder Instrumentenflugberechtigungen hat der Prüfer, der die Befähigungsüberprüfung abnimmt, die Möglichkeit, Eintragungen vorzunehmen. Ersatzweise kann auch die zuständige Stelle Eintragungen über die Verlängerung von Berechtigungen vornehmen.

Ungültige Berechtigungen werden nach Ermessen der zuständigen Stelle, jedoch spätestens fünf Jahre nach der letzten Verlängerung, aus der Lizenz entfernt.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
Federal Republic of Germany



**Lizenz für Verkehrspiloten
(Flugzeug)
Airline Transport Pilot Licence
(Aeroplane)**

Ausgestellt nach den Regelungen
JAR-FCL deutsch
Issued in accordance with **JAR-FCL** deutsch

Ausgestellt nach den Richtlinien der
ICAO
Issued in accordance with ICAO Standards

I	Ausstellungsstaat State of issue	
III	Lizenznummer Licence number	
IV	Name des Inhabers Name of holder	
XIV	Geburtsdatum Geburtsort Date and place of birth	
V	Wohnsitz Address	
VI	Staatsangehörigkeit Nationality	
VII	Unterschrift des Inhabers Signature of holder	
VIII	Ausstellende Stelle Issuing board	
X	Ausstellende Person Datum Signature of issuing person and date	
XI	Stempel der ausstellenden Stelle Stamp of issuing board	

II	Art der Lizenz, Datum der Erstaussstellung und Länderkennung Title of licence, date of initial issue and country code	
IX	gültig bis (valid until): Der Inhaber darf nur tätig werden, wenn er ein gültiges Tauglichkeitszeugnis mitführt. Zur Feststellung der Identität des Lizenzinhabers ist ein Lichtbildausweis mitzuführen. The privileges of the licence shall be exercised only if the holder has a valid medical certificate. A document containing a photo shall be carried for the purpose of identification of the licence holder.	
XIII	Bemerkungen (Remarks):	

XII	Berechtigungen (Ratings)	
	Klasse/Muster/Instrumentenflug Class/Type/Instrument	Bemerkungen/Beschränkungen Remarks/Restrictions

Berechtigung Rating	Datum der Prüfung Date of test	Gültig bis Valid until	Prüfer-Anerkennungsnr. Examiner authorisation no.	Unterschrift des Prüfers Examiner's signature
XII				
XIII				

Abkürzungsverzeichnis Abbreviations
--

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
Federal Republic of Germany



**Lizenz für Berufspiloten
(Flugzeug)
Commercial Pilot Licence
(Aeroplane)**

Ausgestellt nach den Regelungen
JAR-FCL deutsch
Issued in accordance with **JAR-FCL** deutsch

Ausgestellt nach den Richtlinien der
ICAO
Issued in accordance with ICAO Standards

I	Ausstellungsstaat State of issue	
III	Lizenznummer Licence number	
IV	Name des Inhabers Name of holder	
XIV	Geburtsdatum Geburtsort Date and place of birth	
V	Wohnsitz Address	
VI	Staatsangehörigkeit Nationality	
VII	Unterschrift des Inhabers Signature of holder	
VIII	Ausstellende Stelle Issuing board	
X	Ausstellende Person Datum Signature of issuing person and date	
XI	Stempel der ausstellenden Stelle Stamp of issuing board	

II	Art der Lizenz, Datum der Erstaussstellung und Länderkennung Title of licence, date of initial issue and country code	
IX	gültig bis (valid until): Der Inhaber darf nur tätig werden, wenn er ein gültiges Tauglichkeitszeugnis mitführt. Zur Feststellung der Identität des Lizenzinhabers ist ein Lichtbildausweis mitzuführen. The privileges of the licence shall be exercised only if the holder has a valid medical certificate. A document containing a photo shall be carried for the purpose of identification of the licence holder.	
XIII	Bemerkungen (Remarks):	

XII	Berechtigungen (Ratings)	Bemerkungen/Beschränkungen Remarks/Restrictions
	Klasse/Muster/Instrumentenflug Class/Type/Instrument	

XII	Berechtigung Rating	Datum der Prüfung Date of test	Gültig bis Valid until	Prüfer-Anerkennungsnr. Examiner authorisation no.	Unterschrift des Prüfers Examiner's signature
XIII					

Abkürzungsverzeichnis Abbreviations
--

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
Federal Republic of Germany



Lizenz für Privatpiloten
(Flugzeug)
Private Pilot Licence
(Aeroplanes)

Ausgestellt nach den Regelungen
JAR-FCL deutsch
Issued in accordance with **JAR-FCL** deutsch

Ausgestellt nach den Richtlinien der
ICAO
Issued in accordance with ICAO Standards

I	Ausstellungsstaat State of issue	
III	Lizenznummer Licence number	
IV	Name des Inhabers Name of holder	
XIV	Geburtsdatum Geburtsort Date and place of birth	
V	Wohnsitz Address	
VI	Staatsangehörigkeit Nationality	
VII	Unterschrift des Inhabers Signature of holder	
VIII	Ausstellende Stelle Issuing board	
X	Ausstellende Person Datum Signature of issuing person and date	
XI	Stempel der ausstellenden Stelle Stamp of issuing board	

II	Art der Lizenz, Datum der Erstaussstellung und Länderkennung Title of licence, date of initial issue and country code	
IX	gültig bis (valid until): Der Inhaber darf nur tätig werden, wenn er ein gültiges Tauglichkeitszeugnis mitführt. Zur Feststellung der Identität des Lizenzinhabers ist ein Lichtbildausweis mitzuführen. The privileges of the licence shall be exercised only if the holder has a valid medical certificate. A document containing a photo shall be carried for the purpose of identification of the licence holder.	
XIII	Bemerkungen (Remarks):	

XII	Berechtigungen (Ratings)	
	Klasse/Muster/Instrumentenflug Class/Type/Instrument	Bemerkungen/Beschränkungen Remarks/Restrictions

Berechtigung Rating	Datum der Prüfung Date of test	Gültig bis Valid until	Prüfer-Anerkennungsnr. Examiner authorisation no.	Unterschrift des Prüfers Examiner's signature
XII				
XIII				

Abkürzungsverzeichnis Abbreviations
--

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
Federal Republic of Germany



**Lizenz für Verkehrspiloten in
mehrköpfigen Flugbesatzungen
Multi-Crew Pilot Licence (MPL)**

Ausgestellt nach den Regelungen
JAR-FCL deutsch
Issued in accordance with **JAR-FCL** deutsch

Ausgestellt nach den Richtlinien der
ICAO
Issued in accordance with ICAO Standards

I	Ausstellungsstaat State of issue	
III	Lizenznummer Licence number	
IV	Name des Inhabers Name of holder	
XIV	Geburtsdatum Geburtsort Date and place of birth	
V	Wohnsitz Address	
VI	Staatsangehörigkeit Nationality	
VII	Unterschrift des Inhabers Signature of holder	
VIII	Ausstellende Stelle Issuing board	
X	Ausstellende Person Datum Signature of issuing person and date	
XI	Stempel der ausstellenden Stelle Stamp of issuing board	

II	Art der Lizenz, Datum der Erstaussstellung und Länderkennung Title of licence, date of initial issue and country code	
IX	gültig bis (valid until): Der Inhaber darf nur tätig werden, wenn er ein gültiges Tauglichkeitszeugnis mitführt. Zur Feststellung der Identität des Lizenzinhabers ist ein Lichtbildausweis mitzuführen. The privileges of the licence shall be exercised only if the holder has a valid medical certificate. A document containing a photo shall be carried for the purpose of identification of the licence holder.	
XIII	Bemerkungen (Remarks):	

XII	Berechtigungen (Ratings)	Bemerkungen/Beschränkungen Remarks/Restrictions
	Klasse/Muster/Instrumentenflug Class/Type/Instrument	

XII	Berechtigung Rating	Datum der Prüfung Date of test	Gültig bis Valid until	Prüfer-Anerkennungsnr. Examiner authorisation no.	Unterschrift des Prüfers Examiner's signature
XIII					

Abkürzungsverzeichnis Abbreviations
--

ABSCHNITT B – FLUGSCHÜLER (Flugzeug)

JAR-FCL 1.085 Anforderungen

(a) Erster Satz nicht Bestandteil der Bestimmungen.

Bei Beginn der praktischen Ausbildung zum Erwerb einer Lizenz für Privatpiloten hat der Flugschüler dem Ausbildungsbetrieb die erfolgreiche Teilnahme an einer Unterweisung für Sofortmaßnahmen am Unfallort nachzuweisen, bei Beginn der praktischen Ausbildung zum Erwerb der Lizenz für Berufs- oder Verkehrspiloten die erfolgreiche Teilnahme an einer Ausbildung in Erster Hilfe.

Mit diesen Anforderungen hat die zuständige Stelle sicherzustellen, dass Flugschüler nicht durch die Ausübung der ihnen erteilten Rechte eine Gefahr für den Luftverkehr darstellen.

(b) Der Flugschüler darf ohne Flugauftrag des Lehrberechtigten keine Alleinflüge durchführen.

JAR-FCL 1.090 Mindestalter

Der Flugschüler muss vor seinem ersten Alleinflug mindestens 16 Jahre alt sein.

JAR-FCL 1.095 Flugmedizinische Tauglichkeit

Der Flugschüler darf Alleinflüge nur durchführen, wenn er im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses Klasse 1 oder 2 ist.

ABSCHNITT C – LIZENZ FÜR PRIVATPILOTEN (Flugzeug) – PPL(A)

JAR-FCL 1.100 Mindestalter

Der Bewerber für eine PPL(A) muss mindestens 17 Jahre alt sein.

JAR-FCL 1.105 Flugmedizinische Tauglichkeit

Der Bewerber für eine PPL(A) muss im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses Klasse 1 oder 2 sein. Für die Ausübung der Rechte einer PPL(A) ist ein gültiges Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 oder 2 vorgeschrieben.

JAR-FCL 1.110 Rechte und Voraussetzungen

(a) Rechte

Vorbehaltlich weiterer, in Deutschland anwendbarer Vorschriften, berechtigt eine Privatpilotenlizenz gemäß JAR-FCL innerhalb des Hoheitsgebietes der Bundesrepublik Deutschland im nichtgewerbsmäßigen Luftverkehr zu einer berufsmäßigen Tätigkeit als verantwortlicher Pilot auf Luftfahrzeugen der in der Lizenz eingetragenen Muster, beschränkt auf die Ausbildung von Privatpiloten sowie das Schleppen von Gegenständen. Darüber hinaus berechtigt die Privatpilotenlizenz zu einer Tätigkeit als verantwortlicher Pilot oder Kopilot auf Flugzeugen im nichtgewerbsmäßigen Luftverkehr.

(b) Voraussetzungen

(1) Der Bewerber für eine PPL(A), der die Voraussetzungen gemäß JAR-FCL 1.100, 1.105, 1.120, 1.125(a) und (b), 1.130 und 1.135 nachweist, erfüllt damit die Anforderungen für die Erteilung einer PPL(A) und hat mindestens die Klassen-/Musterberechtigung für das in der praktischen Prüfung verwendete Flugzeugmuster erworben.

(2) Für die Durchführung von Flügen bei Nacht hat der Lizenzinhaber die Bestimmungen gemäß JAR-FCL 1.125(c) zu erfüllen.

JAR-FCL 1.115 Reserviert

JAR-FCL 1.120 Flugerfahrung und Anrechnung

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.125)

Der Bewerber für eine PPL(A) muss mindestens 45 Stunden als Pilot auf Flugzeugen nachweisen; davon können fünf Stunden in einem Übungsgerät für die Grundlagen des Instrumentenfluges (BITD, siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.125), FNPT oder Flugsimulator durchgeführt worden sein. Inhaber von Lizenzen oder gleichwertigen Rechten für Hubschrauber, Ultraleicht-hubschrauber, Flugschrauber, aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge mit starren Tragflügeln, Segelflugzeuge oder Motorsegler können zehn Prozent ihrer gesamten Flugzeit als verantwortlicher Pilot auf diesen Luftfahrzeugen, jedoch nicht mehr als zehn Stunden, für eine PPL(A) anrechnen lassen.

JAR-FCL 1.125 Ausbildungslehrgang

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.125)

(a) Allgemeines

Der Bewerber für eine PPL(A) hat in einem Ausbildungsbetrieb oder einer akzeptierten, registrierten Ausbildungseinrichtung die erforderliche Ausbildung in Übereinstimmung mit dem Lehrplan gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.125 nachzuweisen.

(b) Flugausbildung

Der Bewerber für eine PPL(A) muss mindestens 25 Stunden mit einem Lehrberechtigten und mindestens zehn Stunden im Alleinflug unter Aufsicht auf Flugzeugen mit einem von einem JAA-Mitgliedstaat erteilten oder akzeptierten Lufttüchtigkeitszeugnis nachweisen. Darin müssen mindestens fünf Stunden im Allein-Überlandflug mit mindestens einem Flug über eine Strecke von mindestens 270 km (150 NM) enthalten sein, bei dem auf zwei vom Startflugplatz verschiedenen Flugplätzen Landungen bis zum vollständigen Stillstand durchzuführen sind. Wurde dem Bewerber Flugzeit als verantwortlicher Pilot auf anderen Luftfahrzeugen gemäß JAR-FCL 1.120 angerechnet, kann sich die geforderte Ausbildungszeit mit Lehrberechtigtem auf Flugzeugen auf eine Mindestanzahl von 20 Stunden verringern.

(c) *Nachtflugqualifikation*

Für die Durchführung von Flügen bei Nacht sind mindestens fünf zusätzliche Stunden auf Flugzeugen bei Nacht durchzuführen, davon drei Stunden mit einem Lehrberechtigten mit mindestens einer Stunde Überlandflugnavigation sowie fünf Alleinstarts und fünf Alleinlandungen bis zum vollständigen Stillstand. Diese Qualifikation wird in die Lizenz eingetragen.

JAR-FCL 1.130 Theoretische Prüfung

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.130 und 1.135)

Der Bewerber für eine PPL(A) hat der zuständigen Stelle theoretische Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der PPL(A) entsprechen. Diese Bestimmungen und Verfahren für die theoretische Prüfung sind in Anhang 1 zu JAR-FCL 1.130 und 1.135 enthalten.

JAR-FCL 1.135 Praktische Fähigkeiten

(Siehe JAR-FCL 1.125(a))
(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.130 und 1.135)
(Siehe Anhang 2 zu JAR-FCL 1.135)
(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295)
(Siehe Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240)

Der Bewerber für eine PPL(A) muss die Fähigkeit nachgewiesen haben, als verantwortlicher Pilot eines Flugzeuges die entsprechenden Verfahren und Übungen gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.130 und 1.135 so durchzuführen, wie es die Rechte der Lizenz erfordern. Die praktische Prüfung ist innerhalb von sechs Monaten nach Beendigung der Flugausbildung abzulegen (siehe JAR-FCL 1.125(a)).

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.125
Ausbildungslehrgang für PPL(A) – Zusammenfassung
(Siehe JAR-FCL 1.125)

1 Das Ziel eines PPL(A)-Lehrganges ist die Ausbildung von Flugschülern in der sicheren und fachkundigen Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln.

THEORETISCHE AUSBILDUNG

2 Der Lehrplan für die theoretische Ausbildung des PPL(A)-Lehrganges muss Folgendes beinhalten:

		<i>Flugzeug</i>		<i>Hubschrauber</i>	
		PPL	Ergänzende Ausbildung	PPL	Ergänzende Ausbildung
010 00 00 00	LUFTRECHT				
010 01 00 00	INTERNATIONALES RECHT: ABKOMMEN, VEREINBARUNGEN UND ORGANISATIONEN	x		x	
010 02 00 00	LUFTTÜCHTIGKEIT	x		x	
010 03 00 00	STAATZUGEHÖRIGKEITS- UND EINTRAGUNGSZEICHEN FÜR LUFTFAHRZEUGE	x		x	
010 04 00 00	LIZENZIERUNG VON LUFTFAHRTPERSONAL	x		x	
010 05 00 00	LUFTVERKEHRSREGELN	x		x	
010 06 00 00	NAVIGATIONSVERFAHREN FÜR DIE LUFTFAHRT – BETRIEB VON LUFTFAHRZEUGEN	x		x	
010 07 00 00	FLUGVERKEHRSDIENSTE UND FLUGVERKEHRSMANAGEMENT	x		x	
010 08 00 00	FLUGBERATUNGSDIENST	x		x	
010 09 00 00	FLUGPLÄTZE / HUBSCHRAUBERLANDEPLÄTZE	x		x	
010 11 00 00	SUCH- UND RETTUNGSDIENST	x		x	
010 12 00 00	LUFTSICHERHEIT	x		x	
010 13 00 00	UNTERSUCHUNG VON UNFÄLLEN UND ZWISCHENFÄLLEN IN DER LUFTFAHRT	x		x	
010 15 00 00	NATIONALES RECHT	x		x	

		<i>Flugzeug</i>		<i>Hubschrauber</i>	
		PPL	Ergänzende Ausbildung	PPL	Ergänzende Ausbildung
021 00 00 00	ALLGEMEINE LUFTFAHRZEUGKENNTNISSE – ZELLE UND SYSTEME; ELEKTRISCHE SYSTEME; TRIEBWERK, NOTAUSRÜSTUNG	x	x	x	x
021 01 00 00	SYSTEMAUSLEGUNG; BELASTUNGEN; SPANNUNGSZUSTÄNDE; WARTUNG/INSTANDHALTUNG	x	x	x	x
021 02 00 00	ZELLE	x	x	x	x
021 03 00 00	HYDRAULISCHE SYSTEME	x	x	x	x
021 04 00 00	FAHRWERK – RÄDER, REIFEN, BREMSEN	x	x	x	x
021 05 00 00	STEUERUNG	x	x	x	x
021 07 00 00	EISVERHÜTUNGS- UND ENTEISUNGSSYSTEME	x	x	x	x
021 08 00 00	KRAFTSTOFFSYSTEME	x	x	x	x

		Flugzeug		Hubschrauber	
		PPL	Ergänzende Ausbildung	PPL	Ergänzende Ausbildung
021 09 00 00	ELEKTRISCHE SYSTEME	X	X	X	X
021 10 00 00	KOLBENTRIEBWERKE	X	X	X	X
021 11 00 00	TURBINENTRIEBWERKE			X	X
021 12 00 00	SICHERUNGS- UND WARNANLAGEN			X	X
021 15 00 00	HUBSCHRAUBER: ROTORKÖPFE			X	X
021 16 00 00	HUBSCHRAUBER: ANTRIEBSSYSTEME			X	X
021 17 00 00	HUBSCHRAUBER: ROTORBLÄTTER			X	X

		Flugzeug		Hubschrauber	
		PPL	Ergänzende Ausbildung	PPL	Ergänzende Ausbildung
022 00 00 00	ALLGEMEINE LUFTFAHRZEUGKENNTNISSE – INSTRUMENTIERUNG				
022 01 00 00	SENSOREN UND INSTRUMENTE	X	X	X	X
022 02 00 00	MESSUNG VON LUFTPARAMETERN	X	X	X	X
022 03 00 00	MAGNETISMUS – DIREKTANZEIGENDER KOMPASS	X	X	X	X
022 04 00 00	KREISELINSTRUMENTE	X	X	X	X
022 10 00 00	KOMMUNIKATIONSANLAGEN	X	X	X	X
022 12 00 00	WARNSYSTEME, ANNÄHERUNGSWARNSYSTEME	X	X	X	X
022 13 00 00	INTEGRIERTE INSTRUMENTE – ELEKTRONISCHE ANZEIGEN	X	X	X	X

		Flugzeug		Hubschrauber	
		PPL	Ergänzende Ausbildung	PPL	Ergänzende Ausbildung
030 00 00 00	FLUGLEISTUNG UND FLUGPLANUNG				
031 00 00 00	MASSE UND SCHWERPUNKTLAGE – FLUGZEUGE/HUBSCHRAUBER				
031 01 00 00	GRÜNDE FÜR DIE BERECHNUNG VON MASSE UND SCHWERPUNKTLAGE	X	X	X	X
031 02 00 00	BELADUNG	X	X	X	X
031 03 00 00	GRUNDLAGEN ZUR BERECHNUNG DER SCHWERPUNKTLAGE	X	X	X	X
031 04 00 00	ANGABEN ZU MASSE UND SCHWERPUNKTLAGE VON LUFTFAHRZEUGEN	X	X	X	X
031 05 00 00	BESTIMMUNG DER SCHWERPUNKTLAGE	X	X	X	X

		<i>Flugzeug</i>		<i>Hubschrauber</i>	
		PPL	Ergänzende Ausbildung	PPL	Ergänzende Ausbildung
032 00 00 00	FLUGLEISTUNG – FLUGZEUGE				
032 01 00 00	ALLGEMEINES	x	x		
032 02 00 00	FLUGLEISTUNGSKLASSE B – EINMOTORIGE FLUGZEUGE	x	x		

		<i>Flugzeug</i>		<i>Hubschrauber</i>	
		PPL	Ergänzende Ausbildung	PPL	Ergänzende Ausbildung
033 00 00 00	FLUGPLANUNG UND ÜBERWACHUNG DES FLUGVERLAUFES				
033 01 00 00	FLUGPLANUNG FÜR FLÜGE NACH SICHTFLUGREGELN	x	x	x	x
033 03 00 00	PLANUNG DES KRAFTSTOFFVERBRAUCHES	x	x	x	x
033 04 00 00	FLUGVORBEREITUNG	x	x	x	x
033 05 00 00	ATS-FLUGPLAN	x	x	x	x
033 06 00 00	ÜBERWACHUNG DES FLUGVERLAUFES UND ÄNDERUNG DES FLUGDURCHFÜHRUNGSPLANES WÄHREND DES FLUGES	x	x	x	x

		<i>Flugzeug</i>		<i>Hubschrauber</i>	
		PPL	Ergänzende Ausbildung	PPL	Ergänzende Ausbildung
034 00 00 00	FLUGLEISTUNG – HUBSCHRAUBER				
034 01 00 00	ALLGEMEINES			x	x
034 02 00 00	FLUGLEISTUNG – EINMOTORIGE HUBSCHRAUBER			x	x

		<i>Flugzeug</i>		<i>Hubschrauber</i>	
		PPL	Ergänzende Ausbildung	PPL	Ergänzende Ausbildung
040 00 00 00	MENSCHLICHES LEISTUNGSVERMÖGEN				
040 01 00 00	MENSCHLICHE FAKTOREN: GRUNDKONZEPTE	x		x	
040 02 00 00	GRUNDLAGEN DER LUFTFAHRTPHYSIOLOGIE UND GESUNDERHALTUNG				
040 03 00 00	GRUNDLAGEN DER LUFTFAHRTPSYCHOLOGIE				

		<i>Flugzeug</i>		<i>Hubschrauber</i>	
		PPL	Ergänzende Ausbildung	PPL	Ergänzende Ausbildung
050 00 00 00	METEOROLOGIE	x		x	
050 01 00 00	DIE ATMOSPHERE	x		x	

		<i>Flugzeug</i>		<i>Hubschrauber</i>	
		PPL	Ergänzende Ausbildung	PPL	Ergänzende Ausbildung
050 02 00 00	WIND	X		X	
050 03 00 00	THERMODYNAMIK	X		X	
050 04 00 00	WOLKEN UND NEBEL	X		X	
050 05 00 00	NIEDERSCHLAG	X		X	
050 06 00 00	LUFTMASSEN UND FRONTEN	X		X	
050 07 00 00	DRUCKSYSTEME	X		X	
050 08 00 00	KLIMATOLOGIE	X		X	
050 09 00 00	GEFAHREN FÜR DEN FLUGBETRIEB	X		X	
050 10 00 00	WETTERINFORMATIONEN	X		X	

		<i>Flugzeug</i>		<i>Hubschrauber</i>	
		PPL	Ergänzende Ausbildung	PPL	Ergänzende Ausbildung
060 00 00 00	NAVIGATION				
061 00 00 00	ALLGEMEINE NAVIGATION				
061 01 00 00	GRUNDLAGEN DER NAVIGATION	X		X	
061 02 00 00	MAGNETISMUS UND KOMPASSANLAGEN	X		X	
061 03 00 00	LUFTFAHRTKARTEN	X		X	
061 04 00 00	KOPPELNAVIGATION (DR)	X		X	
061 05 00 00	NAVIGATION WÄHREND DES FLUGES	X		X	

		<i>Flugzeug</i>		<i>Hubschrauber</i>	
		PPL	Ergänzende Ausbildung	PPL	Ergänzende Ausbildung
062 00 00 00	FUNKNAVIGATION				
062 01 00 00	GRUNDLAGEN ZUR AUSBREITUNG VON FUNKWELLEN	X		X	
062 02 00 00	FUNKNAVIGATIONSANLAGEN	X		X	
062 03 00 00	RADAR	X		X	
062 06 00 00	SATELLITENGESTÜTZTE NAVIGATIONSSYSTEME	X		X	

		<i>Flugzeug</i>		<i>Hubschrauber</i>	
		PPL	Ergänzende Ausbildung	PPL	Ergänzende Ausbildung
070 00 00 00	BETRIEBLICHE VERFAHREN				
071 01 00 00	ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN	X	X	X	X
071 02 00 00	BESONDERE BETRIEBSVERFAHREN UND GEFAHREN (ALLGEMEINE BETRACHTUNGEN)	X	X	X	X
071 03 00 00	NOTVERFAHREN FÜR DEN HUBSCHRAUBERBETRIEB			X	X

		<i>Flugzeug</i>		<i>Hubschrauber</i>	
		PPL	Ergänzende Ausbildung	PPL	Ergänzende Ausbildung
080 00 00 00	AERODYNAMIK				
081 00 00 00	AERODYNAMIK – FLUGZEUG				
081 01 00 00	UNTERSCHALLAERODYNAMIK	x	x		
081 04 00 00	STABILITÄT	x	x		
081 05 00 00	STEUERBARKEIT	x	x		
081 06 00 00	BETRIEBSGRENZEN	x	x		
081 07 00 00	PROPELLER	x	x		
081 08 00 00	FLUGMECHANIK	x	x		

		<i>Flugzeug</i>		<i>Hubschrauber</i>	
		PPL	Ergänzende Ausbildung	PPL	Ergänzende Ausbildung
082 00 00 00	AERODYNAMIK – HUBSCHRAUBER				
082 01 00 00	AERODYNAMIK IM UNTERSCHALLBEREICH			x	x
082 02 00 00	AERODYNAMIK IM TRANSSONISCHEN BEREICH UND KOMPRESSIBILITÄTSEFFEKTE			x	x
082 03 00 00	DREHFLÜGLERMUSTER			x	x
082 04 00 00	HAUPTROTOR – AERODYNAMIK			x	x
082 05 00 00	HAUPTROTOR – MECHANIK			x	x
082 06 00 00	HECKROTOREN			x	x
082 07 00 00	GLEICHGEWICHT, STABILITÄT; STEUERUNG			x	x
082 08 00 00	HUBSCHRAUBER – FLUGMECHANIK			x	x

		<i>Flugzeug</i>		<i>Hubschrauber</i>	
		PPL	Ergänzende Ausbildung	PPL	Ergänzende Ausbildung
090 00 00 00	SPRECHFUNKVERKEHR				
091 00 00 00	VFR-SPRECHFUNKVERKEHR				
091 01 00 00	BEGRIFFSBESTIMMUNGEN	x		x	
091 02 00 00	ALLGEMEINE BETRIEBSVERFAHREN	x		x	
091 03 00 00	BEGRIFFE AUS DEM BEREICH WETTERINFORMATIONEN (VFR)	x		x	
091 04 00 00	VERFAHREN BEI AUSFALL DER FUNKVERBINDUNG	x		x	
091 05 00 00	NOT- UND DRINGLICHKEITSVERFAHREN	x		x	
091 06 00 00	ALLGEMEINES PRINZIP DER AUSBREITUNG VON ULTRA-KURZWELLEN UND VERGABE VON FREQUENZBEREICHEN	x		x	

FLUGAUSBILDUNG

3 Der Lehrplan für die Flugausbildung zum Erwerb der PPL(A) muss Folgendes umfassen:

- (a) Flugvorbereitung, Berechnung von Masse und Schwerpunktlage, Kontrolle und Bereitstellung des Flugzeugs
- (b) Platzrundenverfahren, Verfahren zur Vermeidung von Zusammenstößen und Vorsichtsmaßnahmen
- (c) Führen des Flugzeugs mit Sicht nach außen
- (d) Grenzflugzustände im unteren Geschwindigkeitsbereich, Erkennen und Beenden von beginnenden und voll überzogenen Flugzuständen
- (e) Grenzflugzustände im oberen Geschwindigkeitsbereich, Erkennen und Beenden eines kritischen Flugzustandes
- (f) Starts und Landungen mit und ohne Seitenwind
- (g) Starts mit höchstzulässiger Leistung auf kurzen Pisten und unter Berücksichtigung der Hindernisfreiheit, Landungen auf kurzen Pisten
- (h) Führen des Flugzeuges ausschließlich nach Instrumenten, einschließlich einer Horizontalkurve von 180° (dieser Teil der Ausbildung kann von einem FI(A) oder STI(A) durchgeführt werden)
 - (i) Überlandflüge mit Sicht nach außen, Koppelnavigation und Funknavigationshilfen
 - (j) Notverfahren, einschließlich simulierter Ausfälle der Flugzeugausrüstung und
 - (k) An- und Abflüge von und zu kontrollierten Flugplätzen, Flüge durch Kontrollzonen, Einhaltung von Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverkehr und Sprechgruppen.

ÜBUNGSGERÄTE FÜR DIE GRUNDLAGEN DES INSTRUMENTENFLUGES (BITD)

4 Ein BITD kann für folgende Flugausbildung verwendet werden:

- Führen des Flugzeuges ausschließlich nach Instrumenten
- Navigation mit Hilfe von Funknavigationshilfen (siehe Übungen in Absatz 3 oben) und
- Grundlagen des Instrumentenfluges

Die Verwendung des BITD unterliegt folgenden Voraussetzungen:

- die Ausbildung muss durch Übungen in einem Flugzeug ergänzt werden
- die Aufzeichnung der Flugstrecke und der Flughöhe muss vorliegen und
- ein FI(A) oder STI(A) muss die Ausbildung durchführen.

AUSBILDUNGSFLUGZEUGE

5 Es müssen ein oder mehrere Ausbildungsflugzeuge zur Verfügung stehen, die für die entsprechende Ausbildung geeignet sind und deren Ausrüstung und Instandhaltung gemäß den entsprechenden JAR-Standards erfolgt. Mit der Ausbildung auf Flugzeugen, die über ein von einem JAA-Mitgliedstaat erteiltes oder akzeptiertes Lufttüchtigkeitszeugnis verfügen, kann der Bewerber zusammen mit der Lizenz eine Klassenberechtigung für einmotorige Flugzeuge mit Kolbenantriebwerk erwerben. Mit der Ausbildung auf Reisemotorseglern, die nach den Bestimmungen von JAR-22 als Muster zugelassen sind, kann der Bewerber zusammen mit der Lizenz eine Klassenberechtigung für Reisemotorsegler erwerben. Jedes Flugzeug muss mit einem Doppelsteuer ausgerüstet sein. Schwenkbare Steuer sind nicht zulässig. Je nach Art der Ausbildung müssen ein oder mehrere Flugzeuge vorhanden sein mit denen das Überziehverhalten und Vermeiden von Trudeln vorgeführt werden kann sowie ein oder mehrere Flugzeuge, die für die Simulation von Instrumentenflug-Wetterbedingungen in geeigneter Weise ausgerüstet sind.

Es dürfen nur Flugzeuge für die Ausbildung eingesetzt werden, die von der zuständigen Stelle für diesen Zweck genehmigt worden sind.

FLUGPLÄTZE

6 Der Flugplatz, bei dem der Schwerpunkt für die Ausbildung liegt und alle weiteren Flugplätze auf denen eine Flugausbildung durchgeführt wird, müssen mindestens über folgende Einrichtungen verfügen:

(a) mindestens eine Piste oder einen Startbereich, die/der Ausbildungsflugzeugen die Möglichkeit bietet, normale Starts oder Landungen mit der höchstzulässigen Start- oder Landemasse durchzuführen unter den Bedingungen, dass

(i) Windstille herrscht (Windstärke nicht über vier Knoten) und Temperaturen vorliegen, die der durchschnittlich höchsten Temperatur für den wärmsten Monat des Jahres in dem Einsatzgebiet entsprechen,

(ii) das Einhalten einer Startflugbahn mit einer Hindernisfreiheit von mindestens 50 Fuß möglich ist,

(iii) sich Triebwerk, Fahrwerk und Landeklappen (sofern zutreffend) in dem vom Hersteller empfohlenen Betriebszustand befinden und

(iv) ein gleichmäßiger Übergang vom Abheben bis zur Geschwindigkeit für die beste Steigrate ohne außergewöhnliche fliegerische Fähigkeiten oder Verfahren erreicht werden kann;

(b) einen Windrichtungsanzeiger, der in Bodennähe von den Endpunkten einer jeden Piste gesehen werden kann;

(c) eine geeignete Pistenbefeuerng für die Nachtflugausbildung;

(d) eine Einrichtung zur Durchführung von Flugfunkverkehr, die den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt.

Anhang 2 zu JAR-FCL 1.125

Registrierung von Ausbildungseinrichtungen, die nur für den Erwerb der PPL ausbilden

Nicht Bestandteil der Bestimmungen

Anhang 3 zu JAR-FCL 1.125

Antragsformular für die Registrierung von Ausbildungseinrichtungen

Nicht Bestandteil der Bestimmungen

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.130 und 1.135

Theoretische und praktische Prüfung für den Erwerb einer PPL(A)

(Siehe JAR-FCL 1.130 und 1.135)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.125)

THEORETISCHE PRÜFUNG

1 Die Verfahren für die Durchführung der PPL-Prüfung werden von der zuständigen Stelle festgelegt. Diese Prüfung ist eine schriftliche Prüfung in den nachfolgend aufgeführten Fächern und kann, nach Ermessen der zuständigen Stelle, an einem oder mehreren Tagen abgelegt werden. Eine Prüfung besteht mindestens aus 120 Fragen. Mehrere Prüfungsfächer können zusammengefasst werden.

Fach	
Luftrecht und ATC-Verfahren	Die Bearbeitungszeiten legt die zuständige Stelle fest
Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse	
Flugleistung und Flugplanung	
Menschliches Leistungsvermögen	
Meteorologie	
Navigation	
Betriebliche Verfahren	
Aerodynamik	
Sprechfunkverkehr	
Gesamt	

Nach Ermessen der zuständigen Stelle können praktische Sprechfunkprüfungen am Boden gesondert durchgeführt werden.

2 Der überwiegende Teil der Prüfung muss aus Auswahlfragen (Multiple Choice) bestehen.

3 Die Prüfungen werden in der/den Sprache(n) durchgeführt, die die zuständige Stelle festlegt. Die zuständige Stelle informiert den Bewerber, in welchen Sprachen die Prüfungen durchgeführt werden.

4 Ein Prüfungsfach gilt als bestanden, wenn der Bewerber in diesem Fach mindestens 75 Prozent der möglichen Punktzahl erreicht hat. Punkte dürfen nur für richtige Antworten vergeben werden.

5 Vorbehaltlich anderer Bestimmungen der JAR-FCL, hat der Bewerber die theoretischen Prüfungen für den Erwerb der PPL(A) erfolgreich abgelegt, wenn er innerhalb von 18 Monaten alle Prüfungsteile bestanden hat, gerechnet von dem Ende des Kalendermonats, in dem der Bewerber das erste Mal zur Prüfung angetreten ist. Eine bestandene theoretische Prüfung wird für einen Zeitraum von 24 Monaten, ab dem Datum des Bestehens, für den Erwerb einer PPL(A) anerkannt.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

6 Der Bewerber für eine praktische Prüfung für den Erwerb einer PPL(A) hat diese Prüfung auf dem/der in der Ausbildung verwendeten Flugzeugmuster/-klasse abzulegen. Der Bewerber kann darüber entscheiden, ob er die Prüfung auf einem einmotorigen Flugzeug oder, vorbehaltlich der gemäß JAR-FCL 1.255 oder 1.260 geforderten Flugerfahrung von 70 Stunden als verantwortlicher Pilot, auf einem mehrmotorigen Flugzeug ablegen möchte. Das in der praktischen Prüfung verwendete Flugzeug muss die Bestimmungen für Ausbildungsflugzeuge erfüllen (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.125).

7 Die Verfahren für den Nachweis der Prüfungsreife des Bewerbers, einschließlich der Aushändigung des Ausbildungsnachweises des Bewerbers an den Prüfer, werden von der zuständigen Stelle festgelegt.

8 Der Bewerber muss Abschnitt 1 bis 5 der praktischen Prüfung bestehen sowie Abschnitt 6, wenn ein mehrmotoriges Flugzeug verwendet wird. Wird in einem Prüfungsabschnitt eine Übung nicht bestanden, so gilt dieser Abschnitt als nicht bestanden. Wird mehr als ein Prüfungsabschnitt nicht bestanden, muss der Bewerber die gesamte Prüfung wiederholen. Ein Bewerber, der nur einen Prüfungsabschnitt nicht besteht, muss nur den nicht bestandenen Teil wiederholen. Wird in der Wiederholungsprüfung ein Abschnitt nicht bestanden, ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Dies gilt auch für Abschnitte, die bei einer vorherigen Prüfung bestanden wurden. Die gesamte Prüfung ist innerhalb von sechs Monaten abzulegen.

9 Nach einer nicht bestandenen praktischen Prüfung kann eine weitere Ausbildung erforderlich sein. Werden auch bei einer weiteren Prüfung nicht alle Abschnitte bestanden, ist die weitere Ausbildung von der zuständigen Stelle festzulegen. Die praktische Prüfung kann beliebig oft wiederholt werden.

DURCHFÜHRUNG DER PRÜFUNG

10 Die zuständige Stelle gibt dem Prüfer für Flugausbildung (Flight Examiner/FE) Sicherheitshinweise für die Durchführung der Prüfung.

11 Sollte der Bewerber die praktische Prüfung aus für den Prüfer nicht gerechtfertigten Gründen abbrechen, ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Wird eine Prüfung aus für den Prüfer gerechtfertigten Gründen abgebrochen, sind in einem weiteren Flug nur die nicht durchgeführten Abschnitte zu prüfen.

12 Der Bewerber kann jede Übung und jedes Verfahren einmal wiederholen. Der Prüfer kann die Prüfung jederzeit abbrechen, wenn die fliegerischen Fähigkeiten des Bewerbers erkennen lassen, dass die gesamte Prüfung wiederholt werden muss.

13 Der Bewerber muss das Flugzeug von dem Sitz führen, von dem er die Tätigkeiten des verantwortlichen Piloten ausführen kann. Der Prüfungsflug ist so durchzuführen, als sei der Bewerber der einzige Pilot an Bord. Die Verantwortung für die Flugdurchführung richtet sich nach den nationalen Vorschriften. § 4 LuftVG und § 2 LuftVO bleiben unberührt.

14 Die Flugstrecke für den Navigationsflug wird vom Prüfer ausgewählt. Der Flug kann auf dem Startflugplatz oder einem anderen Flugplatz enden. Der Bewerber ist für die Planung des Fluges verantwortlich und hat sicherzustellen, dass sich alle Ausrüstungsgegenstände und Unterlagen für die Durchführung des Fluges an Bord befinden. Der Prüfungsabschnitt Navigation gemäß Anhang 2 zu JAR-FCL 1.135 muss mindestens 60 Minuten dauern und kann, in Absprache zwischen dem Bewerber und dem Prüfer, als gesonderte Prüfung durchgeführt werden.

15 Der Bewerber hat dem Prüfer die durchgeführten Kontrollen und Maßnahmen anzusagen, einschließlich der Identifizierung von Funkeinrichtungen. Kontrollen sind in Übereinstimmung mit der autorisierten Checkliste für das in der Prüfung verwendete Flugzeugmuster durchzuführen. Im Rahmen der Flugvorbereitung für die praktische Prüfung hat der Bewerber das Setzen der Triebwerksleistungen und die Geschwindigkeiten zu bestimmen. Flugleistungsdaten für Start, Anflug und Landung sind vom Bewerber in Übereinstimmung mit dem Betriebs- oder Flughandbuch des verwendeten Flugzeuges zu berechnen.

16 Der Prüfer soll sich an der Durchführung des Fluges nicht beteiligen, es sei denn, dass ein Eingreifen aus Sicherheitsgründen oder zur Vermeidung von unannehmbaren Verzögerungen für andere Luftverkehrsteilnehmer erforderlich wird.

PRÜFUNGSTOLERANZEN

17 Der Bewerber hat folgende Fähigkeiten nachzuweisen:

- Führen des Flugzeuges innerhalb seiner Betriebsgrenzen;
- ruhige und exakte Durchführung sämtlicher Übungen;
- gutes Urteilsvermögen und Verhalten als Luftfahrer (Airmanship);
- Anwendung von Kenntnissen aus der Luftfahrt und
- Kontrolle über das Flugzeug zu jedem Zeitpunkt des Fluges, so dass die erfolgreiche Durchführung eines Verfahrens oder einer Übung zu keiner Zeit ernsthaft gefährdet ist.

18 Die folgenden Toleranzen stellen allgemeine Richtwerte dar. Turbulenzen, Flugeigenschaften und Flugleistung des verwendeten Flugzeugmusters werden vom FE entsprechend berücksichtigt.

Flughöhe

normaler Flug	± 150 ft
mit simuliertem Triebwerksausfall	± 200 ft
Steuerkurs/Einhalten einer Funkstandlinie	
normaler Flug	± 10°
mit simuliertem Triebwerksausfall	± 15°

Geschwindigkeit

Start und Anflug	+15/-5 Knoten
alle anderen Flugzustände	± 15 Knoten

INHALT DER PRAKTISCHEN PRÜFUNG

19 Die Prüfungsinhalte und -abschnitte gemäß Anhang 2 zu JAR-FCL 1.135 sind für die praktische Prüfung für den Erwerb einer PPL(A) für ein- und mehrmotorige Flugzeuge anzuwenden. Von der zuständigen Stelle wird das vollständige Prüfungsprotokoll festgelegt und in geeigneter Weise bekannt gegeben.

Anhang 2 zu JAR-FCL 1.135

Inhalte der praktischen Prüfung für den Erwerb einer PPL(A)

(Siehe JAR-FCL 1.135)

ABSCHNITT 1 Flugvorbereitung und Abflug	
Gebrauch der Checkliste, Verhalten als Luftfahrer (Führen des Flugzeuges mit Sicht nach außen, Eisverhütungs-/Enteisungsverfahren etc.) gelten für alle Abschnitte.	
a	Flugvorbereitung und Flugwetterberatung
b	Berechnung von Masse, Schwerpunktlage und Flugleistung
c	Kontrolle und Bereitstellung des Flugzeuges
d	Anlassen der Triebwerke und Verfahren nach dem Anlassen
e	Rollen, Flugplatzverfahren, Verfahren vor dem Start
f	Start und Kontrollen nach dem Start
g	Abflugverfahren
h	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverfahren
ABSCHNITT 2 Allgemeine Flugübungen	
a	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverfahren
b	Geradeaus- und Horizontalflug bei verschiedenen Geschwindigkeiten
c	Steigflug: i. Beste Steiggeschwindigkeit ii. Steigflugkurven iii. Übergang zum Horizontalflug
d	Kurven (mit 30° Querneigung)
e	Steilkurven (mit 45° Querneigung) einschließlich Erkennen und Beenden eines kritischen Flugzustandes)
f	Grenzflugzustände im unteren Geschwindigkeitsbereich mit und ohne Landeklappen
g	Überzogener Flugzustand i. Überzogener Flugzustand in Reiseflugkonfiguration und Beenden mit Motorhilfe ii. Annäherung an den überzogenen Flugzustand in einer Sinkflugkurve mit 20° Querneigung, Anflugkonfiguration iii. Annäherung an den überzogenen Flugzustand in Landekonfiguration

h	Sinkflug i. Mit und ohne Motorhilfe ii. Sinkflugkurven (steile Gleitflugkurven) iii. Übergang zum Horizontalflug
ABSCHNITT 3 Überlandflug	
a	Flugplan, Koppelnavigation und Gebrauch der Navigationskarten
b	Einhalten von Flughöhe, Steuerkurs und Fluggeschwindigkeit
c	Orientierung, Berechnung und Korrektur von voraussichtlichen Ankunftszeiten (Estimated Time of Arrival/ETA), Führen des Flugdurchführungsplanes
d	Fliegen zum Ausweichflugplatz (Planung und Durchführung)
e	Gebrauch von Funknavigationshilfen
f	Flug nach Instrumenten (180°-Kurve bei simulierten Instrumentenflug-Wetterbedingungen)
g	Flugmanagement (Kontrollen, Kraftstoffversorgung und Prüfung auf Vergaservereisung etc.) Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverfahren
ABSCHNITT 4 Anflug- und Landeverfahren	
a	Anflugverfahren
B	* Ziellandung (Landung auf kurzen Pisten), Seitenwindlandung, sofern entsprechende Bedingungen vorliegen
C	* Landung ohne Landeklappen
d	* Landeanflug ohne Motorhilfe (NUR EINMOTORIGE FLUGZEUGE)
e	Aufsetzen und Durchstarten
f	Durchstarten aus geringer Höhe
g	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverfahren
h	Tätigkeiten nach Beendigung des Fluges

ABSCHNITT 5 Außergewöhnliche und Notverfahren	
Dieser Abschnitt kann mit Abschnitt 1 bis 4 verbunden werden.	
a	Simulierter Triebwerksausfall nach dem Start (NUR EINMOTORIGE FLUGZEUGE)
b	* Simulierte Notlandung (NUR EINMOTORIGE FLUGZEUGE)
c	* Simulierte Sicherheitslandung (NUR EINMOTORIGE FLUGZEUGE)

d	Simulierte Notfälle
e	Mündliche Prüfung
ABSCHNITT 6 Simulierter Triebwerksausfall und einschlägige, auf die Klasse oder das Muster bezogene Übungen	
Dieser Abschnitt kann mit Abschnitt 1 bis 5 verbunden werden.	
a	Simulierter Triebwerksausfall während des Starts (in sicherer Höhe, sofern nicht in einem Flugsimulator durchgeführt)
b	Anflug und Durchstarten mit simuliertem Triebwerksausfall
c	Anflug und Landung bis zum vollständigen Stillstand mit simuliertem Triebwerksausfall
d	Triebwerksausfall, Abstellen und Wiederanlassen
e	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverfahren, Verhalten als Luftfahrer
f	Vom Flugprüfer festgelegt – einschlägige Übungen der praktischen Prüfung für den Erwerb einer Klassen- oder Musterberechtigung; darunter, soweit zutreffend: i. Flugzeugsysteme, einschließlich der Bedienung des Autopiloten ii. Betrieb der Druckkabine iii. Gebrauch der Eisverhütungs-/Enteisungsanlage
g	Mündliche Prüfung

*einige dieser Übungen können nach dem Ermessen des Prüfers kombiniert werden.

