Dieser Text dient lediglich zu Informationszwecken und hat keine Rechtswirkung. Die EU-Organe übernehmen keine Haftung für seinen Inhalt. Verbindliche Fassungen der betreffenden Rechtsakte einschließlich ihrer Präambeln sind nur die im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten und auf EUR-Lex verfügbaren Texte. Diese amtlichen Texte sind über die Links in diesem Dokument unmittelbar zugänglich

►B

VERORDNUNG (EU) Nr. 1178/2011 DER KOMMISSION

vom 3. November 2011

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

(ABl. L 311 vom 25.11.2011, S. 1)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►M1	Verordnung (EU) Nr. 290/2012 der Kommission vom 30. März 2012	L 100	1	5.4.2012
►M2	Verordnung (EU) Nr. 70/2014 der Kommission vom 27. Januar 2014	L 23	25	28.1.2014
►M3	Verordnung (EU) Nr. 245/2014 der Kommission vom 13. März 2014	L 74	33	14.3.2014
►M4	Verordnung (EU) 2015/445 der Kommission vom 17. März 2015	L 74	1	18.3.2015
►M5	Verordnung (EU) 2016/539 der Kommission vom 6. April 2016	L 91	1	7.4.2016
►M6	Verordnung (EU) 2018/1065 der Kommission vom 27. Juli 2018	L 192	31	30.7.2018
►M7	Verordnung (EU) 2018/1119 der Kommission vom 31. Juli 2018	L 204	13	13.8.2018
►M8	Durchführungsverordnung (EU) 2018/1974 der Kommission vom 14. Dezember 2018	L 326	1	20.12.2018
►M9	Durchführungsverordnung (EU) 2019/27 der Kommission vom 19. Dezember 2018	L 8	1	10.1.2019
►M10	Durchführungsverordnung (EU) 2019/430 der Kommission vom 18. März 2019	L 75	66	19.3.2019
►M11	Durchführungsverordnung (EU) 2019/1747 der Kommission vom 15. Oktober 2019	L 268	23	22.10.2019
►M12	Durchführungsverordnung (EU) 2020/359 der Kommission vom 4. März 2020	L 67	82	5.3.2020
►M13	Delegierte Verordnung (EU) 2020/723 der Kommission vom 4. März 2020	L 170	1	2.6.2020
►M14	Durchführungsverordnung (EU) 2020/2193 der Kommission vom 16. Dezember 2020	L 434	13	23.12.2020
►M15	Durchführungsverordnung (EU) 2021/1310 der Kommission vom 6. August 2021	L 284	15	9.8.2021
►M16	Durchführungsverordnung (EU) 2021/2227 der Kommission vom 14. Dezember 2021	L 448	39	15.12.2021
►M17	Durchführungsverordnung (EU) 2022/844 der Kommission vom 30. Mai 2022	L 148	24	31.5.2022

Berichtigt durch:

►C1 Berichtigung, ABl. L 230 vom 25.8.2012, S. 5 (1178/2011)
►C2 Berichtigung, ABl. L 149 vom 13.6.2017, S. 98 (1178/2011)
►C3 Berichtigung, ABl. L 132 vom 30.5.2018, S. 48 (1178/2011)
►C4 Berichtigung, ABl. L 202 vom 9.8.2018, S. 13 (1178/2011)
►C5 Berichtigung, ABl. L 221 vom 31.8.2018, S. 5 (290/2012)
►C6 Berichtigung, ABl. L 323 vom 19.12.2018, S. 37 (2018/1119)
►C7 Berichtigung, ABl. L 387 vom 19.11.2020, S. 23 (2019/1747)

►**C8** Berichtigung, ABl. L 439 vom 29.12.2020, S. 34 (2019/1747)
►**C9** Berichtigung, ABl. L 74 vom 4.3.2021, S. 43 (2019/27)
►**C10** Berichtigung, ABl. L 74 vom 4.3.2021, S. 44 (2018/1119)
►**C11** Berichtigung, ABl. L 74 vom 4.3.2021, S. 45 (290/2012)
►**C12** Berichtigung, ABl. L 74 vom 4.3.2021, S. 47 (1178/2011)
►**C13** Berichtigung, ABl. L 84 vom 11.3.2021, S. 28 (2020/2193)
►**C14** Berichtigung, ABl. L 123 vom 9.4.2021, S. 22 (2020/359)
►**C15** Berichtigung, ABl. L 204 vom 10.6.2021, S. 52 (2018/1119)
►**C16** Berichtigung, ABl. L 250 vom 15.7.2021, S. 7 (2016/539)
►**C17** Berichtigung, ABl. L 250 vom 15.7.2021, S. 8 (2019/1747)
►**C18** Berichtigung, ABl. L 440 vom 9.12.2021, S. 12 (2020/359)
►**C19** Berichtigung, ABl. L 24 vom 3.2.2022, S. 138 (2018/1974)
►**C20** Berichtigung, ABl. L 96 vom 24.3.2022, S. 48 (2019/1747)

▼B

VERORDNUNG (EU) Nr. 1178/2011 DER KOMMISSION

vom 3. November 2011

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

▼M12

Artikel 1

Gegenstand

(1) Diese Verordnung legt Einzelbestimmungen fest für

a) verschiedene Berechtigungen von Pilotenlizenzen, die Bedingungen für die Ausstellung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf von Pilotenlizenzen, die Rechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber von Pilotenlizenzen sowie die Bedingungen für die Umwandlung vorhandener einzelstaatlicher Pilotenlizenzen und einzelstaatlicher Flugingenieurlizenzen in Pilotenlizenzen;

b) die Zulassung von Personen, die für die Flugausbildung oder die Flugsimulator-Ausbildung und die Bewertung der Befähigung eines Piloten verantwortlich sind;

c) verschiedene Tauglichkeitszeugnisse für Piloten, die Bedingungen für die Ausstellung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf von Tauglichkeitszeugnissen, die Rechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber von Tauglichkeitszeugnissen sowie die Bedingungen für die Umwandlung einzelstaatlicher Tauglichkeitszeugnisse in gegenseitig anerkannte Tauglichkeitszeugnisse;

d) die Zulassung flugmedizinischer Sachverständiger sowie die Bedingungen, unter denen Ärzte für Allgemeinmedizin als flugmedizinische Sachverständige fungieren dürfen;

e) die regelmäßige flugmedizinische Beurteilung von Flugbegleitern sowie die Qualifikationen der für diese Beurteilung zuständigen Personen;

f) die Bedingungen für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf der Flugbegleiterbescheinigungen sowie die Rechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber von Flugbegleiterbescheinigungen;

g) die Bedingungen für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf von Zeugnissen von Organisationen für die Pilotenausbildung und von flugmedizinischen Zentren, die mit der Qualifizierung und flugmedizinischen Beurteilung von fliegendem Personal in der Zivilluftfahrt befasst sind;

h) die Anforderungen für die Zertifizierung von Flugsimulationsübungsgeräten und für Organisationen, die solche Geräte betreiben und verwenden;

i) die Anforderungen an das Verwaltungs- und Managementsystem, die von den Mitgliedstaaten, der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) und Organisationen in Bezug auf die in den Buchstaben a bis h genannten Vorschriften zu erfüllen sind.