ABSCHNITT D – LIZENZ FÜR BERUFSPILOTEN (Flugzeug) – CPL(A)

JAR-FCL 1.140 Mindestalter

Der Bewerber für eine CPL(A) muss mindestens 18 Jahre alt sein.

JAR-FCL 1.145 Flugmedizinische Tauglichkeit

Der Bewerber für eine CPL(A) muss im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 sein. Für die Ausübung der Rechte einer CPL(A) ist ein gültiges Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 vorgeschrieben.

JAR-FCL 1.150 Rechte und Voraussetzungen

(a) Rechte

Vorbehaltlich weiterer, in Deutschland anwendbarer Vorschriften, ist der Inhaber einer CPL(A) berechtigt

(1) alle Rechte einer PPL(A) auszuüben;

(2) als verantwortlicher Pilot oder Kopilot auf Flugzeugen tätig zu sein, die nicht zur gewerbsmäßigen Beförderung eingesetzt werden;

(3) als verantwortlicher Pilot bei der gewerbsmäßigen Beförderung auf Flugzeugen mit einem Piloten tätig zu sein;

(4) als Kopilot bei der gewerbsmäßigen Beförderung tätig zu sein.

(b) Voraussetzungen

Der Bewerber für eine CPL(A), der die Voraussetzungen gemäß JAR-FCL 1.140, 1.145, 1.155, 1.160, 1.165 und 1.170 nachweist, erfüllt damit die Anforderungen für die Erteilung einer CPL(A) und hat mindestens die Klassen-/Musterberechtigung für das in der praktischen Prüfung verwendete Flugzeugmuster erworben. Sofern ein Instrumentenflugehrgang einschließlich theoretischer und praktischer Prüfung in Übereinstimmung mit JAR-FCL 1 Abschnitt E nachgewiesen wird, ist die Instrumentenflugberechtigung eingeschlossen.

JAR-FCL 1.155 Flugerfahrung und Anrechnung

(Siehe JAR-FCL 1.050(a)(3))

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165(a)(1) bis (a)(4))

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.170)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.205)

(Siehe JAR-FCL 1.510(a)(2))

(a) Durchgehende Ausbildung

(1) Flugerfahrung

Der Bewerber für eine CPL(A), der eine durchgehende Ausbildung erfolgreich abgeschlossen hat, muss mindestens 150 Stunden als Pilot auf Flugzeugen mit einem von einem JAA-Mitgliedstaat erteilten oder akzeptierten Lufttüchtigkeitszeugnis nachweisen.

(2) Anrechnung von Flugzeiten

Einzelheiten zur Anrechnung von Flugzeiten auf die unter (a)(1) geforderte Flugzeit sind unter Absatz 4 in Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165(a)(1), Absatz 4 in Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165(a)(2) oder Absatz 4 in Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165(a)(3) enthalten.

(b) Modulare Ausbildung

(1) Flugerfahrung

Der Bewerber für eine CPL(A), der keine durchgehende Ausbildung absolviert hat, muss mindestens 200 Stunden als Pilot auf Flugzeugen mit einem von einem JAA-Mitgliedstaat erteilten oder akzeptierten Lufttüchtigkeitszeugnis nachweisen.

(2) Anrechnung von Flugzeiten

Von den 200 Flugstunden:

(i) können 30 Stunden als verantwortlicher Pilot mit einer PPL(H) auf Hubschraubern

oder

(ii) 100 Stunden als verantwortlicher Pilot mit einer CPL(H) auf Hubschraubern

oder

(iii) 30 Stunden als verantwortlicher Pilot auf Reisemotorseglern oder Segelflugzeugen durchgeführt worden sein

(c) *Flugzeit*

Der Bewerber muss innerhalb der 150 Stunden der durchgehenden Ausbildung (siehe auch JAR-FCL 1.050(a)(3)) und der 200 Flugstunden der modularen Ausbildung mindestens Folgendes durchführen:

(1) 100 Stunden als verantwortlicher Pilot oder 70 Stunden als verantwortlicher Pilot, sofern diese in einer durchgehenden Ausbildung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165(a)(1) bis (a)(3));

(2) 20 Stunden Überlandflug als verantwortlicher Pilot, einschließlich eines Fluges über eine Strecke von mindestens 540 km (300 NM), bei dem Landungen bis zum vollständigen Stillstand auf zwei vom Startflugplatz verschiedenen Flugplätzen durchzuführen sind;

(3) 10 Stunden Ausbildung im Instrumentenflug, davon höchstens fünf Stunden Instrumentenbodenzeit

und

(4) fünf Stunden Nachtflug gemäß JAR-FCL 1.165(b).

(d) Einem Bewerber, der die Teilnahme an dem Ausbildungsmodul A (Grundlagen des Instrumentenfluges) gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.205 nachweist, können im Rahmen der durchgehenden oder modularen Ausbildung bis zu 10 Stunden auf die geforderte Ausbildungszeit im Instrumentenflug angerechnet werden.

(e) *MPL(A)-Inhaber*

Vor der Ausübung der Rechte einer CPL(A) muss der Inhaber einer MPL(A):

(1) 70 Stunden auf Flugzeugen geflogen sein, entweder in vollem Umfang als verantwortlicher Pilot oder mindestens 10 Stunden als verantwortlicher Pilot und die restlichen Stunden als verantwortlicher Pilot unter Aufsicht (PICUS). Darin enthalten sein müssen 20 Stunden Überlandflug nach Sichtflugregeln als verantwortlicher Pilot oder mindestens 10 Stunden Überlandflug als verantwortlicher Pilot und 10 Stunden als verantwortlicher Pilot unter Aufsicht. Dabei ist ein Überlandflug als verantwortlicher Pilot über eine Strecke von mindestens 540 km (300 NM), bei dem Landungen bis zum vollständigen Stillstand auf zwei vom Startflugplatz verschiedenen Flugplätzen durchzuführen sind zu absolvieren

(2) die in Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165(a)(4) Absatz 11(a) und 12 aufgeführten

Elemente der modularen Ausbildung für CPL(A)

und

(3) die praktische Prüfung für den Erwerb der CPL(A) auf einem einmotorigen oder mehrmotorigen Flugzeug gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.170 absolviert haben.

JAR-FCL 1.160 Theoretische Kenntnisse

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165(a)(1) bis (a)(4))

(a) *Lehrgang*

Der Bewerber für eine CPL(A) hat eine genehmigte theoretische Ausbildung in einem Ausbildungsbetrieb für Flugausbildung (FTO) nachzuweisen. Der Lehrgang soll mit der Flugausbildung gemäß JAR-FCL 1.165 abgestimmt sein.

(b) *Prüfung*

Der Bewerber für eine CPL(A) muss theoretische Kenntnisse in Art und Umfang nachgewiesen haben, die den Rechten einer CPL(A) entsprechen und muss die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1 (Flugzeug) Abschnitt J erfüllen.

(c) Ein Bewerber, der eine durchgehende Ausbildung absolviert hat, hat mindestens die in diesem Lehrgang geforderten Kenntnisse in Art und Umfang gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165(a)(1) bis (a)(3) nachzuweisen.

JAR-FCL 1.165 Flugausbildung

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165(a)(1) bis (a)(4))

(a) *Lehrgang*

(1) Vor Beginn der Flugausbildung hat der Bewerber dem Ausbildungsbetrieb die erfolgreiche Teilnahme an einem Lehrgang in Erster Hilfe nachzuweisen.

(2) Der Bewerber für eine CPL(A) hat eine genehmigte durchgehende oder modulare Ausbildung auf Flugzeugen mit einem von einem JAA-Mitgliedstaat erteilten oder akzeptierten Lufttüchtigkeitszeugnis in einem Ausbildungsbetrieb für Flugausbildung nachzuweisen. Der Lehrgang soll mit der theoretischen Ausbildung abgestimmt sein. Einzelheiten zu den genehmigten Lehrgängen sind geregelt in:

(1) Durchgehende Ausbildung für ATPL(A) – Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165(a)(1);

(2) Durchgehende Ausbildung für CPL(A)/IR – Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165(a)(2);

(3) Durchgehende Ausbildung für CPL(A) – Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165(a)(3);

(4) Modulare Ausbildung für CPL(A) – Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165(a)(4);

(b) *Nachtflugausbildung*

Der Bewerber muss mindestens fünf Stunden Flugausbildung auf Flugzeugen bei Nacht durchgeführt haben, davon mindestens drei Stunden mit einem Lehrberechtigten, einschließlich mindestens einer Stunde Überlandflugnavigation sowie fünf Alleinstarts und fünf Alleinlandungen bis zum vollständigen Stillstand.

JAR-FCL 1.170 Praktische Fähigkeiten

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.170)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165(a)(1) bis (a)(4))

Der Bewerber für eine CPL(A) muss die Fähigkeit nachgewiesen haben, als verantwortlicher Pilot eines Flugzeuges die entsprechenden Verfahren und Übungen gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.170 so durchzuführen, wie es die Rechte der Lizenz erfordern. Bewerber müssen die praktische Prüfung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165(a)(1) bis (a)(4) abgelegt haben.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165(a)(1)

Durchgehende Ausbildung für ATPL(A)

(Siehe JAR-FCL 1.160, 1.165 und 1.170)

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.170)

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.210)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470)

1 Das Ziel einer durchgehenden ATPL(A)-Ausbildung ist die Vermittlung der notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten zur Ausübung einer Tätigkeit als Kopilot auf mehrmotorigen Flugzeugen mit zwei Piloten bei der gewerbsmäßigen Beförderung und für den Erwerb einer CPL(A)/IR.

2 Bewerber, die eine durchgehende ATPL(A)-Ausbildung absolvieren möchten, müssen unter der Aufsicht des Ausbildungsleiters einer FTO alle Ausbildungsabschnitte eines fortlaufenden, genehmigten Ausbildungslehrganges, der von der FTO erstellt wurde, abschließen.

3 Die Dauer eines Lehrganges muss zwischen 12 und 36 Monaten liegen. Führt die FTO eine zusätzliche theoretische oder praktische Ausbildung durch, können mit Genehmigung der zuständigen Stelle besondere Vereinbarungen getroffen werden, um den Lehrgang über den Zeitraum von 36 Monaten hinaus zu verlängern.

4 Der Bewerber kann entweder als Anfänger ohne Vorkenntnisse oder als Inhaber einer gemäß ICAO Anhang 1 erteilten PPL(A) oder PPL(H) zur Ausbildung zugelassen werden. Anfänger ohne Vorkenntnisse müssen die Bestimmungen für Flugschüler des Abschnittes B der JAR-FCL erfüllen. Dem Inhaber einer PPL(A) oder PPL(H) kann die Hälfte (50 Prozent) seiner vor Beginn der Ausbildung auf Luftfahrzeugen geflogenen Stunden auf die geforderte Flugausbildung (JAR-FCL 1.165(a)(1) und Anhang 1 zu JAR-FCL 1.165(a)(1), Absatz 13, angerechnet werden. Es können bis zu 40 Stunden angerechnet werden oder 45 Stunden, sofern eine Nachtflugqualifikation für Flugzeuge erworben wurde. Davon dürfen bis zu 20 Stunden mit einem Lehrberechtigten geflogen worden sein. Die Anrechnung der Flugstunden erfolgt nach Ermessen der FTO und ist in den Ausbildungsnachweis des Bewerbers einzutragen. Bei Flugschülern, die nicht im Besitz einer Lizenz sind, kann die FTO mit Genehmigung der zuständigen Stelle bis zu höchstens 20 Ausbildungsstunden festlegen, in denen bestimmte Flugübungen mit einem Lehrberechtigten auf einem Hubschrauber oder Reisemotorsegler durchzuführen sind.

5 Ein Bewerber, der nicht alle Teile des ATPL(A)-Ausbildungslehrganges besteht oder nicht in der Lage ist, die Ausbildung abzuschließen, kann bei der zuständigen Stelle einen Antrag stellen, die theoretische und praktische Prüfung für eine niedrigere Lizenz und, soweit zutreffend, für eine Instrumentenflugberechtigung abzulegen.

6 Bewerber, die während eines Lehrganges zu einer anderen FTO wechseln möchten, müssen bei der zuständigen Stelle die offizielle Festlegung der Ausbildungsstunden beantragen, die an der anderen FTO noch zu absolvieren sind.

7 Bevor ein Bewerber zur Ausbildung zugelassen wird, hat die FTO sicherzustellen, dass ein Bewerber über ausreichende Kenntnisse in Mathematik, Physik und Englisch verfügt, die es ihm erleichtern, dem theoretischen Unterricht zu folgen. Die geforderten englischen Sprachkenntnisse müssen den Anforderungen gemäß Anhang JAR-FCL 1.200 entsprechen.

8 Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:

(a) eine theoretische Ausbildung, die zum Kenntnisstand der ATPL(A) führt

(b) eine Ausbildung im Sicht- und Instrumentenflug und

(c) eine Ausbildung in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung für den Betrieb von Flugzeugen mit zwei Piloten.

9 Mit dem erfolgreichen Abschluss der theoretischen Prüfung(en) gemäß Absatz 12 und der praktischen Prüfung(en) gemäß Absatz 14 hat der Bewerber die theoretischen und praktischen Voraussetzungen für den Erwerb einer CPL(A) erfüllt sowie eine Klassen-/Musterberechtigung für das/die in der/den Prüfung(en) verwendete(n) Flugzeug(e) und die Instrumentenflugberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge erworben.

THEORETISCHE AUSBILDUNG

10 Der Lehrplan für die theoretische Ausbildung ist in Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470 festgelegt. Ein genehmigter theoretischer ATP(A)-Lehrgang muss mindestens 750 Unterrichtsstunden umfassen (eine Unterrichtsstunde = 60 Minuten), wobei sich diese aus Unterricht im Klassenraum, interaktiven Videoprogrammen, Dia-/Tonbandvorführungen, Einzelplatzstudium, rechnergestützten Ausbildungsverfahren und anderen, von der zuständigen Stelle genehmigten Unterrichtsmitteln in entsprechenden Anteilen zusammensetzen können.

Die Verteilung der 750 Unterrichtsstunden auf die einzelnen Fächer unterliegt der Genehmigung der zuständigen Stelle.

11 Der MCC-Lehrgang muss mindestens 25 Stunden theoretischen Unterricht und Übungen beinhalten.

THEORETISCHE PRÜFUNG

12 Der Bewerber hat, in Übereinstimmung mit Abschnitt J der JAR-FCL, Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der ATPL(A) entsprechen.

FLUGAUSBILDUNG

13 Die Flugausbildung, ausgenommen die Ausbildung für den Erwerb der Musterberechtigung, umfasst, einschließlich aller Zwischenprüfungen, insgesamt mindestens 195 Stunden, von denen bis zu 55 Stunden aus Instrumentenbodenzeit bestehen können. Innerhalb dieser 195 Stunden hat der Bewerber mindestens Folgendes durchzuführen:

(a) 95 Stunden mit einem Lehrberechtigten, davon bis zu 55 Stunden Instrumentenbodenzeit;

(b) 70 Stunden als verantwortlicher Pilot, darin enthalten Fliegen nach Sichtflugregeln und Instrumentflugzeit in der Rolle eines Flugschülers als verantwortlicher Pilot (SPIC). (Flugzeit als SPIC ist auf die Flugzeit als verantwortlicher Pilot anzurechnen, sofern keine Beeinflussung des Fluges durch den Lehrberechtigten stattgefunden hat. Eine Nachbesprechung des Fluges mit dem Lehrberechtigten hat keinen Einfluss auf die Anrechnung);

(c) 50 Stunden Überlandflug als verantwortlicher Pilot mit einem Flug nach Sichtflugregeln über eine Strecke von mindestens 540 km (300 NM), bei dem auf zwei vom Startflugplatz verschiedenen Flugplätzen Landungen bis zum vollständigen Stillstand durchzuführen sind;

(d) fünf Stunden auf Flugzeugen bei Nacht, davon drei Stunden mit einem Lehrberechtigten einschließlich mindestens einer Stunde Überlandnavigation, fünf Alleinstarts und fünf Alleinlandungen bis zum vollständigen Stillstand

und

(e) 115 Stunden Instrumentenzeit, darin enthalten mindestens:

(i) 50 Stunden Ausbildung im Instrumentenflug, von denen bis zu 25 Stunden aus Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I bestehen können, oder 40 Stunden, wenn die gesamte Instrumentenausbildung am Boden in einem FNPT II oder Flugsimulator durchgeführt wird. Von den geforderten 40 Stunden können mit Zustimmung der zuständigen Stelle nicht mehr als 10 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I durchgeführt werden.

(ii) 20 Stunden in der Rolle des Flugschülers als verantwortlicher Pilot (SPIC)

und

(iii) 15 Stunden Ausbildung in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCC), die in einem Flugsimulator oder FNPT II durchgeführt werden kann.

(iv) 15 Stunden auf mehrmotorigen Flugzeugen.

PRAKTISCHE PRÜFUNGEN

14 Nach Abschluss der entsprechenden Flugausbildung hat der Bewerber die praktische Prüfung für den Erwerb einer CPL(A) entweder auf einem einmotorigen oder mehrmotorigen Flugzeug in Übereinstimmung mit Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.170 und die praktische Prüfung für den Erwerb einer Instrumentenflugberechtigung auf einem mehrmotorigen Flugzeug in Übereinstimmung mit Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.210 abzulegen sowie alle weiteren Prüfungen, die gemäß JAR-FCL 1.262(c) gefordert werden.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165(a)(2)

Durchgehende Ausbildung für CPL(A)/IR

(Siehe JAR-FCL 1.160, 1.165 und 1.170)

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.170)

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.210)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470)

1 Das Ziel einer durchgehenden Ausbildung für CPL/IR ist die Vermittlung der notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten zur Ausübung einer Tätigkeit als Pilot auf ein- oder mehrmotorigen Flugzeugen mit einem Piloten bei der gewerbsmäßigen Beförderung und für den Erwerb einer CPL(A)/IR.

2 Bewerber, die eine durchgehende CPL/IR-Ausbildung absolvieren möchten, müssen unter der Aufsicht des Ausbildungsleiters einer FTO alle Ausbildungsabschnitte eines fortlaufenden, genehmigten Ausbildungslehrganges, der von der FTO erstellt wurde, abschließen.

3 Die Dauer eines Lehrganges muss zwischen 9 und 30 Monaten liegen.

4 Der Bewerber kann entweder als Anfänger ohne Vorkenntnisse oder als Inhaber einer gemäß ICAO Anhang 1 erteilten PPL(A) oder PPL(H) zur Ausbildung zugelassen werden. Anfänger ohne Vorkenntnisse müssen die Bestimmungen für Flugschüler des Abschnittes B der JAR-FCL erfüllen. Dem Inhaber einer PPL(A) oder PPL(H) kann die Hälfte (50 Prozent) seiner vor Beginn der Ausbildung auf Luftfahrzeugen geflogenen Stunden auf die geforderte Flugausbildung (JAR-FCL 1.165(a)(2) und Anhang 2 zu JAR-FCL 1.165(a)(2), Absatz 12 angerechnet werden. Es können bis zu 40 Stunden angerechnet werden oder 45 Stunden, sofern eine Nachtflugqualifikation für Flugzeuge erworben wurde. Davon dürfen bis zu 20 Stunden mit einem Lehrberechtigten geflogen werden. Die Anrechnung der Flugstunden erfolgt nach Ermessen der FTO und ist in den Ausbildungsnachweis des Bewerbers einzutragen. Bei Flugschülern, die nicht im Besitz einer Lizenz sind, kann die FTO mit Genehmigung der zuständigen Stelle bis zu höchstens 20 Ausbildungsstunden festlegen, in denen bestimmte Flugübungen mit einem Lehrberechtigten auf einem Hubschrauber oder Reisemotorsegler durchzuführen sind.

5 Ein Bewerber, der nicht alle Teile des CPL(A)/IR-Ausbildungslehrganges besteht oder nicht in der Lage ist, die Ausbildung abzuschließen, kann bei der zuständigen Stelle einen Antrag stellen, die theoretische und praktische Prüfung für eine niedrigere Lizenz und, soweit zutreffend, für eine Instrumentenflugberechtigung abzulegen.

6 Bewerber, die während eines Lehrganges zu einer anderen FTO wechseln möchten, müssen bei der zuständigen Stelle die offizielle Festlegung der Ausbildungsstunden beantragen, die an der anderen FTO noch zu absolvieren sind.

7 Bevor ein Bewerber zur Ausbildung zugelassen wird, hat die FTO sicherzustellen, dass ein Bewerber über ausreichende Kenntnisse in Mathematik, Physik und Englisch verfügt, die es ihm erleichtern, dem theoretischen Unterricht zu folgen. Die geforderten englischen Sprachkenntnisse müssen den Anforderungen gemäß Anhang JAR-FCL 1.200 entsprechen.

8 Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:

- (a) eine theoretische Ausbildung, die zum Kenntnisstand der CPL(A)/IR führt und
- (b) eine Ausbildung im Sicht- und Instrumentenflug.

9 Mit dem erfolgreichen Abschluss der theoretischen Prüfung(en) gemäß Absatz 11 und der praktischen Prüfung(en) gemäß Absatz 13 hat der Bewerber die theoretischen und praktischen Voraussetzungen für den Erwerb einer CPL(A) erfüllt sowie eine Klassen-/Musterberechtigung für das/die in der/den Prüfung(en) verwendete(n) Flugzeug(e) und die Instrumentenflugberechtigung für ein- oder mehrmotorige Flugzeuge erworben.

THEORETISCHE AUSBILDUNG

10 Der Lehrplan für die theoretische Ausbildung ist in Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470 festgelegt. Ein genehmigter theoretischer CPL(A)/IR-Lehrgang muss mindestens 500 Unterrichtsstunden umfassen, wobei sich diese aus Unterricht im Klassenraum, interaktiven Videoprogrammen, Dia-/Tonbandvorführungen, Einzelplatzstudium, rechnergestützten Ausbildungsverfahren und anderen, von der zuständigen Stelle genehmigten Unterrichtsmitteln in entsprechenden Anteilen zusammensetzen können. Die Verteilung der

500 Unterrichtsstunden (1 Unterrichtsstunde = 60 Minuten) auf die einzelnen Fächer unterliegt der Genehmigung der zuständigen Stelle.

THEORETISCHE PRÜFUNG

11 Der Bewerber hat, in Übereinstimmung mit Abschnitt J der JAR-FCL, Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der CPL(A)/IR entsprechen.

FLUGAUSBILDUNG

12 Die Flugausbildung, ausgenommen die Ausbildung für den Erwerb der Musterberechtigung, umfasst, einschließlich aller Zwischenprüfungen, insgesamt mindestens 180 Stunden, von denen bis zu 40 Stunden aus Instrumentenbodenzeit bestehen können. Innerhalb dieser 180 Stunden hat der Bewerber mindestens Folgendes durchzuführen:

(a) 80 Stunden mit einem Lehrberechtigten, davon bis zu 40 Stunden Instrumentenbodenzeit;

(b) 70 Stunden als verantwortlicher Pilot, darin enthalten Fliegen nach Sichtflugregeln und Instrumentflugzeit in der Rolle eines Flugschülers als verantwortlicher Pilot (SPIC). (Flugzeit als SPIC ist auf die Flugzeit als verantwortlicher Pilot anzurechnen, sofern keine Beeinflussung des Fluges durch den Lehrberechtigten stattgefunden hat. Eine Nachbesprechung des Fluges mit dem Lehrberechtigten hat keinen Einfluss auf die Anrechnung);

(c) 50 Stunden Überlandflug als verantwortlicher Pilot mit einem Flug nach Sichtflugregeln über eine Strecke von mindestens 540 km (300NM), bei dem auf zwei vom Startflugplatz verschiedenen Flugplätzen Landungen bis zum vollständigen Stillstand durchzuführen sind;

(d) fünf Stunden auf Flugzeugen bei Nacht, davon mindestens drei Stunden mit einem Lehrberechtigten einschließlich mindestens einer Stunde Überlandnavigation sowie fünf Alleinstarts und fünf Alleinlandungen bis zum vollständigen Stillstand

und

(e) 100 Stunden Instrumentenzeit, darin enthalten mindestens:

(i) 50 Stunden Ausbildung im Instrumentenflug, von denen bis zu 25 Stunden aus Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I bestehen können oder 40 Stunden, wenn die gesamte Instrumentenausbildung am Boden in einem FNPT II oder Flugsimulator durchgeführt wird. Mit Zustimmung der zuständigen Stelle dürfen nicht mehr als 10 Stunden der Instrumentenbodenzeit in einem FNPT II oder Flugsimulator in einem FNPT I durchgeführt werden.

(ii) 20 Stunden in der Rolle des Flugschülers als verantwortlicher Pilot (SPIC)

(iii) 15 Stunden auf mehrmotorigen Flugzeugen, wenn mit der Ausbildung eine Instrumentenflugberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge erworben werden soll.

PRAKTISCHE PRÜFUNGEN

13 Nach Abschluss der entsprechenden Flugausbildung hat der Bewerber die praktische Prüfung für den Erwerb einer CPL(A) entweder auf einem einmotorigen oder mehrmotorigen Flugzeug in Übereinstimmung mit Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.170 und die praktische Prüfung für den Erwerb einer Instrumentenflugberechtigung auf einem ein- oder mehrmotorigen Flugzeug in Übereinstimmung mit Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.210 abzulegen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165(a)(3)

Durchgehende Ausbildung für CPL(A)

(Siehe JAR-FCL 1.160, 1.165 und 1.170)

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.170)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470)

1 Das Ziel einer durchgehenden Ausbildung für CPL(A) ist die Vermittlung der notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten für den Erwerb der CPL(A) sowie auf Wunsch des Bewerbers weitere Ausbildungsmaßnahmen zur Durchführung von Arbeitsflügen, ausgenommen die Ausbildung zum Erwerb einer Lehrberechtigung und für den Erwerb einer Instrumentenflugberechtigung.

2 Bewerber, die eine durchgehende CPL(A)-Ausbildung absolvieren möchten, müssen unter der Aufsicht des Ausbildungsleiters einer FTO alle Ausbildungsabschnitte eines fortlaufenden, genehmigten Ausbildungslehrganges, der von der FTO erstellt wurde, abschließen.

3 Die Dauer eines Lehrganges muss zwischen 9 und 24 Monaten liegen.

4 Der Bewerber kann entweder als Anfänger ohne Vorkenntnisse oder als Inhaber einer gemäß ICAO Anhang 1 erteilten PPL(A) oder PPL(H) zur Ausbildung zugelassen werden. Anfänger ohne Vorkenntnisse müssen die Bestimmungen für Flugschüler des Abschnittes B der JAR-FCL erfüllen. Dem Inhaber einer PPL(A) oder PPL(H) kann die Hälfte (50 Prozent) seiner vor Beginn der Ausbildung auf Luftfahrzeugen geflogenen Stunden auf die geforderte Flugausbildung (JAR-FCL 1.165(a)(3) und Anhang 3 zu JAR-FCL 1.165(a)(2), Absatz 12) angerechnet werden. Bis zu 40 Stunden können angerechnet werden oder 45 Stunden, sofern eine Nachtflugqualifikation für Flugzeuge erworben wurde. Davon dürfen bis zu 20 Stunden mit einem Lehrberechtigten geflogen werden. Die Anrechnung der Flugstunden erfolgt nach Ermessen der FTO und ist in den Ausbildungsnachweis des Bewerbers einzutragen. Bei Flugschülern, die nicht im Besitz einer Lizenz sind, kann die FTO mit Genehmigung der zuständigen Stelle bis zu höchstens 20 Ausbildungsstunden festlegen, in denen bestimmte Flugübungen mit einem Lehrberechtigten auf einem Hubschrauber oder Reisemotorsegler durchzuführen sind.

5 Ein Bewerber, der nicht alle Teile des CPL(A)-Ausbildungslehrganges besteht oder nicht in der Lage ist, die Ausbildung abzuschließen, kann bei der zuständigen Stelle einen Antrag stellen, die theoretische und praktische Prüfung für eine niedrigere Lizenz und, soweit zutreffend, für eine Instrumentenflugberechtigung abzulegen.

6 Bewerber, die während eines Lehrganges zu einer anderen FTO wechseln möchten, müssen bei der zuständigen Stelle die offizielle Festlegung der Ausbildungsstunden beantragen, die an der anderen FTO noch zu absolvieren sind.

7 Bevor ein Bewerber zur Ausbildung zugelassen wird, hat die FTO sicherzustellen, dass ein Bewerber über ausreichende Kenntnisse in Mathematik und Physik verfügt, die es ihm erleichtern, dem theoretischen Unterricht zu folgen.

8 Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:

- (a) eine theoretische Ausbildung, die zum Kenntnisstand der CPL(A) führt
- und
- (b) eine Ausbildung im Sicht- und Instrumentenflug.

9 Mit dem erfolgreichen Abschluss der theoretischen Prüfung(en) gemäß Absatz 11 und der praktischen Prüfung(en) gemäß Absatz 13 hat der Bewerber die theoretischen und praktischen Voraussetzungen für den Erwerb einer CPL(A) erfüllt sowie eine Klassen-/Musterberechtigung für das/die in der/den Prüfung(en) verwendete(n) Flugzeug(e) erworben.

THEORETISCHE AUSBILDUNG

10 Der Lehrplan für die theoretische Ausbildung ist in Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470 festgelegt. Ein genehmigter theoretischer CPL(A)-Lehrgang muss mindestens 350 Unterrichtsstunden (eine Unterrichtsstunde = 60 Minuten) umfassen, wobei sich diese aus Unterricht im Klassenraum, interaktiven Videoprogrammen, Dia-/Tonbandvorführungen, Einzelplatzstudium, rechnergestützten Ausbildungsverfahren und anderen, von der zuständigen Stelle genehmigten Unterrichtsmitteln in entsprechenden Anteilen zusammensetzen können.

THEORETISCHE PRÜFUNG

11 Der Bewerber hat, in Übereinstimmung mit Abschnitt J der JAR-FCL, Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der CPL(A) entsprechen.

FLUGAUSBILDUNG

12 Die Flugausbildung, ausgenommen die Ausbildung für den Erwerb der Musterberechtigung, umfasst, einschließlich aller Zwischenprüfungen, insgesamt mindestens 150 Stunden, von denen bis zu fünf Stunden aus Instrumentenbodenzeit bestehen können. Innerhalb dieser 150 Stunden hat der Bewerber mindestens Folgendes durchzuführen:

(a) 80 Stunden mit einem Lehrberechtigten, davon bis zu fünf Stunden Instrumentenbodenzeit;

(b) 70 Stunden als verantwortlicher Pilot;

(c) 20 Stunden Überlandflug als verantwortlicher Pilot mit einem Flug nach Sichtflugregeln über eine Strecke von mindestens 540 km (300NM), bei dem Landungen bis zum vollständigen Stillstand auf zwei vom Startflugplatz verschiedenen Flugplätzen durchzuführen sind;

(d) fünf Stunden auf Flugzeugen bei Nacht, davon drei Stunden mit einem Lehrberechtigten mit mindestens einer Stunde Überlandnavigation, fünf Alleinstarts und fünf Alleinlandungen bis zum vollständigen Stillstand

und

(e) 10 Stunden Ausbildung im Instrumentenflug, von denen bis zu 5 Stunden aus Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I oder II oder Flugsimulator bestehen können.

(f) fünf Stunden in einem Flugzeug, das für die Beförderung von mindestens vier Personen zugelassen ist und über einen Verstellpropeller und ein Einziehfahrwerk verfügt.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

13 Nach Abschluss der Flugausbildung hat der Bewerber die praktische Prüfung für den Erwerb einer CPL(A) auf einem einmotorigen oder mehrmotorigen Flugzeug in Übereinstimmung mit Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.170 abzulegen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165(a)(4)

Modulare Ausbildung für CPL(A)

(Siehe JAR-FCL 1.125(c))

(Siehe JAR-FCL 1.160, 1.165 und 1.170)

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.170)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470)

(Siehe JAR-FCL 1.155(e)(2) und (3))

1 Das Ziel einer modularen Ausbildung für CPL(A) ist die Vermittlung der notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten an PPL(A)-Inhaber für den Erwerb der CPL(A).

2 (a) Vor Beginn einer modularen Ausbildung für CPL(A) muss ein Bewerber im Besitz einer gemäß ICAO Anhang 1 erteilten PPL(A) oder MPL(A) sein,

(b) Vor Beginn der Flugausbildung muss der Bewerber:

(i) über 150 Flugstunden als Pilot verfügen

und

(ii) die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.225 und 1.240 erfüllt haben, sofern die praktische Prüfung auf einem mehrmotorigen Flugzeug abgelegt werden soll.

3 Bewerber, die eine modulare CPL(A)-Ausbildung absolvieren möchten, müssen unter der Aufsicht des Ausbildungsleiters einer FTO alle Ausbildungsabschnitte eines fortlaufenden, genehmigten Ausbildungslehrganges, der von der FTO erstellt wurde, abschließen. Die theoretische Ausbildung kann auch in einer FTO, die nur Theorieausbildung durchführt, erfolgen. In diesem Fall ist der Ausbildungsleiter der Organisation für die Überwachung zuständig.

4 Die theoretische Ausbildung ist innerhalb von 18 Monaten abzuschließen. Die Flugausbildung und die praktische Prüfung sind innerhalb der Gültigkeitsdauer der bestandenen theoretischen Prüfung gemäß JAR-FCL 1.495 abzuschließen.

5 Bevor ein Bewerber zur Ausbildung zugelassen wird, hat die FTO sicherzustellen, dass ein Bewerber über ausreichende Kenntnisse in Mathematik und Physik verfügt, die es ihm erleichtern, dem theoretischen Unterricht zu folgen.

6 Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:

(a) eine theoretische Ausbildung, die zum Kenntnisstand der CPL(A) führt

und

(b) eine Ausbildung im Sicht- und Instrumentenflug.

7 Mit dem erfolgreichen Abschluss der theoretischen Prüfung(en) gemäß Absatz 9 und der praktischen Prüfung(en) gemäß Absatz 13 hat der Bewerber die theoretischen und praktischen Voraussetzungen für den Erwerb einer CPL(A) erfüllt sowie eine Klassen-/Musterberechtigung für das in der Prüfung verwendete Flugzeug erworben.

THEORETISCHE AUSBILDUNG

8 Der Lehrplan für die theoretische Ausbildung ist in Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470 festgelegt. Ein genehmigter theoretischer CPL(A)-Lehrgang muss mindestens 250 Unterrichtsstunden umfassen (eine Unterrichtsstunde = 60 Minuten), wobei sich diese aus Unterricht im Klassenraum, interaktiven Videoprogrammen, Dia-/Tonbandvorführungen, Einzelplatzstudium, rechnergestützten Ausbildungsverfahren und anderen, von der zuständigen Stelle genehmigten Unterrichtsmitteln in entsprechenden Anteilen zusammensetzen können. Genehmigte Fernlehrgänge können nach Ermessen der zuständigen Stelle ebenfalls als Teil der Ausbildung angeboten werden.

THEORETISCHE PRÜFUNG

9 Der Bewerber hat, in Übereinstimmung mit Abschnitt J der JAR-FCL, Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der CPL(A) entsprechen.

FLUGAUSBILDUNG

10 Bewerber, die nicht im Besitz einer Instrumentenflugberechtigung sind, müssen mindestens 25 Stunden Flugausbildung mit einem Lehrberechtigten absolvieren, darin enthalten 10 Stunden Ausbildung im Instrumentenflug, von denen bis zu fünf Stunden als Instrumentenbodenzeit in einem BITD oder FNPT I oder II oder Flugsimulator durchgeführt werden können. Bewerbern, die im Besitz einer gültigen IR(A) sind, wird die Ausbildungszeit im Instrumentenflug mit einem Lehrberechtigten in vollem Umfang angerechnet. Bewerbern, die im Besitz einer gültigen IR(H) sind, können bis zu fünf Stunden Ausbildungszeit im Instrumentenflug mit einem Lehrberechtigten angerechnet werden, wobei mindestens fünf Stunden Ausbildungszeit im Instrumentenflug mit einem Lehrberechtigten in einem Flugzeug durchzuführen sind.

11 (a) Bewerber, die im Besitz einer gültigen Instrumentenflugberechtigung sind, müssen mindestens 15 Stunden Sichtflugausbildung mit einem Lehrberechtigten absolvieren.

(b) Bewerber, die nicht im Besitz einer Nachtflugqualifikation für Flugzeuge sind, müssen zusätzlich mindestens fünf Stunden Nachtflugausbildung auf Flugzeugen absolvieren (siehe JAR-FCL 1.125(c)).

12 Mindestens fünf Stunden der Flugausbildung sind in einem Flugzeug durchzuführen, das für die Beförderung von mindestens vier Personen zugelassen ist und über einen Verstellpropeller und ein Einziehfahrwerk verfügt.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

13 Nach Abschluss der Flugausbildung und der Erfüllung der entsprechenden Anforderungen an die Flugerfahrung hat der Bewerber die praktische Prüfung für den Erwerb einer CPL(A) auf einem einmotorigen oder mehrmotorigen Flugzeug in Übereinstimmung mit Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.170 abzulegen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.170

Praktische Prüfung für den Erwerb einer CPL(A)

(Siehe JAR-FCL 1.170)

(Siehe Anhang 2 zu JAR-FCL 1.170)

1 Der Bewerber für eine praktische Prüfung für den Erwerb einer CPL(A) muss die gesamte geforderte Ausbildung erfolgreich abgeschlossen haben, einschließlich der Ausbildung auf dem/der in der Ausbildung verwendeten Flugzeugmuster/-klasse. Der Bewerber kann darüber entscheiden, ob er die Prüfung auf einem einmotorigen Flugzeug oder, vorbehaltlich der gemäß JAR-FCL 1.255 oder 1.260 geforderten Flug- erfahrung von 70 Stunden als verantwortlicher Pilot, auf einem mehrmotorigen Flugzeug ablegen möchte.

Das in der praktischen Prüfung verwendete Flugzeug muss die Bestimmungen für Ausbildungsflugzeuge gemäß Anhang 1a zu JAR-FCL 1.055 erfüllen und für die Beförderung von mindestens vier Personen zugelassen sein sowie über einen Verstellpropeller und ein Einziehfahrwerk verfügen.

2 Die Verfahren für den Nachweis der Prüfungsreife des Bewerbers, einschließlich der Aushändigung des Ausbildungsnachweises des Bewerbers an den Prüfer, werden von der zuständigen Stelle festgelegt.

3 Der Bewerber muss Abschnitt 1 bis 5 der praktischen Prüfung bestehen sowie Abschnitt 6, wenn ein mehrmotoriges Flugzeug verwendet wird. Wird in einem Prüfungsabschnitt eine Übung nicht bestanden, so gilt dieser Abschnitt als nicht bestanden. Wird mehr als ein Prüfungsabschnitt nicht bestanden, muss der Bewerber die gesamte Prüfung wiederholen. Ein Bewerber, der nur einen Prüfungsabschnitt nicht besteht, muss nur den nicht bestandenen Teil wiederholen. Wird in der Wiederholungsprüfung ein Abschnitt nicht bestanden, ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Dies gilt auch für Abschnitte, die bei einer vorherigen Prüfung bestanden wurden. Die gesamte Prüfung ist innerhalb von sechs Monaten abzulegen.

4 Nach einer nicht bestandenen praktischen Prüfung kann eine weitere Ausbildung erforderlich sein. Werden auch in einer weiteren Prüfung nicht alle Abschnitte bestanden, ist die weitere Ausbildung von der zuständigen Stelle festzulegen. Die praktische Prüfung kann beliebig oft wiederholt werden.

DURCHFÜHRUNG DER PRÜFUNG

5 Die zuständige Stelle gibt dem Prüfer für Flugausbildung (FE) Sicherheitshinweise für die Durchführung der Prüfung.

6 Sollte der Bewerber die praktische Prüfung aus für den Prüfer nicht gerechtfertigten Gründen abbrechen, ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Wird eine Prüfung aus für den Prüfer gerechtfertigten Gründen abgebrochen, sind in einem weiteren Flug nur die nicht durchgeführten Abschnitte zu prüfen.

7 Nach Ermessen des Prüfers kann der Bewerber jede Übung und jedes Verfahren einmal wiederholen. Der Prüfer kann die Prüfung jederzeit abbrechen, wenn die fliegerischen Fähigkeiten des Bewerbers erkennen lassen, dass die gesamte Prüfung wiederholt werden muss.

8 Der Bewerber muss das Flugzeug von dem Sitz führen, von dem er die Tätigkeiten des verantwortlichen Piloten ausführen kann. Der Prüfungsflug ist so durchzuführen, als sei der Bewerber der einzige Pilot an Bord. Die Verantwortung für die Flugdurchführung richtet sich nach den nationalen Vorschriften. § 4 LuftVG und § 2 LuftVO bleiben unberührt.

9 Die Flugstrecke wird vom Prüfer ausgewählt und muss zu einem kontrollierten Flugplatz führen. Der Flug kann auf dem Startflugplatz oder einem anderen Flugplatz enden. Der Bewerber ist für die Planung des Fluges verantwortlich und hat sicherzustellen, dass sich alle Ausrüstungsgegenstände und Unterlagen für die Durchführung des Fluges an Bord befinden. Die Dauer des Fluges muss mindestens 90 Minuten betragen.

10 Der Bewerber hat dem Prüfer die durchgeführten Kontrollen und Maßnahmen anzusagen, einschließlich der Identifizierung von Funkeinrichtungen. Kontrollen sind in Übereinstimmung mit der autorisierten Checkliste für das in der Prüfung verwendete Flugzeugmuster durchzuführen. Im Rahmen der Flugvorbereitung für die praktische Prüfung hat der Bewerber das Setzen der Triebwerksleistungen und die Geschwindigkeiten zu bestimmen. Flugleistungsdaten für Start, Anflug und Landung sind vom Bewerber in Übereinstimmung mit dem Betriebs- oder Flughandbuch des verwendeten Flugzeuges zu berechnen.

11 Der Prüfer darf sich an der Durchführung des Fluges nicht beteiligen, es sei denn, dass ein Eingreifen aus Sicherheitsgründen oder zur Vermeidung von unannehmbaren Verzögerungen für andere Luftverkehrsteilnehmer erforderlich wird.

PRÜFUNGSTOLERANZEN

12 Der Bewerber hat folgende Fähigkeiten nachzuweisen:

- Führen des Flugzeuges innerhalb seiner Betriebsgrenzen
- ruhige und exakte Durchführung sämtlicher Übungen
- gutes Urteilsvermögen und Verhalten als Luftfahrer (Airmanship)
- Anwendung von Kenntnissen aus der Luftfahrt und
- Kontrolle über das Flugzeug zu jedem Zeitpunkt des Fluges, so dass die erfolgreiche Durchführung eines Verfahrens oder einer Übung zu keiner Zeit ernsthaft gefährdet ist.

13 Die folgenden Toleranzen stellen allgemeine Richtwerte dar. Turbulenzen, Flugeigenschaften und Flugleistung des verwendeten Flugzeugmusters sind vom FE entsprechend zu berücksichtigen.

Flughöhe

normaler Flug	± 100 ft
mit simuliertem Triebwerksausfall	± 150 ft

Einhalten einer Funkstandlinie ± 5°

Steuerkurs

normaler Flug	± 10°
mit simuliertem Triebwerksausfall	± 15°

Geschwindigkeit

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

INHALT DER PRÜFUNG

14 Die Prüfungsinhalte und -abschnitte gemäß Anhang 2 zu JAR-FCL 1.170 sind für die praktische Prüfung anzuwenden. Von der zuständigen Stelle wird das vollständige Prüfungsprotokoll festgelegt und in geeigneter Weise bekannt gegeben. Die Flugübungen in Abschnitt 2 Absatz c und e (iv) sowie die Abschnitt 5 und 6 können in einem FNPT II oder Flugsimulator durchgeführt werden.