▼M12

(2) Die Artikel 11b und 11c dieser Verordnung sowie deren Anhang IV (Teil-MED), Anhang VI (Teil-ARA), Anhang VII (Teil-ORA) und Anhang VIII (Teil-DTO) gelten für Pilotenlizenzen für Ballone und Segelflugzeuge.

▼B

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

1. „Teil-FCL-Lizenz“ bezeichnet eine Flugbesatzungslizenz, die den Anforderungen von Anhang I entspricht;

2. „JAR-Vorschriften“ bezeichnet von den Gemeinsamen Luftfahrtbehörden (Joint Aviation Authorities, JAA) erlassene und am 30. Juni 2009 geltende Vorschriften (Joint Aviation Requirements);

3. „Pilotenlizenz für Leichtflugzeuge (Light aircraft pilot licence, LAPL)“ bezeichnet eine Pilotenlizenz für Freizeitluftverkehr gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008;

▼M11

_____

▼B

5. „nicht JAR-gemäße Lizenz“ bezeichnet die von einem Mitgliedstaat, der bezüglich der einschlägigen JAR-Vorschriften nicht zur gegenseitigen Anerkennung empfohlen wurde, gemäß einzelstaatlicher Rechtsvorschriften erteilte oder anerkannte Pilotenlizenz;

6. „Anrechnung“ bezeichnet die Anerkennung bisheriger Erfahrung oder Qualifikationen;

7. „Anrechnungsbericht“ bezeichnet einen Bericht, auf dessen Grundlage bisherige Erfahrung oder Qualifikationen anerkannt werden können;

8. „Umwandlungsbericht“ bezeichnet einen Bericht, auf dessen Grundlage eine Lizenz in eine Teil-FCL-Lizenz umgewandelt werden kann;

▼M11

_____

▼M1

11. „Flugbegleiter“ bezeichnet ein entsprechend qualifiziertes Besatzungsmitglied mit Ausnahme von Mitgliedern der Flugbesatzung oder der technischen Besatzung, dem von einem Betreiber Aufgaben im Zusammenhang mit der Sicherheit der Fluggäste und des Fluges während des Betriebs übertragen wurden;

12. „fliegendes Personal“ bezeichnet Flugbesatzung und Flugbegleiter;

▼M11

_____

▼M7

14. „annehmbare Nachweisverfahren“ (acceptable means of compliance, AMC) bezeichnen von der Agentur festgelegte unverbindliche Standards, die veranschaulichen, in welcher Weise die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen erreicht werden kann;

▼**M7**

15. „alternative Nachweisverfahren“ (alternative means of compliance, AltMoC) bezeichnen Nachweisverfahren, die eine Alternative zu bestehenden AMC darstellen oder neue Verfahren vorschlagen, mit denen die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen erreicht werden kann, für die die Agentur keine entsprechenden AMC festgelegt hat;

16. „zugelassene Ausbildungsorganisation“ (approved training organisation, ATO) bezeichnet eine Organisation, die berechtigt ist, auf der Grundlage einer nach Artikel 10a Absatz 1 erster Unterabsatz erteilten Zulassung Piloten auszubilden;

17. „Übungsgerät für die Grundlagen des Instrumentenfluges“ (basic instrument training device, BITD) bezeichnet ein Boden-Übungsgerät für die Ausbildung von Piloten, das die Flugschülerstation einer Klasse von Flugzeugen repräsentiert und das bildschirmbasierte Gerätekonsolen und federbelastete Flugsteuerungen enthalten kann, die eine Übungsplattform zumindest für die Verfahrensaspekte des Instrumentenflugs bieten;

18. „Zulassungsspezifikationen“ (Certification Specifications, CS) bezeichnen von der Agentur angenommene technische Standards, die die von einer Organisation für Zulassungszwecke zu verwendenden Mittel angeben;

▼**M12**

19. „Fluglehrer“ (Flight Instructor, FI) bezeichnet einen Lehrberechtigten mit dem Recht zur Durchführung einer Ausbildung nach Anhang I (Teil-FCL) Abschnitt J dieser Verordnung, Anhang III (Teil-BFCL) Teilabschnitt FI der Verordnung (EU) 2018/395 ([1]) oder Anhang III (Teil-SFCL) Teilabschnitt FI der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 ([2]) in Luftfahrzeugen;

▼**M7**

20. „Flugsimulationsübungsgerät“ (Flight Simulation Training Device, FSTD) bezeichnet ein Gerät für die Ausbildung von Piloten, das

    a) im Falle von Flugzeugen ein Flugsimulator (Full Flight Simulator, FFS), ein Flugübungsgerät (Flight Training Device, FTD), ein Flug- und Navigationsverfahrens-Übungsgerät (Flight and Navigation Procedures Trainer, FNPT) oder ein Übungsgerät für die Grundlagen des Instrumentenflugs (Basic Instrument Training Device, BITD) ist;

    b) im Falle von Hubschraubern ein Flugsimulator (Full Flight Simulator, FFS), ein Flugübungsgerät (Flight Training Device, FTD) oder ein Flug- und Navigationsverfahrens-Übungsgerät (Flight and Navigation Procedures Trainer, FNPT) ist;

21. „FSTD-Qualifikation“ bezeichnet die Ebene der technischen Leistungsfähigkeit eines FSTD wie in der Zulassungsspezifikation für das betreffende FSTD definiert;

22. „Hauptgeschäftssitz“ (principle place of business) einer Organisation bezeichnet den Hauptsitz oder eingetragenen Sitz der Organisation, in dem die hauptsächlichen Finanzfunktionen und die betriebliche Kontrolle der Tätigkeiten, auf die in dieser Verordnung Bezug genommen wird, ausgeübt werden;

([1]) Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission vom 13. März 2018 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für den Flugbetrieb mit Ballonen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 71 vom 14.3.2018, S. 10).

([2]) Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission vom 14. Dezember 2018 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für den Flugbetrieb mit Segelflugzeugen gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 326 vom 20.12.2018, S. 64).

▼M9

22a. „ARO.RAMP“ bezeichnet den Teilabschnitt RAMP von Anhang II der Verordnung über den Flugbetrieb;

22b. „automatisch validiert“ (automatically validated) bedeutet, dass ein ICAO-Vertragsstaat, der in der ICAO-Anlage aufgeführt ist, eine von einem in Anhang 1 des Abkommens von Chicago aufgeführten Vertragsstaat erteilte Flugbesatzungslizenz ohne Formalitäten akzeptiert;

22c. „ICAO-Anlage“ (ICAO attachment) bezeichnet eine zu einer automatisch validierten Flugbesatzungslizenz nach Anhang 1 des Abkommens von Chicago gehörige Anlage, die unter Position XIII der Flugbesatzungslizenz eingetragen wird;

▼M7

23. „Qualifizierungshandbuch“ (Qualification Test Guide, QTG) bezeichnet ein Dokument, das für den Nachweis erstellt wurde, dass die Leistungs- und Handhabungseigenschaften eines FSTD denjenigen des simulierten Luftfahrzeugs, der simulierten Flugzeugklasse oder des simulierten Hubschraubermusters innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen entsprechen und alle einschlägigen Anforderungen erfüllt wurden. Das QTG enthält die Daten des Luftfahrzeugs, der Flugzeugklasse oder des Hubschraubermusters und die FSTD-Daten, die für die Validierung herangezogen wurden;

24. „erklärte Ausbildungsorganisation“ (Declared Training Organisation, DTO) bezeichnet eine Organisation, die berechtigt ist, auf der Grundlage einer nach Artikel 10a Absatz 1 zweiter Unterabsatz abgegebenen Erklärung Piloten auszubilden;

25. „DTO-Ausbildungsprogramm“ (DTO training programme) bezeichnet ein von einer DTO ausgestelltes Dokument, in dem der von dieser DTO angebotene Lehrgang im Einzelnen dargelegt wird.

▼M3

Artikel 3

Erteilung von Pilotenlizenzen und medizinischen Zeugnissen

(1) Unbeschadet Artikel 8 der vorliegenden Verordnung haben Piloten von Luftfahrzeugen, auf die in Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben b und c und in Artikel 4 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 Bezug genommen wird, die in Anhang I und Anhang IV der vorliegenden Verordnung festgelegten technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren zu erfüllen.

(2) Unbeschadet der Rechte der Inhaber von Lizenzen gemäß Anhang I der vorliegenden Verordnung dürfen Inhaber von Pilotenlizenzen, die nach Abschnitt B oder C des Anhangs I der vorliegenden Verordnung erteilt wurden, die in Artikel 6 Absatz 4 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 965/2012 genannten Flüge durchführen. Dies gilt unbeschadet der Einhaltung etwaiger zusätzlicher Anforderungen für die Beförderung von Fluggästen oder die Durchführung gewerblichen Flugbetriebs gemäß Abschnitt B oder C des Anhangs I der vorliegenden Verordnung.

▼B

Artikel 4

Bestehende einzelstaatliche Pilotenlizenzen

▼M11

_____

▼B

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

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

a) den Bestimmungen von Anhang II oder

b) den Festlegungen in einem Umwandlungsbericht.

(4) Der Umwandlungsbericht

a) wird von dem Mitgliedstaat, der die Pilotenlizenz erteilt hat, in Konsultation mit der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (die Agentur) erstellt;

b) nennt die einzelstaatlichen Anforderungen, auf deren Grundlage die Pilotenlizenzen erteilt wurden;

c) gibt den Umfang der Rechte an, die den Piloten eingeräumt wurden;

d) gibt an, für welche Anforderungen des Anhangs I eine Anrechnung gewährt werden soll;

e) gibt eventuelle Einschränkungen, die in die Teil-FCL-Lizenzen aufgenommen werden sollen, und etwaige Anforderungen, die der Pilot erfüllen muss, damit diese Einschränkungen aufgehoben werden können, an.

(5) Der Umwandlungsbericht umfasst Kopien aller Dokumente, die zum Nachweis der in Absatz 4 Buchstaben a bis e genannten Punkte erforderlich sind, einschließlich Kopien der einschlägigen einzelstaatlichen Anforderungen und Verfahren. Bei der Erstellung des Umwandlungsberichts verfolgen die Mitgliedstaaten das Ziel, es den Piloten so weit wie möglich zu erlauben, ihren derzeitigen Tätigkeitsumfang aufrecht zu erhalten.

▼M11

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

▼M10

(7) Ein Mitgliedstaat kann Flugschülern, die einen LAPL-Ausbildungslehrgang absolvieren, unter den folgenden Bedingungen erlauben, eingeschränkte Rechte unbeaufsichtigt auszuüben, bevor sie alle für die Erteilung einer LAPL notwendigen Anforderungen erfüllen:

▼**M10**

a) der Umfang der Rechte muss auf einer von dem Mitgliedstaat vorgenommenen Sicherheitsrisikobewertung beruhen, bei der dem für die Erreichung des angestrebten Befähigungsniveaus des Piloten erforderlichen Ausbildungsumfang Rechnung getragen wird;

b) die Rechte sind beschränkt auf:

i) das Hoheitsgebiet – insgesamt oder in Teilen – des Mitgliedstaats, der die Genehmigung erteilt hat;

ii) in dem Mitgliedstaat, der die Genehmigung erteilt hat, zugelassene Luftfahrzeuge;

iii) einmotorige Flugzeuge und Hubschrauber mit Kolbentriebwerk mit einer höchstzulässigen Startmasse von nicht mehr als 2 000 kg, Segelflugzeuge und Ballone;

c) die im Rahmen der Genehmigung absolvierte Ausbildung wird dem Inhaber einer solchen Genehmigung, der die Erteilung einer LAPL beantragt, von dem Mitgliedstaat in dem von diesem festgelegten Umfang auf der Grundlage einer Empfehlung einer ATO oder DTO angerechnet;

d) der Mitgliedstaat legt der Kommission und der Agentur regelmäßig alle drei Jahre Berichte und Bewertungen der Sicherheitsrisiken vor;

e) die Mitgliedstaaten überwachen die Nutzung der im Rahmen dieses Absatzes erteilten Genehmigungen, um ein annehmbares Maß an Flugsicherheit zu gewährleisten, und ergreifen angemessene Maßnahmen, sollten sie ein erhöhtes Sicherheitsrisiko feststellen oder sollten sich sonstige Sicherheitsbedenken ergeben.