Anhang 2 zu JAR-FCL 1.170
Inhalte der praktischen Prüfung für den Erwerb einer CPL(A)
 (Siehe JAR-FCL 1.170)

ABSCHNITT 1 Flugvorbereitung und Abflug	
Gebrauch der Checkliste, Verhalten als Luftfahrer (Führen des Flugzeuges mit Sicht nach außen, Eisverhütungs-/Enteisungsverfahren etc.) gelten für alle Abschnitte.	
a	Flugvorbereitung, einschließlich: Dokumentation, Bestimmung von Masse und Schwerpunktlage, Flugwetterberatung
b)	Kontrolle und Bereitstellung des Flugzeuges
c	Rollen und Start
d	Flugleistung und Trimmung
e	Platzrundenverfahren
f	Abflugverfahren, Höhenmessereinstellung, Verfahren zur Vermeidung von Zusammenstößen (Luftraumbeobachtung)
g	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverfahren
ABSCHNITT 2 Allgemeine Flugübungen	
a	Führen des Flugzeuges mit Sicht nach außen, einschließlich Geradeaus- und Horizontalflug, Steigflug, Sinkflug, Luftraumbeobachtung
b	Grenzflugzustände im unteren Geschwindigkeitsbereich, einschließlich Erkennen und Beenden von Strömungsabriss (Verlust der Steuerbarkeit)
c	Kurven, einschließlich Kurven in Landekonfiguration, Steilkurven mit 45° Querneigung
d	Grenzflugzustände im oberen Geschwindigkeitsbereich, Erkennen und Beenden eines kritischen Flugzustandes
e	Führen des Flugzeuges ohne Sicht nach außen ausschließlich nach Instrumenten, einschließlich: i. Horizontalflug, Reiseflugkonfiguration, Einhalten von Steuerkurs, Flughöhe 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 Überlandflug	
a	Führen des Flugzeuges mit Sicht nach außen, einschließlich Reiseflugkonfiguration Reichweite und Höchstflugdauer
b	Orientierung, Gebrauch der Navigationskarten
c	Einhalten von Flughöhe, Fluggeschwindigkeit und Steuerkurs, Luftraumbeobachtung
d	Höhenmessereinstellung, Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverfahren
e	Überwachung des Flugverlaufes, Flugdurchführungsplan, Kraftstoffverbrauch, Feststellung von Kursabweichungen und Kurskorrektur
f	Beobachtung des Wetters, Beurteilung der weiteren Wetterentwicklung, Planung von Ausweichstrecken
g	Einhalten eines Kurses über Grund (Positionsbestimmung durch NDB oder VOR), Identifizierung von Funknavigationseinrichtungen (Instrumentenflug), Ausweichen zum Ausweichflugplatz (Sichtflug)
ABSCHNITT 4 Anflug- und Landeverfahren	
a	Anflugverfahren, Höhenmessereinstellung, Kontrollen, Luftraumbeobachtung
b	Verbindung zur Flugverkehrskontrolle, Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverfahren
c	Durchstarten aus geringer Höhe
d	Normale Landung, Seitenwindlandung (wenn entsprechende Bedingungen vorliegen)
e	Landung auf kurzen Pisten
f	Anflug und Landung ohne Motorhilfe (nur einmotorige Flugzeuge)
g	Landung ohne Landeklappen
h	Tätigkeiten nach Beendigung des Fluges
ABSCHNITT 5 Außergewöhnliche Verfahren und Notverfahren	
Dieser Abschnitt kann mit Abschnitt 1 bis 4 verbunden werden.	
a	Simulierter Triebwerksausfall nach dem Start (in sicherer Höhe), Verfahren bei Ausbruch eines Feuers im Fluge
b	Ausfall von Systemen einschließlich Notausfahren des Fahrwerks, Ausfall der elektrischen Anlage und des Bremssystems
c	Notlandung (simuliert)
d	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverfahren
e	Mündliche Prüfung

ABSCHNITT 6 Simulierter Triebwerksausfall und einschlägige, auf die Klasse oder das Muster bezogene Übungen	
Dieser Abschnitt kann mit Abschnitt 1 bis 5 verbunden werden.	
a	Simulierter Triebwerksausfall während des Starts (in sicherer Höhe, sofern nicht in einem Flugsimulator durchgeführt)
b	Anflug und Durchstarten mit simuliertem Triebwerksausfall
c	Anflug und Landung bis zum vollständigen Stillstand mit simuliertem Triebwerksausfall
d	Triebwerksausfall, Abstellen und Wiederanlassen
e	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverfahren, Verhalten als Luftfahrer
f	Vom Flugprüfer festgelegt – einschlägige Übungen der praktischen Prüfung für den Erwerb einer Klassen- oder Musterberechtigung; darunter, soweit zutreffend: i. Flugzeugsysteme, einschließlich der Bedienung des Autopiloten ii. Betrieb der Druckkabine iii. Gebrauch der Eisverhütungs-/Enteisungsanlage
g	Mündliche Prüfung

ABSCHNITT E – INSTRUMENTENFLUGBERECHTIGUNG (Flugzeug) – IR(A)

JAR-FCL 1.174 Flugmedizinische Tauglichkeit

Der Bewerber für eine IR(A) muss in Übereinstimmung mit JAR-FCL 3.355(b) flugmedizinisch tauglich sein.

JAR-FCL 1.175 Erfordernis einer Instrumentenflugberechtigung

(a) Der Inhaber einer Lizenz (A) darf ein Flugzeug nur dann nach Instrumentenflugregeln (IFR) führen, wenn er im Besitz einer der Luftfahrzeugkategorie entsprechenden Instrumentenflugberechtigung (IR(A)) gemäß JAR-FCL ist. Davon ausgenommen sind Piloten während der praktischen Prüfung oder während der Ausbildung mit einem Lehrberechtigten.

(b) Nicht Bestandteil der Bestimmungen

JAR-FCL 1.180 Rechte und Voraussetzungen

(a) Rechte

(1) Vorbehaltlich der Einschränkungen der Berechtigung durch den Einsatz eines weiteren Piloten, der während der praktischen Prüfung gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.170 die Rolle des Kopiloten einnimmt (Flugbetrieb mit zwei Piloten/Multi-pilot restriction), und weiterer, in Deutschland anwendbarer Vorschriften, ist der Inhaber einer IR(A) für mehrmotorige Flugzeuge berechtigt, ein- oder mehrmotorige Flugzeuge bis zu einer Entscheidungshöhe von 200 Fuß (60 m) nach Instrumentenflugregeln zu führen. Die Instrumentenflugberechtigung für Entscheidungshöhen unterhalb von 200 Fuß (60 m) kann im Anschluss an weitere Ausbildung und Prüfungen gemäß EU-OPS und Anhang 2 zu JAR-FCL 1.240 Abschnitt 6 von der zuständigen Stelle erteilt werden.

(2) Vorbehaltlich der Voraussetzungen für die praktische Prüfung gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.210 und weiterer, in Deutschland anwendbarer Vorschriften, ist der Inhaber einer IR(A) für einmotorige Flugzeuge berechtigt, einmotorige Flugzeuge bis zu einer Entscheidungshöhe von 200 Fuß (60 m) nach Instrumentenflugregeln zu führen.

(b) Voraussetzungen

Ein Bewerber, der die Voraussetzungen gemäß JAR-FCL 1.185 bis 1.210 nachgewiesen hat, hat damit die Anforderungen für die Erteilung einer IR(A) erfüllt.

JAR-FCL 1.185 Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung

(a) Die Gültigkeitsdauer einer IR(A) beträgt ein Jahr, beginnend mit dem Datum der Ausstellung oder Erneuerung oder dem Ablaufdatum einer gültigen IR(A), wenn diese in Übereinstimmung mit JAR-FCL 1.246(a) verlängert wurde.

(b) Ist die IR(A) auf den Flugbetrieb mit zwei Piloten beschränkt, ist der Überprüfungsflug für die Verlängerung oder Erneuerung im Flugbetrieb mit zwei Piloten durchzuführen.

(c) Wurde die IR(A) innerhalb der vorangegangenen 7 Jahre nicht verlängert oder erneuert, hat der Inhaber die theoretische und praktische Prüfung für den Erwerb der IR(A) gemäß JAR-FCL 1.210 abzulegen.

JAR-FCL 1.190 Flugerfahrung und Anrechnung von Flugzeiten (Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.205)

(a) Der Bewerber für eine IR(A) muss im Besitz einer PPL(A) mit Nachtflugqualifikation oder einer CPL(A) sein und über mindestens 50 Stunden Überlandflugzeit als verantwortlicher Pilot von Flugzeugen oder Hubschraubern verfügen, davon mindestens zehn Stunden auf Flugzeugen.

(b) Wenn der Bewerber im Besitz einer IR(H) ist, kann die gesamte gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.205 geforderte Flugausbildung auf zehn Stunden auf Flugzeugen verringert werden.

(c) Wenn der Bewerber im Besitz einer in Übereinstimmung mit den Regelungen der ICAO ausgestellten CPL(A) ist, kann die gesamte gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.205 geforderte Flugausbildung um bis zu zehn Stunden verringert werden

oder

(d) wenn der Bewerber die Teilnahme an dem Modul A (Grundlagen des Instrumentenfluges) gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.205 nachweisen kann, kann die gesamte gemäß Anhang 1

zu JAR-FCL 1.205 geforderte Flugausbildung um bis zu zehn Stunden verringert werden.

JAR-FCL 1.195 Theoretische Kenntnisse

(a) Lehrgang

Der Bewerber für eine IR(A) hat eine genehmigte theoretische Ausbildung in einem Ausbildungsbetrieb für Flugausbildung (FTO) nachzuweisen. Der Lehrgang sollte, soweit wie möglich, mit der Flugausbildung abgestimmt sein.

(b) Prüfung

Ein Bewerber muss theoretische Kenntnisse in Art und Umfang nachweisen, die den Rechten einer IR(A) entsprechen und muss die Anforderungen gemäß Abschnitt J der JAR-FCL 1 erfüllen.

JAR-FCL 1.200 Kenntnisse der englischen Sprache

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.200)

(a) Der Bewerber für eine IR(A), MPL(A), ATPL(A) oder deren Anerkennung muss die Fähigkeit nachgewiesen haben, die englische Sprache gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.200 anwenden zu können.

(b) Der Inhaber einer in Übereinstimmung mit Anhang 1 zu JAR-FCL 1.200 erteilten IR(A) hat damit die PPL(A), CPL(A), MPL(A) oder ATPL(A) um das Sprechfunkzeugnis in englischer Sprache erweitert.

JAR-FCL 1.205 Flugausbildung

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.205)

Der Bewerber für eine IR(A) muss entweder die Teilnahme an einer durchgehenden Flugausbildung, die auch die Ausbildung zum Erwerb der IR(A) beinhaltet (siehe JAR-FCL 1.165 und 1.515) oder eine genehmigte modulare Flugausbildung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.205 nachweisen.

JAR-FCL 1.210 Praktische Fähigkeiten

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.210)

(a) Allgemeines

Der Bewerber für eine IR(A) muss die Fähigkeit nachgewiesen haben, die Verfahren und Übungen gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.210 so durchzuführen, wie es die Rechte einer IR(A) erfordern.

(b) Mehrmotorige Flugzeuge

Für den Erwerb einer Instrumentenflugberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge ist die Prüfung auf einem mehrmotorigen Flugzeug abzulegen.

Bewerber, die eine Klassen-/Musterberechtigung für das in der praktischen Prüfung verwendete Flugzeug erwerben möchten, müssen außerdem die Voraussetzungen gemäß JAR-FCL 1.262 erfüllen.

(c) Einmotorige Flugzeuge

Für den Erwerb einer Instrumentenflugberechtigung für einmotorige Flugzeuge ist die Prüfung auf einem einmotorigen Flugzeug abzulegen. Ein Flugzeug mit mehreren Motoren auf der Längsachse ist im Hinblick auf eine Instrumentenflugberechtigung als einmotoriges Flugzeug zu betrachten.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.200

IR(A) – Kenntnisse der englischen Sprache

(Siehe JAR-FCL 1.200)

(Siehe JAR-FCL 1.005(b)(5))

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.005)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.015)

KENNTNISSE DER ENGLISCHEN SPRACHE

1 Der Bewerber für die IR(A) oder Inhaber einer solchen muss über die Fähigkeit verfügen, die englische Sprache zu folgenden Zwecken anwenden zu können:

(a) Während des Fluges:

Sprechfunkverkehr bezogen auf alle Flugphasen einschließlich Notsituationen.

Die Forderung wird als erfüllt angesehen, wenn der Bewerber eine praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für den Erwerb einer IR, MPL oder ATPL bestanden hat, bei der der Sprechfunkverkehr in englischer Sprache durchgeführt wird.

(b) Am Boden:

Alle Informationen, die sich auf die Durchführung eines Fluges beziehen, z.B.:

- * Fähigkeit zum Lesen und Verstehen von technischen Handbüchern in englischer Sprache, z.B. Betriebshandbuch, Flughandbuch etc.;
- * Flugvorbereitung, Zusammenstellung von Wetterinformationen, NOTAMs, ATC-Flugplan, etc.;
- * Gebrauch von Strecken-, An- und Abflugkarten und zugehörigen Unterlagen in englischer Sprache.

Diese Forderung wird als erfüllt angesehen, wenn der Bewerber einen in englischer Sprache durchgeführten Ausbildungslehrgang für IR, MPL oder ATPL erfolgreich abgeschlossen hat oder die theoretische Prüfung für IR, MPL oder ATPL in englischer Sprache bestanden hat.

(c) Verständigung:

Fähigkeit zur Verständigung mit anderen Besatzungsmitgliedern in englischer Sprache in allen Flugphasen einschließlich der Flugvorbereitung.

Diese Forderung wird als erfüllt angesehen, wenn der Bewerber für eine IR(A) oder Inhaber einer solchen einen in englischer Sprache durchgeführten Lehrgang in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCC) abgeschlossen hat und eine Bescheinigung über den erfolgreichen Abschluss dieses Lehrganges gemäß JAR-FCL 1.250(a)(3) besitzt oder wenn er eine praktische Prüfung/Befähigungsüberprüfung für Flugzeuge mit zwei Piloten in Übereinstimmung mit Anhang 1 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295 bestanden hat, bei der der Sprechfunkverkehr und die Kommunikation mit anderen Besatzungsmitgliedern in englischer Sprache durchgeführt werden.

2 Alternativ können die oben aufgeführten Forderungen auch durch eine besondere, von der zuständigen Stelle oder im Auftrag der zuständigen Stelle durchgeführte Prüfung nachgewiesen werden. Hierzu ist die vorherige Teilnahme an einem Lehrgang erforderlich, der es dem Bewerber ermöglicht, die unter 1(a), (b) und (c) aufgeführten Anforderungen zu erfüllen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.205 Modulare Ausbildung für IR(A)

(Siehe JAR-FCL 1.205)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470)

1 Das Ziel der modularen Ausbildung für IR(A) ist die Vermittlung der notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten, um Flugzeuge nach Instrumentenflugregeln und unter Instrumentenflug-Wetterbedingungen zu führen. Der Lehrgang besteht aus zwei Modulen, die getrennt absolviert oder miteinander kombiniert werden können.

Modul A – Grundlagen des Instrumentenfluges

Diese Einheit besteht aus zehn Stunden Ausbildungszeit im Instrumentenflug, von denen bis zu fünf Stunden aus Instrumentenbodenzeit in einem BITD, FNPT I oder II oder einem Flugsimulator bestehen können. Dieses Modul ist in einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (FTO) durchzuführen. Alle Module bedürfen der Genehmigung der zuständigen Stelle. Bewerber, die das Modul Grundlagen des Instrumentenfluges unter der Aufsicht und zur Zufriedenheit des Ausbildungsleiters absolviert haben erhalten eine Teilnahmebescheinigung.

Modul B – Flugausbildung in Instrumentenflugverfahren

Diese Einheit umfasst den restlichen Ausbildungslehrplan für die Instrumentenflugberechtigung (A), 40 Stunden Ausbildungszeit im Instrumentenflug auf einmotorigen Flugzeugen oder 45 Stunden auf mehrmotorigen Flugzeugen sowie den theoretischen Ausbildungslehrgang für den Erwerb der IR(A). Dieses Modul ist in einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (FTO) durchzuführen. Alle Module bedürfen der Genehmigung der zuständigen Stelle.

2 Bewerber für eine modulare Ausbildung für IR(A) müssen im Besitz einer gemäß ICAO Anhang 1 erteilten PPL(A) oder CPL(A) sein, jeweils mit den Rechten zur Durchführung von Flügen bei Nacht. Ein Bewerber für das Modul Flugausbildung in Instrumentenflugverfahren, der nicht im Besitz einer CPL(A) ist, muss eine Teilnahmebescheinigung für das Modul Grundlagen des Instrumentenfluges nachweisen.

Der Ausbildungsbetrieb hat sicherzustellen, dass der Bewerber für einen IR(A)-Lehrgang für mehrmotorige Flugzeuge, der bisher noch nicht über eine Muster- oder Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge verfügt, vor Beginn des IR(A)-Lehrganges die Ausbildung für mehrmotorige Flugzeuge gemäß JAR-FCL 1.261(b)(2) im Umfang von sechs Stunden erhalten hat.

3 Bewerber, die das Modul Flugausbildung in Instrumentenflugverfahren einer modularen Ausbildung für IR(A) absolvieren möchten, müssen unter der Aufsicht des Ausbildungsleiters einer FTO alle Ausbildungsabschnitte innerhalb eines durchgehenden, genehmigten Ausbildungslehrganges, den die betreffende FTO zusammenstellt, abschließen. Vor Beginn des Moduls Flugausbildung in Instrumentenflugverfahren hat die FTO sicherzustellen, dass der Bewerber über grundlegende Fähigkeiten im Instrumentenflug verfügt. Eine Auffrischungsschulung ist nach Bedarf durchzuführen. Die theoretische Ausbildung kann auch in einer FTO, die nur Theorieausbildung durchführt, erfolgen. In diesem Fall ist der Ausbildungsleiter der Organisation für die Überwachung zuständig.

4 Die theoretische Ausbildung ist innerhalb von 18 Monaten abzuschließen. Das Modul Flugausbildung in Instrumentenflugverfahren und die praktische Prüfung sind innerhalb der Gültigkeitsdauer der bestandenen theoretischen Prüfungen gemäß JAR-FCL 1.495 abzuschließen.

5 Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:

- (a) eine theoretische Ausbildung, die zum Kenntnisstand der Instrumentenflugberechtigung führt
- (b) eine praktische Ausbildung im Instrumentenflug.

6 Mit dem erfolgreichen Abschluss der theoretisch(en) Prüfung(en) gemäß Absatz 8 und der praktischen Prüfung gemäß Absatz 14 hat der Bewerber die theoretischen und praktischen Anforderungen für den Erwerb einer IR(A) erfüllt.

THEORETISCHE AUSBILDUNG

7 Der Lehrplan für die theoretische Ausbildung ist in Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470 festgelegt. Ein genehmigter modularer IR(A)-Lehrgang muss mindestens 150 Unterrichtsstunden (eine Unterrichtsstunde =

60 Minuten) umfassen, wobei sich diese aus Unterricht im Klassenraum, interaktiven Videoprogrammen, Dia-/Tonbandvorführungen, Einzelplatzstudium, rechnergestützten Ausbildungsverfahren und anderen, von der zuständigen Stelle genehmigten Unterrichtsmitteln in entsprechenden Anteilen zusammensetzen können. Genehmigte Fernlehrgänge können nach Ermessen der zuständigen Stelle ebenfalls als Teil der Ausbildung angeboten werden.

THEORETISCHE PRÜFUNG

8 Der Bewerber hat, in Übereinstimmung mit Abschnitt J der JAR-FCL, Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der IR(A) entsprechen.

FLUGAUSBILDUNG

9 Ein IR(A)-Lehrgang für einmotorige Flugzeuge muss mindestens 50 Stunden Ausbildung im Instrumentenflug umfassen, von denen bis zu 5 Stunden aus Instrumentenbodenzeit in einem BITD, 20 Stunden in einem FNPT I oder bis zu 35 Stunden in einem Flugsimulator oder FNPT II bestehen können.

10 Ein IR(A)-Lehrgang für mehrmotorige Flugzeuge muss mindestens 55 Stunden Ausbildung im Instrumentenflug umfassen, von denen bis zu 25 Stunden aus Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I oder bis zu 40 Stunden in einem Flugsimulator oder FNPT II bestehen können. Mit Zustimmung der zuständigen Stelle dürfen nicht mehr als 10 Stunden der in einem FNPT II oder Flugsimulator durchzuführenden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I durchgeführt werden. Die verbleibende Ausbildungszeit im Instrumentenflug muss mindestens 15 Stunden auf mehrmotorigen Flugzeugen umfassen.

11 Der Inhaber einer IR(A) für einmotorige Flugzeuge, der auch im Besitz einer Muster- oder Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge ist und erstmalig eine IR(A) für mehrmotorige Flugzeuge erwerben möchte, muss in einer genehmigten FTO/TRTO einen Lehrgang erfolgreich abschließen, der mindestens fünf Stunden Ausbildung im Instrumentenflug mit einem Lehrberechtigten für Instrumentenflug auf mehrmotorigen Flugzeugen beinhaltet, von denen drei Stunden in einem Flugsimulator oder FNPT II durchgeführt werden können.

12 Bei Bewerbern, die im Besitz einer in Übereinstimmung mit den Regelungen der ICAO erteilten CPL(A) sind oder die Teilnahme an dem Modul zu den Grundlagen des Instrumentenfluges nachweisen, kann sich die nach Absatz 9 oder 10 geforderte Gesamtflugzeit um 10 Stunden verringern. Die gesamte Ausbildungszeit im Instrumentenflug auf einem Flugzeug muss, wie jeweils zutreffend, den Anforderungen von Absatz 9 oder 10 entsprechen.

13 Die Flugübungen bis hin zur praktischen Prüfung für den Erwerb der IR(A) müssen Folgendes umfassen:

Modul A – Grundlagen des Instrumentenfluges

Grundlegende Verfahren und Übungen zum Instrumentenflug, die mindestens Folgendes beinhalten:

- grundlegende Übungen im Instrumentenflug ohne Sicht nach außen
 - Horizontalflug
 - Steigflug
 - Sinkflug
 - Kurven im Horizontalflug, Steigflug, Sinkflug
- Steilkurven
- Funknavigation
- Beenden ungewöhnlicher Fluglagen
- Ausfall von Fluglageinstrumenten
- Erkennen und Beenden von Strömungsabriss

Modul B – Flugausbildung in Instrumentenflugverfahren

- (1) Flugvorbereitung für Flüge nach Instrumentenflugregeln einschließlich Benutzung des Flughandbuchs und entsprechender Unterlagen der Flugverkehrsdienste;
- (2) Verfahren und Übungen für den Betrieb nach Instrumentenflugregeln unter normalen, außergewöhnlichen und Notfallbedingungen, die mindestens Folgendes umfassen:

- Übergang vom Sichtflug in den Instrumentenflug beim Start
 - Standardverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln
 - IFR-Streckenflugverfahren
 - Warteverfahren
 - Instrumentenanflüge bis zu festgelegten Mindestwerten
 - Fehlanflugverfahren
 - Landungen nach Instrumentenanflügen, einschließlich Platzrundenanflüge;
- (3) Übungen während des Fluges und besondere Flugeigenschaften;
- (4) soweit gefordert, Durchführung der oben aufgeführten Übungen auf einem mehrmotorigen Flugzeug, einschließlich Führen des Flugzeuges ausschließlich nach Instrumenten mit einem simulierten Ausfall eines Triebwerkes sowie Abstellen und Wiederanlassen des Triebwerkes (die zuletzt genannte Übung ist in sicherer Höhe auszuführen, sofern sie nicht in einem Flugsimulator oder FNPT II durchgeführt wird).

PRAKTISCHE PRÜFUNGEN

14 (a) Nach dem Abschluss der entsprechenden Flugausbildung und den Nachweis der gemäß JAR-FCL 1.190 geforderten Flugerfahrung hat der Bewerber die praktische Prüfung für den Erwerb der IR(A) auf einem einmotorigen oder mehrmotorigen Flugzeug in Übereinstimmung mit Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.210 abzulegen.

(b) Nach dem Abschluss des unter Absatz 11 genannten Lehrganges muss der Bewerber eine praktische Prüfung auf einem mehrmotorigen Flugzeug gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.210 ablegen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.210
Praktische Prüfung für den Erwerb einer IR(A)
(Siehe JAR-FCL 1.185 und 1.210)

1 Der Bewerber für eine praktische Prüfung für den Erwerb einer IR(A) hat diese Prüfung auf dem/der in der Ausbildung verwendeten Flugzeugmuster/-klasse abzulegen. Das in der praktischen Prüfung verwendete Flugzeug muss die Bestimmungen für Ausbildungsflugzeuge in Anhang 1a zu JAR-FCL 1.055 erfüllen.

2 Die Verfahren für den Nachweis der Prüfungsreife des Bewerbers, einschließlich der Aushändigung des Ausbildungsnachweises des Bewerbers an den Prüfer, werden von der zuständigen Stelle festgelegt, die die Genehmigung zur Ausbildung erteilt hat.

3 Der Bewerber muss Abschnitt 1 bis 5 der praktischen Prüfung bestehen und, sofern ein mehrmotoriges Flugzeug verwendet wird, Abschnitt 6 des Anhanges 2 zu JAR-FCL 1.210. Wird in einem Prüfungsabschnitt eine Übung nicht bestanden, so gilt dieser Abschnitt als nicht bestanden. Wird mehr als ein Prüfungsabschnitt nicht bestanden, muss der Bewerber die gesamte Prüfung wiederholen. Ein Bewerber, der nur einen Prüfungsabschnitt nicht besteht, muss nur den nicht bestandenen Teil wiederholen. Wird in der Wiederholungsprüfung ein Abschnitt nicht bestanden, ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Dies gilt auch für Abschnitte, die bei einer vorherigen Prüfung bestanden wurden. Die gesamte Prüfung ist innerhalb von sechs Monaten abzulegen.

4 Nach einer nicht bestandenen praktischen Prüfung kann eine weitere Ausbildung erforderlich sein. Werden auch in einer weiteren Prüfung nicht alle Abschnitte bestanden, ist die weitere Ausbildung von der zuständigen Stelle festzulegen. Die praktische Prüfung kann beliebig oft wiederholt werden.

DURCHFÜHRUNG DER PRÜFUNG

5 Die Prüfung soll einen tatsächlichen Flug simulieren. Die Flugstrecke wird vom Prüfer ausgewählt. Ein wesentliches Element ist die Fähigkeit des Bewerbers, den Flug anhand der üblichen Flugvorbereitungsunterlagen zu planen und durchzuführen. Der Bewerber ist für die Planung des Fluges zuständig und hat sicherzustellen, dass sich alle Ausrüstungsgegenstände und Unterlagen für die Durchführung des Fluges an Bord befinden. Die Dauer des Fluges muss mindestens eine Stunde betragen.

6 Die zuständige Stelle gibt dem Prüfer Sicherheitshinweise, die während der Prüfung zu beachten sind.

7 Sollte der Bewerber die praktische Prüfung aus für den Prüfer nicht gerechtfertigten Gründen abbrechen, ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Wird eine Prüfung aus für den Prüfer gerechtfertigten Gründen abgebrochen, sind in einem weiteren Flug nur die nicht durchgeführten Abschnitte zu prüfen.

8 Nach Ermessen des Prüfers kann der Bewerber jede Übung und jedes Verfahren einmal wiederholen. Der Prüfer kann die Prüfung jederzeit abbrechen, wenn die fliegerischen Fähigkeiten des Bewerbers erkennen lassen, dass die gesamte Prüfung wiederholt werden muss.

9 Der Bewerber muss das Flugzeug von dem Sitz führen, von dem er die Tätigkeiten des verantwortlichen Piloten ausführen kann. Der Prüfungsflug ist so durchzuführen, als sei der Bewerber der einzige Pilot an Bord. Der Prüfer darf sich an der Durchführung des Fluges nicht beteiligen, es sei denn, dass ein Eingreifen aus Sicherheitsgründen oder zur Vermeidung unannehmbarer Verzögerungen für andere Luftverkehrsteilnehmer erforderlich wird. Führt der Prüfer oder ein anderer Pilot während der Prüfung die Tätigkeiten eines Kopiloten aus, sind die Rechte der Instrumentenflugberechtigung auf den Flugbetrieb mit zwei Piloten beschränkt. Diese Einschränkung kann aufgehoben werden, wenn der Bewerber eine weitere praktische Prüfung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.210 auf einem Flugzeug mit einem Piloten durchführt, bei der kein anderes Flugbesatzungsmitglied an der Flugdurchführung beteiligt ist. Die praktische Prüfung zu diesem Zweck kann in einem FNPT II oder Flugsimulator des entsprechenden Flugzeugmusters oder der entsprechenden Flugzeugklasse durchgeführt werden. Die Verantwortung für die Flugdurchführung richtet sich nach den nationalen Vorschriften. § 4 LuftVG und § 2 LuftVO bleiben unberührt.

10 Entscheidungshöhen, Mindestsinkflughöhen und der Fehlanflugpunkt sind vom Bewerber im Voraus festzulegen und mit dem Prüfer abzustimmen.

11 Der Bewerber für eine IR(A) hat dem Prüfer die durchgeführten Kontrollen und Maßnahmen anzusehen, einschließlich der Identifizierung von Funkeinrichtungen. Kontrollen sind in Übereinstimmung mit der autorisierten Checkliste für das in der Prüfung verwendete Flugzeugmuster durchzuführen. Im Rahmen der Flugvorbereitung für die praktische Prüfung hat der Bewerber das Setzen der Triebwerksleistungen und die Geschwindigkeiten zu bestimmen. Flugleistungsdaten für Start, Anflug und Landung sind vom Bewerber in Übereinstimmung mit dem Betriebs- oder Flughandbuch des verwendeten Flugzeuges zu berechnen.

PRÜFUNGSTOLERANZEN

12 Der Bewerber hat folgende Fähigkeiten nachzuweisen:

- Führen des Flugzeuges innerhalb seiner Betriebsgrenzen;
- ruhige und exakte Durchführung sämtlicher Übungen;
- gutes Urteilsvermögen und Verhalten als Luftfahrer (Airmanship);
- Anwendung von Kenntnissen aus der Luftfahrt und
- Kontrolle über das Flugzeug zu jedem Zeitpunkt des Fluges, so dass die erfolgreiche Durchführung eines Verfahrens oder einer Übung zu keiner Zeit ernsthaft gefährdet ist.

13 Die folgenden Toleranzen stellen allgemeine Richtwerte dar. Turbulenzen, Flugeigenschaften und Flugleistung des verwendeten Flugzeugmusters sind vom Prüfer entsprechend zu berücksichtigen.

Flughöhe

allgemein	±100 ft
Durchstarten bei Erreichen der Entscheidungshöhe	+50 ft/–0 ft
Mindestsinkflughöhe/MAP/Höhe über NN	+50 ft/–0 ft

Einhalten einer Funkstandlinie	±5°
	Präzisionsanflug Hälfte des Anzeigebereiches, Azimut und Gleitweg

Steuerkurs

alle Triebwerke in Betrieb	±5°
mit simuliertem Triebwerksausfall	±10°

Geschwindigkeit

alle Triebwerke in Betrieb	± 5 Knoten
mit simuliertem Triebwerksausfall	+10 Knoten/–5 Knoten

INHALT DER PRÜFUNG

14 Die Prüfungsinhalte und -abschnitte gemäß Anhang 2 zu JAR-FCL 1.210 sind für die praktische Prüfung anzuwenden. Von der zuständigen Stelle wird das vollständige Prüfungsprotokoll festgelegt und in geeigneter Weise bekannt gegeben. Abschnitt 2, Übung d und Abschnitt 6 der praktischen Prüfung können aus Sicherheitsgründen in einem FNPT II oder Flugsimulator des entsprechenden Flugzeugmusters oder der entsprechenden Flugzeugklasse durchgeführt werden.

Anhang 2 zu JAR-FCL 1.210

Inhalte der praktischen Prüfung für den Erwerb einer IR(A)

(Siehe JAR-FCL 1.185 und 1.210)

ABSCHNITT 1 FLUGVORBEREITUNG UND ABFLUG	
Gebrauch der Checkliste, Verhalten als Luftfahrer, Eisverhütungs-/Enteisungsverfahren etc. gelten für alle Abschnitte:	
a	Benutzung des Flughandbuches (oder entsprechender Unterlagen), insbesondere Berechnung von Flugleistung, Masse und Schwerpunktlage
b	Benutzung von Unterlagen der Flugverkehrsdienste und des Wetterdienstes
c	Vorbereitung des ATC-Flugplanes sowie des IFR-Flugdurchführungsplans
d	Vorflugkontrolle
e	Wettermindestbedingungen
f	Rollen
g	Besprechung vor dem Start (TO/Briefing) Start
h	Übergang zum Instrumentenflug
i	Instrumentenabflugverfahren, Höhenmessereinstellung
j	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverfahren
ABSCHNITT 2 ALLGEMEINE FLUGÜBUNGEN	
a	Führen des Flugzeuges ausschließlich nach Instrumenten, einschließlich: Horizontalflug bei verschiedenen Geschwindigkeiten, Trimmung
b	Steig- und Sinkflugkurven unter Einhaltung einer Standardkurve (Rate 1 turn)
c	Beenden ungewöhnlicher Fluglagen, einschließlich Kurven mit gleich bleibender 45°-Querneigung und steilen Sinkflugkurven
d*	Beenden des überzogenen Flugzustandes im Horizontalflug, in Steig-/Sinkflugkurven und in Landekonfiguration
e	Ausfall von Fluglageinstrumenten, stabilisierter Steig- oder Sinkflug im Kurvenflug (Rate 1 turn) auf bestimmte Steuerkurse, Beenden ungewöhnlicher Fluglagen

* kann in einem Flugsimulator oder FNPT II durchgeführt werden

+ kann wahlweise in Abschnitt 4 oder 5 durchgeführt werden

ABSCHNITT 3 IFR-STRECKENFLUGVERFAHREN	
a	Einhalten eines Kurses über Grund, einschließlich Anschneiden von Funkstandlinien, z.B. NDB, VOR, RNAV
b	Gebrauch von Funknavigationshilfen
c	Horizontalflug, Einhalten von Steuerkurs, Flughöhe und Fluggeschwindigkeit, Setzen der Triebwerksleistung, Trimmtechnik
d	Höhenmessereinstellungen
e	Berechnung und Korrektur der voraussichtlichen Ankunftszeiten (Warteverfahren – soweit erforderlich)
f	Überwachung des Flugfortganges, Flugdurchführungsplan, Kraftstoffverbrauch, Systemmanagement
g	Eisverhütungs- und Enteisungsverfahren, wenn nötig simuliert
h	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverfahren
ABSCHNITT 4 PRÄZISIONSANFLUG	
a	Einstellen, Überprüfen und Identifizieren von Navigationshilfen
b	Anflugverfahren, Höhenmesserüberprüfung
c	Besprechung des Anfluges und der Landung einschließlich Sinkflug-, Anflug- und Landekontrollen
d+	Warteverfahren
e	Einhaltung des veröffentlichten Anflugverfahrens
f	Zeitnahme für den Anflug
g	Einhalten von Flughöhe, Fluggeschwindigkeit und Steuerkurs (stabilisierter Anflug)
h+	Durchstartverfahren
i+	Fehlanflugverfahren / Landung
j	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverfahren

* kann in einem Flugsimulator oder FNPT II durchgeführt werden

+ kann wahlweise in Abschnitt 4 oder 5 durchgeführt werden

ABSCHNITT 5 NICHT-PRÄZISIONSANFLUG	
a	Einstellen, Überprüfen und Identifizieren von Navigationshilfen
b	Anflugverfahren, Höhenmessereinstellungen
c	Besprechung des Anfluges und der Landung einschließlich Sinkflug-, Anflug- und Landekontrollen
d+	Warteverfahren
e	Einhaltung des veröffentlichten Anflugverfahrens
f	Zeitnahme für den Anflug
g	Einhalten von Flughöhe, Fluggeschwindigkeit und Steuerkurs (stabilisierter Anflug)
h+	Durchstartverfahren
i+	Fehlanflugverfahren / Landung
j	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverfahren
ABSCHNITT 6 (soweit zutreffend) SIMULIERTER TRIEBWERKSAUSFALL	
a*	Simulierter Triebwerksausfall nach dem Start oder während des Durchstartens
b*	Anflug und Durchstarten mit simuliertem Triebwerksausfall
c*	Anflug und Landung mit simuliertem Triebwerksausfall, Fehlanflugverfahren
d*	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverfahren

* kann in einem Flugsimulator oder FNPT II durchgeführt werden

+ kann wahlweise in Abschnitt 4 oder 5 durchgeführt werden

ABSCHNITT F – KLASSEN- UND MUSTERBERECHTIGUNGEN (Flugzeug)

JAR-FCL 1.215 Klassenberechtigungen (A)

(a) Einteilung

Für Flugzeuge mit einem Piloten, die keine Musterberechtigung erfordern, sind folgende Klassenberechtigungen festgelegt:

- (1) einmotorige Landflugzeuge mit Kolbenantrieb
- (2) einmotorige Wasserflugzeuge mit Kolbenantrieb
- (3) Reisemotorsegler
- (4) einmotorige Landflugzeuge mit Propellerturbinenantrieb eines Herstellers
- (5) einmotorige Wasserflugzeuge mit Propellerturbinenantrieb eines Herstellers
- (6) mehrmotorige Landflugzeuge mit Kolbenantrieb und
- (7) mehrmotorige Wasserflugzeuge mit Kolbenantrieb.

(b) Aufstellung

(1) Klassenberechtigungen für Flugzeuge werden vom Luftfahrt-Bundesamt festgelegt und in geeigneter Weise bekannt gegeben. Für den Wechsel auf ein anderes Muster oder eine andere Baureihe des Flugzeuges innerhalb einer Klassenberechtigung ist eine Unterschiedsschulung (Differences Training/D) oder ein Vertrautmachen (Familiarisation/F) erforderlich.

(2) Flugzeuge, die nicht wie unter (1) bekannt gegeben werden, können in die JAR-FCL-Lizenz eingetragen werden, die Rechte der Berechtigung sind jedoch beschränkt auf Flugzeuge, die im Luftfahrzeugregister des Ausstellerstaates der Berechtigung eingetragen sind.

(c) Die Bedingungen für die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung folgender Klassenberechtigungen werden nach Ermessen der zuständigen Stelle festgelegt:

- (1) Wasserflugzeuge
- (2) Flugzeuge mit Motoren auf der Längsachse (Multi-Engine-Centerline Thrust(A)).
- (3) einsitzige Flugzeuge.

JAR-FCL 1.220 Musterberechtigungen (A)

(a) Kriterien

Für Flugzeuge, die nicht unter JAR-FCL 1.215 erfasst sind, werden unter Berücksichtigung der folgenden Kriterien Musterberechtigungen erteilt:

- (1) Musterzulassung
- (2) Flugeigenschaften
- (3) Mindestflugbesatzung gemäß Musterzulassung
- (4) Stand der Technik.

(b) Einteilung

Musterberechtigungen für Flugzeuge sind erforderlich für:

(1) alle Flugzeugmuster, die gemäß Musterzulassung mit zwei Piloten betrieben werden müssen

oder

(2) alle mehrmotorigen Flugzeugmuster mit einem Piloten und Propellerturbinenantrieb oder Strahltriebwerk

oder

(3) alle einmotorigen Flugzeugmuster mit einem Piloten mit Strahltriebwerk

(4) alle sonstigen Flugzeugmuster, sofern dies für notwendig erachtet wird.

(c) Aufstellung

(1) Musterberechtigungen für Flugzeuge werden vom Luftfahrt-Bundesamt festgelegt und in geeigneter Weise bekannt gegeben. Für den Wechsel auf eine andere Baureihe des Flugzeuges innerhalb einer Musterberechtigung ist eine Unterschiedsschulung oder ein Vertrautmachen erforderlich.

(2) (i) Flugzeuge, die nicht in Übereinstimmung mit FAR/JAR 23, FAR/JAR 23 Zubringerflugzeuge, FAR/JAR 25, BCAR oder AIR 2051 als Muster zugelassen sind

oder

(ii) Flugzeuge, die in einem JAA-Mitgliedstaat unter besonderer Registrierung fliegen, wie zum Beispiel militärische Flugzeuge, ehemalige Militärflugzeuge, Experimentalflugzeuge oder historische Flugzeuge

werden nicht wie unter (1) bekannt gegeben.

(3) Flugzeuge, die nicht wie unter (1) bekannt gegeben werden, können in die JAR-FCL-Lizenz eingetragen werden, die Rechte

der Berechtigung sind jedoch beschränkt auf Flugzeuge, die im Luftfahrzeugregister des Ausstellerstaates der Berechtigung eingetragen sind.

JAR-FCL 1.221 Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten

(a) Kriterien

Für die Festlegung einer Klassen- oder Musterberechtigung für ein Hochleistungsflugzeug mit einem Piloten ist Folgendes zu berücksichtigen:

- (1) Art des Triebwerks
- (2) Ausstattung mit Flugzeugsystemen und die Leistung dieser Systeme
- (3) Druckkabine
- (4) Leistungen von Navigationssystemen
- (5) Flugleistung für Start, Reiseflug und Landung
- (6) Handhabungseigenschaften.

(b) Aufstellung

Flugzeuge, die als Hochleistungsflugzeuge gelten, sind in der entsprechenden Liste von Klassen- oder Musterberechtigungen mit dem Zusatz HPA (High Performance Aeroplane) gekennzeichnet.

JAR-FCL 1.225 Erfordernis von Klassen- oder Musterberechtigungen

Der Inhaber einer Lizenz darf ein Flugzeug nur dann führen, wenn er im Besitz der entsprechenden gültigen Klassen- oder Musterberechtigung ist. Davon ausgenommen sind Piloten während der praktischen Prüfung oder während der Flugausbildung. Werden für eine Klassen- oder Musterberechtigung die Rechte eines Piloten darauf beschränkt, nur als Kopilot tätig zu sein oder bestehen andere Auflagen, sind diese Einschränkungen in die Berechtigung einzutragen.

JAR-FCL 1.230 Sonderregelungen

Für die Durchführung von Flügen besonderer Art im nicht gewerbsmäßigen Luftverkehr, z. B. Testflüge, kann die zuständige Stelle dem Lizenzinhaber, anstelle der Erteilung einer Muster- oder Klassenberechtigung gemäß JAR-FCL

1.225 schriftlich eine besondere Anerkennung erteilen. Die Gültigkeit dieser Anerkennung ist auf die Dauer einer bestimmten Aufgabe beschränkt.

JAR-FCL 1.235 Klassen- und Musterberechtigungen – Rechte, Anzahl und Baureihen

(a) Rechte

Vorbehaltlich der Bestimmungen von JAR-FCL 1.215(b) und (c) und JAR-FCL 1.220(a) und (b), ist der Inhaber einer Klassen- oder Musterberechtigung berechtigt, auf dem/der in der Berechtigung genannten Muster/Klasse als Pilot tätig zu sein.

(b) Anzahl von Muster-/Klassenberechtigungen

Die Bestimmungen der JAR-FCL sehen hinsichtlich der Anzahl von Klassen-/Musterberechtigungen, die ein Pilot gleichzeitig besitzen darf, keinerlei Einschränkungen vor. Es können jedoch Einschränkungen durch die Bestimmungen von EU-OPS bestehen.

(c) Baureihen

Wurden auf der Baureihe innerhalb von zwei Jahren nach der Unterschiedsschulung keine Flüge durchgeführt, ist eine erneute Unterschiedsschulung oder eine Befähigungsüberprüfung auf einem Flugzeug dieser Baureihe erforderlich. Ausgenommen davon sind Muster oder Baureihen innerhalb der Klassenberechtigung für einmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk (Single-engine piston/SEP)).

(1) Eine Unterschiedsschulung erfordert zusätzliche Kenntnisse und eine Schulung auf einem geeigneten Übungsgerät oder dem Flugzeug.

Die Unterschiedsschulung ist in das Flugbuch des Piloten oder in gleichwertige Unterlagen einzutragen und von einem CRI/TRI/SFI(A) oder FI(A), soweit zutreffend, abzuzeichnen.

(2) Ein Vertrautmachen erfordert den Erwerb zusätzlicher Kenntnisse.

JAR-FCL 1.240 Klassen- und Musterberechtigungen – Anforderungen

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295 und Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240)

(a) *Allgemeines*

(1) Der Bewerber für eine Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten hat die Anforderungen für Musterberechtigungen gemäß JAR-FCL 1.250, 1.261 und 1.262 zu erfüllen.

(2) Der Bewerber für eine Musterberechtigung für Flugzeuge mit einem Piloten hat die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.255, 1.261(a), (b) und (c) und 1.262(a), und soweit zutreffend, JAR-FCL 1.251 zu erfüllen.

(3) Der Bewerber für eine Klassenberechtigung hat die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.260, 1.261(a), (b) und (c) und 1.262(a), und soweit zutreffend, JAR-FCL 1.251 zu erfüllen.

(4) Der Lehrgang für Musterberechtigungen, einschließlich der theoretischen Ausbildung, ist innerhalb der sechs Monate, die der praktischen Prüfung vorangehen, abzuschließen.

(5) Nach Ermessen der zuständigen Stelle kann eine Klassen- oder Musterberechtigung einem Bewerber erteilt werden, der die Anforderungen eines Nicht-JAA-Staates für diese Berechtigung erfüllt, vorbehaltlich der Erfüllung der Bestimmungen gemäß JAR-FCL 1.250, 1.255 oder 1.260, soweit zutreffend. Eine solche Berechtigung ist auf Flugzeuge beschränkt, die in diesem Nicht-JAA-Staat eingetragen sind oder von einem Luftfahrtunternehmer dieses Nicht-JAA-Staates betrieben werden. Die Einschränkung kann aufgehoben werden, wenn der Inhaber mindestens 500 Stunden als Pilot auf Flugzeugen des entsprechenden Musters/der entsprechenden Klasse geflogen ist und die Anforderungen für die Verlängerung gemäß JAR-FCL 1.245 und, soweit zutreffend, JAR-FCL 1.251 erfüllt hat. Des Weiteren kann die zuständige Stelle einem Bewerber eine Klassen- oder Musterberechtigung erteilen, der bei der Erprobung eines Flugzeuges der entsprechenden Klasse/des entsprechenden Musters, das neu ist oder das einen entscheidenden Unterschied zu bereits existierenden aufweist, als Testpilot an Testflügen gemäß der Definition in JAR 1 teilgenommen hat, wobei der Bewerber einen detaillierten Nachweis über seine Tätigkeit hierbei zu erbringen hat.

(6) Eine in einer Lizenz enthaltene gültige Musterberechtigung, die von einem Nicht-JAA-Staat erteilt wurde, kann, vorbehaltlich der entsprechenden Befähigungsüberprüfung, auf eine JAR-FCL-Lizenz übertragen werden,

vorausgesetzt, der Bewerber verfügt über aktuelle fliegerische Praxis sowie über mindestens 500 Stunden Flugerfahrung als Pilot auf diesem Muster und unter der Voraussetzung, dass die Bestimmungen von JAR-FCL 1.250, 1.251, 1.255 oder 1.260, soweit zutreffend, erfüllt sind.