▼**M3**

(8) Bis zum ►**M12** 8. September 2021 ◄ kann ein Mitgliedstaat einem Piloten die Genehmigung erteilen, bestimmte beschränkte Rechte zur Durchführung von Flügen mit Luftfahrzeugen nach Instrumentenflugregeln auszuüben, bevor der Pilot alle notwendigen Anforderungen für die Erteilung einer Instrumentenflugberechtigung in Übereinstimmung mit dieser Verordnung erfüllt, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt werden:

a) der Mitgliedstaat darf solche Genehmigungen nur erteilen, wenn dies aufgrund einer spezifischen lokalen Notwendigkeit gerechtfertigt ist, die nicht durch Berechtigungen nach dieser Verordnung abgedeckt werden kann;

b) der Umfang der mit der Genehmigung erteilten Rechte muss auf einer von dem Mitgliedstaat vorgenommenen Risikobewertung beruhen, bei der dem Umfang der Schulung, die zur Erreichung des angestrebten Befähigungsniveaus des Piloten erforderlich ist, Rechnung getragen wird;

c) die mit der Genehmigung verbundenen Rechte müssen auf den Luftraum über dem Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats oder Teile davon beschränkt sein;

d) die Genehmigung ist Bewerbern zu erteilen, die eine entsprechende Schulung mit qualifizierten Lehrberechtigten absolviert haben und die erforderliche Befähigung bei einem qualifizierten Prüfer gemäß Festlegung des Mitgliedstaats nachgewiesen haben;

e) der Mitgliedstaat hat die Kommission, die EASA und die anderen Mitgliedstaaten über die Besonderheiten dieser Genehmigung, einschließlich der Begründung und der Sicherheitsrisikobewertung, zu unterrichten;

▼M3

f) der Mitgliedstaat hat die Tätigkeiten, die mit der Genehmigung in Zusammenhang stehen, zu überwachen, um ein ausreichendes Maß an Sicherheit zu gewährleisten, und geeignete Maßnahmen zu treffen, falls ein erhöhtes Risiko oder Sicherheitsbedenken erkannt werden;

g) bis spätestens 8. April 2017 hat der Mitgliedstaat eine Überprüfung der Sicherheitsaspekte bei der Umsetzung der Genehmigungserteilung vorzunehmen und der Kommission einen Bericht vorzulegen.

▼M6

(9) Bei Lizenzen, die vor 19. August 2018 erteilt wurden, müssen die Mitgliedstaaten den Anforderungen, die in Punkt ARA.FCL.200(a)(2) in seiner durch Verordnung (EU) 2018/1065 der Kommission ([1]) geänderten Fassung festgelegt sind, bis spätestens zum 31. Dezember 2022 nachkommen.

▼M5

Artikel 4a

Instrumentenflugberechtigung mit leistungsbasierter Navigation

(1) Piloten dürfen erst dann nach Verfahren der leistungsbasierten Navigation (PBN) fliegen, nachdem ihnen PBN-Rechte erteilt und diese in ihre Instrumentenflugberechtigung (IR) eingetragen wurden.

(2) Piloten werden PBN-Rechte erteilt, wenn sie alle der folgenden Anforderungen erfüllen:

a) erfolgreicher Abschluss eines Lehrgangs mit theoretischem Unterricht einschließlich PBN gemäß Anhang I (Teil-FCL) FCL.615;

b) erfolgreicher Abschluss einer Flugausbildung einschließlich PBN gemäß Anhang I (Teil-FCL) FCL.615;

c) erfolgreicher Abschluss entweder einer praktischen Prüfung gemäß Anhang I (Teil-FCL) Anlage 7 oder einer praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang I (Teil-FCL) Anlage 9.

(3) Die Anforderungen in Absatz 2 Buchstaben a und b gelten als erfüllt, wenn die zuständige Behörde der Auffassung ist, dass die entweder durch eine Ausbildung oder aufgrund der Vertrautheit mit dem PBN-Betrieb erworbene Kompetenz derjenigen entspricht, die in den Lehrgängen gemäß Absatz 2 Buchstaben a und b vermittelt wird und der Pilot diese Kompetenz in der Befähigungsüberprüfung oder praktischen Prüfung gemäß Absatz 2 Buchstabe c zur Zufriedenheit des Prüfers nachweist.

▼C16

(4) Nach Abschluss der praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung gemäß Absatz 2 Buchstabe c ist in das Flugbuch des Piloten oder ein gleichwertiges Dokument ein von dem Prüfer, der die praktische Prüfung bzw. Befähigungsüberprüfung durchgeführt hat, unterzeichneter Vermerk über den erfolgreichen Nachweis der PBN-Kompetenz aufzunehmen.

([1]) Verordnung (EU) 2018/1065 der Kommission vom 27. Juli 2018 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 hinsichtlich der automatischen Validierung in der Union erteilter Flugbesatzungslizenzen sowie hinsichtlich der Ausbildungsanforderungen für Start und Landung (ABl. L 192 vom 30.7.2018, S. 31).

▼M5

(5) IR-Piloten ohne PBN-Rechte dürfen ausschließlich auf Strecken fliegen und Anflüge durchführen, für die keine PBN-Rechte erforderlich sind, und für die Erneuerung ihrer IR dürfen bis zum 25. August 2020 keine PBN-Elemente vorgeschrieben werden; nach diesem Zeitpunkt müssen alle IR auch PBN-Rechte enthalten.

▼M8

Artikel 4b

Ausbildung zur Vermeidung und Beendigung ungewünschter Flugzustände

(1) Die Ausbildung zur Vermeidung und Beendigung ungewünschter Flugzustände ist in den Lehrgang für den Erwerb einer Lizenz für Piloten in mehrköpfigen Flugbesatzungen (MPL), den integrierten Lehrgang für den Erwerb einer Lizenz für Verkehrspiloten für Flugzeuge (ATP(A)) und in den Lehrgang für den Erwerb einer Lizenz für Berufspiloten (CPL(A)) sowie in die Lehrgänge für die Erteilung einer Klassen- oder Musterberechtigung für

a) Flugzeuge mit einem Piloten im Betrieb mit mehreren Piloten,

b) technisch komplizierte Nicht-Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten,

c) technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten oder

d) Flugzeuge mit mehreren Piloten

entsprechend Anhang I (Teil-FCL) als Pflichtkomponente aufzunehmen.

(2) Für die in Absatz 1 genannten Lehrgänge, die vor dem 20. Dezember 2019 an einer zugelassenen Ausbildungsorganisation (ATO) beginnen, ist die Ausbildung zur Vermeidung und Beendigung ungewünschter Flugzustände nicht zwingend vorgeschrieben, sofern

a) der Lehrgang zur Erteilung einer CPL(A), ATP(A) oder MPL nach Anhang I (Teil-FCL) anderweitig abgeschlossen ist und die praktische Prüfung nach den Punkten FCL.320 (CPL), FCL.620 (IR) oder FCL.415.A (MPL) von Anhang I (Teil-FCL) spätestens zum 20. Dezember 2021 abgeschlossen ist, oder

b) der Lehrgang zur Erteilung einer Klassen- oder Musterberechtigung für Flugzeuge nach Anhang I (Teil-FCL) anderweitig abgeschlossen ist und die praktische Prüfung nach Punkt FCL.725 Buchstabe c Unterabsatz 2 von Anhang I (Teil-FCL) bis spätestens zum 20. Dezember 2021 abgeschlossen ist.

Für die Zwecke von Absatz 1 kann die zuständige Behörde nach eigenem Ermessen und auf Empfehlung einer zugelassenen Ausbildungsorganisation für Piloten eine Ausbildung zur Vermeidung und Beendigung ungewünschter Flugzustände, die nach nationalen Ausbildungsanforderungen vor dem 20. Dezember 2019 abgeschlossen wurde, anrechnen.

▼M12

Artikel 4c

Übergangsmaßnahmen für Inhaber einer Strecken-Instrumentenflugberechtigung

(1) Für die Inhaber einer Strecken-Instrumentenflugberechtigung (EIR) gemäß Punkt FCL.825 von Anhang I (Teil-FCL) gilt bis einschließlich 8. September 2022 Folgendes:

a) Sie dürfen die mit ihrer EIR verbundenen Rechte weiter ausüben;

▼M16

b) sie haben weiterhin Anspruch auf Verlängerung oder Erneuerung ihrer EIR nach Anhang I (Teil-FCL) Punkt FCL.825(g);

c) bei Beantragung der Erteilung einer Basis-Instrumentenflugberechtigung (BIR) nach Anhang I (Teil-FCL) Punkt FCL.835 wird ihnen eine vollständige Anrechnung auf die Ausbildungsanforderungen nach Anhang I (Teil-FCL) Punkt FCL.835(c)(2)(i) und (iii) gewährt und

d) sie haben weiterhin Anspruch auf die vollständige Anrechnung, wie sie für EIR-Inhaber in Anhang I (Teil-FCL) festgelegt ist.

▼M12

(2) Ab dem 8. September 2021 können vor diesem Datum begonnene Ausbildungslehrgänge zur Erlangung einer EIR gemäß Absatz 1 fortgeführt werden und gelten als Ausbildungslehrgänge zur Erlangung einer BIR. Auf der Grundlage einer Beurteilung des Bewerbers bestimmt die für den BIR-Ausbildungslehrgang verantwortliche zugelassene Ausbildungsorganisation, in welchem Umfang die EIR-Ausbildung auf die Erteilung der BIR anzurechnen ist.

(3) Bewerbern um eine BIR, die Inhaber einer EIR sind oder die vor dem 8. September 2021 die Prüfung der Theoriekenntnisse für die Erteilung einer EIR nach Punkt FCL.825(d) bestanden haben, wird dies vollständig auf die Anforderungen in Bezug auf den Theorieunterricht und Prüfung für die Erteilung einer BIR angerechnet.

▼M11

_____

▼B

Artikel 6

Umwandlung von Testflugqualifikationen

▼C1

(1) Die Testflugqualifikationen von Piloten, die vor Anwendbarkeit dieser Verordnung Testflüge der Kategorien 1 und 2 gemäß der Begriffsbestimmung des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission oder Testflugpilotenausbildung durchgeführt haben, werden umgewandelt in Testflugberechtigungen gemäß Anhang I dieser Verordnung und, falls anwendbar, in Testflug-Lehrberechtigungen durch den Mitgliedstaat, der die Testflugqualifikationen erteilt hat.

▼B

(2) Diese Umwandlung erfolgt im Einklang mit den Festlegungen eines Umwandlungsberichts, der den Anforderungen des Artikels 4 Absätze 4 und 5 entspricht.

Artikel 7

Bestehende einzelstaatliche Flugingenieurlizenzen

(1) Die Umwandlung von Flugingenieurlizenzen, die gemäß Anhang I des Abkommens von Chicago erteilt wurden, in Teil-FCL-Lizenzen ist von den Inhabern bei dem Mitgliedstaat, der die Lizenzen erteilt hat, zu beantragen.

(2) Flugingenieurlizenzen werden in Teil-FCL-Lizenzen gemäß einem Umwandlungsbericht umgewandelt, der den Anforderungen des Artikels 4 Absätze 4 und 5 entspricht.

▼B

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

▼M13

_____

▼B

Artikel 9

Anrechnung einer vor Anwendbarkeit dieser Verordnung begonnenen Ausbildung

▼M11

(1) Bezüglich der Erteilung von Teil-FCL-Lizenzen nach Anhang I wird eine Ausbildung, die vor Anwendbarkeit dieser Verordnung im Einklang mit den JAR-Anforderungen und -Verfahren begonnen wurde und der Regulierungsaufsicht eines Mitgliedstaats unterliegt und die innerhalb des JAA-Systems bezüglich der einschlägigen JAR-Vorschriften zur gegenseitigen Anerkennung empfohlen wurde, im vollen Umfang angerechnet, sofern Ausbildung und Prüfung spätestens am 8. April 2016 abgeschlossen waren und die Teil-FCL-Lizenz spätestens am 1. April 2020 ausgestellt wurde.

▼B

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

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

▼M2

Artikel 9a

Musterberechtigungsausbildung und betriebliche Eignungsdaten

(1) Wenn in den Anhängen dieser Verordnung auf die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 ermittelten betrieblichen Eignungsdaten Bezug genommen wird und diese Daten für das entsprechende Luftfahrzeugmuster nicht verfügbar sind, muss der Antragsteller für einen Musterberechtigungslehrgang nur die Bestimmungen der Anhänge der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 erfüllen.

(2) Musterberechtigungslehrgänge, die vor der Genehmigung des Mindestlehrplans für die Ausbildung für die Musterberechtigung für Piloten in den gemäß der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 festgelegten betrieblichen Eignungsdaten für das betreffende Luftfahrzeugmuster genehmigt werden, müssen die obligatorischen Ausbildungselemente bis zum 18. Dezember 2017 oder binnen zwei Jahren nach Genehmigung der betrieblichen Eignungsdaten umfassen, je nachdem, welches dieser Ereignisse später eintritt.

▼B

Artikel 10

Anrechnung für im Militärdienst erworbene Pilotenlizenzen

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

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

(3) Der Anrechnungsbericht

a) nennt die einzelstaatlichen Anforderungen, auf deren Grundlage die militärischen Lizenzen, Berechtigungen, Zeugnisse, Anerkennungen und/oder Qualifikationen erteilt wurden;

b) gibt den Umfang der Rechte an, die den Piloten eingeräumt wurden;

c) gibt an, für welche Anforderungen des Anhangs I eine Anrechnung gewährt werden soll;

d) gibt eventuelle Einschränkungen, die in die Teil-FCL-Lizenzen aufgenommen werden sollen, und etwaige Anforderungen, die die Piloten erfüllen müssen, damit diese Einschränkungen aufgehoben werden können, an;

e) enthält Kopien aller Dokumente, die als Nachweis für die obigen Punkte erforderlich sind, wobei Kopien der einschlägigen einzelstaatlichen Anforderungen und Verfahren beizufügen sind.