(7) Eine in einer Lizenz enthaltene gültige Klassenberechtigung, die von einem Nicht-JAA-Staat erteilt wurde, kann, vorbehaltlich der entsprechenden Befähigungsüberprüfung, auf eine JAR-FCL-Lizenz übertragen werden, vorausgesetzt, der Bewerber verfügt über aktuelle fliegerische Praxis sowie über mindestens 100 Stunden Flugerfahrung als Pilot in dieser Klasse und unter der Voraussetzung, dass die Bestimmungen von JAR-FCL 1.251 oder 1.260, soweit zutreffend, erfüllt sind.

(8) Eine in einer Lizenz enthaltene gültige Klassen-/Musterberechtigung, die von einem Nicht-JAA-Staat erteilt wurde, kann auf eine JAR-FCL-Lizenz übertragen werden, vorausgesetzt, dass sie zum aktuellen Zeitpunkt gültig ist und die letzte Verlängerung/Erneuerung der Berechtigung in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der JAR-FCL und JAR-FCL 1.250, 1.255 oder 1.260, soweit zutreffend, erfolgt ist.

(b) *Praktische Prüfung*

(1) Die Prüfungsinhalte und -abschnitte für den Erwerb einer Berechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit zwei Piloten sind in Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295 enthalten.

(2) Die Prüfungsinhalte und -abschnitte für den Erwerb einer Berechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten und einmotorige Flugzeuge sind in Anhang 1 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295 und Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240 enthalten. Die praktische Prüfung ist innerhalb von 12 Monaten nach Beginn des Lehrganges für Musterberechtigungen erfolgreich abzuschließen.

JAR-FCL 1.245 Klassen- und Musterberechtigungen – Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295 und Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240)

(a) Musterberechtigungen und Klassenberechtigungen für mehrmotorige Flugzeuge – Gültigkeit

Musterberechtigungen und Klassenberechtigungen für mehrmotorige Flugzeuge sind für ein Jahr gültig, beginnend mit dem Ausstellungsdatum oder, bei der Verlängerung innerhalb der Gültigkeitsdauer, mit dem Ablaufdatum der Gültigkeit.

(b) Musterberechtigungen und Klassenberechtigungen für mehrmotorige Flugzeuge – Verlängerung

Für die Verlängerung von Musterberechtigungen und Klassenberechtigungen für mehrmotorige Flugzeuge hat der Bewerber Folgendes nachzuweisen:

(1) eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.240 auf einem Flugzeug der/des entsprechenden Klasse/Musters innerhalb der letzten drei Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung

und

(2) mindestens zehn Streckenabschnitte als Pilot eines Flugzeuges des/der entsprechenden Musters/Klasse oder einen Streckenabschnitt als Pilot eines Flugzeuges oder in einem Flugsimulator der/des entsprechenden Klasse/Musters in Begleitung eines Prüfers innerhalb der Gültigkeitsdauer der Berechtigung.

(3) Die Verlängerung einer IR(A), soweit zutreffend, sollte mit der Befähigungsüberprüfung für eine Klassen-/Musterberechtigung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295 verbunden werden.

(c) Klassenberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten – Gültigkeit und Verlängerung

Klassenberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten sind für zwei Jahre gültig, beginnend mit dem Ausstellungsdatum oder, bei der Verlängerung innerhalb der Gültigkeitsdauer, mit dem Ablaufdatum der Gültigkeit.

(1) *Sämtliche Klassenberechtigungen für einmotorige Landflugzeuge mit Kolbentriebwerk und sämtliche Berechtigungen für Reisemotorsegler – Verlängerung*

Für die Verlängerung von Klassenberechtigungen für einmotorige Landflugzeuge mit Kolbentriebwerk mit einem Piloten oder Klassenberechtigungen für Reisemotorsegler muss der Bewerber:

(i) innerhalb der letzten drei Monate vor dem Ablauf der Gültigkeit der Berechtigung eine Befähigungsüberprüfung in Übereinstimmung mit Anhang 1 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295 und Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240 mit einem anerkannten Prüfer in der entsprechenden Klasse ablegen

oder

(ii) innerhalb der letzten zwölf Monate vor dem Ablauf der Gültigkeit der Berechtigung zwölf Flugstunden entweder auf einem einmotorigen Landflugzeug mit Kolbentriebwerk oder Reisemotorsegler nachweisen, einschließlich:

(A) sechs Stunden als verantwortlicher Pilot

(B) zwölf Starts und zwölf Landungen

und

(C) einen Übungsflug von mindestens einer Stunde Dauer mit einem FI(A) oder CRI(A). Dieser Flug kann durch jede andere Befähigungsüberprüfung oder praktische Prüfung für eine Klassen- oder Musterberechtigung ersetzt werden.

(iii) Ist der Bewerber sowohl im Besitz einer Klassenberechtigung für einmotorige Landflugzeuge mit Kolbentriebwerk als auch für Reisemotorsegler, kann er die unter (i) aufgeführten Anforderungen entweder in einer der beiden Klassen oder die unter (ii) aufgeführten Anforderungen entweder in einer der beiden Klassen oder kumulativ in beiden Klassen insgesamt nachweisen und eine Verlängerung für beide Berechtigungen erlangen.

(2) *Einmotorige Landflugzeuge mit Propellerturbinenantrieb mit einem Piloten – Verlängerung.*

Für die Verlängerung von einmotorigen Landflugzeugen mit Propellerturbinenantrieb mit einem Piloten hat der Inhaber innerhalb der letzten drei Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung eine Befähigungsüberprüfung mit einem anerkannten Prüfer in der entsprechenden Flugzeugklasse abzulegen.

(d) Ein Bewerber, der nicht alle Abschnitte einer Befähigungsüberprüfung vor dem Ablauf der Gültigkeitsdauer einer Klassen- oder Musterberechtigung besteht, darf die damit verbundenen Rechte nicht ausüben, bis er die Befähigungsüberprüfung erfolgreich abgeschlossen hat.

(e) *Erweiterung der Gültigkeitsdauer oder Verlängerung von Berechtigungen unter besonderen Umständen*

(1) Werden die Rechte einer Muster-, Klassen- oder Instrumentenflugberechtigung ausschließlich auf einem Flugzeug ausgeübt, das in einem Nicht-JAA-Staat eingetragen ist, kann die zuständige Stelle nach ihrem Ermessen die Gültigkeitsdauer der Berechtigung erweitern oder die Berechtigung verlängern, vorausgesetzt, dass die Bestimmungen des betreffenden Nicht-JAA-Staates erfüllt sind.

(2) Werden die Rechte einer Muster-, Klassen- oder Instrumentenflugberechtigung auf einem Flugzeug ausgeübt, das in einem JAA-Mitgliedstaat eingetragen ist und von einem Luftfahrtunternehmer eines Nicht-JAA-Staates gemäß Artikel 83bis des Abkommens von Chicago über die Internationale Zivilluftfahrt betrieben wird, kann die Behörde nach ihrem Ermessen die Gültigkeitsdauer der Berechtigung erweitern oder die Berechtigung verlängern, vorausgesetzt, dass die Bestimmungen des betreffenden Nicht-JAA-Staates erfüllt sind.

(3) Für jede Berechtigung, die gemäß Absatz (1) und (2) erweitert oder verlängert wurde, hat eine Verlängerung gemäß JAR-FCL 1.245(b) oder (c) und, soweit zutreffend, JAR-FCL 1.185 zu erfolgen, bevor die Rechte auf Luftfahrzeugen ausgeübt werden, die in einem JAA-Mitgliedstaat eingetragen sind und von einem Luftfahrtunternehmer eines JAA-Mitgliedstaates betrieben werden.

(4) Eine in einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat erworbene oder verwendete Berechtigung kann nach Ermessen der zuständigen Stelle weiterhin als Teil einer JAR-FCL-Lizenz gelten, vorausgesetzt, dass die Anforderungen des betreffenden Staates erfüllt sind und die Berechtigung auf in diesem Staat eingetragene Luftfahrzeuge beschränkt ist.

(f) *Abgelaufene Berechtigungen*

(1) Nach dem Ablauf der Gültigkeitsdauer einer Muster- oder Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge hat der Bewerber alle von der zuständigen Stelle festgelegten Anforderungen bezüglich Auffrischungsschulungen zu erfüllen und eine Befähigungsüber-

prüfung gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295 oder Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240 abzulegen. Die Gültigkeitsdauer der Berechtigung beginnt mit dem Zeitpunkt der Erfüllung der Voraussetzungen für die Erneuerung.

(2) Nach dem Ablauf der Gültigkeitsdauer einer Klassenberechtigung für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten hat der Bewerber die praktische Prüfung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295 und Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240 abzulegen.

(g) Nicht Bestandteil der Bestimmungen

JAR-FCL 1.246 Instrumentenflugberechtigung, Verlängerung und Erneuerung

(Siehe JAR-FCL 1.185)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.246)

(a) *Verlängerung*

Eine IR(A) ist innerhalb der drei Monate zu verlängern, die dem Ablaufdatum der Berechtigung unmittelbar vorangehen. Wenn möglich, ist die Verlängerung einer IR(A) mit der Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung einer Muster- oder Klassenberechtigung zu kombinieren.

(1) Erfolgt die Verlängerung einer IR(A) in Verbindung mit einer Klassen- oder Musterberechtigung, hat der Bewerber eine Befähigungsüberprüfung in Übereinstimmung mit Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295 oder Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240 abzulegen. In diesem Fall ist die Instrumentenflugberechtigung genauso lange gültig, wie die Klassen- oder Musterberechtigung. Ausgenommen davon ist die Verlängerung einer Klassenberechtigung für einmotorige Flugzeuge, für die die Gültigkeitsdauer der Instrumentenflugberechtigung 12 Monate beträgt. Die Gültigkeitsdauer für eine Instrumentenflugberechtigung für Flugzeugklassen gemäß JAR-FCL 1.245(c) beträgt 12 Monate.

(2) Erfolgt die Verlängerung einer IR(A) nicht in Verbindung mit der Verlängerung einer Klassen- oder Musterberechtigung muss der Bewerber Folgendes absolvieren:

(i) Abschnitt 3b aus Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240

und

(ii) die Teile von Abschnitt 1, die für den beabsichtigten Flug von Bedeutung sind

und,

(iii) bei mehrmotorigen Flugzeugen, Abschnitt 6 aus Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240 als eine Befähigungsüberprüfung, die ausschließlich nach Instrumenten durchgeführt wird.

Ein Flugsimulator des entsprechenden Flugzeugmodells oder der entsprechenden Flugzeugklasse kann verwendet werden, jedoch ist mindestens jede zweite Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung einer IR(A) unter diesen Umständen auf einem entsprechenden Flugzeug abzulegen.

(3) Eine Anrechnung von Flugzeiten hat in Übereinstimmung mit Anhang 1 zu JAR-FCL 1.246 zu erfolgen.

(4) Ein Bewerber, der den entsprechenden Abschnitt einer IR(A)-Befähigungsüberprüfung in Übereinstimmung mit JAR-FCL 1.246(a)(1) oder (a)(2) vor dem Ablaufdatum einer Instrumentenflugberechtigung nicht besteht, darf die Rechte der IR(A) erst dann ausüben, wenn die Befähigungsüberprüfung erfolgreich abgeschlossen wurde.

(b) Erneuerung

(1) Wenn eine Instrumentenflugberechtigung abgelaufen ist, muss der Bewerber:

(i) Auffrischungsschulungen absolvieren und zusätzliche Anforderungen erfüllen, die die zuständige Stelle festlegt

und

(ii) die Anforderungen des vorangegangenen Absatzes (a)(2) erfüllen.

Die Berechtigung ist gültig ab dem Datum der Erfüllung der Anforderungen für die Erneuerung.

JAR-FCL 1.250 Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten – Voraussetzungen

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(d))

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525)

(a) *Voraussetzungen für die Ausbildung:*

Ein Bewerber, der erstmalig eine Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten erwerben möchte, muss:

(1) (i) mindestens 70 Stunden als verantwortlicher Pilot auf Flugzeugen nachweisen

(ii) im Besitz einer gültigen Instrumentenflugberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge sein

(iii) im Besitz einer Bescheinigung über den erfolgreichen Abschluss eines Lehrganges für die Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCC) sein. Sofern der MCC-Lehrgang zu dem Lehrgang für Musterberechtigungen (siehe JAR-FCL 1.261, 1.262 und Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(d)) hinzuzufügen ist, findet diese Bestimmung keine Anwendung,

und

(iv) die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.285 erfüllt haben

oder

(2) ein Flugschüler sein, der sich zu Beginn der Ausbildung für die Musterberechtigung in einer durchgehenden MPL(A)-Ausbildung befindet und die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.285 erfüllt haben.

(b) Bewerber, die Folgendes besitzen:

(1) eine Bescheinigung über den erfolgreichen Abschluss eines MCC-Lehrganges in Übereinstimmung mit JAR-FCL 2 und die Erfahrung von mehr als 100 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit zwei Piloten

oder

(2) Erfahrung von mehr als 500 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit zwei Piloten

oder

(3) Erfahrung von mindestens 500 Stunden als Pilot im Flugbetrieb mit zwei Piloten in Übereinstimmung mit EU-OPS auf mehrmotorigen Flugzeugen mit einem Piloten gemäß JAR/FAR23

sind so zu betrachten, als hätten sie die Anforderungen an die MCC-Ausbildung erfüllt,

(c) Der Kenntnisstand, der bei Piloten angenommen wird, die eine PPL(A) oder CPL(A) und Musterberechtigungen für Flugzeuge mit zwei Piloten besitzen, die nach anderen als den Bestimmungen der JAR-FCL erteilt wurden, reicht nicht aus, um die Anforderungen des vorangegangenen Absatzes (a)(4) zu erfüllen.

(d) Für den Erwerb weiterer Musterberechtigungen für Flugzeuge mit zwei Piloten ist eine gültige Instrumentenflugberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge erforderlich.

JAR-FCL 1.251 Klassen- und Musterberechtigungen für Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten – Voraussetzungen
(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.251)

(a) Voraussetzungen für die Ausbildung

Der Bewerber für den erstmaligen Erwerb einer Klassen- oder Musterberechtigung für ein Hochleistungsflugzeug mit einem Piloten (HPA) muss:

- (1) über mindestens 200 Stunden Gesamtflugerfahrung auf Flugzeugen verfügen
- (2) die Anforderungen von JAR-FCL 1.255 oder 1.260 erfüllt haben

und

(3) (i) im Besitz einer Bescheinigung über die erfolgreiche Teilnahme an einem von einer FTO oder TRTO durchzuführenden Lehrgang in Übereinstimmung mit Anhang 1 zu JAR-FCL 1.251 sein

oder

(ii) mindestens die theoretische Prüfung für den Erwerb der ATPL(A) in Übereinstimmung mit JAR-FCL 1.285(b) bestanden haben

oder

(iii) im Besitz einer gemäß den Regelungen der ICAO erteilten ATPL(A) oder einer CPL/IR mit Anrechnung des theoretischen Teils für die ATPL(A) sein.

(b) Dem Inhaber einer von einem JAA-Mitgliedstaat erteilten Lizenz, die eine Klassen- oder Musterberechtigung für ein Hochleistungsflugzeug mit einem Piloten beinhaltet, werden die unter Absatz (a)(3) aufgeführten Anforderungen an die theoretische Ausbildung bei der Umschreibung der Lizenz in eine JAR-FCL-Lizenz durch den jeweiligen Staat angerechnet.

JAR-FCL 1.255 Musterberechtigung für Flugzeuge mit einem Piloten – Voraussetzungen

Erfahrung – nur mehrmotorige Flugzeuge

Der Bewerber für den Ersterwerb einer Musterberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten muss mindestens 70 Stunden als verantwortlicher Pilot auf Flugzeugen nachweisen.

JAR-FCL 1.260 Klassenberechtigung – Voraussetzungen

Erfahrung – nur mehrmotorige Flugzeuge

Der Bewerber für den Ersterwerb einer Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten muss mindestens 70 Stunden als verantwortlicher Pilot auf Flugzeugen nachweisen.

JAR-FCL 1.261 Klassen- und Musterberechtigungen – Theoretische Kenntnisse und Flugausbildung

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261 (a))

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261 (c)(2))

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295 und Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(d))

(Siehe Anhang 2 zu JAR-FCL 1.055)

(Siehe JAR-FCL 1.251)

(a) *Theoretische Ausbildung und Prüfungsbestimmungen*

(1) Der Bewerber für eine Klassen- oder Musterberechtigung für ein- oder mehrmotorige Flugzeuge muss die geforderte theoretische Ausbildung (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(a)) abgeschlossen haben sowie Kenntnisse nachweisen, die für das sichere Führen des entsprechenden Flugzeugmusters notwendig sind.

(2) Nur mehrmotorige Flugzeuge

Der Bewerber für eine Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten muss mindestens sieben Stunden theoretische Ausbildung für den Betrieb von

mehrmotorigen Flugzeugen abgeschlossen haben.

(b) *Flugausbildung*

(1) Der Bewerber für eine Klassen-/Musterberechtigung für ein- und mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten muss eine auf die praktische Prüfung für Klassen-/Musterberechtigungen (siehe Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240) abgestimmte Flugausbildung abgeschlossen haben.

(2) Nur mehrmotorige Flugzeuge

Der Bewerber für eine Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten muss mindestens zwei Stunden und 30 Minuten Ausbildung mit einem Lehrberechtigten auf mehrmotorigen Flugzeugen unter normalen Bedingungen sowie mindestens drei Stunden und 30 Minuten Ausbildung mit einem Lehrberechtigten bei Triebwerksausfall und asymmetrischen Flugzuständen absolviert haben.

(3) Der Bewerber für eine Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten muss eine auf die praktische Prüfung für Musterberechtigungen (siehe Anhang 2 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295) abgestimmte Flugausbildung abgeschlossen haben.

(c) *Durchführung von Ausbildungslehrgängen*

(1) Ausbildungslehrgänge für den oben genannten Zweck sind von einem Ausbildungsbetrieb für Flugausbildung (FTO) oder Ausbildungsbetrieb für Musterberechtigungen (TRTO) durchzuführen. Ausbildungslehrgänge können außerdem von einem Luftfahrtunternehmer oder Hersteller oder einer vertraglich für diese arbeitenden Einrichtung oder, unter besonderen Umständen, von einem für den jeweiligen Zweck anerkannten Lehrberechtigten durchgeführt werden.

(2) Diese Lehrgänge bedürfen der Genehmigung der zuständigen Stelle und die Einrichtungen müssen, gemäß den Festlegungen der zuständigen Stelle, die einschlägigen Bestimmungen des Anhangs 2 zu JAR-FCL 1.055 erfüllen. Zur Ausbildung ohne Flugzeiten im Flugzeug (ZFTT) siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(c)(2)).

(3) Abweichend von (c)(1) und (2) können Ausbildungslehrgänge für eine Klassenberechtigung für einmotorige Flugzeuge oder Reisemotorsegler von einem FI(A) oder CRI(A) durchgeführt werden. Ausbildungslehrgänge bedürfen der Genehmigung durch die

für die Lizenz des Ausbilders zuständige Stelle gemäß § 22 LuftVZO.

(d) Ausbildung in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCC-Ausbildung) (siehe auch JAR-FCL 1.250(a)(3))

(1) Der Lehrgang hat in folgenden Fällen die Ausbildung in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung zu beinhalten:

(i) für Flugschüler, die an einer durchgehenden ATPL(A)-Ausbildung teilnehmen; in Übereinstimmung mit dem Ausbildungsziel dieses Lehrganges (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165(a)(1))

(ii) für Inhaber einer PPL(A)/IR oder CPL(A)/IR, die nicht an einer durchgehenden ATP(A)-Ausbildung teilgenommen haben, jedoch erstmalig eine Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten erwerben möchten (siehe JAR-FCL 1.250(a)(3)).

Der MCC-Lehrgang muss mindestens 25 Stunden theoretischen Unterricht und Übungen sowie 20 Stunden praktische MCC-Ausbildung umfassen. Bei Flugschülern, die an einer durchgehenden ATP(A)-Ausbildung teilnehmen verringert sich die praktische Ausbildung um fünf Stunden.

(2) Die MCC-Ausbildung ist innerhalb von sechs Monaten entweder unter Aufsicht des Ausbildungsleiters einer FTO oder TRTO oder im Rahmen eines von einem Luftfahrtunternehmer durchgeführten, genehmigten Ausbildungslehrganges durchzuführen. Ein von einem Luftfahrtunternehmer durchgeführter Lehrgang muss, gemäß den Festlegungen der zuständigen Stelle, die einschlägigen Bestimmungen des Anhangs 2 zu JAR-FCL 1.055 erfüllen. Weitere Einzelheiten zur MCC-Ausbildung können dem Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(d) entnommen werden. Es ist ein FNPT II oder ein Flugsimulator zu verwenden. Wenn möglich, sollte die MCC-Ausbildung mit der Ausbildung für den Erwerb einer Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten verbunden werden, wobei die praktische MCC-Ausbildung auf nicht weniger als zehn Stunden reduziert werden kann, wenn für die MCC-Ausbildung und für die Ausbildung zum Erwerb der Musterberechtigung der gleiche Flugsimulator verwendet wird.

JAR-FCL 1.262 Klassen- und Musterberechtigungen – Praktische Fähigkeiten

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295)

(Siehe Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(d))

(a) *Praktische Prüfung für das Führen von Flugzeugen mit einem Piloten.*

Der Bewerber für eine Klassen- oder Musterberechtigung für Flugzeuge mit einem Piloten muss die praktischen Fähigkeiten nachweisen, die für das sichere Führen von Flugzeugen der/des entsprechenden Klasse/Musters gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295 und Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240 erforderlich sind.

(b) *Praktische Prüfung für das Führen von Flugzeugen mit zwei Piloten.*

Der Bewerber für eine Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten muss die praktischen Fähigkeiten nachweisen, die für das sichere Führen von Flugzeugen des entsprechenden Musters in einer aus mehreren Mitgliedern bestehenden Flugbesatzung als verantwortlicher Pilot oder Kopilot gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.240 erforderlich sind.

(c) *Zusammenarbeit der Flugbesatzung:*

Nach dem Abschluss der MCC-Ausbildung hat der Bewerber die Fähigkeit zur Durchführung der Aufgaben eines Piloten auf Flugzeugen mit zwei Piloten entweder durch das Bestehen der praktischen Prüfung für Musterberechtigungen auf Flugzeugen mit zwei Piloten gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295 nachzuweisen oder erhält eine Teilnahmebestätigung für den MCC-Lehrgang.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295

Praktische Prüfung und Befähigungsüberprüfung für Klassen-/Musterberechtigungen für Flugzeuge, ATPL(A) und MPL(A)

(Siehe JAR-FCL 1.240 bis 1.262 und 1.295)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(a))

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525)

1 Der Bewerber muss die geforderte Ausbildung in Übereinstimmung mit dem Lehrplan (siehe auch Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(a) und Anhang 2 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295 sowie Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240) abgeschlossen haben. Wenn von einem Bewertungsgremium (Joint Evaluation Board (JOEB)) empfohlen und mit Zustimmung der zuständigen Stelle, kann die bisherige Flugerfahrung auf ähnlichen Flugzeugmustern auf den Lehrplan angerechnet werden. Die Verfahren für den Nachweis der Prüfungsreife des Bewerbers, einschließlich der Aushändigung des Ausbildungsnachweises des Bewerbers an den Prüfer, sind von der zuständigen Stelle festzulegen.

2 Übungen, die im Rahmen von praktischen Prüfungen/Befähigungsüberprüfungen durchzuführen sind, sind jeweils in Anhang 2 und 3 zu JAR-FCL 1.240 enthalten. Wenn von einem Bewertungsgremium (JOEB) empfohlen und mit Zustimmung der zuständigen Stelle, können Prüfungsteile angerechnet werden, die bei anderen Mustern oder Baureihen üblich sind, wenn der Pilot auf diesen anderen Mustern bereits Erfahrung hat. Diese Anrechnung gilt nicht während einer praktischen Prüfung für den Erwerb der ATPL(A) und MPL. Mit Genehmigung der zuständigen Stelle können verschiedene Prüfungssituationen für praktische Prüfungen/Befähigungen, die die Durchführung eines simulierten Streckenflugbetriebes (line operations) beinhalten, entwickelt werden. Der Prüfer wählt dann eine dieser Situationen aus. Soweit vorhanden, sind Flugsimulatoren und sonstige anerkannte Übungsgeräte zu verwenden.

3 (a) Für Flugzeuge mit einem Piloten (SPA): Der Bewerber muss alle Abschnitte der praktischen Prüfung/Befähigungsüberprüfung bestehen. Wird in einem Prüfungsabschnitt eine Übung nicht bestanden, so gilt dieser Abschnitt als nicht bestanden. Wird mehr als ein Prüfungsabschnitt nicht bestanden, muss der Bewerber die gesamte Prüfung/Überprüfung wiederholen. Ein Bewerber, der nur einen Prüfungsabschnitt nicht besteht, muss den nicht bestandenen Abschnitt wiederholen. Wird in der Wiederholungsprüfung/-überprüfung ein Abschnitt nicht bestanden, ist die gesamte Prüfung/Überprüfung zu wiederholen. Dies gilt auch für Abschnitte, die bei einem vorherigen Versuch bestanden wurden.

(b) Für Flugzeuge mit zwei Piloten (MPA): Der Bewerber muss alle Abschnitte der praktischen Prüfung/Befähigungsüberprüfung bestehen. Werden mehr als fünf Übungen nicht bestanden, muss der Bewerber die gesamte Prüfung/Überprüfung wiederholen. Ein Bewerber, der bis zu fünf Übungen nicht besteht, muss die nicht bestandenen Übungen wiederholen. Wird in der Wiederholungsprüfung/-überprüfung eine Übung nicht bestanden, ist die gesamte Prüfung/Überprüfung zu wiederholen. Dies gilt auch für Übungen, die bei einem vorherigen Versuch bestanden wurden.

(c) Für den Fall, dass der Bewerber den Abschnitt 6 nicht besteht oder in diesem Abschnitt keine Prüfung ablegt, wird die Musterberechtigung ohne die Rechte für Betriebsstufe II und III (CAT II / CAT III) erteilt.

(d) Abschnitt 6 gehört nicht zur praktischen Prüfung für ATPL(A) oder MPL.

4. Nach einer nicht bestandenen Prüfung/Überprüfung kann eine weitere Ausbildung erforderlich sein. Werden auch im zweiten Versuch nicht alle Abschnitte bestanden, ist die weitere Ausbildung vom Prüfer festzulegen. Die Anzahl der Prüfungsversuche ist nicht beschränkt.

DURCHFÜHRUNG DER PRÜFUNG/ÜBERPRÜFUNG – ALLGEMEINES

5 Die zuständige Stelle gibt dem Prüfer Sicherheitshinweise, die während der Prüfung/Überprüfung zu beachten sind.

6 Sollte der Bewerber, die Prüfung/Überprüfung aus für den Prüfer nicht gerechtfertigten Gründen abbrechen, werden die nicht durchgeführten Übungen/Abschnitte als nicht bestanden gewertet. Wird eine Prüfung/Überprüfung aus für den Prüfer gerechtfertigten Gründen abgebrochen, sind in einem weiteren Flug nur die nicht durchgeführten Abschnitte zu prüfen.

7 Nach Ermessen des Prüfers kann der Bewerber jede Übung und jedes Verfahren einmal wiederholen. Der Prüfer kann eine Prüfung/Überprüfung jederzeit abbrechen, wenn die fliegerischen Fähigkeiten des Bewerbers erkennen lassen, dass die gesamte Prüfung/Überprüfung wiederholt werden muss.

8 Kontrollen und Verfahren sind in Übereinstimmung mit der autorisierten Checkliste für das in der Prüfung/Überprüfung verwendete Flugzeugmuster und, soweit zutreffend, mit dem MCC-Konzept durchzuführen/abzuschließen. Flugleistungsdaten für Start, Anflug und Landung sind vom Bewerber in Übereinstimmung mit dem Betriebs- oder Flughandbuch des verwendeten Flugzeuges zu berechnen. Entscheidungshöhen, Mindestsinkflughöhen und der Fehlanflugpunkt sind vom Bewerber für eine ATPL(A) oder dem Inhaber einer Muster-/Klassenberechtigung bei einer Befähigungsüberprüfung, soweit zutreffend, festzulegen.

BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR PRAKTISCHE PRÜFUNGEN/BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNGEN FÜR FLUGZEUGE MIT ZWEI PILOTEN UND DIE PRAKTISCHE PRÜFUNG FÜR DEN ERWERB EINER ATPL(A)/MPL(A)

9 Die Prüfung/Überprüfung für Flugzeuge mit zwei Piloten ist mit einer aus mehreren Mitgliedern bestehenden Flugbesatzung durchzuführen. Ein weiterer Bewerber oder ein Pilot kann die Rolle des zweiten Piloten übernehmen. Wird die Prüfung/Überprüfung im Flugzeug anstatt im Flugsimulator abgelegt, muss ein Lehrberechtigter die Rolle des zweiten Piloten einnehmen.

10 Der Bewerber muss während sämtlicher Abschnitte der Prüfung/Überprüfung als steuernder Pilot (PF) tätig sein. Ausgenommen sind Übung 2.6 und die Übungen 3.4.0 bis 3.4.14 zu den außergewöhnlichen Verfahren und Notverfahren sowie Übung 3.6.0 bis 3.6.9 die als PF oder PNF entsprechend der Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCC) (gemäß Anhang 2 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295) durchgeführt werden können. Der Bewerber für den Ersterwerb einer Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten oder einer ATPL(A) oder MPL muss ebenfalls die Fähigkeit nachweisen, als nicht steuernder Pilot (PNF) tätig zu sein. Der Bewerber kann für die Prüfung/Überprüfung entweder den linken oder den rechten Sitz wählen.

11 Folgende Bereiche sind bei der Prüfung/Überprüfung von Bewerbern für eine ATPL(A) oder eine Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten, die sich auf die Aufgaben des verantwortlichen Piloten erstreckt, besonderes zu prüfen, unabhängig davon, ob der Bewerber als PF oder PNF tätig ist:

- (a) Zusammenarbeit der Flugbesatzung
 - (b) allgemeine Übersicht über den Betrieb des Flugzeuges durch geeignete Überwachung
- und

(c) Festlegung von Prioritäten und Entscheidungen in Übereinstimmung mit Sicherheitsaspekten und einschlägigen Regeln und Vorschriften, die der jeweiligen Betriebssituation, Notfälle eingeschlossen, entsprechen.

12 Die Prüfung/Überprüfung sollte nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden und soweit wie möglich die Situation des gewerbsmäßigen Luftverkehrs simulieren. Ein wesentliches Element ist die Fähigkeit des Bewerbers, den Flug anhand der üblichen Flugvorbereitungsunterlagen zu planen und durchzuführen.

PRÜFUNGSTOLERANZEN

13 Der Bewerber hat folgende Fähigkeiten nachzuweisen:

- (a) Führen des Flugzeuges innerhalb seiner Betriebsgrenzen
- (b) ruhige und exakte Durchführung sämtlicher Übungen
- (c) gutes Urteilsvermögen und Verhalten als Luftfahrer (Airmanship)
- (d) Anwendung von Kenntnissen aus der Luftfahrt
- (e) Kontrolle über das Flugzeug zu jedem Zeitpunkt des Fluges, so dass die erfolgreiche Durchführung eines Verfahrens oder einer Übung zu keiner Zeit ernsthaft gefährdet ist
- (f) Verständnis und Anwendung der Verfahren für die Zusammenarbeit der Flugbesatzung, soweit zutreffend, und

(g) effektive Kommunikation mit den anderen Besatzungsmitgliedern, soweit zutreffend.

14 Die folgenden Toleranzen stellen allgemeine Richtwerte dar. Turbulenzen, Flugeigenschaften und Flugleistung des verwendeten Flugzeugmusters sind vom Prüfer entsprechend zu berücksichtigen.

Flughöhe

allgemein	±100 ft
Durchstarten bei Erreichen der Entscheidungshöhe	+ 50 ft/-0 ft
Mindestsinkflughöhe/Höhe über NN	+ 50 ft/-0 ft

Einhalten einer Funkstandlinie	± 5°
Präzisionsanflug	Hälfte des Anzeigebereiches, Azimut und Gleitweg

Steuerkurs

alle Triebwerke in Betrieb	± 5°
mit simuliertem Triebwerksausfall	± 10°

Geschwindigkeit

alle Triebwerke in Betrieb	± 5 Knoten
mit simuliertem Triebwerksausfall	+10 Knoten/-5 Knoten

INHALT DER PRAKTISCHEN PRÜFUNG/BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG

15 (a) Inhalte und Abschnitte der praktischen Prüfung/Befähigungsüberprüfung sind für Flugzeuge mit zwei Piloten in Anhang 2 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295 und für Flugzeuge mit einem Piloten in Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240 enthalten. Von der zuständigen Stelle wird das vollständige Protokoll für die Prüfung/Befähigungsüberprüfung festgelegt und in geeigneter Weise bekannt gegeben.

(b) Wenn der Lehrgang für Musterberechtigungen weniger als zwei Stunden Flugausbildung auf einem Flugzeug beinhaltet, besteht die Möglichkeit, die praktische Prüfung nur im Flugsimulator durchzuführen und vor dem Beginn der Flugausbildung auf dem Flugzeug abzuschließen. In diesem Fall ist eine Bestätigung über den Abschluss des Lehrganges für Musterberechtigungen, die praktische Ausbildung auf dem Flugzeug eingeschlossen, der zuständigen Stelle vorzulegen, bevor die neue Musterberechtigung in die Lizenz eingetragen wird.

Anhang 2 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295

Inhalt der Ausbildung und der praktischen Prüfung/Befähigungsüberprüfung für ATPL/MPL/Musterberechtigungen auf Flugzeugen mit zwei Piloten

(Siehe JAR-FCL 1.240 bis 1.262 und 1.295)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525)

1 Die folgenden Zeichen bedeuten:

P = Ausgebildet als verantwortlicher Pilot oder Kopilot und als steuernder Pilot (PF) und nicht steuernder Pilot (PNF) für den Erwerb einer Musterberechtigung

X = Soweit verfügbar, ist für diese Übung ein Flugsimulator zu verwenden. Ein Flugzeug kann eingesetzt werden, wenn die Übung oder das Verfahren dafür geeignet ist.

P# = Die Ausbildung ist durch eine Kontrolle des Flugzeuges zu ergänzen

2 Für die praktische Ausbildung sind mindestens Übungsgeräte der mit (P) bezeichneten Spalte oder höherwertigere, mit Pfeil gekennzeichnete Geräte zu verwenden.

Folgende Abkürzungen werden verwendet, um die verwendeten Übungsgeräte zu bezeichnen:

A = Flugzeug
FS = Flugsimulator
FTD = Flugübungsgerät
OTD = Sonstige Übungsgeräte

3 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).

4 Der Buchstabe „M“ in einer Spalte bedeutet, dass diese Übung für die praktische Prüfung/Überprüfung verbindlich ist.

5 Für die praktische Ausbildung und Prüfung ist ein Flugsimulator zu verwenden, wenn dieser Teil einer genehmigten Ausbildung zum Erwerb einer Musterberechtigung ist. Bei der Genehmigung eines solchen Lehrganges wird Folgendes berücksichtigt:

- (a) die Einstufung des Flugsimulators oder FNPT II gemäß JAR-STD
- (b) die Qualifikation des Lehrers und Prüfers
- (c) der Umfang der streckenflugbezogenen Ausbildung während des Lehrganges
- (d) die Qualifikation und Erfahrung im Streckenflugeinsatz des zu schulenden Piloten und
- (e) die Streckenflugerfahrung unter Aufsicht, die nach Erteilung der neuen Musterberechtigung vorgesehen ist.

Übungen/Verfahren (einschließlich MCC)	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				Initialen des Lehrers nach Abschluss der Ausbil- dung	ATPL/MPL/MUSTER- BERECHTIGUNG PRAKTISCHE PRÜ- FUNG/BEFÄHI- GUNGS- ÜBERPRÜFUNG	
	OTD	FTD	FS	A		Geprüft in FS A	Initialen des Prü- fers nach Abschluss der Aus- bildung
ABSCHNITT 1							
1 Flugvorbereitung							
1.1 Flugleistungsberechnung	P						
1.2 Außenkontrolle des Flug- zeuges, Lage der zu kontrollieren- den Punkte und Zweck der Kontrolle	P#			P			
1.3 Cockpitkontrolle		P					
1.4 Gebrauch der Checkliste vor dem Anlassen der Triebwerke, An- lassverfahren, Überprüfung der Funk- und Navigationsausrüstung, Auswahl und Einstellung der Naviga- tions- und Sprechfunkfrequenzen	P----->	----->	----->	----->		M	
1.5 Rollen nach Anweisung der Flugverkehrskontrollstelle oder des Lehrberechtigten			P----->	----->			
1.6 Kontrollen vor dem Start		P----->	----->	----->		M	
ABSCHNITT 2							
2 Start							
2.1 Normalstarts mit verschie- denen Klappenstellungen ein- schließlich beschleunigtem Startver- fahren			P----->	----->			
2.2* Start nach Instrumenten; Übergang zum Instrumentenflug während des Rotierens oder unmit- telbar nach dem Abheben			P----->	----->			
2.3 Start bei Seitenwind (im Flugzeug, soweit möglich)			P----->	----->			
2.4 Start mit höchstzulässiger Startmasse (tatsächlich oder simu- liert)			P----->	----->			
2.5 Starts mit simuliertem Triebwerksausfall			P----->	----->			
2.5.1* kurz nach Erreichen von V ₂ ,			P----->	----->			

Übungen/Verfahren (einschließlich MCC)	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				Initialen des Lehrers nach Abschluss der Ausbildung	ATPL/MPL/MUSTER-BERECHTIGUNG PRAKTISCHE PRÜFUNG/BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG	
	OTD	FTD	FS	A		Geprüft in FS A	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Ausbildung
In Flugzeugen, die nicht als Verkehrsflugzeuge gemäß JAR/FAR 25 oder als Zubringerflugzeuge gemäß SFAR 23 zugelassen sind, darf der Triebwerksausfall nicht unterhalb einer Höhe von 500 Fuß über dem Pistende 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.							
2.5.2* zwischen V_1 und V_2			P	X		M nur FS	
2.6 Startabbruch bei einer angemessenen Geschwindigkeit vor Erreichen von V_1			P----->	----->X		M	
Abschnitt 3							
3 Flugübungen und Verfahren							
3.1 Kurven mit und ohne Stör-/Bremsklappen			P----->	----->			
3.2 Instabilitätseffekt (Tuck under) und Druckstöße (Mach Buffet) nach Erreichen der kritischen Machzahl und andere spezifischen Eigenheiten des Flugzeuges, z.B. Taumelschwingungen (Dutch Roll)			P----->	----->X Ein Flugzeug darf für diese Übung nicht verwendet werden			
3.3 Normaler Betrieb von Systemen und Bedienelementen, für die der Flugingenieur / Bordtechniker verantwortlich ist.	P----->	----->	----->	----->			

Übungen/Verfahren (einschließlich MCC)	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				Initialen des Lehrers nach Ab- schluss der Ausbildung	ATPL/MPL/MUSTER- BERECHTIGUNG PRAKTISCHE PRÜ- FUNG/BEFÄHI- GUNGS- ÜBERPRÜFUNG	
	OTD	FTD	FS	A		Geprüft in FS A	Initialen des Prüfers nach Ab- schluss der Ausbildung
3.4 Normaler und außergewöhnlicher Betrieb folgender Systeme:						M	Mindestens drei Übungen von 3.4.0 bis 3.4.14 müssen ausgewählt werden.
3.4.0 Triebwerk (ggf. 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----->	----->	----->	----->			
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----->	----->	----->	----->			
3.4.9 Überziehwarngeräte oder Stabilisierungsanlage (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 Vorflüge, Klappen	P----->	----->	----->	----->			
3.4.14 Hilfsturbine	P----->	----->	----->	----->			
Absichtlich freigelassen							

Übungen/Verfahren (einschließlich MCC)	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				Initialen des Lehrers nach Ab- schluss der Ausbildung	ATPL/MPL/MUSTER- BERECHTIGUNG PRAKTISCHE PRÜ- FUNG/BEFÄHI- GUNGS- ÜBERPRÜFUNG	
	OTD	FTD	FS	A		Geprüft in FS A	Initialen des Prüfers nach Ab- schluss der Ausbildung
3.6 Außergewöhnliche- und Not- verfahren						M	Mindestens drei Übun- gen von 3.6.1 bis 3.6.9 müs- sen ausge- wählt wer- den.
3.6.1 Maßnahmen bei Feuer von z. B. Triebwerk, APU, Kabine, Frachtraum, Cockpit, Tragflügel oder elektrischen Anlagen einschließlich Evakuierung		P----->	----->	----->			
3.6.2 Rauchbekämpfung und Rauchentfernung		P----->	----->	----->			
3.6.3 Triebwerksausfall, Abstellen und Wiederanlassen in sicherer Höhe		P----->	----->	----->			
3.6.4 Kraftstoff ablassen (simu- liert)		P----->	----->	----->			
3.6.5 Windscherung bei Start/Landung			P	X		nur FS	
3.6.6 Simulierter Druckabfall/ Notabstieg			P----->	----->			
3.6.7 Ausfall eines Flugbesat- zungsmitgliedes während des Flu- ges		P----->	----->	----->			
3.6.8 Andere Notverfahren gemäß Flughandbuch (Aeroplane Flight Manual/AFM)		P----->	----->	----->			
3.6.9 ACAS (Anwendung der bordseitigen Kollisionsschutzanlage)	P----->	----->	----->			nur FS	
3.7 Steilkurven mit 45° Quernei- gung, 180° bis 360°, links und rechts		P----->	----->	----->			

Übungen/Verfahren (einschließlich MCC)	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				Initialen des Lehrers nach Ab- schluss der Ausbildung	ATPL/MPL/MUSTER- BERECHTIGUNG PRAKTISCHE PRÜ- FUNG/BEFÄHI- GUNGS- ÜBERPRÜFUNG	
	OTD	FTD	FS	A		Geprüft in FS A	Initialen des Prüfers nach Ab- schluss der Ausbildung
3.8 Rechtzeitiges Erkennen und Gegenmaßnahmen bei der Annäherung an den überzogenen Flugzustand (bis zum Auslösen der Überziehwarnung) in Startkonfiguration, (Klappen in Startstellung), in Reiseflugkonfiguration und Landekonfiguration (Klappen in Landstellung, Fahrwerk ausgefahren)			P----->	----->			
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 (200ft)							
3.9.3.1* manuell, ohne Flugkommandanlage			P----->	----->		M (nur praktische Prüfung)	
3.9.3.2* manuell, mit Flugkommandanlage			P----->	----->			
3.9.3.3* mit Autopilot			P----->	----->			
3.9.3.4* manuell, mit simuliertem Ausfall eines Triebwerkes; der Triebwerksausfall muss während des Endanfluges vor Passieren des Endeinflugzeichens (Outer Marker/OM) bis zur Landung oder während des ganzen Fehlanflugverfahrens			P----->	----->		M	

Übungen/Verfahren (einschließlich MCC)	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				Initialen des Lehrers nach Ab- schluss der Ausbildung	ATPL/MPL/MUSTER- BERECHTIGUNG PRAKTISCHE PRÜ- FUNG/BEFÄHI- GUNGS- ÜBERPRÜFUNG	
	OTD	FTD	FS	A		Geprüft in FS A	Initialen des Prüfers nach Ab- schluss der Ausbildung
<p>rens 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 Triebwerksausfall 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 Pistenchwelle. Bei Flugzeugen, die in Bezug auf Startmasse und Dichtehöhe Flugleistungswerte wie Verkehrsflugzeuge aufweisen, kann der Lehrberechtigte den Triebwerksausfall gemäß 3.9.3.4 simulieren.</p>							
<p>3.9.4* Nichtpräzisionsanflug bis zur MDH/A</p>			P* ----->	----->		M	
<p>3.9.5 Anflug zu einer versetzten Piste (Circling Approach) unter folgenden Bedingungen:</p> <p>(a)* Anflug bis zur genehmigten Anflughöhe für einen Anflug zu einer versetzten Piste (Circling Approach Altitude) am betreffenden Flugplatz in Übereinstimmung mit den örtlichen Instrumentenanflug-Einrichtungen unter simulierten Instrumentenflugbedingungen</p> <p><u>gefolgt von:</u></p> <p>(b) einem Anflug zu einer versetzten Piste mindestens 90° abweichend von der Anflugrichtung unter (a), in der genehmigten Mindesthöhe für einen Anflug zu einer versetzten Piste (Minimum Circling Approach Altitude);</p> <p>Anmerkung: wenn a) und b) aus Gründen der Flugverkehrskontrolle nicht möglich sind, kann ein Anflug</p>			P* ----->	----->			

Übungen/Verfahren (einschließlich MCC)	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				Initialen des Lehrers nach Ab- schluss der Ausbildung	ATPL/MPL/MUSTER- BERECHTIGUNG PRAKTISCHE PRÜ- FUNG/BEFÄHI- GUNGS- ÜBERPRÜFUNG	
	OTD	FTD	FS	A		Geprüft in FS A	Initialen des Prüfers nach Ab- schluss der Ausbildung
zu einer versetzten Piste mit simu- lierter niedriger Flugsicht durchge- führt werden							
Abschnitt 4							
4 Fehlanflugverfahren							
4.1 Durchstarten mit allen zur Verfügung stehenden Triebwerken nach einem ILS-Anflug bei Erreichen der Entscheidungshöhe			P* ----->	----->			
4.2 Sonstige Fehlanflugverfah- ren			P* ----->	----->			
4.3* Manuelles Durchstarten mit simuliertem Ausfall des kritischen Triebwerkes nach einem Instrumen- tenanflug bei Erreichen der Ent- scheidungshöhe, MDH oder MAPt			P* ----->	----->		M	
4.4 Abbruch des Landeanfluges in 15 m (50 ft) über der Pisten- schwelle und Durchstarten			P----->	----->			
Abschnitt 5							
5 Landungen			P				
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----->	-----X Ein Flug- zeug darf für diese Übung nicht ver- wendet werden			

Übungen/Verfahren (einschließlich MCC)	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					ATPL/MPL/MUSTER- BERECHTIGUNG PRAKTISCHE PRÜ- FUNG/BEFÄHI- GUNGS- ÜBERPRÜFUNG	
	OTD	FTD	FS	A	Initialen des Lehrers nach Ab- schluss der Ausbildung	Geprüft in FS A	Initialen des Prüfers nach Ab- schluss der Ausbildung
5.3 Seitenwindlandungen (im Flugzeug, soweit möglich)			P----->	----->			
5.4 Platzrunden und Landungen ohne oder mit teilweise ausgefahre- nen Klappen und Vorflügeln			P----->	----->			
5.5 Landung mit simuliertem Ausfall des kritischen Triebwerkes			P----->	----->		M	
5.6 Landung mit Ausfall zweier Triebwerke: – Flugzeuge mit drei Triebwerken: das mittlere und ein äußeres Trieb- werk, soweit gemäß AFM möglich – Flugzeuge mit vier Triebwerken: zwei Triebwerke auf einer Seite			P	X		M nur FS (nur prakti- sche Prü- fung)	

Allgemeine Anmerkung:
 Besondere Anforderungen bestehen für die Erweiterung einer Musterberechtigung für Instrumentenanflüge bis zu einer Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200 ft), z.B. CAT II / III-Betrieb.
 (Siehe Abschnitt E, JAR-FCL 1.180)

Übungen/Verfahren (einschließlich MCC)	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				Initialen des Lehrers nach Abschluss der Ausbildung	ATPL/MPL/MUSTER- BERECHTIGUNG PRAKTISCHE PRÜ- FUNG/BEFÄHI- GUNGS- ÜBERPRÜFUNG	
	OTD	FTD	FS	A		Geprüft in FS A	Initialen des Prü- fers nach Abschluss der Aus- bildung
Abschnitt 6							
<p>6 Erweiterung einer Musterberechtigung für Instrumentenanflüge bis zu einer Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200 ft) (CAT II/III)</p> <p>Die folgenden Übungen und Verfahren sind die Ausbildungsmindestanforderungen für die Durchführung von Instrumentenanflügen bis zu einer Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200 ft). Während der folgenden Instrumentenanflug- und Fehlanflugverfahren ist die gesamte Ausrüstung, die entsprechend der Musterzulassung für Instrumentenanflüge nach CAT II / III notwendig ist, zu verwenden.</p> <p>6.1* Startabbruch bei mindestzulässiger Pistensichtweite (RVR)</p>			P*----->	----->X Ein Flug- zeug darf für diese Übung nicht verwen- det werden		M*	
<p>6.2* ILS-Anflüge</p> <p>Unter simulierten Instrumentenflugbedingungen bis zur anwendbaren Entscheidungshöhe unter Verwendung des Flugführungssystems. Standardverfahren der Zusammenarbeit der Flugbesatzung (Aufgabenverteilung, Ausrufverfahren (Call Out), gegenseitige Überwachung, Informationsaustausch und Unterstützung) sind zu berücksichtigen.</p>			P----->	----->		M	

Übungen/Verfahren (einschließlich MCC)	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				Initialen des Lehrers nach Abschluss der Ausbildung	ATPL/MPL/MUSTER- BERECHTIGUNG PRAKTISCHE PRÜ- FUNG/BEFÄHI- GUNGS- ÜBERPRÜFUNG	
	OTD	FTD	FS	A		Geprüft in FS A	Initialen des Prü- fers nach Abschluss der Aus- bildung
6.3* Durchstarten nach Anflügen wie unter 6.2 bei Erreichen der Entscheidungshöhe. Die Ausbildung muss auch ein Durchstarten aufgrund von ungenügender Pistensichtweite (simuliert), Windscherung, Abweichungen außerhalb der für einen erfolgreichen Anflug zulässigen Toleranzen und des Ausfalls von Boden-/Bordeinrichtungen vor Erreichen der Entscheidungshöhe beinhalten sowie den Ausfall von Bordsystemen während des Durchstartens.			P----->	----->		M*	
6.4* Landung(en) nach einem Instrumentenanflug mit visueller Referenz bei Erreichen der Entscheidungshöhe. In Abhängigkeit des verwendeten Flugführungssystems ist eine automatische Landung durchzuführen.			P----->	----->		M	

ANMERKUNG: CAT II/III-Betrieb ist in Übereinstimmung mit den Betriebsvorschriften durchzuführen.

Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240

Inhalt der Ausbildung und der praktischen Prüfung/Befähigungsüberprüfung für Klassen-/Musterberechtigungen auf ein- und mehrmotorigen Flugzeugen mit einem Piloten

(Siehe JAR-FCL 1.240 bis 1.262 und 1.295)

1 Die folgenden Zeichen bedeuten:

P = Ausgebildet als verantwortlicher Pilot für den Erwerb einer Klassen-/Musterberechtigung.

X = Soweit verfügbar, ist für diese Übung ein Flugsimulator zu verwenden. Ein Flugzeug kann eingesetzt werden, wenn die Übung oder das Verfahren dafür geeignet ist.

2 Für die praktische Ausbildung sind mindestens Übungsgeräte der mit (P) bezeichneten Spalte oder höherwertigere, mit Pfeil gekennzeichnete Geräte zu verwenden.

Folgende Abkürzungen werden verwendet, um die verwendeten Übungsgeräte zu bezeichnen:

A = Flugzeug

FS = Flugsimulator

FTD = Flugübungsgerät (einschließlich FNPT II bei einer Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge)

3 Die mit Sternchen (*) gekennzeichneten Übungen des Abschnittes 3B und, soweit zutreffend, des Abschnittes 6 für mehrmotorige Flugzeuge, sind ausschließlich nach Instrumenten zu fliegen, wenn die praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung die Verlängerung / Erneuerung einer Instrumentenflugberechtigung beinhaltet. Werden die so gekennzeichneten Übungen während der praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung nicht ausschließlich nach Instrumenten geflogen, wird die Muster-/Klassenberechtigung auf Flüge nach Sichtflugregeln beschränkt (VFR only). Für eine Anrechnung des auf die Instrumentenflugberechtigung bezogenen Teils der Muster- oder Klassenberechtigung siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.246.

4 Abschnitt 3A ist für die Verlängerung einer auf Flüge nach Sichtflugregeln beschränkten Muster- oder Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge durchzuführen, wenn die geforderte Flugerfahrung von zehn Streckenabschnitten innerhalb der vorangegangenen zwölf Monate nicht nachgewiesen werden kann. Abschnitt 3A wird nicht gefordert, sofern die Übungen des Abschnittes 3B durchgeführt wurden.

5 Der Buchstabe „M“ (Mandatory) in einer Spalte bedeutet, dass diese Übung für die praktische Prüfung/Überprüfung verbindlich ist oder eine Auswahl aus mehreren aufgeführten Übungen getroffen werden muss.

6 Wird eine Befähigungsüberprüfung auf einem Flugzeug mit einem Piloten im Flugbetrieb mit zwei Piloten gemäß EU-OPS durchgeführt, wird die Klassen-/Musterberechtigung auf den Flugbetrieb mit zwei Piloten beschränkt.

7 Für die praktische Ausbildung zum Erwerb einer Musterberechtigung oder Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge ist ein Flugsimulator oder FNPT II zu verwenden, wenn dieser Teil einer genehmigten Ausbildung zum Erwerb einer Klassen- oder Musterberechtigung ist. Bei der Genehmigung eines solchen Lehrganges wird Folgendes berücksichtigt:

(a) die Einstufung des Flugsimulators oder FNPT II gemäß JAR-STD

(b) die Qualifikationen der Lehrer und Prüfer

(c) der Umfang der Ausbildung im Flugsimulator oder FNPT II während des Lehrganges und

(d) die Qualifikation und bisherige Flugerfahrung des zu schulenden Piloten.

		PRAKTISCHE AUSBILDUNG				MUSTER-/KLASSEN- BERECHTIGUNG PRAKTISCHE PRÜ- FUNG/BEFÄHI- GUNGS- ÜBERPRÜFUNG	
Übungen/Verfahren					Initialen des Lehrers nach Ab- schluss der Ausbildung	Geprüft in	Initialen des Prüfers nach Ab- schluss der Ausbildung
		FTD	FS	A		FS A	
Abschnitt 1							
1	Abflug						
1.1	Flugvorbereitung, einschließlich: Dokumentation Masse und Schwerpunktlage Flugwetterberatung						
1.2	Vorflugkontrollen außen und innen			P		M	
1.3	Anlassen der Triebwerke: Normal Störungen	P---->	---->	---->		M	
1.4	Rollen		P---->	---->		M	
1.5	Kontrollen vor dem Abflug: Überprüfung des Triebwerkes (soweit zutreffend)	P---->	---->	---->		M	
1.6	Startverfahren: Normalstart mit Klappenstellungen gemäß Flughandbuch Start bei Seitenwind (wenn entsprechen- de Bedingungen vorliegen)		P---->	---->			
1.7	Steigflug: V _x /V _y Kurven auf vorgegebene Steuerkurse Übergang zum Horizontalflug		P---->	---->		M	
1.8	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstel- le – Einhaltung der Flugverkehrsverfah- ren, Sprechfunkverkehr						
Abschnitt 2							
2	Flugübungen (VMC)						
2.1	Geradeaus- und Horizontalflug bei ver- schiedenen Geschwindigkeiten, ein- schließlich Grenzflugzustände im unte- ren Geschwindigkeitsbereich mit und ohne Landeklappen (einschließlich An- flug bis zur V _{MCA} , soweit zutreffend)		P---->	---->			
2.2	Steilkurven (mit 45° Querneigung, 360° rechts und links)		P---->	---->		M	

Übungen/Verfahren	PRAKTISCHE AUSBILDUNG			Initialen des Lehrers nach Abschluss der Ausbildung	MUSTER-/KLASSENBERECHTIGUNG PRAKTISCHE PRÜFUNG/BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG	
	FTD	FS	A		Geprüft in FS A	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Ausbildung
2.3 Überzogene Flugzustände und Abfängen: i. Überzogener Flugzustand in Reiseflugkonfiguration ii. Annäherung an den überzogenen Flugzustand in einer Sinkflugkurve in Anflugkonfiguration und mit Motorhilfe iii. Annäherung an den überzogenen Flugzustand in Landekonfiguration und mit Motorhilfe iv. Annäherung an den überzogenen Flugzustand, Steigflugkurve mit Klappen in Startstellung und Steigflugleistung (nur einmotorige Flugzeuge)		P---->	---->		M	
2.4 Führen des Flugzeuges unter Verwendung des Autopiloten und der Flugkommandoanlage (kann in Abschnitt 3 durchgeführt werden), soweit zutreffend		P---->	---->		M	
2.5 Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverkehr						
Abschnitt 3A						
3A Streckenflugverfahren VFR (siehe Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240, Anmerkung 3 und 4)						
3A.1 Flugplan, Koppelnavigation und Gebrauch der Navigationskarten						
3A.2 Einhalten von Flughöhe, Steuerkurs und Fluggeschwindigkeit						
3A.3 Orientierung, Berechnung und Korrektur von voraussichtlichen Ankunftszeiten (ETAs)						
3A.4 Gebrauch von Funknavigationshilfen (soweit zutreffend)						
3A.5 Flugmanagement (Flugdurchführungsplan, Routinekontrollen, einschließlich Kraftstoff, Systeme und Eisverhütung/Enteisung)						

Übungen/Verfahren	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				MUSTER-/KLASSENBERECHTIGUNG PRAKTISCHE PRÜFUNG/BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG	
	FTD	FS	A	Initialen des Lehrers nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in FS A	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Ausbildung
3A.6 Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverkehr						
Abschnitt 3B						
3B Instrumentenflug		P---->	---->			
3B.1* Abflug nach IFR		P---->	---->		M	
3B.2* IFR-Streckenflug		P---->	---->		M	
3B.3* Warteverfahren		P---->	---->		M	
3B.4* ILS-Anflug bis zu einer Entscheidungshöhe (DH/A) von 200 Fuß (60 m) oder bis zum Minimum (Autopilot kann für den Gleitweganflug verwendet werden)		P---->	---->		M	
3B.5* Nichtpräzisionsanflug bis zur Mindestsinkflughöhe (MDH/A) und dem Fehl-anflugpunkt (MAP)		P---->	---->		M	
3B.6* Flugübungen, einschließlich simuliertem Ausfall von Kompass und Fluglageanzeige: Standardkurven (Rate 1 turns) Beenden von ungewöhnlichen Fluglagen	P---->	---->	---->		M	
3B.7* Ausfall von Landekursender (localizer) oder Gleitweg (glideslope)	P---->	---->	---->			
3B.8* Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverkehr						
Abschnitt 4						
4 Anflug und Landung		P---->	---->		M	
4.1 Anflugverfahren		P---->	---->		M	
4.2 Normale Landung		P---->	---->		M	
4.3 Landung ohne Klappenhilfe		P---->	---->		M	
4.4 Seitenwindlandung (wenn entsprechende Bedingungen vorliegen)		P---->	---->			

Übungen/Verfahren	PRAKTISCHE AUSBILDUNG			Initialen des Lehrers nach Abschluss der Ausbildung	MUSTER-/KLASSENBERECHTIGUNG PRAKTISCHE PRÜFUNG/BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG	
	FTD	FS	A		Geprüft in FS A	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Ausbildung
4.5 Anflug und Landung mit Motor im Leerlauf aus einer Höhe von bis zu 2000 Fuß über der Piste (nur einmotorige Flugzeuge)		P---->	---->			
4.6 Durchstarten aus der Mindesthöhe		P---->	---->		M	
4.7 Durchstarten und Landung bei Nacht (soweit zutreffend)	P---->	---->	---->			
4.8 Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverkehr						
Abschnitt 5						
5 Außergewöhnliche und Notverfahren (Dieser Abschnitt kann mit Abschnitt 1 bis 4 verbunden werden)						
5.1 Startabbruch bei angemessener Geschwindigkeit		P---->	---->		M	
5.2 Simulierter Triebwerksausfall nach dem Start (nur einmotorige Flugzeuge)			P		M	
5.3 Simulierte Notlandung ohne Motorhilfe (nur einmotorige Flugzeuge)			P		M	
5.4 Simulierte Notfälle: i. Auftreten von Feuer oder Rauch im Fluge ii. Ausfall von Systemen, soweit vorhanden	P---->	---->	---->			
5.5 Triebwerksausfall, Abstellen und Wiederanlassen (nur praktische Prüfung für mehrmotorige Flugzeuge)	P---->	---->	---->			
5.6 Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverkehr						

Übungen/Verfahren		PRAKTISCHE AUSBILDUNG			MUSTER-/KLASSEN- BERECHTIGUNG PRAKTISCHE PRÜ- FUNG/BEFÄHI- GUNGS- ÜBERPRÜFUNG	
		FTD	FS	A	Initialen des Lehrers nach Ab- schluss der Ausbildung	Geprüft in FS A
Abschnitt 6						
6	Simulierter Triebwerksausfall					
6.1*	Dieser Abschnitt kann mit Abschnitt 1 bis 5 verbunden werden. Simulierter Triebwerksausfall während des Starts (in sicherer Höhe, sofern nicht in einem Flugsimulator oder FNPT II durchgeführt)	P---->	---->	----> X		M
6.2*	Anflug und Durchstarten mit simuliertem Triebwerksausfall	P---->	---->	---->		M
6.3*	Anflug und Landung bis zum vollständigen Stillstand mit simuliertem Triebwerksausfall	P---->	---->	---->		M
6.4	Verbindung zur Flugverkehrskontrolle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverkehr					

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.246

Gegenseitige Anrechnung des auf den Instrumentflug bezogenen Teils einer Befähigungsüberprüfung für eine Klassen- oder Musterberechtigung

(Siehe JAR-FCL 1.246)

Eine Anrechnung hat nur dann zu erfolgen, wenn der Inhaber eine Instrumentenflugberechtigung für einmotorige Flugzeuge und mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten verlängert.

Wenn eine Befähigungsüberprüfung einschließlich Instrumentenflug durchgeführt wird und eine gültige Berechtigung vorliegt:	Eine Anrechnung auf den Instrumentenflugteil einer Befähigungsüberprüfung erfolgt für:	
(1)	(2)	
MP Musterberechtigung	a. SE *Klassenberechtigung und b. SE Musterberechtigung*, und c. SP ME Klassen- und Musterberechtigung	(a)
SP ME Musterberechtigung, Betrieb mit einem Piloten	a. SP ME Klassenberechtigung und b. SE Klassen- und Musterberechtigung	(b)
SP ME Musterberechtigung, beschränkt auf Betrieb mit zwei Piloten	a. SP ME Klassenberechtigung* und b. SE Klassen- und Musterberechtigung*	(c)
SP ME Klassenberechtigung, Betrieb mit einem Piloten	a. SE Klassen- und Musterberechtigung und b. SP ME Musterberechtigung	(d)
SP ME Klassenberechtigung, beschränkt auf Betrieb mit zwei Piloten	a. SE Klassen- und Musterberechtigung* und b. SP ME Musterberechtigung*	(e)
SP SE Klassenberechtigung	SE Klassen- und Musterberechtigung	(f)
SP SE Musterberechtigung	SE Klassen- und Musterberechtigung	(g)

* Vorausgesetzt, dass der Bewerber in den vorangegangenen 12 Monaten mindestens drei An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln in einer Klasse oder auf einem Muster, die/das für einen Piloten zugelassen ist, im Flugbetrieb mit einem Piloten durchgeführt hat.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.251

Lehrgang für den Erwerb zusätzlicher theoretischer Kenntnisse für eine Klassen- oder Musterberechtigung für Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten

(Siehe Anhang 3 zu JAR-FCL 1.055)

(Siehe JAR-FCL 1.251)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.285)

Ausbildung für den Erwerb der Klassen-/Musterberechtigung für Hochleistungsflugzeuge (HPA)

1 Das Ziel dieses Lehrganges ist, dem Bewerber ausreichende Kenntnisse über den Betrieb von Flugzeugen die mit hohen Geschwindigkeiten und in großen Höhen fliegen können zu vermitteln sowie über die Flugzeugsysteme, die für einen solchen Betrieb nötig sind.

2 Wer im Besitz einer gemäß ICAO Anhang 1 erteilten ATPL(A) ist oder die theoretische Prüfung zum Erwerb der ATPL(A) bestanden hat, hat damit die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.251(a)(3) erfüllt.

3 Das Bestehen eines theoretischen Faches im Rahmen des HPA-Lehrganges wird nicht auf zukünftige theoretische Prüfungen zum Erwerb einer CPL(A), IR(A) oder ATPL(A) angerechnet.

LEHRGANGSANBIETER

4 Theoretischer Unterricht für den Erwerb der Klassen-/Musterberechtigung für Hochleistungsflugzeuge kann von einer FTO angeboten werden, die über die Genehmigung zur Durchführung der theoretischen Ausbildung für ATPL(A) verfügt. Lehrgänge können ebenfalls von TRTOs angeboten werden, die eine Ausbildung zum Erwerb von Klassen- und Musterberechtigungen für Hochleistungsflugzeuge anbieten. In diesem Fall bedarf der Lehrgang einer besonderen Genehmigung. Als Voraussetzung für die Ausbildung zum Ersterwerb einer Klassen- oder Musterberechtigung für Flugzeuge, die als Hochleistungsflugzeuge gelten, müssen die Anbieter solcher Lehrgänge den Abschluss der Ausbildung sowie den Nachweis der Kenntnisse des Bewerbers bestätigen.

LEHRPLAN

5 Es gibt keine Vorgaben hinsichtlich der Dauer der theoretischen Ausbildung, die auch als Fernlehrgang durchgeführt werden kann. Die Fächer, die durch den Lehrgang und die schriftliche Prüfung abgedeckt werden müssen, sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt.

Die Überschriften der Hauptfächer sind in Großbuchstaben geschrieben, die Lehrgangsinhalte unter der Referenznummer des jeweiligen Faches in normaler Schrift. Die Referenznummern beziehen sich auf den Lehrplan für die theoretische Ausbildung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470. Der Lehrplaninhalt nennt allgemein die zu behandelnden Bereiche. Der Inhalt einer Prüfung sollte alle Fächer abdecken, unabhängig von ihrer Bedeutung für ein bestimmtes Muster oder eine bestimmte Klasse von Flugzeugen.

Fach mit Referenznr.	Lehrplaninhalt
021 00 00 00	ZELLE UND SYSTEME, ELEKTRIK, TRIEBWERK
021 02 02 01 bis 021 02 02 03	Wechselstrom – Allgemeines Generatoren Wechselstromverteilung
021 01 08 03	Druckkabine (luftbetriebene Systeme – Kolbenmotoren)
021 01 09 04	Druckkabine (luftbetriebene Systeme – Strahltriebwerke und Propellerturbinen)
021 03 01 06 021 03 01 07 021 03 01 08 021 03 01 09	Motorleistung – Kolbenmotoren Leistungserhöhung (Turbolader/Kompressor) Kraftstoff Gemisch
021 03 02 00 bis 021 03 04 09	Turbinenmotoren
021 04 05 00	Sauerstoffausrüstung des Flugzeugs
032 02 00 00	FLUGLEISTUNGSKLASSE B – MEHRMOTORIGE FLUGZEUGE
032 02 01 00 bis 032 02 04 01	Flugleistung von mehrmotorigen Flugzeugen, die nicht nach JAR/FAR 25 zugelassen sind – gesamtes Fachgebiet
040 02 00 00	MENSCHLICHES LEISTUNGSVERMÖGEN
040 02 01 00 bis 040 02 01 03	Grundlagen menschlicher Physiologie und Fliegen in großen Höhen
050 00 00 00	METEOROLOGIE – WINDE UND WETTERGEFAHREN
050 02 07 00 bis 050 02 08 01	Strahlströme CAT (Turbulenz in wolkenfreier Luft) Stehende Wellen
050 09 01 00 bis 050 09 04 05	Wettergefahren Vereisung und Turbulenz Gewitter
062 02 00 00	GRUNDLAGEN DER RADARTECHNIK
062 02 01 00 bis 062 02 05 00	Grundlagen der Radartechnik Bordradar Sekundärradar (SSR)
081 00 00 00	AERODYNAMIK – FLUGZEUGE
081 02 01 00 bis 081 02 03 02	Transsonische Aerodynamik – gesamtes Fachgebiet Machzahl/Verdichtungsstöße Flatterbereich, aerodynamische Grenzgebiete

PRÜFUNG

6. Die schriftliche Prüfung sollte aus mindestens 60 Multiple-Choice-Fragen bestehen und kann nach Ermessen der FTO/TRTO in einzelne Fachprüfungen aufgeteilt werden. Die Prüfung gilt als bestanden wenn 75% der zu erreichenden maximalen Punktzahl erreicht wurden.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(a)
**Anforderungen an theoretische Kenntnisse für praktische Prüfungen/
Befähigungsüberprüfungen zum Erwerb von Klassen-/Musterberechtigungen**
(Siehe JAR-FCL 1.261(a))

1 Die theoretische Ausbildung ist von einem für diesen Zweck genehmigten Lehrberechtigten durchzuführen, der im Besitz der entsprechenden Muster-/Klassenberechtigung ist oder von einem Lehrer mit entsprechender Erfahrung in der Luftfahrt und Kenntnissen des jeweiligen Luftfahrzeuges, zum Beispiel ein Flugingenieur, Luftfahrzeugtechniker, Flugdienstberater.

2 Die theoretische Ausbildung muss den Lehrplan abdecken, soweit dieser auf das/die betreffende Flugzeugmuster/-klasse zutrifft. In Abhängigkeit der eingebauten Ausrüstung und Systeme muss die Ausbildung Folgendes beinhalten, kann jedoch auch umfangreicher sein:

- (a) Festigkeitsverband und Ausrüstung des Flugzeugs, Normalbetrieb der Systeme und Störungen
 - Abmessungen
 - Triebwerk, einschließlich Hilfsturbine (APU)
 - Kraftstoffanlage
 - Druckkabine und Klimaanlage
 - Eisverhütungs-/Enteisungsanlage, Scheibenwischenanlage und Regenverdrängungssystem
 - Hydraulikanlagen
 - Fahrwerk
 - Steuerungsanlagen, Auftriebshilfen
 - Elektrische Stromversorgung
 - Flugüberwachungsinstrumente, Funk-, Radar- und Navigationsausrüstung
 - Cockpit, Fluggastkabine und Frachtraum
 - Notausrüstung
- (b) Betriebsgrenzen
 - Allgemeine Betriebsgrenzen
 - Triebwerkbetriebsgrenzen
 - Systembetriebsgrenzen
 - Mindestausrüstungsliste
- (c) Flugleistung, Flugplanung und -überwachung
 - Flugleistung
 - Flugplanung
 - Flugüberwachung
- (d) Beladung, Schwerpunkt und Bereitstellung des Flugzeugs
 - Beladung und Schwerpunkt
 - Bereitstellung des Flugzeugs am Boden
- (e) Notverfahren
- (f) Besondere Bestimmungen für die Erweiterung der Musterberechtigung für Instrumentenanflüge bis zu einer Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200 ft)
 - Ausrüstung des Flugzeugs, flugbetriebliche Verfahren und Betriebsgrenzen
- (g) Besondere Bestimmungen für Flugzeuge mit Glascockpit
 - Elektronische Fluginstrumentenanlagen (z.B. EFIS, EICAS)
- (h) Flugmanagementsysteme (FMS)

3 Für den Ersterwerb einer Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten muss die schriftliche oder computergestützte Prüfung mindestens 100 Multiple-Choice-Fragen umfassen, die die Hauptfächer des Lehrplanes in geeigneter Form abdecken. Um die Prüfung zu bestehen, müssen in jedem Hauptfach mindestens 75% der möglichen Punkte erreicht werden.

4 Für den Ersterwerb einer Muster-/Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten richtet sich die Anzahl der Auswahlfragen der schriftlichen oder computergestützten Prüfung nach der Komplexität des Flugzeuges. Um die Prüfung zu bestehen müssen mindestens 75% der möglichen Punkte erreicht werden.

5 Bei einmotorigen Flugzeugen mit einem Piloten kann der Prüfer den theoretischen Teil der praktischen Prüfung und Befähigungsüberprüfung mündlich abnehmen und hat festzustellen, ob ausreichende Kenntnisse vorhanden sind.

6 Bei Befähigungsüberprüfungen für mehrmotorige Flugzeuge mit einem oder zwei Piloten sind die theoretischen Kenntnisse durch einen Fragebogen mit Auswahlfragen oder andere geeignete Methoden zu überprüfen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(c)(2)

Genehmigung von Lehrgängen für Musterberechtigungen ohne Flugzeiten im Flugzeug (Aeroplane Zero Flight Time Type Rating Courses/ZFTT-Training)

1 ALLGEMEINES

(a) Die Genehmigung für die Ausbildung ohne Flugzeiten im Flugzeug wird nur einem Ausbildungsbetrieb erteilt, der einem Luftfahrtunternehmer gemäß OPS 1 angehört oder einem Ausbildungsbetrieb, der eine besondere genehmigte Vereinbarung mit einem solchen Luftfahrtunternehmer hat.

(b) Der Ausbildungsbetrieb hat sicherzustellen, dass der Auszubildende vor Beginn des Lehrganges für Musterberechtigungen die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt.

(c) Die Musterberechtigung bleibt auf diesen Luftfahrtunternehmer beschränkt bis das Fliegen unter Aufsicht abgeschlossen ist.

2 GENEHMIGUNG VON LEHRGÄNGEN FÜR MUSTERBERECHTIGUNGEN OHNE FLUGZEITEN IM FLUGZEUG

(a) Der zu verwendende Flugsimulator muss in Übereinstimmung mit JAR-STD qualifiziert und vom Luftfahrt-Bundesamt gemäß JAR-FCL für den Nutzer anerkannt sein. Eine Nutzeranerkennung erfolgt nur, wenn es sich bei dem Flugsimulator um eine Nachbildung des von dem Luftfahrtunternehmer betriebenen Flugzeugmusters handelt.

(b) Der Flugsimulator muss während der ZFTT-Ausbildung voll betriebsfähig sein (siehe JAR-STD). Einige Ausrüstungsteile können betriebsuntüchtig sein, vorausgesetzt, dass sie während der Schulungseinheit im Simulator nicht benötigt werden. Das Bewegungssystem und das Sichtdarstellungssystem müssen voll betriebsfähig sein.

(c) Sofern nicht anders festgelegt, ist im Rahmen des Lehrganges für Musterberechtigungen eine festgelegte Schulungseinheit im Simulator einschließlich einer Mindestanzahl von sechs zusätzlichen Starts und Landungen gemäß OPS 1.945(d)(2) durchzuführen.

(d) Für eine Erstgenehmigung zur Durchführung von ZFTT muss der Luftfahrtunternehmer mindestens ein Jahr im Besitz eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses gemäß OPS 1 gewesen sein. Dieser Zeitraum kann nach Ermessen der zuständigen Stelle verkürzt werden wenn der Luftfahrtunternehmer und die TRTO über Erfahrung in der Ausbildung für den Erwerb von Musterberechtigungen verfügen.

(e) Die Genehmigung zur Durchführung von ZFTT wird nur erteilt, wenn der Luftfahrtunternehmer über mindestens 90 Tage Erfahrung mit dem Betrieb dieses Musters verfügt. Wird ZFTT von einem Ausbildungsbetrieb angeboten, der mit einem Luftfahrtunternehmer gemäß OPS 1 eine besondere genehmigte Vereinbarung hat, entfällt die Forderung nach den 90 Tagen Erfahrung mit dem Betrieb des Flugzeugmusters, wenn der TRI(A), der an den zusätzlichen Starts und Landungen gemäß OPS 1.945(d)(2) beteiligt ist, über betriebliche Erfahrung auf dem Muster verfügt, die den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt.

(f) Die gemäß OPS 1.965(b) geforderte Überprüfung kann mit der praktischen Prüfung für Musterberechtigungen kombiniert werden. Ist dies nicht der Fall, ist eine Umschulung durchzuführen und eine Überprüfung gemäß OPS 1.945 vor der Schulungseinheit im Simulator abzuschließen.

3 ERFORDERLICHE FLUGERFAHRUNG DES PILOTEN

Piloten, die an einem ZFTT-Lehrgang teilnehmen, müssen auf einem Verkehrsflugzeug mit Strahltriebwerk oder einem Flugzeug mit Propellertriebwerk mit einer Mindestabflugmasse (MTOM) von mindestens 10 Tonnen oder einer genehmigten Anzahl an Fluggastsitzen von mehr als 19 mindestens folgende Flugerfahrung nachweisen:

(a) 1500 Flugstunden oder 250 Streckenabschnitte wenn ein nach Stufe CG, C oder Interim C qualifizierter Flugsimulator während des Lehrganges verwendet wird

oder

(b) 500 Flugstunden oder 100 Streckenabschnitte wenn ein nach Stufe DG, Interim D oder D qualifizierter Flugsimulator während des Lehrganges verwendet wird.

Beim Wechsel von einem Flugzeug mit Propellerturbinenantrieb auf ein Flugzeug mit Strahltriebwerk oder umgekehrt ist eine zusätzliche, von der zuständigen Stelle genehmigte Ausbildung erforderlich.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(d)
Lehrgang für die Zusammenarbeit der Flugbesatzung
(Siehe JAR-FCL 1.261(d))

1 Ziel des Lehrganges ist, Piloten die notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten für die Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCC) zu vermitteln, um mehrmotorige Flugzeuge mit zwei Piloten sicher nach Instrumentenflugregeln führen zu können und zu diesem Zweck sicherzustellen, dass:

- a. der verantwortliche Pilot seine Leitungs- und Entscheidungsfunktion ausübt, unabhängig davon, ob er als steuernder Pilot (PF) oder nicht steuernder Pilot (PNF) tätig ist;
- b. die Aufgaben des PF und PNF klar festgelegt und so verteilt sind, dass der PF seine volle Aufmerksamkeit auf die Handhabung und Steuerung des Luftfahrzeuges richten kann;
- c. die Zusammenarbeit in Anpassung an die auftretenden normalen, außergewöhnlichen und Not-situationen in geordneter Weise stattfindet;
- d. die gegenseitige Überwachung, Information und Unterstützung zu jeder Zeit sichergestellt ist.

2 LEHRBERECHTIGTE

Lehrberechtigte für die MCC-Ausbildung müssen mit den Fächern Menschliche Faktoren (Human Factors) und Effektives Arbeiten als Besatzung von Grund auf vertraut sein. Hinsichtlich aktueller Entwicklungen in der Ausbildung im Fach Menschliche Faktoren und Effektives Arbeiten als Besatzung sollten sie auf dem neuesten Stand sein.

3 THEORETISCHE KENNTNISSE

Ein genehmigter theoretischer MCC-Ausbildungslehrgang muss mindestens 25 Stunden umfassen.

4 PRAKTISCHE AUSBILDUNG

5 BESCHEINIGUNG ÜBER DEN ABSCHLUSS

Nach Beendigung des Lehrganges kann dem Teilnehmer eine Bescheinigung über den erfolgreichen Abschluss erteilt werden.

6 ANRECHNUNG

Der Inhaber einer Bescheinigung über den Abschluss der MCC-Ausbildung auf Hubschraubern ist von der Forderung befreit, den Lehrplan für die theoretische Ausbildung absolvieren zu müssen.

ABSCHNITT G – LIZENZ FÜR VERKEHRSPILOTEN (Flugzeug) – ATPL(A)

JAR-FCL 1.265 Mindestalter

Der Bewerber für eine ATPL(A) muss mindestens 21 Jahre alt sein.

JAR-FCL 1.270 Flugmedizinische Tauglichkeit

Der Bewerber für eine ATPL(A) muss im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 sein. Für die Ausübung der Rechte einer ATPL(A) ist ein gültiges Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 vorgeschrieben.

JAR-FCL 1.275 Rechte und Voraussetzungen

(a) *Rechte einer ATPL(A) auf der Grundlage einer CPL(A)*

Vorbehaltlich weiterer, in Deutschland anwendbarer Vorschriften, ist der Inhaber einer auf der Grundlage einer CPL(A) erteilten ATPL(A) berechtigt

(1) alle Rechte einer PPL(A), CPL(A) und IR(A) auszuüben

und

(2) als verantwortlicher Pilot oder Kopilot auf Flugzeugen tätig zu sein, die zur gewerbsmäßigen Beförderung eingesetzt werden.

(b) *Rechte einer ATPL(A) auf der Grundlage einer MPL(A)*

War der Inhaber einer ATPL(A) bisher nur im Besitz einer MPL-Lizenz, sind die Rechte der Lizenz auf den Flugbetrieb mit zwei Piloten beschränkt, sofern der Inhaber nicht die Anforderungen von JAR-FCL Abschnitt C und JAR-FCL 1.510(b)(1) und (b)(3) erfüllt hat, soweit sich diese auf den Betrieb von Flugzeugen mit einem Piloten beziehen. Diese Beschränkung ist in die Lizenz einzutragen.

(c) *Voraussetzungen*

Der Bewerber für eine ATPL(A), der die Voraussetzungen gemäß JAR-FCL 1.265, 1.270, 1.280, 1.285, 1.290 und 1.295 nachweist, erfüllt damit die Anforderungen für den Erwerb einer ATPL(A) und hat, sofern die Bestimmungen gemäß JAR-FCL 1.240 erfüllt sind, die Musterberechtigung für das in der praktischen Prüfung verwendete Flugzeugmuster erworben.

JAR-FCL 1.280 Flugerfahrung und Anrechnung

(Siehe JAR-FCL 1.050(a)(3))

(a) Der Bewerber für eine ATPL(A) muss mindestens 1500 Stunden als Pilot auf Flugzeugen nachweisen (siehe auch JAR-FCL 1.050(a)(3)). Von den 1500 Stunden können bis zu 100 Stunden in einem Flugsimulator und FNPT durchgeführt worden sein, davon höchstens 25 Stunden in einem FNPT. Die Gesamtstundenzahl muss mindestens Folgendes umfassen:

(1) 500 Stunden im Flugbetrieb mit zwei Piloten in Übereinstimmung mit den Bestimmungen von EU-OPS auf mehrmotorigen Flugzeugen mit einem Piloten (ME SP) gemäß JAR/FAR23,

(2) (i) 500 Stunden als verantwortlicher Pilot unter Aufsicht

oder

(ii) 250 Stunden entweder als verantwortlicher Pilot

oder

(iii) 250 Stunden, die sich aus mindestens 70 Stunden als verantwortlicher Pilot und der restlichen Zeit als verantwortlicher Pilot unter Aufsicht zusammensetzen;

(3) 200 Stunden Überlandflug, davon mindestens 100 Stunden als verantwortlicher Pilot oder als verantwortlicher Pilot unter Aufsicht;

(4) 75 Stunden Instrumentenzeit, davon höchstens 30 Stunden Instrumentenbodenzeit

und

(5) 100 Stunden Nachtflug als verantwortlicher Pilot oder Kopilot.

(b) (1) Dem Inhaber einer Pilotenlizenz oder eines gleichwertigen Dokumentes für andere Luftfahrzeugkategorien wird die auf anderen Luftfahrzeugen durchgeführte Flugzeit gemäß JAR-FCL 1.155 angerechnet. Davon ausgenommen ist Flugzeit auf Hubschraubern, die bis zu 50 Prozent auf alle unter Absatz (a) genannten geforderten Flugzeiten angerechnet wird;

(2) Inhabern einer Lizenz für Flugingenieure werden 50 Prozent der Flugzeit als Flugingenieur, jedoch nicht mehr als 250

Stunden angerechnet. Diese 250 Stunden können auf die geforderten 1500 Stunden unter Absatz (a) und die 500 Stunden unter Absatz (a)(1) angerechnet werden, vorausgesetzt, dass auf die beiden Absätze insgesamt nicht mehr als 250 Stunden angerechnet werden.

(c) Die geforderte Flugerfahrung ist vor dem Ablegen der praktischen Prüfung gemäß JAR-FCL 1.295 nachzuweisen.

JAR-FCL 1.285 Theoretische Kenntnisse

(a) Lehrgang

Der Bewerber für eine ATPL(A) hat eine genehmigte theoretische Ausbildung in einem Ausbildungsbetrieb für Flugausbildung (FTO) nachzuweisen. Bewerber, die ihre theoretische Ausbildung nicht im Rahmen einer durchgehenden Ausbildung erworben haben, müssen den Lehrgang gemäß Anhang 1.285 absolvieren.

(b) Prüfung

Der Bewerber für eine ATPL(A) muss theoretische Kenntnisse in Art und Umfang nachgewiesen haben, die den Rechten einer ATPL(A) entsprechen. Des Weiteren muss er die Anforderungen des Abschnitts J der JAR-FCL erfüllen.

JAR-FCL 1.290 Flugausbildung

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(d))

Der Bewerber für eine ATPL(A) muss über eine CPL(A) und eine Instrumentenflugberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge verfügen sowie eine Ausbildung in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung gemäß JAR-FCL 1.261(d) (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(d) erhalten haben oder im Besitz einer MPL(A) sein.

JAR-FCL 1.295 Praktische Fähigkeiten

(a) Der Bewerber für eine ATPL(A) muss die Fähigkeit nachweisen, als verantwortlicher Pilot eines Flugzeuges mit einer durch die Musterzulassung vorgeschriebenen Mindestflugbesatzung von zwei Piloten nach Instrumentenflugregeln die Verfahren und Übungen gemäß JAR-FCL Anhang 1 und 2 zu 1.240 und 1.295 so durchzuführen, wie es die Rechte der Lizenz erfordern.

(b) Die praktische Prüfung zum Erwerb der ATPL(A) kann als praktische Prüfung für den Erwerb einer Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten oder als Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung der Musterberechtigung für das in der Prüfung verwendete Flugzeugmuster dienen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.285

Modulare theoretische Ausbildung für ATPL(A)

(Siehe JAR-FCL 1.285)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.055)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470)

1 Das Ziel dieser Ausbildung ist die Vermittlung der für den Erwerb der ATPL(A) notwendigen theoretischen Kenntnisse an Piloten, die diese nicht im Rahmen einer durchgehenden Ausbildung erworben haben.

2 Vor Beginn eines modularen theoretischen Ausbildungslehrganges für ATPL(A) muss der Bewerber mindestens im Besitz einer gemäß ICAO Anhang 1 erteilten PPL(A) sein. Der Bewerber muss unter der Aufsicht des Ausbildungsleiters einer FTO innerhalb von 18 Monaten 650 Stunden (1 Unterrichtsstunde entspricht 60 Minuten) auf die ATPL(A) bezogenen theoretischen Unterricht absolvieren.

Bei Inhabern einer CPL/IR(A) kann sich die theoretische Ausbildung um 400 Stunden verringern.

Bei Inhabern einer CPL(A) kann sich die theoretische Ausbildung um 250 Stunden, bei Inhabern einer IR um 150 Stunden verringern.

3 Die FTO hat sicherzustellen, dass der Bewerber vor der Zulassung zur Ausbildung über ausreichende Kenntnisse in Mathematik und Physik verfügt, die es ihm erleichtern, dem theoretischen Unterricht zu folgen.

4 Die Ausbildung muss alle Bereiche der entsprechenden Lehrpläne gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470 abdecken. Ein genehmigter Lehrgang sollte Unterricht im Klassenraum einschließen und kann die Verwendung von interaktiven Videoprogrammen, Dia-/Tonbandvorführungen, Einzelplatzstudium, rechnergestützte Ausbildungsverfahren und andere, von der zuständigen Stelle genehmigte Unterrichtsmittel umfassen. Genehmigte Fernlehrgänge können nach Ermessen der zuständigen Stelle ebenfalls als Teil der Ausbildung angeboten werden

Abschnitt H – Lehrberechtigungen (Flugzeug)

JAR-FCL 1.300 Lehrberechtigte – Allgemeines

(a) Die für den Erwerb einer Lizenz oder Berechtigung geforderte Flugausbildung dürfen nur Personen durchführen, die

(1) im Besitz einer Lehrberechtigung oder Anerkennung sind,

oder

(2) im Besitz einer besonderen, von einem JAA-Mitgliedstaat erteilten Anerkennung sind, für den Fall, dass

(i) neue Flugzeuge eingeführt werden

oder

(ii) historische Flugzeuge oder Flugzeuge spezieller Bauart zum Verkehr zugelassen werden, für die niemand eine Lehrberechtigung besitzt

oder

(iii) die Ausbildung außerhalb der JAA-Mitgliedstaaten von Lehrberechtigten durchgeführt wird, die keine JAR-FCL-Lizenz besitzen (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.300).

(b) Die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten dürfen nur Personen durchführen, die im Besitz einer Lehrberechtigung als FI(A), TRI(A), IRI(A), CRI(A) oder einer Anerkennung als MCCI(A), SFI(A) oder STI(A) sind. Paragraf (a)(2) gilt ebenfalls für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten.

JAR-FCL 1.305 Lehrberechtigungen und Anerkennungen – Kategorien

Es werden vier Kategorien von Lehrberechtigungen und drei Kategorien von Anerkennungen unterschieden.

(a) Lehrberechtigung für Flugausbildung – (Flugzeug) (FI(A)) gemäß JAR-FCL 1.330

(b) Lehrberechtigung für Musterberechtigungen – (Flugzeug) (TRI(A)) gemäß JAR-FCL 1.360

(c) Lehrberechtigung für Klassenberechtigungen – (Flugzeug) (CRI(A)) gemäß JAR-FCL 1.375

(d) Lehrberechtigung für Instrumentenflug – (Flugzeug) (IRI(A)) gemäß JAR-FCL 1.390

(e) Anerkennung für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten – (SFI(A)/MPA)) gemäß JAR-FCL 1.405

(f) Anerkennung für die Ausbildung in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung – (MCCI(A)) gemäß JAR-FCL 1.416

(g) Anerkennung für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten – (STI(A)) gemäß JAR-FCL 1.419

JAR-FCL 1.310 Lehrberechtigungen und Anerkennungen – Allgemeines

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.310(d))

(a) Voraussetzungen

Sofern nicht abweichend festgelegt, müssen alle Lehrberechtigten oder Inhaber einer Anerkennung:

(i) mindestens im Besitz der Lizenz, Berechtigung und Qualifikation sein, für die sie ausbilden und

(ii) über mindestens 15 Stunden Flugerfahrung als Pilot auf dem Muster oder in der Klasse von Flugzeugen, für die sie ausbilden, verfügen, und

(iii) berechtigt sein, das Luftfahrzeug während dieser Ausbildung als verantwortlicher Pilot zu führen.

(b) Mehrere Lehrberechtigungen

Vorbehaltlich der Erfüllung der in diesem Abschnitt aufgeführten Anforderungen an die Qualifikation und Flugerfahrung für jede Art von Lehrberechtigung, kann ein Lehrberechtigter im Besitz mehrerer Lehrberechtigungen sein.

(c) Anrechnung von Kenntnissen für weitere Anerkennungen oder Lehrberechtigungen

Bewerbern, die bereits eine Anerkennung für eine Ausbildungstätigkeit oder eine Berechtigung als Lehrberechtigter besitzen, können die dabei erworbenen Kenntnisse und Fähigkeiten für die Ausbildungstätigkeit auf den Erwerb weiterer Anerkennungen oder Berechtigungen angerechnet werden.

(d) (1) *Zusätzliche Anforderungen an Lehrberechtigte oder Inhaber einer Anerkennung für eine Ausbildungstätigkeit in einem MPL(A)-Lehrgang*

Lehrberechtigte oder anerkannte Ausbildungsberechtigte, die im Rahmen einer kompetenzbasierten Ausbildung ausbilden möchten, müssen:

(i) im Besitz einer gültigen Berechtigung als Lehrberechtigter oder einer gültigen Anerkennung für eine Ausbildungstätigkeit sein

und

(ii) die zutreffenden Anforderungen dieses Abschnittes erfüllt haben

und

(iii) für die Erweiterung der Rechte auf MPL(A) den Lehrgang für den Erwerb der Zusatzqualifikation für MPL(A) gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.310(d) erfolgreich abgeschlossen haben.