▼M1

Artikel 10a

Organisationen für die Pilotenausbildung

▼M11

(1) Nach Artikel 24 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/1139 sind Organisationen nur dann berechtigt, Piloten auszubilden, die mit dem Führen eines in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b Ziffern i und ii der Verordnung (EU) 2018/1139 aufgeführten Luftfahrzeugs befasst sind, wenn ihnen von der zuständigen Behörde eine Zulassung erteilt wurde, in der bestätigt wird, dass sie den in Anhang IV der Verordnung (EU) 2018/1139 genannten grundlegenden Anforderungen und den Anforderungen von Anhang VII jener Verordnung genügen.

In Bezug auf Artikel 24 Absatz 6 der Verordnung (EU) 2018/1139 sind Organisationen, die ihren Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat haben, jedoch berechtigt, die in Anhang VIII Punkt DTO.GEN.110 genannte Ausbildung ohne eine solche Genehmigung in dem Gebiet zu erteilen, für das die Mitgliedstaaten nach dem Abkommen von Chicago zuständig sind, wenn sie gegenüber der zuständigen Behörde eine Erklärung entsprechend den Anforderungen nach Punkt DTO.GEN.115 abgegeben haben und die zuständige Behörde, sofern nach Punkt DTO.GEN.230(c) dieses Anhangs erforderlich, das Ausbildungsprogramm genehmigt hat.

▼M11

_____

▼M5

(5) Die Organisationen für die Pilotenausbildung müssen sicherstellen, dass der von ihnen angebotene IR-Ausbildungslehrgang spätestens ab dem 25. August 2020 auch eine Ausbildung für PBN-Rechte umfasst, die den Anforderungen des Anhangs I (Teil-FCL) entspricht.

▼M1

Artikel 10b

Flugsimulationsübungsgeräte

(1) Flugsimulationsübungsgeräte (Flight Simulation Training Devices, FSTD), die für die Ausbildung, Prüfung und Befähigungsüberprüfungen von Piloten bzw. Kompetenzbeurteilungen verwendet werden, ausgenommen Entwicklungsübungsgeräte, die für die Testflugausbildung verwendet werden, müssen den technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren der Anhänge VI und VII entsprechen und müssen zertifiziert sein.

▼M11

_____

▼M1

Artikel 10c

Flugmedizinische Zentren

(1) Flugmedizinische Zentren müssen den technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren der Anhänge VI und VII entsprechen und müssen zertifiziert sein.

▼M11

_____

▼B

Artikel 11

Tauglichkeit von Flugbegleitern

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

▼M11

_____

▼M1

Artikel 11a

Qualifikationen und damit zusammenhängende Bescheinigungen von Flugbegleitern

(1) Flugbegleiter, die am gewerbsmäßigen Betrieb von Luftfahrzeugen im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben b und c der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 mitwirken, müssen qualifiziert und Inhaber der entsprechenden Bescheinigung gemäß den technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren der Anhänge V und VI sein.

▼M11

_____

▼M1

(4) Flugbegleiter, die zum Zeitpunkt der Anwendung dieser Verordnung am gewerbsmäßigen Betrieb von Hubschraubern mitwirken,

a) erfüllen die Anforderungen bezüglich der Grundschulung von Anhang V, wenn sie die entsprechenden Bestimmungen hinsichtlich Ausbildung, Überprüfung und Flugerfahrung der JAR-Vorschriften für die gewerbsmäßige Beförderung mit Hubschraubern erfüllen, oder

b) müssen, wenn sie die entsprechenden Anforderungen der JAR-Vorschriften für die gewerbsmäßige Beförderung mit Hubschraubern hinsichtlich Ausbildung, Überprüfung und Flugerfahrung nicht erfüllen, alle einschlägigen Ausbildungen und Überprüfungen für den Einsatz in Hubschraubern mit Ausnahme der Grundschulung absolvieren, um diese Verordnung zu erfüllen, oder

c) müssen, wenn sie länger als 5 Jahre nicht im gewerbsmäßigen Betrieb von Hubschraubern eingesetzt waren, die Grundschulung absolvieren und die entsprechende Prüfung gemäß Anhang V ablegen, um diese Verordnung zu erfüllen.

(5) Unbeschadet Artikel 2 werden Flugbegleiterbescheinigungen bis spätestens 8. April 2013 in dem in Anhang VI festgelegten Format allen Flugbegleitern ausgestellt, die am gewerbsmäßigen Betrieb von Hubschraubern mitwirken.

Artikel 11b

Aufsichtskapazitäten

(1) Die Mitgliedstaaten benennen eine oder mehrere Stellen als zuständige Behörde innerhalb dieses Mitgliedstaats mit den notwendigen Befugnissen und zugewiesenen Zuständigkeiten für die Zertifizierung von und Aufsicht über Personen und Organisationen, die der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihren Durchführungsbestimmungen unterliegen.

(2) Benennt ein Mitgliedstaat mehr als eine Stelle als zuständige Behörde:

a) sind die Kompetenzbereiche einer jeden zuständigen Behörde im Hinblick auf die Zuständigkeiten und die geografischen Grenzen klar zu definieren;

b) findet eine Koordinierung zwischen diesen Stellen statt, um im Rahmen ihrer jeweiligen Aufgaben eine wirksame Aufsicht über alle der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihren Durchführungsbestimmungen unterliegenden Organisationen und Personen sicherzustellen.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die zuständigen Behörden die erforderliche Kapazität haben, um die Aufsicht über alle Personen und Organisationen, die von ihrem Aufsichtsprogramm abgedeckt werden, zu gewährleisten, einschließlich ausreichender Mittel zur Erfüllung der Anforderungen dieser Verordnung.

▼M1

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass das Personal der zuständigen Behörde keine Aufsichtsmaßnahmen durchführt, wenn es Belege dafür gibt, dass dies direkt oder indirekt zu einem Interessenkonflikt führen könnte, insbesondere im Zusammenhang mit familiären oder finanziellen Interessen.

(5) Das Personal, das von der zuständigen Behörde anerkannt wird, Zertifizierungs- und/oder Aufsichtsaufgaben durchzuführen, wird mindestens für die Durchführung der folgenden Aufgaben anerkannt:

a) Überprüfung der Aufzeichnungen, Daten, Verfahren und von sonstigem Material, das für die Erfüllung der Zertifizierungs- und/oder Aufsichtsaufgaben von Belang ist;

b) Anfertigung von Kopien oder Auszügen dieser Aufzeichnungen, Daten, Verfahren und von sonstigem Material;

c) Einholung mündlicher Erklärungen an Ort und Stelle;

▼C11

d) Betreten einschlägiger Räumlichkeiten, Einsatzorte oder Transportmittel;

▼M1

e) Durchführung von Audits, Untersuchungen, Beurteilungen und Inspektionen, einschließlich Vorfeldinspektionen und unangekündigter Inspektionen und

f) gegebenenfalls Ergreifen oder Einleiten von Durchsetzungsmaßnahmen.