(iv) für die Ausbildungstätigkeit in einem MPL(A)-Lehrgang in der Aufbau-, Mittel- und Fortgeschrittenenstufe des MPL(A)-Lehrganges über persönliche Erfahrungen im Flugbetrieb mit mehreren Flugbesatzungsmitgliedern verfügen, die den Anforderungen der zuständigen Stelle genügen sowie die auf das effektive Arbeiten als Besatzung (CRM) bezogenen Teile der Umschulung des Luftfahrtunternehmers in Übereinstimmung mit OPS 1.945(a)(9) absolviert haben.

(2) *Aufrechterhaltung der Zusatzqualifikation für eine MPL(A)-Ausbildungstätigkeit*

Für die Aufrechterhaltung der Zusatzqualifikation für eine MPL(A)-Ausbildungstätigkeit muss der Inhaber der Zusatzqualifikation innerhalb der vorangegangenen 12 Monate einen der folgenden Teile eines vollständigen MPL(A)-Ausbildungslehrganges durchführen:

(i) eine Ausbildungstätigkeit in einem STD von mindestens drei Stunden

oder

(ii) eine Flugübung im Flugzeug von mindestens einer Stunde Dauer mit mindestens zwei Starts und Landungen.

(3) Wenn der Inhaber der Zusatzqualifikation für MPL(A) die unter (a)(2) aufgeführten Anforderungen nicht erfüllt, muss er eine Auffrischungsschulung erhalten, die den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt.

JAR-FCL 1.315 Lehrberechtigungen und Anerkennungen – Gültigkeitsdauer

(a) Die Gültigkeitsdauer von Lehrberechtigungen oder Anerkennungen beträgt drei Jahre.

(b) Die Gültigkeitsdauer für eine besondere Anerkennung gemäß JAR-FCL 1.300(a)(2) beträgt längstens drei Jahre.

(c) Ein Bewerber, der nicht alle Abschnitte einer Befähigungsüberprüfung vor dem Ablauf der Gültigkeitsdauer einer Lehrberechtigung oder Anerkennung besteht, darf die damit verbundenen Rechte nicht ausüben, bis er die Befähigungsüberprüfung erfolgreich abgeschlossen hat.

JAR-FCL 1.320 Lehrberechtigung für Flugausbildung (FI(A)) – Mindestalter

Der Bewerber für eine Lehrberechtigung für Flugausbildung muss mindestens 18 Jahre alt sein.

JAR-FCL 1.325 FI(A) – Eingeschränkte Rechte

(a) *Einschränkungszeitraum*

Die Rechte einer Lehrberechtigung (FI(A)) sind eingeschränkt bis der Inhaber mindestens 100 Stunden Flugausbildung durchgeführt hat und zusätzlich bei mindestens 25 Alleinflügen von Flugschülern die Aufsicht geführt hat. Die Aufhebung der Einschränkungen der Lehrberechtigung erfolgt bei Erfüllung der oben genannten Anforderungen und auf Empfehlung des Aufsichtführenden Lehrberechtigten (FI(A)).

(b) *Einschränkungen*

Der Inhaber einer eingeschränkten Lehrberechtigung (FI(A)) darf unter Aufsicht eines für diesen Zweck anerkannten FI(A) Folgendes durchführen:

(1) die Flugausbildung für den Erwerb der PPL(A) oder Flugausbildung in den Teilen einer durchgehenden Ausbildung, die sich auf die PPL(A) beziehen und den Erwerb von Klassen- und Musterberechtigungen für einmotorige Flugzeuge, ausgenommen die Zustimmung zum ersten Alleinflug von Flugschülern bei Tag oder Nacht und zum ersten Navigationsalleinflug bei Tag oder Nacht sowie

(2) die Nachtflugausbildung, vorausgesetzt, dass er im Besitz einer Nachtflugqua-

lifikation ist und die Fähigkeit, für Nachtflug auszubilden gegenüber einem zur Durchführung der FI(A)-Ausbildung anerkannten FI(A) in Übereinstimmung mit JAR-FCL 1.330(f) und den Anforderungen an die fortlaufende Flugerfahrung bei Nacht gemäß JAR-FCL 1.026 nachgewiesen hat.

JAR-FCL 1.330 FI(A) – Rechte und Anforderungen

(Siehe JAR-FCL 1.325)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.395)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525)

Der Inhaber einer FI(A)-Berechtigung (zu Einschränkungen siehe JAR-FCL 1.325) ist berechtigt zur Durchführung der Flugausbildung für:

(a) den Erwerb der PPL(A) und Klassen- und Musterberechtigungen für einmotorige Flugzeuge,

(b) den Erwerb der CPL(A), vorausgesetzt, dass der FI(A) mindestens 500 Stunden als Pilot auf Flugzeugen nachweist, davon mindestens 200 Stunden Flugausbildungstätigkeit;

(c) Nachtflüge, vorausgesetzt, dass er im Besitz einer Nachtflugqualifikation ist und die Fähigkeit, für Nachtflug auszubilden gegenüber einem zur Durchführung der FI(A)-Ausbildung anerkannten FI(A) in Übereinstimmung mit JAR-FCL 1.330(f) und den Anforderungen an die fortlaufende Flugerfahrung bei Nacht gemäß JAR-FCL 1.026 nachgewiesen hat;

(d) (1) den Erwerb der Instrumentenflugberechtigung (IR(A)), vorausgesetzt, dass der Lehrberechtigte:

(i) mindestens 200 Flugstunden nach Instrumentenflugregeln nachweist, davon können bis zu 50 Stunden als Instrumentenbodenzeit in einem Flugsimulator oder FNPT II durchgeführt werden und

(ii) als Flugschüler einen genehmigten Lehrgang, der mindestens fünf Stunden Flugausbildung in einem Flugzeug, Flugsimulator oder FNPT II (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.395) umfasst, abgeschlossen und die zugehörige praktische Prüfung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345 bestanden hat;

(2) für den Erwerb einer IR(A) für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten, zusätzlich die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.380(a) erfüllt hat;

(e) den Erwerb einer Klassen- oder Musterberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten, vorausgesetzt, dass der Lehrberechtigte die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.380(a) erfüllt;

(f) den Erwerb der Lehrberechtigung FI(A), vorausgesetzt, dass der Lehrberechtigte:

(1) mindestens 500 Stunden Flugausbildungstätigkeit auf Flugzeugen nachweist und

(2) einem Prüfer für Lehrberechtigte (FIE(A)) in einer praktischen Prüfung gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345 die Fähigkeit nachweist, einen Lehrberechtigten auszubilden und

(3) für diesen Zweck zusätzlich die Anerkennung der zuständigen Stelle besitzt.

(g) den Erwerb einer MPL(A):

(1) Nachweis der zusätzlichen persönlichen Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.310(d)

(2) für die Ausbildungstätigkeit in der fliegerischen Grundausbildung (siehe Phase 1 der Flugausbildung in Anhang 1 zu 1.520 und 1.525) wird vorausgesetzt, dass der FI(A) mindestens 500 Stunden als Pilot auf Flugzeugen absolviert hat, davon mindestens 200 Stunden Flugausbildungstätigkeit

(3) für die Ausbildungstätigkeit in der Aufbaustufe der Flugausbildung (siehe Phase 2 in Anhang 1 zu 1.520 und 1.525) wird vorausgesetzt, dass der FI(A) über eine Instrumentenflugberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge (IR(A) ME) und die Lehrberechtigung für IR(A) ME verfügt und

(i) mindestens 1500 Flugstunden im Flugbetrieb mit mehreren Besatzungsmitgliedern absolviert hat

oder

(ii) als Inhaber der Lehrberechtigung FI(A), der im Rahmen einer durchgehenden Ausbildung für ATPL(A) oder CPL/IR tätig ist oder war, einen besonders abgestimmten Ausbildungslehrgang absolviert hat, der aus folgenden Teilen besteht:

(a) Erwerb der MCC-Qualifikation und

(b) die bescheinigte Teilnahme an fünf Unterrichtseinheiten der Phase 3 eines MPL(A)-Lehrganges als Beobachter und

(c) die bescheinigte Teilnahme an fünf Unterrichtseinheiten der Phase 4 eines MPL(A)-Lehrganges als Beobachter und

(d) die bescheinigte Teilnahme an fünf Unterrichtseinheiten eines von einem Luftfahrtunternehmer durchgeführten wiederkehrenden Streckenflug-Übungsprogrammes (LOFT) als Beobachter und

(e) der Nachweis des Lehrganges für den Erwerb der MCC(A).

(f) Die ersten fünf Unterrichtseinheiten als Ausbildungsberechtigter MPL(A) sind von einem TRI(A) zu beaufsichtigen, der von der zuständigen Stelle für diesen Zweck bestimmt wird.

JAR-FCL 1.335 FI(A) – Voraussetzungen
(Siehe Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240)
(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470)

Vor der Zulassung zu einem genehmigten Ausbildungslehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung (FI(A)) muss der Bewerber:

(a) mindestens im Besitz einer CPL(A) sein oder mindestens 200 Flugstunden auf Flugzeugen nachweisen, davon als Inhaber einer PPL(A) mindestens 150 Stunden als verantwortlicher Pilot

(b) die Anforderungen an die theoretischen Kenntnisse für eine CPL(A) gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470 erfüllen

(c) mindestens 30 Flugstunden auf einmotorigen Flugzeugen mit Kolbenantrieb nachweisen, von denen mindestens fünf Stunden während der letzten sechs Monate vor der Auswahlprüfung gemäß Absatz (f) durchgeführt werden müssen

(d) mindestens zehn Stunden Ausbildung im Instrumentenflug erhalten haben, von denen

höchstens fünf Stunden als Instrumentenbodenzeit in einem Flugsimulator oder FNPT durchgeführt werden dürfen

(e) mindestens 20 Stunden Überlandflug als verantwortlicher Pilot nachweisen einschließlich eines Fluges über eine Strecke von mindestens 540 km (300 NM), bei dem Landungen auf zwei vom Startflugplatz verschiedenen Flugplätzen durchzuführen sind und

(f) während der letzten sechs Monate vor Beginn der Ausbildung eine besondere Auswahlprüfung mit einem gemäß JAR-FCL 1.330(f) qualifizierten FI(A), basierend auf der Befähigungsprüfung gemäß Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240, erfolgreich abgelegt haben. Bei dieser praktischen Prüfung wird die Fähigkeit des Bewerbers zur Teilnahme am Ausbildungslehrgang beurteilt.

JAR-FCL 1.340 FI(A) – Lehrgang
(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.340)

(a) Der Bewerber für eine Lehrberechtigung (FI(A)) hat die Teilnahme an einer genehmigten theoretischen und praktischen Ausbildung in einer FTO nachzuweisen (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.340)

(b) In dem Lehrgang soll der Bewerber geschult werden, um auf einmotorigen Flugzeugen bis zum Leistungsstand der PPL(A) auszubilden. Die Flugausbildung muss mindestens 30 Stunden umfassen, davon 25 Stunden mit einem Lehrberechtigten für Flugausbildung (FI(A), der für diesen Zweck eine Anerkennung gemäß JAR-FCL 1.330(f)(3) besitzt. Die verbleibenden fünf Stunden können als gemeinsame Flugausbildung durchgeführt werden (d.h. zwei Bewerber fliegen gemeinsam und führen Flugübungen vor). Von den 25 Stunden können fünf Stunden in einem für diesen Zweck von der zuständigen Stelle anerkannten FNPT oder Flugsimulator durchgeführt werden. Die praktische Prüfung erfolgt zusätzlich zur Ausbildungszeit des Lehrganges und in einem Flugzeug mit einem Piloten (SPA).

JAR-FCL 1.345 FI(A) – Praktische Fähigkeiten
(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345)

Der Bewerber für eine Lehrberechtigung (FI(A)) hat gegenüber einem von der zuständigen Stelle zu diesem Zweck bestimmten Prüfer (FIE(A)), in Übereinstimmung mit Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345, die Fähigkeit

nachzuweisen, einen Flugschüler so auszubilden, dass dieser den Anforderungen für den Erwerb einer PPL(A) entspricht, einschließlich der Vor- und Nachbesprechung des Fluges und der theoretischen Ausbildung.

JAR-FCL 1.350 FI(A) – Erteilung der Berechtigung

Der Bewerber für eine Lehrberechtigung (FI(A))

(a) der die Voraussetzungen gemäß JAR-FCL 1.310, 1.315 und 1.335 bis 1.345 erfüllt hat oder

(b) dem eine besondere Anerkennung in Übereinstimmung mit Anhang 1 zu JAR-FCL 1.300 erteilt wurde, die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.355 erfüllt und im Besitz einer JAR-FCL-Lizenz ist

hat damit die Anforderungen für den Erwerb einer Lehrberechtigung (FI(A)), vorbehaltlich der anfänglichen eingeschränkten Rechte gemäß JAR-FCL 1.325, erfüllt.

JAR-FCL 1.355 FI(A) – Verlängerung und Erneuerung

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345)

(a) Für die Verlängerung einer Lehrberechtigung (FI(A)) hat der Inhaber zwei der folgenden drei Voraussetzungen zu erfüllen:

(1) mindestens 50 Stunden Flugausbildungstätigkeit als FI, CRI, TRI, IRI oder als Prüfer auf Flugzeugen während der Gültigkeitsdauer der Berechtigung, darin enthalten mindestens 15 Stunden Flugausbildungstätigkeit während der letzten zwölf Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung (FI(A)). Soll sich die Verlängerung der Lehrberechtigung auch auf die Lehrberechtigung (FI(A)) für Instrumentenflug erstrecken, müssen von diesen 15 Stunden mindestens zehn Stunden Instrumentenflugausbildungstätigkeit sein;

(2) Teilnahme an einem von der zuständigen Stelle genehmigten FI-Fortbildungslehrgangs innerhalb der Gültigkeitsdauer der Lehrberechtigung (FI(A));

(3) erfolgreiches Ablegen einer Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfer FIE(A)) unter Verwendung des Prüfungsnachweises gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.330

und 1.345 innerhalb der letzten zwölf Monate vor dem Ablauf der Gültigkeitsdauer der Lehrberechtigung (FI(A));

(b) Nicht Bestandteil der Bestimmungen

(c) Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung muss der Bewerber während der letzten zwölf Monate vor der Erneuerung die Voraussetzungen gemäß (a)(2) und (a)(3) erfüllen.

JAR-FCL 1.360 Lehrberechtigung für Musterberechtigungen

(Flugzeuge mit zwei Piloten) (TRI(MPA)) – Rechte

(Siehe JAR-FCL 1.261(d))

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(d))

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525)

(a) Der Inhaber einer Lehrberechtigung (TRI(MPA)) ist berechtigt, folgende Ausbildungen durchzuführen:

(1) die Ausbildung zum Erwerb der Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten (MPA)

(2) die Ausbildung für die Zusammenarbeit der Flugausbildung (MCC) (siehe JAR-FCL 1.261(d), Anhang 1 zu JAR-FCL 1.262(d))

und

(3) die Ausbildung in der Aufbaustufe der durchgehenden Ausbildung für MPL(A) (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525) erforderlich ist, vorausgesetzt, dass er im Besitz einer Lehrberechtigung FI(A) oder IRI(A) ist oder war und die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.310(d) erfüllt.

(4) die Ausbildung in der Mittel- und Fortgeschrittenenstufe der durchgehenden MPL(A)-Ausbildung (siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525) erforderlich ist, vorausgesetzt, dass die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.310(d) erfüllt sind.

(b) Wird die praktische Ausbildung zum TRI(A) nur in einem Flugsimulator durchgeführt, wird die TRI(A)-Berechtigung eingeschränkt und umfasst keine Ausbildung für Notverfahren/Verfahren in besonderen Fällen in einem Luftfahrzeug. Zur Aufhebung dieser Einschränkung muss der Inhaber einer eingeschränkten TRI(A)-Berechtigung die weitere Ausbildung in einem Flugzeug absolvieren.

JAR-FCL 1.365 TRI(MPA) – Anforderungen

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.365)

(a) Der Bewerber für den Ersterwerb einer Lehrberechtigung TRI(MPA) muss:

(1) einen genehmigten TRI-Lehrgang in einer FTO oder TRTO (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.365) abgeschlossen haben

(2) mindestens 1500 Stunden als Pilot auf Flugzeugen mit zwei Piloten nachweisen

(3) während der letzten 12 Monate vor der Antragstellung mindestens 30 Streckenabschnitte nachweisen, einschließlich Starts und Landungen als verantwortlicher Pilot oder Kopilot auf dem entsprechenden Flugzeugmuster oder, mit Zustimmung der zuständigen Stelle, auf einem ähnlichen Muster; davon dürfen höchstens 15 Abschnitte in einem Flugsimulator durchgeführt werden

und

(4) während eines vollständigen Lehrganges für Musterberechtigungen mindestens drei Stunden auf die Aufgaben eines TRI bezogene Flugausbildungstätigkeit, auf dem entsprechenden Flugzeugmuster oder im Flugsimulator unter der Aufsicht eines für diesen Zweck von der zuständigen Stelle benannten TRI zufrieden stellend durchgeführt haben.

Die oben genannten Anforderungen sind erfüllt, wenn der Bewerber im Besitz einer JAR-FCL-Lizenz ist, ihm eine besondere Anerkennung als TRI(A) in Übereinstimmung mit Anhang 1 zu JAR-FCL 1.300 erteilt wurde und er die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.370 erfüllt.

(b) Für die Erweiterung der Rechte auf weitere Flugzeugmuster mit zwei Piloten, muss der Inhaber:

(1) während der letzten 12 Monate vor der Antragstellung mindestens 15 Streckenabschnitte nachweisen, einschließlich Starts und Landungen als verantwortlicher Pilot oder Kopilot auf dem entsprechenden Flugzeugmuster oder, mit Zustimmung der zuständigen Stelle, auf einem ähnlichen Muster; davon dürfen höchstens sieben Abschnitte in einem Flugsimulator durchgeführt werden;

(2) die entsprechende zusätzliche Flugausbildung eines genehmigten TRI-Lehrganges in einer FTO oder TRTO zufrieden stellend abgeschlossen haben und

(3) während eines vollständigen Lehrganges für Musterberechtigungen mindestens

drei Stunden auf die Aufgaben eines TRI(MPA) bezogene Flugausbildungstätigkeit auf dem entsprechenden Flugzeugmuster oder im Flugsimulator unter der Aufsicht eines für diesen Zweck von der zuständigen Stelle benannten TRI(A) zufrieden stellend durchgeführt haben.

JAR-FCL 1.370 TRI(A) – Verlängerung und Erneuerung

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.365)

(a) Für die Verlängerung einer Lehrberechtigung (TRI(MPA)) muss der Bewerber während der letzten 12 Monate vor dem Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung

(1) während eines vollständigen Lehrganges für Musterberechtigungen/einer Auffrischungsschulung/wiederkehrenden Schulung einen der folgenden Teile durchgeführt haben:

(i) eine Schulungseinheit im Simulator von mindestens drei Stunden oder

(ii) eine Flugübung von mindestens einer Stunde Dauer mit mindestens zwei Starts und Landungen oder

(2) eine TRI(A)-Auffrischungsschulung, die den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt, erhalten haben.

(b) Nach dem Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung muss der Bewerber:

(1) während der letzten 12 Monate vor der Antragstellung mindestens 30 Streckenabschnitte nachweisen, einschließlich Starts und Landungen als verantwortlicher Pilot oder Kopilot auf dem entsprechenden Flugzeugmuster oder, mit Zustimmung der zuständigen Stelle, auf einem ähnlichen Muster; davon dürfen höchstens 15 Abschnitte in einem Flugsimulator durchgeführt werden;

(2) die entsprechenden Teile eines genehmigten TRI(MPA)-Lehrganges, mit Zustimmung der zuständigen Stelle (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.365), unter Berücksichtigung seiner fortlaufenden Flugerfahrung, erfolgreich abgeschlossen haben und

(3) während eines vollständigen Lehrganges für Musterberechtigungen mindestens drei Stunden auf die Aufgaben eines TRI(MPA) bezogene Flugausbildungstätigkeit auf dem entsprechenden Flugzeugmuster oder im Flugsimulator unter der Aufsicht eines für

diesen Zweck von der zuständigen Stelle benannten TRI(A) zufrieden stellend durchgeführt haben.

JAR-FCL 1.375 Lehrberechtigung für Klassenberechtigungen (Flugzeuge mit einem Piloten) (CRI(SPA)) – Rechte
(Siehe JAR-FCL 1.310(a))

Der Inhaber einer Lehrberechtigung (CRI(SPA)) ist berechtigt, Lizenzinhaber für den Erwerb einer Muster- oder Klassenberechtigung für Flugzeuge mit einem Piloten auszubilden. Der Inhaber kann, vorbehaltlich der entsprechenden Qualifikation (siehe JAR-FCL 1.310(a)), die Ausbildung auf ein- oder mehrmotorigen Flugzeugen durchführen.

JAR-FCL 1.380 CRI(SPA) – Anforderungen
(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345)
(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.380)

(a) *Mehrmotorige Flugzeuge*

Der Bewerber für den Erwerb einer Lehrberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge (CRI(SPA)) muss:

- (1) mindestens 500 Stunden als Pilot von Flugzeugen nachweisen
- (2) mindestens 30 Stunden als PIC auf einem Flugzeug des entsprechenden Musters oder der entsprechenden Klasse nachweisen, die vor Beginn des Lehrganges absolviert wurden
- (3) einen genehmigten Lehrgang in einer FTO oder TRTO mit mindestens fünf Stunden Flugausbildung im Flugzeug oder im Flugsimulator abgeschlossen haben, der von einem zu diesem Zweck anerkannten Lehrberechtigten (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.380) durchgeführt wird und
- (4) eine praktische Prüfung in Übereinstimmung mit Anhang 1 und den Abschnitten 1, 2, 3, 5 und 7 von Anhang 2 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345 bestanden haben.

(b) *Einmotorige Flugzeuge*

Der Bewerber für den Ersterwerb einer Lehrberechtigung für einmotorige Flugzeuge (CRI(SPA)) muss:

(1) mindestens 300 Stunden als Pilot von Flugzeugen nachweisen

(2) mindestens 30 Stunden als PIC auf einem Flugzeug des entsprechenden Musters oder der entsprechenden Klasse nachweisen, die vor Beginn des Lehrganges absolviert wurden

(3) einen genehmigten Lehrgang an einer FTO oder TRTO mit mindestens drei Stunden Flugausbildung im Flugzeug oder im Flugsimulator abgeschlossen haben, der von einem zu diesem Zweck anerkannten Lehrberechtigten durchgeführt wird (siehe Anhang 2 zu JAR-FCL 1.380) und

(4) eine praktische Prüfung in Übereinstimmung mit Anhang 1 und den Abschnitten 1, 2, 3, 4 und 7 von Anhang 2 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345 bestanden haben.

(c) Für die Erweiterung der Rechte auf Flugzeuge eines anderen Musters oder einer anderen Klasse muss der Inhaber während der letzten zwölf Monate mindestens zehn Stunden auf Flugzeugen des/der entsprechenden Musters/Klasse oder, mit Zustimmung der zuständigen Stelle, auf einem ähnlichen Muster nachweisen.

Für die erstmalige Erweiterung einer CRI(A) von einmotorigen auf mehrmotorige Flugzeuge sind die Anforderungen des Absatzes (a) zu erfüllen.

JAR-FCL 1.385 CRI(SPA) – Verlängerung und Erneuerung
(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345)

(a) Für die Verlängerung einer Lehrberechtigung (CRI(SPA)) muss der Bewerber während der letzten 12 Monate vor dem Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung

(1) (i) mindestens zehn Stunden Flugausbildungstätigkeit als CRI(SPA) ausgeübt haben;

(ii) wenn der Bewerber die Rechte eines CRI(SPA) sowohl für einmotorige als auch für mehrmotorige Flugzeuge besitzt, mindestens fünf Stunden auf einmotorigen und fünf Stunden auf mehrmotorigen Flugzeugen im Rahmen der zehnstündigen Flugausbildung in der erforderlichen Funktion durchführen

oder

(2) eine Auffrischungsschulungstätigkeit durchführen, die den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt

oder

(3) eine Auffrischungsschulung als CRI(A) erhalten haben.

(b) Nach dem Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung muss der Bewerber während der letzten 12 Monate vor der Antragstellung:

(1) eine Auffrischungsschulung als CRI(A) erhalten haben, die den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt

und

(2) als Befähigungsüberprüfung den entsprechenden Teil (ME oder SE) der praktischen Prüfung gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345 bestanden haben.

JAR-FCL 1.390 Lehrberechtigung für Instrumentenflug – (Flugzeug) (IRI(A)) – Rechte

Die Rechte des Inhabers einer Lehrberechtigung (IRI(A)) sind beschränkt auf die Durchführung der Flugausbildung für:

(a) den Erwerb einer IR(A) für einmotorige Flugzeuge

(b) den Erwerb einer IR(A) für mehrmotorige Flugzeuge, vorausgesetzt, dass der Lehrberechtigte die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.380(a) erfüllt;

(c) die Aufbaustufe der Flugausbildung (siehe Anhang 1 zu 1.520 und 1.525) vorausgesetzt, dass der IRI(A) über eine Instrumentenflugberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge (IR(A) ME) und die Lehrberechtigung für IR(A) ME verfügt

und

(1) mindestens 1500 Flugstunden im Flugbetrieb mit mehreren Besatzungsmitgliedern absolviert hat

oder

(2) als Inhaber einer Lehrberechtigung IRI(A), der im Rahmen einer durchgehenden Ausbildung für ATPL(A) oder CPL(A)/IR tätig ist oder war, einen besonders abgestimmten Ausbildungslehrgang absolviert hat, bestehend aus:

(i) der MCC-Qualifikation

und

(ii) der Teilnahme an fünf Unterrichtseinheiten der Phase 3 eines MPL(A)-Lehrganges als Beobachter

und

(iii) der Teilnahme an fünf Unterrichtseinheiten der Phase 4 eines MPL(A)-Lehrganges als Beobachter

und

(iv) der Teilnahme an fünf Unterrichtseinheiten eines von einem Luftfahrtunternehmer durchgeführten wiederkehrenden Streckenflug-Übungsprogramms (LOFT) als Beobachter

und

(v) dem Inhalt des Lehrganges für MCCI(A),

und

(vi) die ersten fünf Unterrichtseinheiten als Lehrberechtigter sind von einem TRI(A) zu beaufsichtigen, der von der zuständigen Stelle für diesen Zweck bestimmt wird.

JAR-FCL 1.395 IRI(A) – Anforderungen

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.395)

Der Bewerber für eine Lehrberechtigung (IRI(A)) muss

(a) mindestens 800 Flugstunden nach Instrumentenflugregeln nachweisen, davon mindestens 400 Stunden auf Flugzeugen

(b) einen genehmigten Lehrgang in einer FTO (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.395), bestehend aus theoretischer Ausbildung und mindestens zehn Stunden Flugausbildung auf einem Flugzeug, in einem Flugsimulator oder FNPT II, erfolgreich abgeschlossen haben und

(c) eine praktische Prüfung gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345 bestanden haben.

JAR-FCL 1.400 IRI(A) – Verlängerung und Erneuerung

(a) Für die Verlängerung einer Lehrberechtigung (IRI(A)) muss der Bewerber die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.355(a) erfüllen.

(b) Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung muss der Bewerber die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.355(b) und alle weiteren, von der zuständigen Stelle festgelegten Anforderungen erfüllen.

JAR-FCL 1.405 Anerkennung für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten (SFI(A)/MPA) – Rechte
(Siehe JAR-FCL 1.261(d))
(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525)

Der Inhaber einer Anerkennung (SFI(A)/MPA) ist berechtigt, an synthetischen Flugübungsgeräten auszubilden:

- (a) den Erwerb einer Musterberechtigung (MPA)
- (b) für die Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCC) (siehe JAR-FCL 1.261(d)) und
- (c) während:
 - (i) der Aufbaustufe der durchgehenden Ausbildung für MPL(A) (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525), vorausgesetzt, dass er im Besitz einer Lehrberechtigung FI(A) oder IRI(A) ist oder war und die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.310(d) erfüllt.
 - (ii) der Mittelstufe und Fortgeschrittenstufe der durchgehenden Ausbildung für MPL(A) (siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525), vorausgesetzt, dass er die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.310(d) erfüllt.

JAR-FCL 1.410 SFI(A)/MPA – Anforderungen
(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.005)
(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.365)

- (a) Der Bewerber für eine Anerkennung (SFI(A)/MPA) muss
 - (1) im Besitz einer CPL(A) oder ATPL(A) sein oder gewesen sein die entweder von einem JAA-Mitgliedstaat erteilt wurde oder die, obwohl sie nicht nach den Bestimmungen der JAR-FCL erteilt wurde, den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt
 - (2) den auf den Flugsimulator bezogenen Teil des entsprechenden Lehrganges

für Musterberechtigungen in einer FTO oder TRTO abgeschlossen haben

- (3) mindestens 1500 Stunden als Pilot auf Flugzeugen mit zwei Piloten nachweisen
- (4) einen genehmigten TRI(A)/MPA-Lehrgang (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.365) abgeschlossen haben
- (5) während eines vollständigen Lehrganges für Musterberechtigungen mindestens drei Stunden auf die Aufgaben eines TRI(A) bezogene Flugausbildungstätigkeit auf dem entsprechenden Flugzeugmuster unter der Aufsicht eines für diesen Zweck von der zuständigen Stelle benannten TRI(A) zufrieden stellend durchgeführt haben
- (6) während eines Zeitraumes von 12 Monaten vor der Antragstellung eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295 in einem Flugsimulator des entsprechenden Musters abgelegt haben

und

- (7) (i) während eines Zeitraumes von 12 Monaten vor der Antragstellung mindestens drei Streckenabschnitte als Beobachter im Cockpit auf dem entsprechenden Flugzeugmuster oder, mit Zustimmung der zuständigen Stelle, auf einem ähnlichen Muster absolviert haben

oder

- (ii) während eines Zeitraumes von 12 Monaten vor der Antragstellung mindestens zwei LOFT-basierte Schulungseinheiten im Simulator, die von einer qualifizierten Flugbesatzung durchgeführt werden, als Beobachter im Cockpit auf dem entsprechenden Flugzeugmuster oder, mit Zustimmung der zuständigen Stelle, auf einem ähnlichen Muster absolviert haben. Diese Schulungseinheiten im Simulator müssen Folgendes beinhalten:

(A) einen Flug zwischen zwei unterschiedlichen Flughäfen von mindestens zwei Stunden Dauer

und

(B) die zugehörige Flugvorbereitung und Besprechung nach dem Flug.

Die oben genannten Anforderungen sind erfüllt, wenn dem Bewerber eine besondere Anerkennung in Übereinstimmung mit Anhang 1 zu JAR-FCL 1.300 erteilt wurde und er die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.415 erfüllt.

(b) Für die Erweiterung der Rechte auf weitere Flugzeugmuster mit zwei Piloten muss der Inhaber

(1) den auf den Flugsimulator bezogenen Teil des entsprechenden Lehrganges für Musterberechtigungen erfolgreich abgeschlossen haben und

(2) während eines vollständigen Lehrganges für Musterberechtigungen mindestens drei Stunden auf die Aufgaben eines TRI(A) bezogene Flugausbildungstätigkeit auf dem entsprechenden Flugzeugmuster unter der Aufsicht eines für diesen Zweck von der zuständigen Stelle benannten TRI(A) zufrieden stellend durchgeführt haben.

JAR-FCL 1.415 SFI(A)/MPA – Verlängerung und Erneuerung

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.240)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.365)

(a) Für die Verlängerung einer Anerkennung (SFI(A)/MPA) muss der Bewerber während der letzten zwölf Monate der Gültigkeitsdauer der Anerkennung

(1) während eines vollständigen Lehrganges für Musterberechtigungen/einer Auffrischungsschulung/wiederkehrenden Schulung mindestens drei Stunden Ausbildungstätigkeit im Flugsimulator durchgeführt haben

und

(2) eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295 in einem Flugsimulator des entsprechenden Flugzeugmusters abgeschlossen haben.

(b) Nach dem Ablauf der Gültigkeitsdauer der Anerkennung muss der Bewerber:

(1) den auf den Flugsimulator bezogenen Teil des entsprechenden Lehrganges für Musterberechtigungen abgeschlossen haben und

(2) einen genehmigten TRI(A)-Lehrgang, wie mit der zuständigen Stelle vereinbart (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.365), erfolgreich abgeschlossen haben

(3) während eines vollständigen Lehrganges für Musterberechtigungen mindestens drei Stunden auf die Aufgaben eines TRI(A) bezogene Flugausbildungstätigkeit auf dem entsprechenden Flugzeugmuster unter der

Aufsicht eines für diesen Zweck von der zuständigen Stelle benannten TRI(A) zufrieden stellend durchgeführt haben

(4) eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295 in einem Flugsimulator des entsprechenden Flugzeugmusters abgeschlossen haben.

JAR-FCL 1.416 Anerkennung für die Ausbildung in der effektiven Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCCI(A)) – Rechte

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525)

Der Inhaber einer Anerkennung (MCCI(A)) ist berechtigt, die Ausbildung durchzuführen für:

(a) den praktischen Teil des MCC-Lehrganges, wenn dieser nicht mit der Ausbildung zum Erwerb der Musterberechtigung verbunden wird und

(b) die Aufbaustufe der durchgehenden MPL(A)-Ausbildung (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525), vorausgesetzt, dass er im Besitz einer Lehrberechtigung FI(A) ist oder war und die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.310(d) erfüllt sind.

JAR-FCL 1.417 MCCI(A) – Anforderungen

(a) Der Bewerber für eine Anerkennung (MCCI(A)) muss

(1) im Besitz einer CPL(A) oder ATPL(A) sein oder gewesen sein, die entweder von einem JAA-Mitgliedstaat erteilt wurde oder die, obwohl sie nicht nach den Bestimmungen der JAR-FCL erteilt wurde, den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt.

(2) mindestens 1500 Stunden als Pilot auf Flugzeugen mit zwei Piloten nachweisen

(3) einen genehmigten MCCI-Lehrgang in einem FNPT II MCC oder Flugsimulator abgeschlossen haben.

(4) während eines vollständigen MCC-Lehrganges mindestens drei Stunden Ausbildungstätigkeit/MCC-Ausbildung in dem entsprechenden FNPT II MCC oder Flugsimulator unter der Aufsicht und zur Zufriedenheit eines von der zuständigen Stelle für diesen Zweck benannten TRI(A), SFI(A) oder MCCI(A) durchgeführt haben.

(b) Für die Erweiterung der Rechte auf ein weiteres Muster eines FNPT II MCC oder Flugsimulators, muss der Inhaber die Anforderungen gemäß (a)(4) auf einem solchen FNPT II oder Flugsimulator erfüllen.

JAR-FCL 1.418 MCCI(A) – Verlängerung und Erneuerung

(a) Für die Verlängerung einer Anerkennung (MCCI(A)) muss der Bewerber während der letzten zwölf Monate der Gültigkeitsdauer der Anerkennung die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.417(a)(4) nachweisen.

(b) Nach dem Ablauf der Gültigkeitsdauer der Anerkennung muss der Bewerber:

(1) jede Anforderung hinsichtlich Auffrischungsschulungen, die die zuständige Stelle für notwendig erachtet, erfüllen und

(2) die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.417(a)(4) nachweisen.

JAR-FCL 1.419 Anerkennung für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten (Flugzeug – (STI(A)/SPA) – Rechte, Anforderungen, Verlängerung und Erneuerung

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525)

(a) Rechte

Der Inhaber einer Anerkennung (STI(A)) ist berechtigt, an synthetischen Flugübungsgeräten auszubilden:

(1) für den Erwerb einer Lizenz

(2) für den Erwerb einer Instrumentenflugberechtigung und einer Klassen-/ oder Musterberechtigung für Flugzeuge mit einem Piloten

und

(3) für die fliegerische Grundausbildung der durchgehenden Ausbildung für MPL(A) (siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525), vorausgesetzt, dass er die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.310(d) erfüllt.

(b) Anforderungen

Der Bewerber für eine Anerkennung (STI(A)) muss

(1) im Besitz einer Pilotenlizenz sein oder während der vorangegangenen drei Jah-

re gewesen sein, die eine Ausbildungsqualifikation für die Lehrgänge, in denen ausgebildet werden soll, beinhaltet oder bei der es sich um eine von einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat erteilte Pilotenlizenz handelt, die den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt

(2) (i) in einem Flugsimulator oder FNPT mindestens drei Stunden, auf die Aufgaben eines STI(A) bezogene Ausbildungstätigkeit, unter der Aufsicht und zur Zufriedenheit eines von der zuständigen Stelle für diesen Zweck benannten Lehrberechtigten durchgeführt haben oder

(ii) für STI(A), die nur auf einem Übungsgerät für die Grundlagen des Instrumentenfluges (BITD) ausbilden möchten, mindestens drei Stunden Ausbildungstätigkeit auf einem BITD unter der Aufsicht und zur Zufriedenheit eines von der zuständigen Stelle für diesen Zweck benannten Lehrberechtigten durchgeführt haben

(3) (i) innerhalb der letzten zwölf Monate vor der Antragstellung eine Befähigungsüberprüfung mit einem anerkannten Prüfer (CRE(A)/FIE(A)) in Übereinstimmung mit Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240 in einem Flugsimulator oder FNPT, das der Klasse oder dem Muster des Flugzeuges entspricht auf die/das die Ausbildung bezogen ist, absolviert haben
oder

(ii) für STI(A), die nur auf BITDs ausbilden möchten, innerhalb der letzten zwölf Monate vor der Antragstellung eine Befähigungsüberprüfung mit einem anerkannten Prüfer (FE(A)/FIE(A)) abgelegt haben, die nur die Übungen umfasst, die in Anhang 1 zu JAR-FCL 1.125 aufgeführt sind.

(c) Für die Verlängerung einer Anerkennung (STI(A)) muss der Bewerber während der letzten zwölf Monate der Gültigkeitsdauer der Anerkennung

(1) mindestens drei Stunden Ausbildungstätigkeit auf einem Flugsimulator oder FNPT oder BITD, soweit zutreffend, als Teil eines vollständigen Lehrganges für PPL oder CPL oder IR oder eines Lehrganges für Klassen- oder Musterberechtigung (SPA) durchgeführt haben

und

(2) innerhalb der letzten zwölf Monate vor der Antragstellung eine Befähigungsüberprüfung mit einem anerkannten Prüfer (CRE(A)/FIE(A)) in Übereinstimmung mit Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240 in einem Flugsimulator oder FNPT, das der Klasse oder dem

Muster des Flugzeuges entspricht, auf die/das die Ausbildung bezogen ist, absolviert haben
oder

(3) für STI(A), die nur auf BITDs ausbilden, eine Befähigungsüberprüfung mit einem anerkannten Prüfer (FE(A)/FIE(A)) abgeschlossen haben, die nur die Übungen umfasst, die in Anhang 1 zu JAR-FCL 1.125 aufgeführt sind.

(d) *Nach dem Ablauf der Gültigkeitsdauer der Anerkennung muss der Bewerber:*

(1) (i) eine mindestens dreistündige, auf die Aufgaben eines STI(A) bezogene Auffrischungsschulung auf einem Flugsimulator oder FNPT II abgeschlossen haben

oder

(ii) für STI(A), die nur auf BITDs ausbilden möchten, eine mindestens dreistündige Auffrischungsschulung in einem BITD abgeschlossen haben

(2) während eines vollständigen Lehrganges für PPL oder CPL oder IR oder den Erwerb von Klassen- oder Musterberechtigungen mit einem Piloten mindestens drei Stunden Ausbildungstätigkeit unter der Aufsicht und zur Zufriedenheit eines für diesen Zweck von der zuständigen Stelle benannten FI(A), CRI(A), IRI(A), TRI(A) oder SFI(A) durchgeführt haben. Mindestens eine Stunde Ausbildungstätigkeit ist unter der Aufsicht und zur Zufriedenheit eines FIE(A) durchzuführen.

(3) (i) innerhalb der letzten zwölf Monate vor der Antragstellung eine Befähigungsüberprüfung mit einem anerkannten Prüfer (CRE(A)/FIE(A)) in Übereinstimmung mit Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240 in einem Flugsimulator oder FNPT, das der Klasse oder dem Muster des Flugzeuges entspricht auf die/das die Ausbildung bezogen ist, absolviert haben

oder

(ii) für STI(A), die nur auf BITDs ausbilden, eine Befähigungsüberprüfung mit einem anerkannten Prüfer (FE(A)/FIE(A)) abgeschlossen haben, die nur die Übungen umfasst, die in Anhang 1 zu JAR-FCL 1.125 aufgeführt sind.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.300

Anforderungen an eine besondere Anerkennung für Lehrberechtigte, die keine JAR-FCL-Lizenz besitzen, zur Durchführung von Ausbildungen in TRTOs außerhalb von JAA-Mitgliedstaaten oder in FTOs, die Teile der Ausbildung in Übereinstimmung mit Anhang 1b zu JAR-FCL 1.055 außerhalb von JAA-Mitgliedstaaten anbieten

(Siehe JAR-FCL 1.300(a)(2)(iii))

1 (a) Lehrberechtigte, die für den Erwerb einer JAR-FCL-Lizenz einschließlich Klassen- und Instrumentenflugberechtigung ausbilden möchten, müssen:

(i) mindestens im Besitz der in Übereinstimmung mit ICAO Anhang 1 erworbenen CPL und der Berechtigungen sein, die von dem betreffenden Nicht-JAA-Mitgliedstaat für die Ausbildung auf in diesem Staat eingetragenen Luftfahrzeugen gefordert werden;

(ii) über mindestens 500 Stunden als Pilot von Flugzeugen verfügen, davon mindestens 200 Stunden als Lehrberechtigter bezogen auf die durchzuführende Ausbildung und die Anforderungen an die Flugerfahrung gemäß JAR-FCL 1.310 und 1.330(a), (b), (c), (d) und/oder (e) erfüllen;

(iii) den oder die entsprechenden Lehrgänge der theoretischen und praktischen Ausbildung gemäß JAR-FCL abgeschlossen haben. Mit Genehmigung der zuständigen Stelle kann der Ausbildungslehrgang unter Berücksichtigung der vorherigen Ausbildung und Erfahrung des Bewerbers in veränderter Form durchgeführt werden, er muss jedoch mindestens 30 Stunden theoretische Ausbildung und 15 Stunden praktische Ausbildungszeit mit einem Lehrberechtigten, der im Besitz einer JAR-FCL-Lizenz und Berechtigung gemäß JAR-FCL 1.330(f) ist, beinhalten;

(iv) die praktische Prüfung gemäß JAR-FCL 1.345 bestanden haben;

(v) über eine Anerkennung verfügen, deren Gültigkeitszeitraum nach dem Ermessen der zuständigen Stelle festgelegt wird, die jedoch längstens für drei Jahre gültig ist;

(vi) dürfen keine Ausbildung für Teile der MPL-Ausbildung durchführen, in denen Grundlagen der Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCC) unterrichtet werden;

(vii) müssen jede Verlängerung oder Erneuerung einer in Übereinstimmung mit Absatz (i) bis (iv) erteilten Anerkennung in Übereinstimmung mit JAR-FCL 1.355 durchführen.

(b) Die Anerkennung unterliegt folgenden Beschränkungen:

(i) es darf keine Ausbildung für den Erwerb von Lehrberechtigungen durchgeführt werden

(ii) es darf keine Ausbildung innerhalb eines JAA-Mitgliedstaates durchgeführt werden

(iii) es dürfen nur Flugschüler ausgebildet werden, die über ausreichende Sprachkenntnisse für den durchgeführten Unterricht verfügen;

(iv) die Ausbildung ist auf die Teile der durchgehenden Ausbildung für ATPL(A) beschränkt, für die der Lehrberechtigte die für die Ausbildung geforderte Flugerfahrung gemäß Absatz 1(a)(ii) nachweisen kann;

(v) es darf keine MCC-Ausbildung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(d) durchgeführt werden.

2 (a) Lehrberechtigte, die für den Erwerb einer JAR-FCL-Musterberechtigung ausbilden möchten:

(i) müssen mindestens im Besitz der in Übereinstimmung mit ICAO Anhang 1 erworbenen Lizenz und Berechtigungen sein, die von dem betreffenden Nicht-JAA-Mitgliedstaat für die Ausbildung auf in diesem Staat eingetragenen Luftfahrzeugen gefordert werden;

(ii) müssen die Anforderungen an die Flugerfahrung gemäß JAR-FCL 1.265(a)(2) und (3) für eine Tätigkeit als TRI(A) oder gemäß JAR-FCL 1.410(a)(3) und (7) für eine Tätigkeit als SFI(A) erfüllen;

(iii) müssen als Lehrberechtigter für Musterberechtigungen (TRI(A) oder gleichwertig) über mindestens 100 Stunden Ausbildungstätigkeit im Flugzeug oder Flugsimulator verfügen;

(iv) verfügen über eine Anerkennung, deren Gültigkeitszeitraum nach dem Ermessen der zuständigen Stelle festgelegt wird, die jedoch längstens für drei Jahre gültig ist;

(v) müssen die Anforderungen für die Verlängerung der Lehrberechtigung gemäß JAR-FCL 1.370 als TRI(A) oder JAR-FCL 1.415 als SFI(A) erfüllt haben.