(6) Die in Absatz 5 genannten Aufgaben werden gemäß den gesetzlichen Bestimmungen des betreffenden Mitgliedstaats durchgeführt.

▼M12

Artikel 11c

Übergangsmaßnahmen

Die Mitgliedstaaten

a) übergeben der EASA bis spätestens 8. April 2021 alle Aufzeichnungen bezüglich der Aufsicht über Organisationen, die Ausbildungen zur Erteilung von Pilotenlizenzen gemäß der Verordnung (EU) 2018/395 und der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 durchführen und für die die EASA gemäß Artikel 78 der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates [1] die zuständige Behörde ist;

b) schließen in Abstimmung mit der EASA Zertifizierungsverfahren ab, die vor dem 8. April 2020 eingeleitet wurden, und stellen das Zeugnis aus, woraufhin die EASA sämtliche Zuständigkeiten in Bezug auf diese zertifizierten Organisationen übernimmt.

[1] Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1).

▼B

Artikel 12

Inkrafttreten und Anwendung

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

Sie gilt ab dem 8. April 2012.

▼M11

_____

▼M12

_____

▼M11

_____

▼M8

(4) Abweichend von Absatz 1 können die Mitgliedstaaten entscheiden, die Bestimmungen dieser Verordnung bis zum ►M14 20. Juni 2022 ◄ nicht auf Piloten anzuwenden, die eine von einem Drittland erteilte Lizenz und ein zugehöriges Tauglichkeitszeugnis besitzen und im nichtgewerblichen Betrieb von in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b Ziffern i oder ii der Verordnung (EU) 2018/1139 genannten Luftfahrzeugen eingesetzt werden. Die Mitgliedstaaten machen diese Entscheidungen öffentlich zugänglich.

▼M11

_____

(7) Wendet ein Mitgliedstaat die Anforderungen nach den Absätzen 2a und 4 an, unterrichtet er die Kommission und die Agentur. Bei der Mitteilung sind die Gründe für die Abweichung sowie das Programm zur Durchführung mit geplanten Maßnahmen und zugehörigem Zeitplan mitzuteilen.

▼M8

(8) Abweichend von Absatz 1 gelten Punkt FCL.315.A, Punkt FCL.410.A Buchstabe a Satz 2 und Punkt FCL.725.A Buchstabe c von Anhang I (Teil-FCL) ab dem 20. Dezember 2019.

▼B

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

▼B

ANHANG I

[TEIL-FCL]

ABSCHNITT A

ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN

FCL.001 Zuständige Behörde

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

FCL.005 Geltungsbereich

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

FCL.010 Begriffsbestimmungen

▼M8

Für die Zwecke dieses Anhangs (Teil-FCL) gelten folgende Begriffsbestimmungen:

„Zugänglich“ bedeutet, dass ein Gerät genutzt werden kann durch:

— die zugelassene Ausbildungsorganisation (ATO), mit deren Genehmigung ein Lehrgang für eine Klassen- oder Musterberechtigung durchgeführt wird, oder

— den Prüfer, der die Kompetenz, die praktischen Fähigkeiten oder die Befähigung für Beurteilungs-, Test- oder Prüfzwecke bewertet.

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

▼B

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

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

▼M8

„Ausbildung zur Vermeidung und Beendigung ungewünschter Flugzustände von Flugzeugen“ (*Aeroplane upset prevention and recovery training*, UPRT)“ bezeichnet eine Ausbildung, die Folgendes umfasst:

— Ausbildung zur Vermeidung ungewünschter Flugzustände von Flugzeugen: eine Kombination von Theorieunterricht und Flugausbildung mit dem Ziel, der Flugbesatzung die notwendigen Kompetenzen zur Vermeidung ungewünschter Flugzustände zu vermitteln, und

— Ausbildung zur Beendigung ungewünschter Flugzustände: eine Kombination von Theorieunterricht und Flugausbildung mit dem Ziel, der Flugbesatzung die notwendigen Kompetenzen zur Beendigung unkontrollierter Flugzustände zu vermitteln.

▼B

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

„Verhalten als Luftfahrer (Airmanship)“ bezeichnet die kohärente Anwendung der Urteilskraft und gut entwickelter Kenntnisse, Fähigkeiten und Einstellungen, um Zielsetzungen im Rahmen eines Fluges zu erreichen.

▼M12

„Luftschiff“ (airship) bezeichnet ein motorgetriebenes Luftfahrzeug mit Ausnahme von Heißluft-Luftschiffen, die als Ballone nach Artikel 2 Absatz 7 der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission gelten.

▼M8

▼C19

„Verfügbares FSTD“ bezeichnet ein Flugsimulationsübungsgerät (*flight simulation training device*, FSTD), das für den FSTD-Betreiber oder Kunden unabhängig von zeitlichen Erwägungen nutzbar ist.

▼M5

„Betrieb nach Winkelablage“ bezeichnet die Durchführung eines Instrumentenanfluges, bei dem der maximal erlaubte Fehler/die maximal erlaubte Abweichung vom geplanten Kurs durch den Ausschlag der Nadeln des Kursabweichungsanzeigers (CDI) oder eine entsprechende Anzeige im Cockpit ausgedrückt wird.

▼M11

„Beurteilung der Kompetenz“ bezeichnet den Nachweis von Fähigkeiten, Kenntnissen und Einstellungen für die Erstausstellung, Verlängerung oder Erneuerung einer Lehrberechtigung oder einer Prüferberechtigung.

▼B

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

▼M7

_____

▼B

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

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

▼M12

_____

▼B

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

„Kompetenz“ bezeichnet eine Kombination von Fähigkeiten, Kenntnissen und Einstellungen, die erforderlich sind, um eine Aufgabe nach dem vorgeschriebenen Standard durchführen zu können.

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

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

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

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

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

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

▼M12

„Strecken-IFR-Flug“ („En route IFR“) bezeichnet die Phase eines IFR-Flugs, der nach Abschluss eines Verfahrens nach Instrumentenflugregeln beginnt und bei der Einleitung eines Verfahrens für IFR-Anflug endet.

▼B

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

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

▼B

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

▼M12

„Flugzeit“ (flight time):

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

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

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

▼B

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

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

„Flug- und Navigationsverfahrentrainer“ (Flight and Navigation Procedures Trainer, FNPT) bezeichnet ein Übungsgerät, das die Cockpit-Umgebung nachbildet, einschließlich der Ausrüstung und Computerprogramme, die erforderlich sind, um ein(e) sich im Flugbetrieb befindliche(s) Flugzeugmuster oder Flugzeugklasse so nachzubilden, dass die Systeme wie in einem Luftfahrzeug zu arbeiten scheinen.