(b) Die Anerkennung unterliegt folgenden Beschränkungen:

- (i) es darf keine Ausbildung für den Erwerb von Lehrberechtigungen durchgeführt werden
- (ii) es darf keine Ausbildung innerhalb eines JAA-Mitgliedstaates durchgeführt werden
- (iii) es dürfen nur Flugschüler ausgebildet werden, die über ausreichende Sprachkenntnisse für den durchgeführten Unterricht verfügen;
- (iv) es darf keine MCC-Ausbildung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(d) durchgeführt werden.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.310(d)

Lehrgang für die Erweiterung einer Lehrberechtigung/Anerkennung um die Zusatzqualifikation für MPL(A)

(Siehe JAR-FCL 1.310(d))

ZIEL DES LEHRGANGES

1 Der Inhaber einer Lehrberechtigung oder Anerkennung, der die Zusatzqualifikation für MPL(A) erwerben möchte, muss in der Lage sein, eine kompetenzbasierte Ausbildung durchzuführen, insbesondere im Hinblick auf:

- a. den Nachweis von Kenntnissen über den kompetenzbasierten Ausbildungsansatz
- b. die Vorbereitung von Hilfsmitteln/Ressourcen
- c. die Gestaltung einer positiven Lernatmosphäre
- d. die Präsentation von Kenntnissen
- e. die Einbeziehung der Lernprinzipien zum Umgang mit Bedrohungen und Gefahren (TEM – Threat and Error Management) und Effektives Arbeiten als Besatzung (CRM – Crew Resource Management)
- f. eine effektive Zeitorganisation, um die angestrebten Ausbildungsziele zu erreichen
- g. die Verwendung von Lernhilfen
- h. die Beurteilung des Auszubildenden
- i. die Überwachung und Bewertung von Lernerfolgen
- j. die Bewertung von Schulungseinheiten (Kompetenzeinheiten und -elemente)
- k. die Erfassung und Verarbeitung von Ergebnissen

2 Das Ziel des Erweiterungslehrganges ist, die Inhaber einer Lehrberechtigung oder Anerkennung dahingehend zu schulen, dass sie nach einem kompetenzbasierten Ausbildungskonzept ausbilden und bewerten können.

Ein genehmigter Lehrgang für diesen Zweck muss mindestens 14 Stunden umfassen.

3 Die Genehmigung für die Durchführung dieses Erweiterungslehrganges ist nur einer FTO zu erteilen, die einem Luftfahrtunternehmer gemäß OPS 1 angehört oder die mit einem solchen Luftfahrtunternehmer eine besondere genehmigte Vereinbarung hat. Die FTO muss selbst über eine Genehmigung zur Durchführung von MPL(A)-Ausbildungslehrgängen verfügen.

BESCHEINIGUNG ÜBER DIE ZUSATZQUALIFIKATION gemäß JAR-FCL 1.310(d)

4 Nach Abschluss des Lehrganges erfolgt eine Beurteilung der Kenntnisse und Fähigkeiten des Lehrgangsteilnehmers. Dazu wird eine Unterrichtsprobe in der entsprechenden Phase des MPL(A)-Ausbildungslehrganges durchgeführt. Der Lehrgang ist unter der Aufsicht und zur Zufriedenheit eines für diesen Zweck von der zuständigen Stelle benannten (TRI(A)) durchzuführen. Die FTO muss dem Bewerber eine Bescheinigung als Nachweis über die erfolgreiche Teilnahme an dem Lehrgang ausstellen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345

Vereinbarungen für die praktische Prüfung, Befähigungsüberprüfung und mündliche theoretische Prüfung für den Erwerb einer Lehrberechtigung für Flugausbildung (FI(A)), (IRI(A)) und (CRI(A))

(Siehe JAR-FCL 1.330, 1.345, 1.355, 1.380, 1.385 und 1.395)

1 Die praktische Prüfung für eine Lehrberechtigung (FI(A)) ist in Anhang 2 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345 enthalten. Die Prüfung umfasst eine mündliche theoretische Prüfung am Boden, Besprechungen vor und nach dem Flug und Demonstrationen von Übungselementen aus der Flugausbildung sowie Lehrproben durch den FI(A) während der praktischen Prüfung auf einem Flugzeug.

2 Die praktische Prüfung ist auf einem/einer in der Ausbildung verwendeten Flugzeugmuster/-klasse durchzuführen. Das in der Prüfung verwendete Flugzeug muss die Bestimmungen für Ausbildungsflugzeuge in Anhang 1a zu JAR-FCL 1.055, Absatz 25 erfüllen.

3 Vor der praktischen Prüfung muss der Bewerber die erforderliche Ausbildung abgeschlossen haben. Die FTO muss auf Verlangen des Prüfers den Ausbildungsnachweis des Bewerbers vorlegen.

4 Abschnitt 1, der mündliche theoretische Teil der praktischen Prüfung, besteht aus zwei Teilen:

(a) der Bewerber hat vor einem oder mehreren anderen „Schülern“, unter denen sich auch der Prüfer befindet, unter Prüfungsbedingungen eine Lehrprobe durchzuführen. Für diese Lehrprobe ist eines der unter a – h des Abschnitts 1 aufgeführten Sachgebiete auszuwählen. Der zur Verfügung stehenden Vorbereitungszeit hat der Prüfer vor Beginn der Prüfung zuzustimmen. Geeignete Literatur darf vom Bewerber herangezogen werden. Die Dauer der Lehrprobe sollte nicht länger als 45 Minuten betragen.

(b) der Bewerber hat dem Prüfer mündlich Kenntnisse der unter a – i des Abschnitts 1 aufgeführten Sachgebiete und der in den FI(A)-Lehrgängen vermittelten Lern-/und Lehrverfahren nachzuweisen.

5 Die Abschnitte 2, 3 und 7 gelten für die Lehrberechtigung (FI(A)) für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten (SPAs). Diese Abschnitte enthalten Übungen, mit denen die Fähigkeit zur Ausübung der Lehrtätigkeit als FI(A) nachgewiesen werden soll (z.B. Demonstration von Übungselementen durch den Lehrberechtigten) und die vom Prüfer aus den Lehrplänen für die FI(A)-Lehrgänge ausgewählt wurden. Der Bewerber hat die Fähigkeiten eines FI(A) nachzuweisen, einschließlich Besprechung vor dem Flug, Flugausbildung und Besprechung nach dem Flug.

6 Abschnitt 4 wurde absichtlich freigelassen. Dort können zusätzliche Flugvorführungen des FI(A) eingetragen werden, die vom Prüfer ausgewählt und mit dem Bewerber vor Beginn der praktischen Prüfung abgestimmt werden.

7 Abschnitt 5 enthält weitere Demonstrationen von Übungselementen aus der Flugausbildung sowie Lehrproben für eine Lehrberechtigung (FI(A)) für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten. Übungen dieses Abschnittes können, soweit gefordert, auf einem mehrmotorigen Flugzeug mit einem Piloten, in einem Flugsimulator oder FNPT II durchgeführt werden. Sofern ein Flugsimulator oder FNPT verwendet wird, muss er ein mehrmotoriges Flugzeug darstellen. Dieser Abschnitt ist zusätzlich zu den Abschnitten 2, 3, 4 (soweit zutreffend) und 7 durchzuführen.

8 Abschnitt 6 wurde absichtlich freigelassen. Dieser Teil ist für zusätzliche, im Rahmen des Prüfungsfluges vom Bewerber vorzuführende Übungen für die Lehrberechtigung (FI(A)) Instrumentenflugberechtigung, die vom Prüfer festgelegt und mit dem Bewerber vor der Prüfung abgestimmt werden, vorgesehen. Diese Übungen stehen in Verbindung mit den Ausbildungsanforderungen für den Ersterwerb einer Instrumentenflugberechtigung.

9 Während der praktischen Prüfung muss der Bewerber den Sitz einnehmen, den normalerweise der Lehrberechtigte einnimmt. Der Prüfer oder ein anderer FI(A) müssen die Rolle des Flugschülers übernehmen. Der Bewerber muss die entsprechenden Flugübungen erklären und, falls notwendig, dem „Flugschüler“ vorführen. Danach muss der „Flugschüler“, die gleiche Übung einschließlich der für unerfahrene Flugschüler typischen Fehler durchführen. Vom Bewerber wird erwartet, dass er Fehler mündlich oder, falls notwendig, durch Eingreifen korrigiert.

10 Die Abschnitte 1 und 2 bis 7 (soweit zutreffend) sind innerhalb von sechs Monaten durchzuführen; ein Abschnitt sollte jedoch, soweit möglich, jeweils an einem Tag abgeschlossen werden. Wird eine Übung

der Abschnitte 2, 3 und 4 (soweit zutreffend) sowie 5 oder 6 (soweit durchgeführt) nicht bestanden, ist die Prüfung für alle Übungen zu wiederholen. Wird Abschnitt 1 nicht bestanden, kann dieser gesondert wiederholt werden.

11 Der Prüfer kann die Prüfung jederzeit abbrechen, wenn die Flugvorführung oder die Ausbildungsfähigkeiten des Bewerbers erkennen lassen, dass die Prüfung wiederholt werden muss.

12 Der Prüfer ist der verantwortliche Pilot, es sein denn, dass mit Zustimmung des Prüfers, ein anderer FI(A) als verantwortlicher Pilot für den Flug bestimmt wird. Die Verantwortung für die Flugdurchführung richtet sich nach nationalen Vorschriften.

13 Die Prüfungsinhalte und -abschnitte gemäß Anhang 2 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345 sind für die praktische Prüfung anzuwenden. Von der zuständigen Stelle wird das vollständige Protokoll für die Prüfung/Überprüfung festgelegt und in geeigneter Form bekannt gegeben.

Anhang 2 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345

Inhalte der praktischen Prüfung, Befähigungsüberprüfung und mündlichen theoretischen Prüfung für den Erwerb einer Lehrberechtigung für Flugausbildung (FI(A))

(Siehe JAR-FCL 1.330 und 1.345)

Abschnitt 1 Theoretische Kenntnisse (mündlich)	
a	Luftrecht
b	Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse
c	Flugleistung und Flugplanung
d	Menschliches Leistungsvermögen
e	Meteorologie
f	Navigation
g	Betriebliche Verfahren
h	Aerodynamik
i	Verwaltungsangelegenheiten für die Ausbildung

Ausgewählte Hauptübungen aus den Abschnitten 2 und 3:

Abschnitt 2 Besprechung vor dem Flug	
a	Visuelle Präsentationstechniken
b	Technische Richtigkeit
c	Verständlichkeit der Erklärung
d	Klarheit der Sprache
e	Lehrmethode
f	Einsatz von Modellen und Hilfsmitteln
g	Einbeziehung des Flugschülers

Abschnitt 3 Flug	
a	Vorbereitung einer Flugvorführung
b	Übereinstimmung von Sprache und Flugvorführung
c	Fehlerkorrektur
d	Handhabung des Flugzeuges
e	Lehrmethode
f	Allgemeines Verhalten als Luftfahrer/Sicherheit
g	Positionsbestimmung, Luftraumberücksichtigung
Abschnitt 4 Weitere Übungen	
a	
b	
c	
d	
e	
f	
g	
Abschnitt 5 Übungen für mehrmotorige Flugzeuge	
a	¹ Maßnahmen nach einem Triebwerkausfall kurz nach dem Start
b	¹ Anflug und Durchstarten mit einem Triebwerk
c	¹ Anflug und Landen mit einem Triebwerk
d	
e	
f	
g	

¹ Diese Übungen sind bei der praktischen Prüfung zum Erwerb der Lehrberechtigung für die Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten durchzuführen.

Abschnitt 6 Übungen für Instrumentenflug	
a	
b	
c	
d	
e	
f	
g	
Abschnitt 7 Besprechung nach dem Flug	
a	Visuelle Präsentationstechniken
b	Technische Richtigkeit
c	Verständlichkeit der Erklärung
d	Klarheit der Sprache
e	Lehrmethode
f	Einsatz von Modellen und Hilfsmitteln
g	Einbeziehung des Flugschülers

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.340

Lehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung für Flugausbildung (Flugzeug) (FI(A)) (Siehe JAR-FCL 1.340)

ZIEL DES LEHRGANGES

1 Der FI(A)-Lehrgang hat zum Ziel, Inhabern von Lizenzen die notwendigen Fähigkeiten für den Erwerb einer FI(A)-Berechtigung zu vermitteln. Somit dient der Lehrgang dazu:

- a. die technischen Kenntnisse des Lehrgangsteilnehmers aufzufrischen und auf den neuesten Stand zu bringen;
- b. den Lehrgangsteilnehmer in der Durchführung des theoretischen und praktischen Unterrichts auszubilden;
- c. sicherzustellen, dass die fliegerischen Fähigkeiten des Lehrgangsteilnehmers einem ausreichend hohen Standard entsprechen; und
- d. dem Bewerber die Kenntnisse für die Durchführung der Grundausbildung zu vermitteln um diese bei der Ausbildung von Privatpiloten anwenden zu können.

2 Bis auf den Abschnitt zu Lehrtätigkeit und Lernverhalten entsprechen alle im Lehrplan für theoretische und praktische Ausbildung enthaltenen Sachgebiete denen im Lehrplan für den Erwerb einer PPL(A) und sollten dem Lehrgangsteilnehmer bereits bekannt sein.

3 Im Rahmen des FI(A)-Lehrganges sind die Rolle des Individuums im Hinblick auf menschliche Faktoren bei der Verbindung zwischen Mensch und Maschine und das Effektive Arbeiten als Besatzung (CRM) schwerpunktmäßig zu behandeln. Besondere Aufmerksamkeit ist auf die Reife und das Urteilsvermögen des Lehrgangsteilnehmers zu richten, dazu gehört auch die Fähigkeit, Erwachsene, ihre Verhaltensweisen und unterschiedlichen Lernfähigkeiten zu verstehen.

4 Während des Lehrgangs sind die Teilnehmer für die Bedeutung von Luftsicherheit zu sensibilisieren. Die Schärfung des Sicherheitsbewusstseins ist eines der grundlegenden Ziele während der gesamten Ausbildung. Es ist von wesentlicher Bedeutung für den Ausbildungslehrgang, dass er das Ziel verfolgt, den Teilnehmern die Kenntnisse, Fähigkeiten und Einstellungen zu vermitteln, über die ein Lehrberechtigter verfügen muss.

5 Bei erfolgreichem Abschluss des Lehrganges und der Abschlussprüfung kann dem Lehrgangsteilnehmer eine FI(A)-Berechtigung erteilt werden.

LEHRTÄTIGKEIT UND LERNVERHALTEN

6 Eine genehmigte Ausbildung für FI(A) muss mindestens 125 Stunden theoretische Ausbildung umfassen, einschließlich Zwischenprüfungen. Piloten, die im Besitz einer Lehrberechtigung für Hubschrauber (FI(H)) sind oder waren, werden 75 Stunden auf die 125 Stunden von Ausbildungsteil 1 zu Lehrtätigkeit und Lernverhalten angerechnet.

FLUGAUSBILDUNG

7 Eine genehmigte Ausbildung für FI(A) muss mindestens 30 Stunden Flugausbildung enthalten.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

8 Bei Abschluss des Lehrganges muss der Lehrgangsteilnehmer die praktische Prüfung gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345 ablegen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.365

Lehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung für Musterberechtigungen für Flugzeuge mit zwei Piloten (TRI)(MPA)

(Siehe JAR-FCL 1.365)

ZIEL DES LEHRGANGES

1 Der TRI(A)-Lehrgang hat zum Ziel, Inhabern von Lizenzen für Flugzeuge, die über mehr als 1500 Stunden als Pilot auf Flugzeugen mit zwei Piloten verfügen, die notwendigen Fähigkeiten für den Erwerb einer TRI(A)-Berechtigung zu vermitteln. Der Lehrgang ist so zu gestalten, dass der Bewerber eine angemessene theoretische Ausbildung, Flugausbildung und Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten erhält, um für jede Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten, für die er qualifiziert ist (siehe JAR-FCL 1.365) ausbilden zu können.

LEHRTÄTIGKEIT UND LERNVERHALTEN

2 Ein genehmigter Lehrgang zu Lehrtätigkeit und Lernverhalten für den Erwerb einer TRI(A)-Berechtigung muss mindestens 25 Stunden umfassen. Piloten, die im Besitz einer der folgenden Lehrberechtigungen sind oder waren, wird Teil 1 des TRI(A)-Lehrganges zu Lehrtätigkeit und Lernverhalten angerechnet:

FI(A), CRI(A), IRI(A), SFI(A), STI(A), MCCI(A)
FI(H), TRI(H), IRI(H), SFI(H)

3 Flugausbildung

4 Bei Erweiterung der Rechte auf weitere Flugzeugmuster mit zwei Piloten gemäß JAR-FCL 1.365(b)(2) kann bei gleicher Antriebsart (Strahltriebwerk, Propellerturbine, Kolbenantrieb) bei der zusätzlichen Flugausbildung eines genehmigten TRI-Lehrganges auf die weitere Ausbildung in einem Flugzeug verzichtet werden.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.380

Lehrgang für den Erwerb einer Lehrberechtigung für Klassenberechtigungen für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten (Flugzeug) (CRI(ME-SPA))

(Siehe JAR-FCL 1.380)

1 Dieser Lehrgang hat zum Ziel, Inhabern für Lizenzen für Flugzeuge, die über mindestens 500 Stunden als Pilot von Flugzeugen verfügen, die notwendigen Fähigkeiten für den Erwerb einer CRI(A)-Berechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten zu vermitteln. Der Lehrgang ist so zu gestalten, dass der Bewerber eine angemessene theoretische Ausbildung, Flugausbildung und Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten erhält, um für jede Klassen- oder Musterberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten, für die er qualifiziert ist (siehe JAR-FCL 1.380) ausbilden zu können.

LEHRTÄTIGKEIT UND LERNVERHALTEN

2 Ein genehmigter Lehrgang zu Lehrtätigkeit und Lernverhalten für den Erwerb einer CRI(A)-Berechtigung muss mindestens 25 Stunden umfassen. Piloten, die im Besitz einer der folgenden Lehrberechtigungen sind oder waren, wird Teil 1 des CRI(A)-Lehrganges zu Lehrtätigkeit und Lernverhalten angerechnet:

FI(A), IRI(A), TRI(A), SFI(A), STI(A), MCCI(A)

FI(H), TRI(H), IRI(H), SFI(H)

FLUGAUSBILDUNG

3 Der Bewerber für eine CRI(SPA)-Berechtigung für mehrmotorige Flugzeuge muss mindestens fünf Stunden Flugausbildung mit einem Lehrberechtigten, der dazu eine Anerkennung besitzt, absolvieren. Ziel der Flugausbildung muss es sein, sicherzustellen, dass der Bewerber in der Lage ist, Flugschüler, die eine Klassen-/Musterberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten erwerben möchten, in der sicheren und wirkungsvollen Durchführung von Flugübungen auszubilden.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

4 Nach Abschluss des Lehrganges muss der Bewerber die praktische Prüfung gemäß Anhang 1 und den Abschnitten 1, 2, 3, 5 und 7 des Anhangs 2 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345 ablegen.

Anhang 2 zu JAR-FCL 1.380

Lehrgang für den Erwerb einer Lehrberechtigung für Klassenberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten (Flugzeug) (CRI(SE-SPA))

(Siehe JAR-FCL 1.380)

1 Dieser Lehrgang hat zum Ziel, Inhabern für Lizenzen für Flugzeuge, die über mindestens 300 Stunden als Pilot von Flugzeugen verfügen, die notwendigen Fähigkeiten für den Erwerb einer CRI(A)-Berechtigung für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten zu vermitteln. Der Lehrgang ist so zu gestalten, dass der Bewerber eine angemessene theoretische Ausbildung, Flugausbildung und Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten erhält, um für jede Klassen- oder Musterberechtigung für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten, für die er qualifiziert ist (siehe JAR-FCL 1.380), ausbilden zu können.

LEHRTÄTIGKEIT UND LERNVERHALTEN

2 Ein genehmigter Lehrgang zu Lehrtätigkeit und Lernverhalten für den Erwerb einer CRI(A)-Berechtigung muss mindestens 25 Stunden umfassen. Piloten, die im Besitz einer der folgenden Lehrberechtigungen sind oder waren, wird Teil 1 des CRI(A)-Lehrganges zu Lehrtätigkeit und Lernverhalten angerechnet:

FI(A), IRI(A), TRI(A), SFI(A), STI(A), MCCI(A)
FI(H), TRI(H), IRI(H), SFI(H)

FLUGAUSBILDUNG

3 Der Bewerber für eine CRI(SE-SPA)-Berechtigung für einmotorige Flugzeuge muss mindestens drei Stunden Flugausbildung mit einem Lehrberechtigten, der dazu eine Genehmigung besitzt, absolvieren. Ziel der Flugausbildung muss es sein, sicherzustellen, dass der Bewerber in der Lage ist, Flugschüler, die eine Klassen-/Musterberechtigung für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten erwerben möchten, in der sicheren und wirkungsvollen Durchführung von Flugübungen auszubilden.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

4 Nach Abschluss des Lehrganges muss der Bewerber die praktische Prüfung gemäß Anhang 1 und den Abschnitten 1, 2, 3, 4 und 7 des Anhanges 2 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345 ablegen.

Anhang 1 zu JAR FCL 1.395

Lehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung für Instrumentenflug (Flugzeug) (IRI(A))

(Siehe JAR-FCL 1.395)

1 Dieser Lehrgang hat zum Ziel, Inhabern von Lizenzen für Flugzeuge, die notwendigen Fähigkeiten für den Erwerb einer IRI(A)-Berechtigung zu vermitteln. Der Lehrgang ist so zu gestalten, dass der Bewerber eine angemessene, auf festgelegten Lehrmethoden basierende Ausbildung für die Durchführung der theoretischen und praktischen Ausbildung erhält.

LEHRTÄTIGKEIT UND LERNVERHALTEN

2 Ein genehmigter Lehrgang zu Lehrtätigkeit und Lernverhalten für den Erwerb einer IRI(A)-Berechtigung muss mindestens 25 Stunden umfassen. Piloten, die im Besitz einer der folgenden Lehrberechtigungen sind oder waren, wird Teil 1 des IRI(A)-Lehrganges zu Lehrtätigkeit und Lernverhalten angerechnet:

FI(A), CRI(A), TRI(A), SFI(A), STI(A), MCCI(A)

FI(H), TRI(H), SFI(H)

Piloten im Besitz einer IRI(H), die die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.395(a) erfüllen, wird der Lehrgang bis auf die „Flugvorbesprechung 2“, „Flugübung 2“ und die praktische Prüfung angerechnet.

FLUGAUSBILDUNG

3 Ein genehmigter IRI(A)-Lehrgang muss mindestens zehn Stunden Flugausbildung in einem Flugzeug, Flugsimulator oder FNPT II umfassen oder fünf Stunden, wenn es sich um einen FI(A) handelt.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

4 Bei Abschluss des Lehrganges muss der Bewerber die praktische Prüfung gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345 ablegen.

ABSCHNITT I – PRÜFER (Flugzeug)

JAR-FCL 1.420 Prüfer – Kategorien

Es werden sechs Kategorien von Prüfern unterschieden:

- (a) Prüfer für Flugausbildung – (FE(A))
- (b) Prüfer für Musterberechtigungen – (Flugzeug) (TRE(A))
- (c) Prüfer für Klassenberechtigungen – (Flugzeug) (CRE(A))
- (d) Prüfer für Instrumentenflug – (Flugzeug) (IRE(A))
- (e) Prüfer an synthetischen Flugübungsgeräten – (SFE(A))
- (f) Prüfer für Lehrberechtigte (FIE(A))

JAR-FCL 1.425 Prüfer – Allgemeines

(Siehe JAR-FCL 1.030)

(Siehe Anhang 1a und 1b zu JAR-FCL 1.425)

- (a) *Voraussetzungen*
 - (1) Prüfer müssen mindestens im Besitz der Lizenz und Berechtigung sein, für die sie anerkannt sind, praktische Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen durchzuführen und müssen, soweit nicht anders festgelegt, die entsprechende Lehrberechtigung besitzen.

- (2) Prüfer müssen qualifiziert sein, das Flugzeug während einer praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung als verantwortlicher Pilot zu führen und müssen die Flugerfahrung gemäß JAR-FCL 1.435 bis 1.460 nachweisen. In Fällen, in denen kein qualifizierter Prüfer verfügbar ist und nach Ermessen der zuständigen Stelle können auch Prüfer/Inspektoren anerkannt werden, die die entsprechenden Anforderungen für Lehr-, Muster- oder Klassenberechtigungen nicht erfüllen.

- (3) Der Bewerber für eine Anerkennung als Prüfer muss mindestens eine praktische Prüfung/Befähigungsüberprüfung in der Rolle eines Prüfers durchgeführt haben, für die er eine Anerkennung anstrebt. Die Prüfung/Befähigungsüberprüfung muss die Besprechung vor dem Flug, die Beurteilung des zu prüfenden Bewerbers, die Besprechung nach dem Flug sowie Aufzeichnung und Dokumentation beinhalten. Die Überwachung dieser Prüfung/Befähigungsüberprüfung erfolgt durch einen Inspektor der zuständigen

Stelle oder einen erfahrenen Prüfer mit besonderer Anerkennung der zuständigen Stelle.

- (b) *Anerkennung für mehrere Kategorien*

Prüfer können für mehrere Kategorien anerkannt werden wenn sie die in diesem Abschnitt aufgeführten Anforderungen für die jeweilige Kategorie erfüllen.

- (c) *Einhaltung der JAR-Bestimmungen*

Prüfern wird eine Anerkennung in Übereinstimmung mit JAR-FCL 1.030 erteilt. Sie müssen die von der zuständigen Stelle vorgegebenen Standardisierungsanforderungen gemäß Anhang 1a und 1b zu JAR-FCL 1.425 erfüllen.

- (d) *Eintragungen in die Lizenz*

Werden von einem Prüfer Verlängerungsvermerke in der Lizenz vorgenommen, so hat der Prüfer

- (1) dort Folgendes einzutragen: die Berechtigungen, das Datum der Überprüfung, die Gültigkeitsdauer, die Nummer der Anerkennung und seine Unterschrift.

- (2) das Original des Prüfungsformulars der ausstellenden Behörde zu übermitteln und eine Kopie aufzubewahren.

JAR-FCL 1.430 Prüfer – Gültigkeitsdauer der Anerkennung

(Siehe Anhang 1a zu JAR-FCL 1.425)

Die Gültigkeitsdauer von Anerkennungen beträgt längstens drei Jahre. Eine Verlängerung der Anerkennung erfolgt nach Ermessen der zuständigen Stelle und in Übereinstimmung mit Anhang 1a zu JAR-FCL 1.425.

JAR-FCL 1.435 Prüfer für Flugausbildung – (FE(A)) – Rechte/Anforderungen

Ein FE(A) ist berechtigt, Folgendes durchzuführen:

- (a) Praktische Prüfungen für den Erwerb der PPL(A) sowie praktische Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die zugehörige Klassen-/Musterberechtigung für Flugzeuge mit einem Piloten, vorausgesetzt, er verfügt über mindestens 1000 Stunden als Pilot auf Flugzeugen,

davon mindestens 250 Stunden Flugausbildungstätigkeit.

(b) Praktische Prüfungen für den Erwerb der CPL(A) sowie praktische Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die zugehörigen Klassen-/Musterberechtigung für Flugzeuge mit einem Piloten, vorausgesetzt, er verfügt über mindestens 2000 Stunden als Pilot auf Flugzeugen, davon mindestens 250 Stunden Flugausbildungstätigkeit.

JAR-FCL 1.440 Prüfer für Musterberechtigungen – (TRE(A)) – Rechte/Anforderungen

Ein TRE(A) ist berechtigt Folgendes durchzuführen:

(a) praktische Prüfungen für den Erwerb von Musterberechtigungen für Flugzeuge mit zwei Piloten

(b) Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung von Musterberechtigungen für Flugzeuge mit zwei Piloten sowie von Instrumentenflugberechtigungen

(c) praktische Prüfungen für den Erwerb der ATPL(A)

(d) praktische Prüfungen für den Erwerb der MPL(A), vorausgesetzt, dass der Prüfer zusätzlich die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.310(d) erfüllt

Voraussetzung ist, dass der Prüfer über mindestens 1500 Stunden als Pilot auf Flugzeugen mit zwei Piloten verfügt, von denen mindestens 500 Stunden als verantwortlicher Pilot durchgeführt worden sein müssen sowie im Besitz einer entsprechenden Berechtigung oder besonderen Anerkennung als TRI(A) gemäß JAR-FCL 1.300(a)(2) ist.

JAR-FCL 1.445 Prüfer für Klassenberechtigungen – (CRE(A)) – Rechte/Anforderungen

Ein CRE(A) ist berechtigt Folgendes durchzuführen:

(a) praktische Prüfungen für den Erwerb von Klassen- und Musterberechtigungen für Flugzeuge mit einem Piloten

(b) Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung von Klassen- und Musterberechtigungen für Flugzeuge mit einem

Piloten sowie für die Verlängerung oder Erneuerung von Instrumentenflugberechtigungen.

Voraussetzung ist, dass der Prüfer im Besitz einer CPL(A) oder ATPL(A) ist oder war und im Besitz einer PPL(A) ist sowie über mindestens 500 Stunden als Pilot auf Flugzeugen verfügt. Für die Verlängerung oder Erneuerung von Instrumentenflugberechtigungen muss der Prüfer im Besitz einer gültigen Instrumentenflugberechtigung für Flugzeuge mit einem Piloten sein.

JAR-FCL 1.450 Prüfer für Instrumentenflug – (IRE(A)) – Rechte/Anforderungen

Ein IRE(A) ist berechtigt, praktische Prüfungen für den Ersterwerb von Instrumentenflugberechtigungen und Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung solcher Berechtigungen durchzuführen, vorausgesetzt, dass er über mindestens 2000 Stunden als Pilot auf Flugzeugen verfügt, davon mindestens 450 Stunden nach Instrumentenflugregeln, von denen 250 Stunden als Lehrberechtigter durchgeführt worden sein müssen.

JAR-FCL 1.455 Prüfer an synthetischen Flugübungsgeräten – (SFE(A)) – Rechte/Anforderungen

Ein SFE(A) ist berechtigt, in einem Flugsimulator Folgendes durchzuführen

(a) praktische Prüfungen für den Erwerb von Musterberechtigungen für Flugzeuge mit zwei Piloten

(b) Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung von Musterberechtigungen und Instrumentenflugberechtigungen für Flugzeuge mit zwei Piloten

vorausgesetzt, der Prüfer ist im Besitz einer ATPL(A) und verfügt über mindestens 1500 Stunden als Pilot auf Flugzeugen mit zwei Piloten und ist anerkannt, als SFI(A)/MPA tätig zu sein. Für die Durchführung der unter (a) genannten Prüfungen muss er zusätzlich im Besitz einer gültigen Musterberechtigung für das jeweilige Flugzeugmuster sein.

**JAR-FCL 1.460 Prüfer für Lehrberechtigte
– (FIE(A)) – Rechte/Anforderungen**

Ein FIE(A) ist berechtigt, praktische Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für den Erwerb oder für die Verlängerung oder Erneuerung von Lehrberechtigungen durchzuführen, vorausgesetzt, dass er über mindestens 2000 Stunden als Pilot auf Flugzeugen verfügt, davon mindestens 100 Stunden, in denen er Bewerber für eine Lehrberechtigung (FI(A)) ausgebildet hat.

Anhang 1a zu JAR-FCL 1.425
Standardisierungsvereinbarungen für Prüfer

(Siehe JAR-FCL 1.425 und 1.430)

(Siehe Anhang 1b zu JAR-FCL 1.425)

ALLGEMEINES

1 Jeder JAA-Mitgliedstaat veröffentlicht eine Liste aller anerkannten Prüfer, aus der hervorgeht, für welche Kategorien die Prüfer eine Anerkennung besitzen sowie alle zusätzlichen Befugnisse, die ihnen erteilt worden sind.

2 Während einer Prüfung/Überprüfung sind von den Prüfern die Standards der JAR-FCL durchgängig anzuwenden. Da jedoch die Umstände, unter denen ein Prüfer eine Prüfung/Überprüfung abnimmt, unterschiedlich sein können, ist ebenfalls von Bedeutung, dass der Prüfer bei der Beurteilung einer Prüfung/Überprüfung ungünstige Bedingungen berücksichtigt, die während der Prüfung eingetreten sind.

BESTIMMUNG UND ANERKENNUNG VON PRÜFERN

3 Prüfer werden in Übereinstimmung mit JAR-FCL bestimmt und anerkannt und sind:

- (a) Fluginspektoren einer zuständigen Stelle; oder
- (b) Lehrberechtigte einer registrierten Ausbildungseinrichtung, FTO, TRTO, eines Herstellerbetriebes oder Unterauftragnehmers; oder
- (c) Piloten im Besitz einer besonderen Anerkennung eines JAA-Mitgliedstaates.

4 Alle Prüfer müssen entsprechend der Kategorie, in der sie tätig sind, auf dem jeweiligen Muster oder der jeweiligen Klasse von Flugzeug über die entsprechende Ausbildung, Qualifikation und Erfahrung verfügen. Hinsichtlich der Qualifikation können keine bestimmten Vorschriften erlassen werden, da jede Organisation bestimmten unterschiedlichen Bedingungen unterliegt. Wichtig ist jedoch, dass der Prüfer in jedem Fall aufgrund seines Werdeganges und seiner Erfahrung berufliches Ansehen in der Luftfahrt genießt.

VERLÄNGERUNG DER ANERKENNUNG ALS PRÜFER

5 Eine Verlängerung der Anerkennung als Prüfer kann in Übereinstimmung mit JAR-FCL 1.430 erfolgen. Für eine Verlängerung muss der Prüfer innerhalb der dreijährigen Gültigkeitsdauer der Anerkennung in jedem Jahr mindestens zwei praktische Prüfungen oder Befähigungsüberprüfungen abgenommen haben. Eine der praktischen Prüfungen oder Befähigungsüberprüfungen, die der Prüfer innerhalb der Gültigkeitsdauer der Anerkennung abnimmt, muss unter Beobachtung eines Inspektors der zuständigen Stelle oder eines erfahrenen Prüfers, der für diesen Zweck eine besondere Anerkennung erhalten hat, durchgeführt werden.

Anhang 1b zu JAR-FCL 1.425 **Standardisierungsanforderungen für Prüfer**

(Siehe JAR-FCL 1.425 und 1.430)

(Siehe Anhang 1a zu JAR-FCL 1.425)

ALLGEMEINES

1 Das Leistungsniveau von Piloten hängt zu einem großen Teil von den Fähigkeiten der Prüfer ab. Prüfer werden von der zuständigen Stelle in den Anforderungen der JAR-FCL, der Durchführung von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen und der Erstellung von Unterlagen und Berichten unterwiesen. Prüfer sind außerdem über die in den betroffenen JAA-Mitgliedstaaten geltenden Bestimmungen hinsichtlich Datenschutz, Haftung, Unfallversicherung und Gebühren in Kenntnis zu setzen.

ANERKENNUNG VON PRÜFERN

2 Jede Befreiung von den in JAR-FCL 1.425(a) bis (c) aufgeführten Qualifikationsanforderungen ist auf Fälle zu beschränken, in denen kein qualifizierter Prüfer verfügbar ist. Dabei kann es sich zum Beispiel um praktische Prüfungen auf Flugzeugen einer neuen oder seltenen Klasse oder eines neuen oder seltenen Modells handeln. Unter diesen Umständen muss der Prüfer mindestens im Besitz einer Lehrberechtigung für ein Flugzeugmuster sein, das über dieselbe Art und Anzahl von Triebwerken verfügt und unter dieselbe Gewichtsklasse fällt.

3 Inspektoren der zuständigen Stelle, die die Aufsicht über die Prüfer führen, erfüllen im Idealfall dieselben Anforderungen wie die beaufsichtigten Prüfer. Es ist jedoch unwahrscheinlich, dass sie für sämtliche Muster und Aufgaben, die in ihrem Verantwortungsbereich liegen, qualifiziert sind. Da sie im Normalfall die Ausbildung und Prüfung nur als Beobachter verfolgen, genügt es, wenn sie für die Rolle eines Inspektors qualifiziert sind.

4 Die Standardisierungsanforderungen müssen, entsprechend der Kategorie, in der der Prüfer tätig ist, mindestens eine Unterweisung in folgenden Bereichen umfassen:

- i nationale Bestimmungen, bezogen auf die jeweiligen Prüfaufgaben;
- ii Grundlagen im Bereich Menschliches Leistungsvermögen, bezogen auf die Flugprüfungen;
- iii. Grundlagen für die Anwendung eines Beurteilungssystems bei Flugprüfungen;
- iv. die Bestimmungen der JAR-FCL, damit verbundene andere JAR-Vorschriften, Verwaltungsvorschriften und Richtlinien
- v. ein auf JAR-FCL bezogenes Qualitätssystem
und
- vi. Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCC), Menschliches Leistungsvermögen, soweit zutreffend.

Die zuständige Stelle beschäftigt oder verfügt über eine ausreichende Zahl an Inspektoren oder erfahrenen Prüfern, um die Standardisierungsvereinbarungen gemäß JAR-FCL 1.425(c) durchzuführen, zu überwachen oder zu überprüfen.

EINSCHRÄNKUNGEN

5 Ein Prüfer darf für einen Arbeitstag nicht mehr als drei auf PPL, CPL, IR oder Klassenberechtigungen bezogene Prüfungen/Überprüfungen, oder nicht mehr als zwei auf FI, CPL/IR und ATPL bezogene Prüfungen/Überprüfungen oder nicht mehr als vier auf Musterprüfungen bezogene Prüfungen/Überprüfungen einplanen.

6 Ein Prüfer muss mindestens drei Stunden für eine Prüfung/Überprüfung für PPL, CPL, IR oder Klassenberechtigungen einplanen und mindestens vier Stunden für Prüfungen/Überprüfungen für FI, CPL/IR, ATPL oder Musterberechtigungen, einschließlich Flugvorbesprechung und -vorbereitung, Durchführung der Prüfung/Überprüfung, Nachbesprechung und Beurteilung des Bewerbers sowie Ausfüllen der entsprechenden Unterlagen.

7 Ein Prüfer muss einem Bewerber ausreichend Zeit zur Vorbereitung auf eine Prüfung/Überprüfung gewähren, normalerweise höchstens eine Stunde.

8 Ein Prüfer muss einen Prüfungs-/Überprüfungsflug so planen, dass die Flugzeit in einem Flugzeug oder die Bodenzeit in einem synthetischen Flugübungsgerät mindestens beträgt:

- a. 90 Minuten für PPL und CPL, einschließlich der Prüfung in Navigation;
- b. 60 Minuten für IR, FI und Muster-/Klassenberechtigungen für Flugzeuge mit einem Piloten
und
- c. 120 Minuten für CPL/IR und ATPL.

ZWECK EINER PRÜFUNG/ÜBERPRÜFUNG

9 Anhand der praktischen Flugdurchführung demonstriert ein Bewerber während einer Prüfung/Überprüfung, dass er den geforderten Stand der theoretischen Kenntnisse sowie der praktischen Fähigkeiten/Befähigung erreicht oder beibehalten hat.

10 Verbesserung der Ausbildung und Flugausbildung in registrierten Ausbildungseinrichtungen, FTOs, TRTOs durch Auswertung der Prüfungen/Überprüfungen in den Übungen/Abschnitten bei denen die meisten Bewerber durchfallen.

11 Unterstützung bei der Einhaltung und, wenn möglich, Verbesserung der Sicherheitsstandards durch die Prüfer, die während der Prüfungen/Überprüfungen ein ordnungsgemäßes Verhalten als Luftfahrer (Airmanship) und fliegerische Disziplin vorleben.

DURCHFÜHRUNG EINER PRÜFUNG/ÜBERPRÜFUNG

12 Der Prüfer ist verantwortlich, dass ein Bewerber eine Prüfung/Überprüfung in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der JAR-FCL ablegt und nach den geforderten Prüfungs-/Überprüfungsstandards beurteilt wird.

13 Jede Übung innerhalb eines Prüfungs-/Überprüfungsabschnitts muss einzeln durchgeführt und bewertet werden. Wird eine Übung nicht bestanden, gilt der Abschnitt als nicht bestanden. Der vorher festgelegte Zeitplan für die Prüfung/Überprüfung darf normalerweise vom Prüfer nicht verändert werden.

14 Mäßige oder fragwürdige Leistungen bei der Durchführung einer Übung während einer Prüfung/Überprüfung dürfen die Beurteilung der nachfolgenden Übungen durch den Prüfer nicht beeinflussen.

15 Der Prüfer muss die Anforderungen und Einschränkungen einer Prüfung/Überprüfung mit dem Bewerber in der Flugvorbesprechung festlegen.

16 Wird eine Prüfung/Überprüfung abgeschlossen oder abgebrochen, muss der Prüfer den Bewerber im Anschluss daran über die Gründe für das Nichtbestehen von Übungen/Abschnitten in Kenntnis setzen. Im Fall einer nicht bestandenen oder abgebrochenen Prüfung/Überprüfung muss der Prüfer den Bewerber in geeigneter Form hinsichtlich der Wiederholung von Prüfungen/Überprüfungen beraten.

17 Jede Bemerkung oder Beanstandung bezüglich der Bewertung/Beurteilung einer Prüfung/Überprüfung wird vom Prüfer in den Prüfungs-/Überprüfungsbericht eingetragen und sowohl vom Prüfer als auch vom Bewerber abgezeichnet.

VORBEREITUNG DES PRÜFERS

18 Der Prüfer muss die gesamte Flugvorbereitung der Prüfung/Überprüfung überwachen, einschließlich, falls notwendig, Einholen oder Bestätigen einer von der Flugverkehrskontrolle zugewiesenen Abflugzeit (Slot Time).

19 Die Planung der Prüfung/Überprüfung durch den Prüfer erfolgt in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der JAR-FCL. Es werden nur die Übungen und Verfahren geprüft, die auf dem entsprechenden Formblatt für die Prüfung/Überprüfung enthalten sind. Ein Bewerber darf nach einer nicht bestandenen Prüfung ohne seine Zustimmung nicht nochmals von demselben Prüfer geprüft werden.

VERHALTEN ALS PRÜFER

20 Ein Prüfer muss durch sein Verhalten sowohl vor als auch während der Prüfung/Überprüfung zu einer freundlichen und entspannten Atmosphäre beitragen. Von einem negativen oder feindseligen Auftreten ist abzusehen. Während der Prüfung/Überprüfung sind Kritik oder negative Kommentare seitens des Prüfers zu vermeiden, diese sind in der Nachbesprechung zu äußern.

BEWERTUNGSSYSTEM

21 Obwohl für die Prüfungen/Überprüfungen bestimmte Flugtoleranzen vorgegeben sind, kann der Bewerber nicht davon ausgehen, dass er zur Erreichung eines ruhigen oder stabilen Fluges diese auch ausnutzen darf. Der Prüfer muss unvermeidbare Abweichungen aufgrund von Turbulenzen, Anweisungen der Flugverkehrskontrolle, etc. entsprechend berücksichtigen. Der Prüfer darf die Prüfung/Überprüfung nur abschließen, um eine Bewertung des Bewerbers vorzunehmen oder wenn Sicherheitsgründe vorliegen. Prüfer verwenden folgende Bewertungskriterien:

- a. „Bestanden“, vorausgesetzt, der Bewerber weist den erforderlichen Kenntnisstand oder die erforderlichen praktischen Fähigkeiten/Befähigungen nach und bewegt sich, soweit zutreffend, innerhalb der Flugtoleranzen für die jeweilige Lizenz oder Berechtigung

oder

 - b. „Nicht bestanden“, vorausgesetzt, dass eine der folgenden Bedingungen vorliegt:
 - i. die Prüfungstoleranzen für den Flug wurden überschritten, nachdem der Prüfer Turbulenzen oder Anweisungen der Flugverkehrskontrolle ausreichend berücksichtigt hat;
 - ii. das Ziel der Prüfung/Überprüfung wurde nicht erreicht;
 - iii. das Ziel der Übung wurde erreicht, jedoch durch eine unsichere Flugdurchführung, einen Verstoß gegen Regeln oder Vorschriften, mangelhaftes Verhalten als Luftfahrer oder die unsachgemäße Bedienung und Handhabung von Systemen und Einrichtungen;
 - iv. es wurde kein angemessener Umfang an theoretischen Kenntnissen nachgewiesen;
 - v. es wurde kein angemessenes Flugmanagement nachgewiesen

oder

 - vi. das Eingreifen des Prüfers oder Sicherheitspiloten war im Interesse der Sicherheit erforderlich.
- c. „Teilweise bestanden“ in Übereinstimmung mit den Kriterien in dem entsprechenden Anhang für die praktische Prüfung in den Bestimmungen der JAR-FCL.

VERFAHREN UND INHALTE DER PRÜFUNG/ÜBERPRÜFUNG

22 Vor Beginn einer Prüfung/Überprüfung überzeugt sich der Prüfer, dass das Flugzeug oder synthetische Flugübungsgerät, das verwendet werden soll, für die Prüfung / Überprüfung geeignet und entsprechend ausgerüstet ist. Es dürfen nur Flugzeuge oder synthetische Flugübungsgeräte verwendet werden, die von der zuständigen Stelle für die Durchführung von Prüfungen/Überprüfungen zugelassen wurden.

23 Eine Prüfung/Überprüfung wird in Übereinstimmung mit dem Flughandbuch (AFM/AOM) durchgeführt.

24 Eine Prüfung/Überprüfung wird innerhalb der im Betriebshandbuch einer FTO/TRTO enthaltenen Betriebsgrenzen und, soweit zutreffend, dem Betriebshandbuch einer registrierten Ausbildungseinrichtung durchgeführt.

25 Inhalte

- a. Eine Prüfung/Überprüfung besteht aus:
 - mündlicher Prüfung am Boden (soweit zutreffend)
 - Besprechung vor dem Flug
 - Flugübungen und
 - Besprechung nach dem Flug

- b. Eine mündliche Prüfung am Boden muss Folgendes beinhalten:
 - allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse und Flugleistungen;
 - Planung und betriebliche Verfahren und
 - andere einschlägige Übungen/Abschnitte der Prüfung/Überprüfung
- c. Die Besprechung vor dem Flug muss Folgendes beinhalten:
 - Abfolge der Prüfung/Überprüfung;
 - Setzen der Triebwerksleistungen und Geschwindigkeiten; und
 - Sicherheitsfestlegungen
- d. Flugübungen umfassen:
 - alle geforderten Übungen/Abschnitte der Prüfung/Überprüfung
- e. Die Nachbesprechung muss Folgendes beinhalten:
 - Bewertung/Beurteilung des Bewerbers
 - Dokumentation der Prüfung/Überprüfung im Beisein des Bewerbers und seines Lehrberechtigten (FI), wenn möglich.

26. Eine Prüfung/Überprüfung soll einen tatsächlichen Flug simulieren. Der Prüfer kann daher praktische Situationsbeispiele für einen Bewerber entwerfen, wobei sichergestellt sein muss, dass dieser dadurch nicht verwirrt wird und die Sicherheit nicht gefährdet ist.

27. Der Prüfer behält Notizen über den Flugverlauf sowie die Besprechung/Einschätzung der Prüfung/Überprüfung, auf deren Grundlage die Nachbesprechung durchgeführt wird.

28. Der Prüfer hat flexibel auf Änderungen während der Prüfungsfluges auf Grund von Anweisungen der Flugverkehrskontrolle oder anderen Umständen zu reagieren, die sich entgegen getroffenen Festlegungen in der Flugvorbesprechung ergeben können.

29. Ergeben sich Änderungen zu dem geplanten und besprochenen Ablauf der Prüfung/Überprüfung muss sich der Prüfer davon überzeugen, dass der Bewerber diese Änderungen verstanden und akzeptiert hat. Andernfalls ist die Prüfung/Überprüfung abubrechen.

30. Entscheidet sich der Bewerber, eine Prüfung/Überprüfung aus Gründen abubrechen, die der Prüfer für nicht gerechtfertigt hält, werden die nicht durchgeführten Übungen/Abschnitte als nicht bestanden gewertet. Wird die Prüfung/Überprüfung aus Gründen abgebrochen die der Prüfer für gerechtfertigt hält, werden in einer erneuten Prüfung/Überprüfung nur die nicht durchgeführten Übungen/Abschnitte geprüft.

31. Nach Ermessen des Prüfers kann der Bewerber jede Übung und jedes Verfahren einmal wiederholen. Der Prüfer kann eine Prüfung/Überprüfung jederzeit abbrechen, wenn die fliegerischen Fähigkeiten des Bewerbers erkennen lassen, dass die gesamte Prüfung/Überprüfung wiederholt werden muss.

Abschnitt J

– Erforderliche theoretische Kenntnisse und Verfahren für die Durchführung theoretischer Prüfungen für Lizenzen für CPL(A), ATPL(A), MPL(A) sowie Instrumentenflugberechtigungen

JAR-FCL 1.465 Anforderungen

Der Bewerber für eine CPL(A), ATPL(A), MPL(A) oder Instrumentenflugberechtigung muss Kenntnisse in Art und Umfang nachweisen, die den Rechten der angestrebten Lizenz oder Berechtigung entsprechen. Dazu muss er eine theoretische Prüfung in Übereinstimmung mit den vom Luftfahrt-Bundesamt festgelegten Verfahren sowie gemäß JAR-FCL 1.470 bis 1.495 bestehen.

JAR-FCL 1.470 Inhalt von theoretischen Prüfungen

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470)

(a) Der Bewerber für die ATPL(A) oder MPL(A) hat in folgenden Fächern Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der Lizenz entsprechen: Luftrecht; Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse – Zelle/Systeme/Triebwerk; Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse – Instrumentierung; Masse und Schwerpunktage; Flugleistung; Flugplanung und Überwachung des Flugverlaufes; Menschliches Leistungsvermögen; Meteorologie; Allgemeine Navigation; Funknavigation; Betriebliche Verfahren; Aerodynamik, VFR-Sprechfunkverkehr; IFR-Sprechfunkverkehr.

(b) Der Bewerber für eine CPL(A) hat in folgenden Fächern Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der Lizenz entsprechen: Luftrecht; Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse; Flugleistung und Flugplanung; Menschliches Leistungsvermögen; Meteorologie; Navigation; Betriebliche Verfahren; Aerodynamik und VFR-Sprechfunkverkehr.

(c) Der Bewerber IR(A) hat in folgenden Fächern Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der Lizenz entsprechen: Luftrecht; Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse; Flugleistung und Flugplanung; Menschliches Leistungsvermögen; Meteorologie; Navigation und IFR-Sprechfunkverkehr.

(d) Die Aufteilung der Fächer in Prüfungsarbeiten, die zulässigen Prüfungszeiten sowie die Anzahl und Verteilung von Prüfungsfragen werden durch das Luftfahrt-Bundesamt in geeigneter Form festgelegt.

JAR-FCL 1.475 Prüfungsfragen

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470)

(a) Zentrale Datenbank für Prüfungsfragen

Den Lehrplänen (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470) entsprechende Prüfungsfragen werden in einer zentralen Prüfungsdatenbank (CQB) bereitgehalten. Fragen werden in englischer Sprache in die Datenbank aufgenommen und liegen in rechnerkompatibler Form vor. Die Fragen werden im Multiple-Choice-Format erstellt. Das Luftfahrt-Bundesamt kann die Präsentation von Prüfungsfragen für eine Prüfung gemäß JAR-FCL 1.480 nach eigenem Ermessen festlegen.

(b) Veröffentlichung

Beispiele für Fragen im Multiple-Choice-Format und zugehörige Antworten werden von Zeit zu Zeit veröffentlicht.

JAR-FCL 1.480 Prüfungsverfahren

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470)

(a) Häufigkeit

Das Luftfahrt-Bundesamt ermöglicht dem Bewerber, die geforderte Prüfung in Übereinstimmung mit den in diesem Abschnitt aufgeführten Verfahren abzuschließen. Eine Gesamtprüfung für den Erwerb einer Lizenz oder Instrumentenflugberechtigung umfasst eine Prüfungsarbeit in jedem der in Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470 gekennzeichneten Fächer.

(b) Sprache

Die Prüfungen werden in der/den Sprache(n) durchgeführt, die das Luftfahrt-Bundesamt festlegt. Das Luftfahrt-Bundesamt informiert den Bewerber, in welchen Sprachen die Prüfungen durchgeführt werden.

(c) Inhalt

Prüfungsfragen werden vom Luftfahrt-Bundesamt aus der zentralen Datenbank für Prüfungsfragen nach einem Verfahren ausgewählt, durch das der gesamte Lehrplan für das jeweilige Prüfungsfach abgedeckt ist. Der Inhalt der Fragen kann nur verändert werden, um die Übersetzung in die nationale(n) Sprache(n) zu erleichtern. Antworten auf Fragen, die eine Berechnung oder die Interpretation einer Grafik

erfordern, können in veränderter Form abgefasst werden, wenn die zuständige Stelle dies für notwendig erachtet. Die zuständige Stelle entscheidet, ob die Sprechfunkprüfung als gesonderte Prüfung durchgeführt wird. Bewerber, die zuvor die Sprechfunkprüfung für Flüge nach Sichtflugregeln oder Flüge nach Instrumentenflugregeln bestanden haben, müssen in den entsprechenden Abschnitten keine Prüfung mehr ablegen.

(d) *Mündliche Prüfungen*

Mündliche Prüfungen werden nicht anstelle schriftlicher oder rechnergestützter Prüfungen durchgeführt.

(e) *Hilfsmittel*

Das Luftfahrt-Bundesamt legt fest, auf welche Weise sie je nach Bedarf geeignetes Kartenmaterial, Datenblätter und Ausrüstung für die Beantwortung der Fragen zur Verfügung stellt.

(f) *Sicherheit*

Vor Beginn jedes Prüfungsversuches wird die Identität des Bewerbers überprüft.

(g) *Vertraulichkeit*

Der Inhalt der Prüfungsarbeiten ist vertraulich.

JAR-FCL 1.485 Pflichten des Bewerbers

(a) Ein Bewerber muss die gesamte Prüfung in einem JAA-Mitgliedstaat ablegen.

(b) Nachdem der Bewerber die entsprechenden Teile der theoretischen Ausbildung in zufrieden stellender Weise abgeschlossen hat, ist die Prüfungsreife durch die FTO festzustellen und der Bewerber zur Prüfung freizugeben. Vor jedem wiederholten Prüfungsversuch sind durch den genehmigten Ausbildungsbetrieb nachweisbare zusätzliche Ausbildungsmaßnahmen durchzuführen sowie die Prüfungsreife erneut festzustellen.

(c) Ist das Luftfahrt-Bundesamt der Auffassung, dass sich der Bewerber während der Prüfung nicht an die Prüfungsverfahren hält, kann dies unter Umständen dazu führen, dass eine Prüfungsarbeit oder die gesamte Prüfung als nicht bestanden gewertet wird.

JAR-FCL 1.490 Bewertungskriterien und Ablauf der Prüfung

(a) Eine Prüfungsarbeit gilt als bestanden, wenn der Bewerber in dieser mindestens 75 Prozent der erreichbaren Höchstpunktzahl erreicht hat. Strafpunkte werden nicht vergeben.

(b) Vorbehaltlich weiterer, in Deutschland anwendbarer Vorschriften, hat der Bewerber die für den Erwerb der entsprechenden Lizenz oder Berechtigung geforderte theoretische Prüfung erfolgreich abgelegt, wenn er innerhalb von 18 Monaten nach dem vom Luftfahrt-Bundesamt festgelegten Termin für die erste Prüfungssitzung alle geforderten Prüfungsarbeiten bestanden hat.

(c) Ein Bewerber, der eine Prüfungsarbeit in vier Versuchen nicht bestanden hat oder alle Prüfungsarbeiten weder innerhalb von sechs Prüfungssitzungen noch innerhalb des unter (b) genannten Zeitraumes bestanden hat, muss die gesamte Prüfung wiederholen, als handele es sich dabei um einen Erstversuch. Bevor der Bewerber zu einer erneuten Prüfung antritt, hat er eine weitere, vom Luftfahrt-Bundesamt festgelegte Ausbildung zu absolvieren.

(d) Zum Prüfungsablauf wird Folgendes festgelegt:

(1) Bei der ersten Sitzung müssen alle Prüfungsarbeiten für die zum Erwerb der entsprechenden Lizenz oder Berechtigung geforderte theoretische Prüfung geschrieben werden

(2) bei jeder weiteren Sitzung sind alle bis dahin noch nicht bestanden Prüfungsarbeiten zu schreiben.

JAR-FCL 1.495 Gültigkeitszeitraum

(a) Eine in Übereinstimmung mit JAR-FCL 1.490 bestandene theoretische Prüfung für den Erwerb einer CPL(A) oder IR(A) ist ab dem Datum, an dem alle geforderten Prüfungsarbeiten bestanden wurden, für einen Zeitraum von 36 Monaten gültig.

(b) Vorausgesetzt, dass eine IR(A) gemäß Absatz (a) erworben wurde, ist eine bestandene theoretische ATPL(A)-Prüfung ab dem letzten in die CPL(A) eingetragenen Gültigkeitszeitraum der IR(A) für einen Zeitraum von sieben Jahren gültig.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470
Theoretische Kenntnisse – ATPL, CPL und IR
 (Siehe JAR-FCL 1.470)

1. Ein Bewerber muss die theoretische Ausbildung im Rahmen eines genehmigten Ausbildungslehrganges in einem genehmigten Ausbildungsbetrieb für Flugausbildung (FTO) in Übereinstimmung mit den nachfolgend aufgeführten Lehrplanfächern und Themenrubriken (in Anlehnung an die Lernziele der theoretischen Ausbildung) erhalten haben:

		Flugzeug		Hubschrauber		IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	
010 00 00 00	LUFTRECHT UND FLUGVERKEHRSKONTROLLVERFAHREN	X	X	X	X	X
010 01 00 00	INTERNATIONALES RECHT: ABKOMMEN, VEREINBARUNGEN UND ORGANISATIONEN					
010 02 00 00	LUFTTÜCHTIGKEIT					
010 03 00 00	STAATZUGEHÖRIGKEITS- UND EINTRAGUNGSZEICHEN FÜR LUFTFAHRZEUGE					
010 04 00 00	LIZENZIERUNG VON LUFTFAHRTPERSONAL					
010 05 00 00	LUFTVERKEHRSREGELN					
010 06 00 00	NAVIGATIONSVERFAHREN FÜR DIE LUFTFAHRT – BETRIEB VON LUFTFAHRZEUGEN					
010 07 00 00	FLUGVERKEHRSDIENSTE UND FLUGVERKEHRSMANAGEMENT					
010 08 00 00	FLUGBERATUNGSDIENST					
010 09 00 00	FLUGPLÄTZE/HUBSCHRAUBERLANDEPLÄTZE					
010 10 00 00	VERKEHRSERLEICHTERUNGEN					
010 11 00 00	SUCH- UND RETTUNGSDIENST					
010 12 00 00	LUFTSICHERHEIT					
010 13 00 00	UNTERSUCHUNG VON UNFÄLLEN UND ZWISCHENFÄLLEN IN DER LUFTFAHRT					

		Flugzeug		Hubschrauber			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
021 00 00 00	ALLGEMEINE LUFTFAHRZEUGKENNTNISSE – ZELLE UND SYSTEME, ELEKTRISCHE SYSTEME, TRIEBWERK, NOTAUSRÜSTUNG	x	x	x	x	x	x
021 01 00 00	SYSTEMAUSLEGUNG, BELASTUNGEN, SPANNUNGSZUSTÄNDE, WARTUNG/INSTANDHALTUNG						
021 02 00 00	ZELLE						
021 03 00 00	HYDRAULISCHE SYSTEME						
021 04 00 00	FAHRWERK – RÄDER, REIFEN, BREMSEN						
021 05 00 00	STEUERUNG						
021 06 00 00	DRUCKLUFTSYSTEME – DRUCKKABINE UND KLIMAANLAGE						
021 07 00 00	EISVERHÜTUNGS- UND ENTEISUNGSSYSTEME						
021 08 00 00	KRAFTSTOFFSYSTEME						
021 09 00 00	ELEKTRISCHE SYSTEME						
021 10 00 00	KOLBENTRIEBWERKE						
021 11 00 00	TURBINENTRIEBWERKE						
021 12 00 00	SICHERUNGS- UND WARNANLAGEN						
021 13 00 00	SAUERSTOFFSYSTEME						
021 14 00 00	HUBSCHRAUBER: SONSTIGE SYSTEME						
021 15 00 00	HUBSCHRAUBER: ROTORKÖPFE						
021 16 00 00	HUBSCHRAUBER: ANTRIEBSSYSTEME						
021 17 00 00	HUBSCHRAUBER: ROTORBLÄTTER						

		Flugzeug		Hubschrauber			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
022 00 00 00	ALLGEMEINE LUFTFAHRZEUGKENNTNISSE – INSTRUMENTIERUNG	x	x	x	x	x	x
022 01 00 00	SENSOREN UND INSTRUMENTE						
022 02 00 00	MESSUNG VON LUFTPARAMETERN						
022 03 00 00	MAGNETISMUS – DIREKTANZEIGENDER KOMPASS UND MAGNETFELDSONDE						
022 04 00 00	KREISELINSTRUMENTE						
022 05 00 00	TRÄGHEITSNAVIGATIONS- UND BEZUGSSYSTEME						
022 06 00 00	FLUGZEUG: AUTOMATISCHE FLUGREGELUNGSANLAGEN						
022 07 00 00	HUBSCHRAUBER: AUTOMATISCHE FLUGREGELUNGSANLAGEN						
022 08 00 00	TRIMMEINRICHTUNGEN – GIERDÄMPFUNGSANLAGE – ABSICHERUNG DER FLUGBETRIEBSGRENZEN						
022 09 00 00	AUTOMATISCHER SCHUB – AUTOMATISCHE SCHUB- STEUERUNG						
022 10 00 00	KOMMUNIKATIONSANLAGEN						
022 11 00 00	FLUGMANAGEMENTSYSTEME (FMS)						
022 12 00 00	WARNSYSTEME, ANNÄHERUNGSWARNSYSTEME						
022 13 00 00	INTEGRIERTE INSTRUMENTE – ELEKTRONISCHE ANZEIGEN						
022 14 00 00	INSTANDHALTUNG, SYSTEME FÜR DIE ÜBERWACHUNG UND AUFZEICHNUNG						
022 15 00 00	DIGITALE SCHALTKREISE UND COMPUTER						

		Flugzeug		Hubschrauber			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
030 00 00 00	FLUGLEISTUNG UND FLUGPLANUNG	x	x	x	x	x	
031 00 00 00	MASSE UND SCHWERPUNKTLAGE – FLUGZEUGE/HUBSCHRAUBER	x	x	x	x	x	
031 01 00 00	SINN UND ZWECK VON MASSE UND SCHWERPUNKTBERECHNUNGEN						
031 02 00 00	BELADUNG						
031 03 00 00	GRUNDLAGEN ZUR BERECHNUNG DER SCHWERPUNKTLAGE						
031 04 00 00	ANGABEN ZU MASSE UND SCHWERPUNKTLAGE VON LUFTFAHRZEUGEN						
031 05 00 00	BESTIMMUNG DER SCHWERPUNKTLAGE						
031 06 00 00	UMGANG MIT LUFTFRACHT						

		Flugzeug		Hubschrauber			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
032 00 00 00	FLUGLEISTUNG – FLUGZEUGE	x	x				
032 01 00 00	ALLGEMEINES						
032 02 00 00	FLUGLEISTUNGSKLASSE B – EINMOTORIGE FLUGZEUGE						
032 03 00 00	FLUGLEISTUNGSKLASSE B – MEHRMOTORIGE FLUGZEUGE						
032 04 00 00	FLUGLEISTUNGSKLASSE A – NUR FLUGZEUGE, DIE NACH CS 25 ALS MUSTER ZUGELASSEN SIND						

		Flugzeug		Hubschrauber			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
033 00 00 00	FLUGPLANUNG UND ÜBERWACHUNG DES FLUGVERLAUFES	x	x	x	x	x	x
033 01 00 00	FLUGPLANUNG FÜR FLÜGE NACH SICHTFLUGREGELN						
033 02 00 00	FLUGPLANUNG FÜR FLÜGE NACH INSTRUMENTENFLUGREGELN						
033 03 00 00	PLANUNG DES KRAFTSTOFFBEDARFES						
033 04 00 00	FLUGVORBEREITUNG						
033 05 00 00	ATS-FLUGPLAN						
033 06 00 00	ÜBERWACHUNG DES FLUGVERLAUFES UND ÄNDERUNG DES FLUGDURCHFÜHRUNGSPLANES WÄHREND DES FLUGES						

		Flugzeug		Hubschrauber			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
040 00 00 00	MENSCHLICHES LEISTUNGSVERMÖGEN	x	x	x	x	x	x
040 01 00 00	MENSCHLICHE FAKTOREN: GRUNDKONZEPTE						
040 02 00 00	GRUNDLAGEN DER LUFTFAHRTPHYSIOLOGIE UND GESUNDERHALTUNG						
040 03 00 00	GRUNDLAGEN DER LUFTFAHRTPSYCHOLOGIE						

		Flugzeug		Hubschrauber		IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	
050 00 00 00	METEOROLOGIE	X	X	X	X	X
050 01 00 00	DIE ATMOSPHERE					
050 02 00 00	WIND					
050 03 00 00	THERMODYNAMIK					
050 04 00 00	WOLKEN UND NEBEL					
050 05 00 00	NIEDERSCHLAG					
050 06 00 00	LUFTMASSEN UND FRONTEN					
050 07 00 00	DRUCKSYSTEME					
050 08 00 00	KLIMATOLOGIE					
050 09 00 00	GEFAHREN FÜR DEN FLUGBETRIEB					
050 10 00 00	WETTERINFORMATIONEN					

		Flugzeug		Hubschrauber		IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	
060 00 00 00	NAVIGATION	X	X	X	X	X
061 00 00 00	ALLGEMEINE NAVIGATION	X	X	X	X	X
061 01 00 00	GRUNDLAGEN DER NAVIGATION					
061 02 00 00	MAGNETISMUS UND KOMPASSANLAGEN					
061 03 00 00	LUFTFAHRTKARTEN					
061 04 00 00	KOPPELNAVIGATION (DR)					
061 05 00 00	NAVIGATION WÄHREND DES FLUGES					

		Flugzeug		Hubschrauber		IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	
062 00 00 00	FUNKNAVIGATION	X	X	X	X	X
062 01 00 00	GRUNDLAGEN DER AUSBREITUNG VON FUNKWELLEN					
062 02 00 00	FUNKNAVIGATIONSANLAGEN					
062 03 00 00	RADAR					
062 04 00 00	<i>ABSICHTLICH FREIGELASSEN</i>					
062 05 00 00	FLÄCHENNAVIGATIONSSYSTEME, RNAV/FMS					
062 06 00 00	SATELLITENGESTÜTZTE NAVIGATIONSSYSTEME					

		Flugzeug		Hubschrauber			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
070 00 00 00	BETRIEBLICHE VERFAHREN	X	X	X	X	X	
071 01 00 00	ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN						
071 02 00 00	BESONDERE BETRIEBSVERFAHREN UND GEFAHREN (ALLGEMEINE BETRACHTUNGEN)						
071 03 00 00	NOTVERFAHREN FÜR DEN HUBSCHRAUBERBETRIEB						

		Flugzeug		Hubschrauber			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
080 00 00 00	AERODYNAMIK	X	X	X	X	X	
081 00 00 00	AERODYNAMIK – FLUGZEUG	X	X				
081 01 00 00	UNTERSCHALL-AERODYNAMIK						
081 02 00 00	HOCHGESCHWINDIGKEITS-AERODYNAMIK						
081 03 00 00	<i>ABSICHTLICH FREIGELASSEN</i>						
081 04 00 00	STABILITÄT						
081 05 00 00	STEUERBARKEIT						
081 06 00 00	BETRIEBSGRENZEN						
081 07 00 00	PROPELLER						
081 08 00 00	FLUGMECHANIK						

		Flugzeug		Hubschrauber			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
090 00 00 00	SPRECHFUNKVERKEHR	X	X	X	X	X	X
091 00 00 00	VFR-SPRECHFUNKVERKEHR						
091 01 00 00	BEGRIFFSBESTIMMUNGEN						
091 02 00 00	ALLGEMEINE BETRIEBSVERFAHREN						
091 03 00 00	BEGRIFFE AUS DEM BEREICH WETTERINFORMATIONEN (VFR)						
091 04 00 00	VERFAHREN BEI AUSFALL DER FUNKVERBINDUNG						
091 05 00 00	NOT- UND DRINGLICHKEITSVERFAHREN						
091 06 00 00	ALLGEMEINES PRINZIP DER AUSBREITUNG VON ULTRA- KURZWELLEN UND FESTLEGUNG VON FREQUENZBEREICHEN						

092 00 00 00	IFR-SPRECHFUNKVERKEHR	x		x			x
092 01 00 00	BEGRIFFSBESTIMMUNGEN						
092 02 00 00	ALLGEMEINE BETRIEBSVERFAHREN						
092 03 00 00	VERFAHREN BEI AUSFALL DER FUNKVERBINDUNG						
092 04 00 00	NOT- UND DRINGLICHKEITSVERFAHREN						
092 05 00 00	BEGRIFFE AUS DEM BEREICH WETTERINFORMATIONEN (IFR)						
092 06 00 00	ALLGEMEINES PRINZIP DER AUSBREITUNG VON ULTRA-KURZWELLEN UND FESTLEGUNG VON FREQUENZBEREICHEN						
092 07 00 00	MORSE-CODE						

ABSCHNITT K
Lizenz für Verkehrsflugzeugführer in mehrköpfigen Flugbesatzungen
(Multi-Crew Pilot Licence (MPL(A)))

JAR-FCL 1.500 Mindestalter

Der Bewerber für eine MPL(A) muss mindestens 18 Jahre alt sein.

JAR-FCL 1.505 Flugmedizinische Tauglichkeit

Der Bewerber für eine MPL(A) muss im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 sein. Für die Ausübung der Rechte einer MPL(A) ist ein gültiges Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 vorgeschrieben.

JAR-FCL 1.510 Voraussetzungen und Rechte

(Siehe JAR-FCL 1.155)
(Siehe JAR-FCL 1.210)
(Siehe JAR-FCL 1.275)

(a) *Voraussetzungen und Rechte*

(1) Der Bewerber für eine MPL(A), der die Voraussetzungen gemäß JAR-FCL 1.500, 1.505, 1.515 und 1.530 nachgewiesen hat, hat damit die Anforderungen für die Erteilung einer MPL(A)-Lizenz erfüllt.

(2) Diese Lizenz beinhaltet die Musterberechtigung für das in der praktischen Prüfung verwendete Flugzeugmuster, eine Instrumentenflugberechtigung(A), die auf Flugzeuge beschränkt ist, für deren Betrieb ein Kopilot erforderlich ist, sowie die Rechte um als Kopilot auf einem Flugzeug tätig zu sein, für dessen Betrieb ein Kopilot erforderlich ist.

(b) *Erweiterung der Rechte für Inhaber einer MPL(A)*

Vorbehaltlich weiterer, in Deutschland anwendbarer Vorschriften sowie der Erfüllung der nachfolgend aufgeführten Voraussetzungen und Bedingungen, ist der Inhaber einer MPL(A) berechtigt:

(1) sämtliche Rechte des Inhabers einer PPL(A) auszuüben, vorausgesetzt, dass die in Abschnitt C aufgeführten Anforderungen für die PPL(A) erfüllt sind;

(2) die Rechte einer CPL(A) auszuüben, vorausgesetzt, dass die unter JAR-FCL 1.155(e) aufgeführten Anforderungen für die Erteilung einer CPL(A) erfüllt sind;

(3) die Rechte einer IR(A) im Flugbetrieb mit einem Piloten auf Flugzeugen mit einem Piloten auszuüben. Voraussetzung ist, dass der Lizenzinhaber MPL(A) die Fähigkeit, als verantwortlicher Pilot im Flugbetrieb, der ausschließlich nach Instrumenten durchgeführt wird, als alleiniger Pilot tätig zu sein, durch den Abschluss einer nach dem Ermessen der zuständigen Stelle festgelegten besonderen Ausbildung und die Erfüllung der Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.210 nachgewiesen hat. Erleichterungen für die Ausbildung können von der zuständigen Stelle anhand der Empfehlung eines Ausbildungsbetriebes gewährt werden.

JAR-FCL 1.515 Flugerfahrung

(Siehe JAR-FCL 1.120)
(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525)

(a) Der Bewerber für eine MPL(A) muss im Rahmen eines genehmigten Ausbildungslehrganges mindestens 240 Stunden als steuernder und nicht steuernder Pilot im Flugzeug und in synthetischen Flugübungsgeräten durchgeführt haben.

(b) Die Ausbildungserfahrung im Flugzeug muss alle Anforderungen an die Flugerfahrung gemäß JAR-FCL 1.220 und 1.125(b) beinhalten, einschließlich Aufrichten aus ungewöhnlichen Fluglagen, Fliegen bei Nacht, Fliegen ausschließlich nach Instrumenten sowie das entsprechende Verhalten als Luftfahrer (Airmanship).

(c) Die Ausbildung mit einem Lehrberechtigten bei Triebwerksausfällen und asymmetrischen Flugzuständen ist entweder im Flugzeug oder in einem Flugsimulator während der entsprechenden Ausbildungsphase durchzuführen.

(d) Zusätzlich zu der Forderung unter Absatz (b), muss der Bewerber in einem mehrmotorigen Flugzeug mit Turbinenantrieb mit einer durch die Musterzulassung vorgeschriebenen Mindestflugbesatzung von zwei Piloten oder in einem STD die entsprechende Erfahrung erworben haben, um die in Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525 Absatz 17 festgelegte fortgeschrittene Kompetenzstufe zu erreichen.

(e) Die geforderte Flugerfahrung muss vor dem Ablegen der praktischen Prüfung gemäß JAR-FCL 1.530 vollständig abgeschlossen und nachgewiesen werden.

JAR-FCL 1.520 Theoretische Kenntnisse

(Siehe JAR-FCL 1.155)

(a) *Lehrgang*

Der Bewerber für eine MPL(A) hat eine genehmigte theoretische Ausbildung in einem Ausbildungsbetrieb für Flugausbildung (FTO) nachzuweisen.

(b) *Prüfung*

Der Bewerber für eine MPL(A) muss theoretische Kenntnisse in Art und Umfang nachgewiesen haben, die den Rechten einer ATPL(A) entsprechen. Dies muss in Übereinstimmung mit den Anforderungen von JAR-FCL 1 Abschnitt J und den Anforderungen für den Lehrgang für Musterberechtigungen für Flugzeuge mit zwei Piloten erfolgen.

(b) Fortschritte beim Erwerb der unter (a) genannten praktischen Fähigkeiten sind fortlaufend durch den Ausbildungsbetrieb und den/die Lehrberechtigten zu bewerten und schriftlich festzuhalten.

JAR-FCL 1.535 Überwachung der Einführung – MPL-Advisory Board

(a) Nicht Bestandteil der Bestimmungen

(b) Nicht Bestandteil der Bestimmungen

JAR-FCL 1.525 Flugausbildung

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525)

(a) Der Bewerber für eine MPL(A) muss einen genehmigten Ausbildungslehrgang abgeschlossen haben, der die unter JAR-FCL 1.515 aufgeführten Anforderungen an die Flugausbildungserfahrung abdeckt.

(b) Der Bewerber muss in allen Kompetenzeinheiten gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525 eine Flugausbildung erhalten haben, die die geforderten Leistungsstufen für die Erteilung einer MPL(A) erfüllt.

JAR-FCL 1.530 Praktische Fähigkeiten

(Siehe Anhang 1 und Anhang 2 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525)

(a) Der Bewerber für eine MPL(A) muss alle in Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525 aufgeführten Kompetenzeinheiten als steuernder und nicht steuernder Pilot kompetent nachgewiesen haben, mit dem Ziel, entsprechend den Rechten einer MPL(A)-Lizenz, als Kopilot eines mehrmotorigen Flugzeuges mit Turbinenantrieb mit einer durch die Musterzulassung vorgeschriebenen Mindestflugbesatzung von zwei Piloten nach Sicht- und Instrumentenflugregeln tätig werden zu können. Der Bewerber hat die praktische Prüfung gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295 auf dem Flugzeugmuster abzulegen, das in der Phase 4 (Fortgeschrittenenstufe) verwendet wurde.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525

Durchgehende Ausbildung für MPL(A)

(Siehe JAR-FCL 1.520)

(Siehe JAR-FCL 1.525)

(Siehe JAR-FCL 1.535)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.055)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295)

(Siehe Anhang 2 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(c)(2))

(Siehe Anhang 2 zu JAR-FCL 1.535)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470)

1 (a) Ziel der durchgehenden Ausbildung für MPL(A) ist neben dem Erwerb der Lizenz für MPL(A) die Vermittlung von Kenntnissen und Fähigkeiten, um als Kopilot ein Verkehrsflugzeug mit Turbinenantrieb und einer durch die Musterzulassung vorgeschriebenen Mindestflugbesatzung von zwei Piloten nach Sicht- und Instrumentenflugregeln zu führen.

(b) Die Kompetenz als Pilot, über die der Inhaber einer MPL(A)-Lizenz verfügen sollte, ist in Abschnitt K der JAR-FCL 1 festgelegt. Es wird erwartet, dass der Inhaber einer MPL(A)-Lizenz in der Lage ist, den Umschulungslehrgang eines Luftfahrtunternehmers gemäß EU-OPS 1 Abschnitt N erfolgreich und innerhalb des normalerweise dafür vorgesehenen Zeitrahmens abzuschließen. Das entspricht den Anforderungen, die auch an Absolventen einer durchgehenden Ausbildung für ATPL(A), die den Lehrgang für Musterberechtigungen (MPA) abgeschlossen haben, gestellt werden.

(c) Die durchgehende Ausbildung für MPL(A) soll auf der Grundlage der bestehenden durchgehenden Ausbildung für ATPL(A) schrittweise eingeführt werden, insbesondere der Übergang von der Flugausbildung im Flugzeug zur Flugausbildung in synthetischen Flugübungsgeräten.

(d) Mit der Weiterentwicklung des Ausbildungslehrplanes und den erreichten Kompetenzen wird schrittweise der Anteil der Ausbildung in synthetischen Flugübungsgeräten erhöht und der Anteil der Flugausbildung im Flugzeug entsprechend verringert. Der Übergang zwischen verschiedenen Versionen eines genehmigten Lehrplans hat erst dann zu erfolgen, wenn die zuständige Stelle ausreichend Erfahrungen gesammelt und die Ergebnisse, einschließlich der Ergebnisse aus den Umschulungslehrgängen der Luftfahrtunternehmer, berücksichtigt und ausgewertet hat.

2 Die Genehmigung für die Durchführung eines MPL(A)-Lehrganges ist nur einem Ausbildungsbetrieb (FTO) zu erteilen, der einem Luftfahrtunternehmer gemäß EU-OPS 1 angehört oder der mit einem solchen Luftfahrtunternehmer eine besondere genehmigte Vereinbarung hat. Die Lizenz ist auf diesen bestimmten Luftfahrtunternehmer zu beschränken bis die Umschulung des Luftfahrtunternehmers gemäß EU-OPS 1 Abschnitt N abgeschlossen wurde.

3 Bewerber, die eine durchgehende MPL(A)-Ausbildung absolvieren möchten, müssen unter der Aufsicht des Ausbildungsleiters eines FTO alle Ausbildungsabschnitte eines fortlaufenden, genehmigten Ausbildungslehrganges, der von dem FTO erstellt wurde, abschließen. Die Ausbildung muss kompetenzbasiert erfolgen und ist im Rahmen einer aus mehreren Mitgliedern bestehenden Flugbesatzung durchzuführen.

4 Bewerber für eine MPL(A)-Lizenz werden ohne Berücksichtigung von Vorkenntnissen ausschließlich als Anfänger ohne Vorkenntnisse zur Ausbildung zugelassen. Ein Bewerber, der den MPL(A)-Ausbildungslehrgang nicht besteht oder nicht in der Lage ist, die Ausbildung vollständig abzuschließen, kann bei der zuständigen Stelle einen Antrag stellen, die theoretische und praktische Prüfung für eine niedrigere Lizenz und, soweit zutreffend, für eine Instrumentenflugberechtigung abzulegen.

5 Bewerber, die während eines Lehrganges zu einer anderen für die MPL(A)-Ausbildung genehmigten FTO wechseln möchten, müssen bei der zuständigen Stelle die offizielle Festlegung der Ausbildungsstunden beantragen, die in der anderen FTO noch zu absolvieren sind.

6 Bevor ein Bewerber zur Ausbildung zugelassen wird, hat die FTO sicherzustellen, dass der Bewerber über ausreichende Kenntnisse verfügt, um dem theoretischen und praktischen Unterricht zu folgen.

7 Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:

- (a) eine theoretische Ausbildung, die zum Kenntnisstand der ATPL(A) führt;
 - (b) eine Ausbildung im Sicht- und Instrumentenflug;
 - (c) eine Ausbildung in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCC) für den Betrieb von Flugzeugen mit zwei Piloten
- und
- (d) die Ausbildung für den Erwerb einer Musterberechtigung.

8 Mit dem erfolgreichen Abschluss der theoretischen Prüfung(en) gemäß Absatz 10 dieses Anhangs und dem Nachweis der praktischen Fähigkeiten gemäß Absatz 18 und 19 hat der Bewerber die theoretischen und praktischen Voraussetzungen für den Erwerb einer MPL(A) erfüllt und eine Musterberechtigung für das/die in der/den Prüfung(en) verwendete(n) Flugzeug(e) sowie eine Instrumentenflugberechtigung für Flugzeuge, deren Betrieb einen Kopiloten erfordert, erworben.

THEORETISCHE KENNTNISSE

9 Der Lehrplan für die theoretische Ausbildung ist in Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470 festgelegt. Ein genehmigter theoretischer ATPL(A)-Lehrgang muss mindestens 750 Unterrichtsstunden umfassen (eine Unterrichtsstunde = 60 Minuten), wobei sich diese aus Unterricht im Klassenraum, interaktiven Videoprogrammen, Dia-/Tonbandvorführungen, Einzelplatzstudium, rechnergestützten Ausbildungsverfahren und anderen, von der zuständigen Stelle genehmigten Unterrichtsmitteln in entsprechenden Anteilen zusammensetzen können.

Die Verteilung der 750 Unterrichtsstunden auf die einzelnen Fächer unterliegt der Genehmigung der zuständigen Stelle.

Die theoretische Ausbildung für den Erwerb der Musterberechtigung hat in Übereinstimmung mit Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(a) zu erfolgen.

THEORETISCHE PRÜFUNG

10 Der Bewerber hat, in Übereinstimmung mit Abschnitt J der JAR-FCL 1 und einem Lehrgang für den Erwerb einer Musterberechtigung für ein Flugzeug mit zwei Piloten, Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der ATPL(A) entsprechen.

FLUGAUSBILDUNG

11 Die Flugausbildung muss insgesamt 240 Stunden umfassen und aus den folgenden vier Ausbildungsphasen bestehen:

- (a) Phase 1 – Fliegerische Grundausbildung

Anfänger-Grundlagenausbildung in einem Flugzeug, das für den Flugbetrieb mit einem Piloten zugelassen ist

- (b) Phase 2 – Aufbaustufe

Vertrautmachen mit den Anforderungen im Flugbetrieb mit mehreren Besatzungsmitgliedern und Ausbildung im Instrumentenflug

- (c) Phase 3 – Mittelstufe

Ausbildung im Flugbetrieb mit mehreren Besatzungsmitgliedern auf einem mehrmotorigen Hochleistungsflugzeug mit Turbinenantrieb

- (d) Phase 4 – Fortgeschrittenenstufe

Ausbildung für den Erwerb einer Musterberechtigung (MPA) unter Einschluss betrieblicher Arbeitsbedingungen in einem Luftfahrtunternehmen

Die Anforderungen an die Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCC) sind in die jeweiligen Phasen aufzunehmen. Die praktische Ausbildung für die Musterberechtigung (MPA) muss die jeweiligen Anforderungen von Anhang 1 und Anhang 2 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295 beinhalten.

12 Jede Ausbildungsphase des Lehrplanes für die Flugausbildung muss aus einer Unterweisung in die grundlegenden theoretischen Kenntnisse und aus praktischen Ausbildungsteilen bestehen. Die theoretische Ausbildung für die MPL(A) muss vollständig in die praktische Ausbildung eingebunden sein.

13 Während der Ausbildung sind sowohl der Ausbildungsplan zu überprüfen als auch die Flugschüler auf der Grundlage des Lehrplanes fortlaufend zu beurteilen. Die Überprüfung des Lehrplanes und die Beurteilung der Flugschüler müssen den Anforderungen der zuständigen Stelle genügen. Die Beurteilung des Flugschülers muss sicherstellen, dass:

- (a) die Kenntnisse und Fähigkeiten und die zugehörige Beurteilung sich auf die Aufgaben eines Kopiloten auf einem Flugzeug mit zwei Piloten (MPA) beziehen und
- (b) die Flugschüler die notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten Schritt für Schritt und in zufriedenstellender Weise erwerben.

14 Die Ausbildung muss mindestens 12 Starts und Landungen beinhalten um die erforderlichen Fähigkeiten als Pilot sicherzustellen. Diese Starts und Landungen sind unter Aufsicht eines Lehrberechtigten in einem Flugzeug durchzuführen, für das die Musterberechtigung erworben wird.

BEURTEILUNG

15 Der Bewerber für die praktische Prüfung gemäß JAR-FCL 1.530 muss gemäß JAR-FCL 1.515 (d) und (e) alle im folgenden Absatz 16 aufgeführten Kompetenzeinheiten zufrieden stellend nachgewiesen haben, um erfolgreich die Fortgeschrittenstufe (Phase 4) abzuschließen und als Kopilot auf einem Flugzeug mit Turbinenantrieb mit einer durch die Musterzulassung vorgeschriebenen Mindestflugbesatzung von zwei Piloten nach Sicht- und Instrumentenflugregeln tätig zu sein. Aus der Beurteilung muss hervorgehen, dass der Bewerber zu jedem Zeitpunkt die Kontrolle über das Flugzeug oder die Situation behalten hat, so dass der erfolgreiche Ausgang eines Verfahrens oder einer Flugübung sichergestellt war. Der Bewerber muss fortlaufend seine Kenntnisse, Fähigkeiten und persönlichen Einstellungen nachweisen, die für den sicheren Betrieb eines entsprechenden Flugzeugmusters nach den festgelegten Flugleistungskriterien erforderlich sind. Die Kompetenzkriterien für das Beurteilungsverfahren bedürfen der Zustimmung des Luftfahrt-Bundesamtes.

KOMPETENZEINHEITEN in der Ausbildung gemäß JAR-FCL 1.515(d)

16 Die folgenden Kompetenzeinheiten muss der Bewerber in Übereinstimmung mit JAR-FCL 1.515(d) erfolgreich bestehen:

- 1. Kenntnisse und Anwendung der Grundsätze des menschlichen Leistungsvermögens, einschließlich der Grundlagen zur Bewältigung von Fehlern und Bedrohungen (TEM – Threat and Error Management)
 - 2. Sicherer Betrieb des Flugzeuges am Boden
 - 3. Durchführung der Vorbereitungen zum Start und des Startvorganges
 - 4. Vorbereitung und Durchführung des Steigfluges
 - 5. Durchführung des Reisefluges
 - 6. Vorbereitung und Durchführung des Sinkfluges
 - 7. Vorbereitung und Durchführung des Anfluges
 - 8. Vorbereitung und Durchführung der Landung
- und
- 9. Verfahren nach der Landung und nach Beendigung des Fluges oder nach dem Abstellen an der Parkposition.

FLUGAUSBILDUNG IN SYNTHETISCHEN FLUGÜBUNGSGERÄTEN

17 Mindestanforderungen für synthetische Flugübungsgeräte (STD):

- (a) Phase 1 – Fliegerische Grundausbildung

Rechnergestützte Ausbildung (Electronic Learning) und von der zuständigen Stelle genehmigte Geräte für Teilausbildung, die folgende Eigenschaften aufweisen:

- Bedienungselemente, die über das hinausgehen, was normalerweise mit Bildschirmarbeitsplätzen in Verbindung gebracht wird, wie zum Beispiel die funktionale Nachbildung der Triebwerksbedienhebel, einen seitlich angebrachten Steuerknüppel (Side-Stick Controller) oder eine Bedienungstastatur für das Flugmanagementsystem

und

- ein typisches Bewegungsverhalten mit angemessenen Steuerdrücken und Reaktionszeiten.

(b) Phase 2 – Aufbaustufe

Ein FNPT II MCC, das ein mehrmotoriges Flugzeug mit Turbinenantrieb darstellt.

(c) Phase 3 – Mittelstufe

Ein STD, das ein mehrmotoriges Flugzeug mit Turbinenantrieb darstellt, für dessen Betrieb ein Kopilot erforderlich ist, einem Mindestqualifizierungsstand der Stufe B entspricht und zusätzlich Folgendes umfasst:

- ein Tageslicht-/Dämmerungs-/Nachtsichtdarstellungssystem mit einem permanenten Sichtfeld von mindestens 180° horizontal und 40° vertikal für jeden Piloten und
- die Simulation der Verkehrsregelung durch Flugverkehrskontrollstellen

(d) Phase 4 – Fortgeschrittenenstufe

Ein Flugsimulator, der vollständig der Stufe D oder C entspricht mit einem verbesserten Sichtdarstellungssystem, einschließlich der Simulation der Verkehrsregelung durch Flugverkehrskontrollstellen.

PRAKTISCHE FÄHIGKEITEN

18 Der Fortschritt beim Erwerb der Fähigkeiten gemäß JAR-FCL 1.530(a) ist fortlaufend durch die FTO und die Lehrberechtigten zu beurteilen.

19 Der Bewerber muss die praktischen Fähigkeiten nachgewiesen haben, die erforderlich sind, um alle in Absatz 16 aufgeführten Kompetenzeinheiten als steuernder und nicht steuernder Pilot in einer Weise durchzuführen, die es ihm erlaubt, als Kopilot auf Flugzeugen mit Turbinenantrieb mit einer durch die Musterzulassung vorgeschriebenen Mindestflugbesatzung von zwei Piloten nach Sicht- und Instrumentenflugregeln gemäß Anhang 1 und Anhang 2 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295 tätig zu sein.

Herausgeber:

Bundesministerium der Justiz
Postanschrift: 11015 Berlin
Hausanschrift: Mohrenstraße 37, 10117 Berlin
Telefon: (0 30) 18 580-0

Anschrift der Redaktion:

Bundesamt für Justiz
– Schriftleitung Bundesanzeiger –
Postfachanschrift: Postfach 20 40, 53010 Bonn
Hausanschrift: Adenauerallee 99–103, 53113 Bonn
Telefon: (02 28) 99 410-40

„Amtlicher Teil“:

Verantwortlich: Regierungsamtmannt Manfred Halstenbach
Anschrift der Redaktion: siehe Bundesamt für Justiz

„Nichtamtlicher Teil“:

Verantwortlich: Rainer Diesem
Anschrift der Redaktion: siehe Verlag
Der Abdruck aus dem „Nichtamtlichen Teil“ bedarf der Zustimmung des Verlages.

„Gerichtliche und sonstige Bekanntmachungen“ sowie „Jahresabschlüsse und

Hinterlegungsbekanntmachungen“:

Verantwortlich: Rainer Diesem
Anschrift der Redaktion: siehe Verlag

Verlag: Bundesanzeiger Verlagsges.mBH.

Hausanschrift: Amsterdamer Straße 192, 50735 Köln
Postfachanschrift: Postfach 10 05 34, 50445 Köln
Telefon: Köln (02 21) 9 76 68-0
Die Gesellschaft ist eingetragen beim Amtsgericht Köln unter HRB 31 248.

Satz: Online Cross Media GmbH, Dortmund

Druck und buchbinderische Verarbeitung: Appel & Klinger, Kronach

Beilagen zum Bundesanzeiger werden nur im Rahmen eines Abonnements ohne Aufpreis
ausgeliefert. Im Einzelbezugspreis des Bundesanzeigers sind Beilagen nicht enthalten.

DPAG – Postvertriebsstück – Entgelt bezahlt – G 1990

Nr. 13a/2009