▼M11

„Flug ausschließlich durch Bezugnahme auf Instrumente“ bedeutet, dass die Piloten das Luftfahrzeug unter simulierten oder tatsächlichen Instrumentenwetterbedingungen ohne äußere Sichtmerkmale fliegen.

▼M12

———————

▼B

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

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

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

„Instrumentenzeit“ bezeichnet Instrumentenflugzeit oder Instrumentenbodenzeit.

▼M12

„Instrumentenflug bei Ausfall von Fluglageinstrumenten“ (Limited panel instrument flight) bezeichnet die Interpretation der Fluglage durch Bezugnahme auf die Interpretation von Standby-Instrumenten nach dem Verlust des Hauptfluglage- und Steuerkursreferenzsystems.

▼M5

„Betrieb nach Längenablage“ bezeichnet die Durchführung eines Instrumentenanfluges, bei dem der maximal erlaubte Fehler/die maximal erlaubte Abweichung vom geplanten Kurs durch Längeneinheiten, beispielsweise nautische Meilen, bei seitlicher Abweichung ausgedrückt wird.

▼M11

„Streckenflug unter Aufsicht“ (LIFUS) bezeichnet den Streckenflug nach einem genehmigten Musterberechtigungslehrgang ohne Flugzeiten oder den auf der Grundlage des Berichts über betriebliche Eignungsdaten (OSD) vorgeschriebenen Streckenflug.

▼M5

„LNAV“ bezeichnet laterale Kursführung.

„LPV (Localiser Performance with Vertical Guidance)“ bezeichnet Landeanflugverfahren mit vertikaler Führung.

▼B

„Betrieb mit mehreren Piloten“:

Bei Flugzeugen bezeichnet dies einen Betrieb, für den mindestens 2 Piloten in Zusammenarbeit mit einer mehrköpfigen Besatzung in Flugzeugen mit mehreren oder mit einem Piloten erforderlich sind;

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

„Zusammenarbeit einer mehrköpfigen Besatzung (Multi-crew cooperation, MCC)“ bezeichnet die Funktionsweise der Flugbesatzung als Team zusammenarbeitender Mitglieder unter Führung des verantwortlichen Piloten.

„Luftfahrzeug mit mehreren Piloten“:

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

▼C1

bei Hubschraubern, Luftschiffen und Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit bezeichnet es ein Luftfahrzeug der jeweiligen Kategorie, das gemäß dem Flughandbuch oder dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis oder einem gleichwertigen Dokument mit einem Kopiloten betrieben werden muss.

▼M11

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

„OSD“ bezeichnet die gemäß Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 ermittelten betrieblichen Eignungsdaten.

„Sonstige Ausbildungsgeräte“ (OTD) bezeichnet andere Ausbildungsgeräte als FSTD, die Ausbildungsmittel für den Fall darstellen, dass keine vollständige Cockpitumgebung erforderlich ist.

▼M5

„Leistungsbasierte Navigation (Performance-based Navigation, PBN)“ bezeichnet Flächennavigation auf der Grundlage von Leistungsanforderungen an Luftfahrzeuge, die auf einer ATS-Strecke, nach einem Instrumentenanflugverfahren oder in einem festgelegten Luftraum betrieben werden.

▼B

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

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

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

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

▼M12

„Motorsegler“ (powered sailplane) bezeichnet ein Segelflugzeug, das mit einem oder mehreren Triebwerken ausgerüstet ist und bei abgestellten Triebwerken die Eigenschaften eines Segelflugzeugs aufweist.

▼B

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

▼M11

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

▼B

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

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

▼M5

„RNP APCH“ bezeichnet eine für Instrumentenanflüge verwendete PBN-Spezifikation.

„RNP APCH unter Nutzung der LNAV-Minima“ bezeichnet einen 2D-Instrumentenanflug, bei dem die laterale Führung auf GNSS-Positionsbestimmung beruht.

„RNP APCH unter Nutzung der LNAV/VNAV-Minima“ bezeichnet einen 3D-Instrumentenanflug, bei dem die laterale Führung auf GNSS-Positionsbestimmung beruht und die vertikale Führung entweder durch die Baro-VNAV-Funktion oder durch GNSS-Positionsbestimmung, einschließlich SBAS, erfolgt.

„RNP APCH unter Nutzung der LPV-Minima“ bezeichnet einen 3D-Instrumentenanflug, bei dem die laterale und die vertikale Führung auf GNSS-Positionsbestimmung, einschließlich SBAS, beruhen.

„RNP AR APCH“ bezeichnet eine für Instrumentenanflüge verwendete Navigationsspezifikation, die eine besondere Zulassung erfordert.

▼B

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

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

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

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

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

▼B

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

„Bedrohung“ bezeichnet Ereignisse oder Fehler, die außerhalb des Einflusses der Flugbesatzung liegen, die Komplexität des Einsatzes erhöhen und zur Wahrung der Sicherheitsmarge eine Reaktion erfordern.

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

▼M5

„Dreidimensionaler (3D) Instrumentenanflug“ bezeichnet einen Instrumentenanflug mit lateraler und vertikaler Navigationsführung.

▼M12

„Reisemotorsegler“ (Touring Motor Glider, TMG) bezeichnet, sofern nach dem Zertifizierungsprozess nach Anhang I (Teil 21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 nichts anderes festgelegt ist, eine bestimmte Klasse von Motorseglern mit einem fest montierten, nicht einziehbaren Triebwerk und einem nicht versenkbaren Propeller. Ein TMG muss gemäß dem Flughandbuch aus eigener Motorkraft starten und steigen können.

▼M5

„Zweidimensionaler (2D) Instrumentenanflug“ bezeichnet einen Instrumentenanflug mit ausschließlich lateraler Navigationsführung.

▼B

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

▼M11

„Liste der Muster und Lizenzen“ bezeichnet eine von der Agentur auf der Grundlage des Ergebnisses der OSD-Bewertung veröffentlichte Liste mit Flugzeugklassen und Luftfahrzeugmustern für die Erteilung von Flugbesatzungslizenzen.

▼M5

„VNAV (Vertical Navigation)“ bezeichnet vertikale Kursführung.

▼M14

„EBT-Betreiber“ (Evidence based Training Operator) bezeichnet eine Organisation, die Inhaber eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) nach Anhang III (Teil-ORO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 ist und ein von der zuständigen Behörde nach den Bestimmungen jener Verordnung genehmigtes EBT-Programm umgesetzt hat.

„Praktische EBT-Beurteilung“ (EBT practical assessment) bezeichnet eine Methode zur Leistungsbeurteilung, mit der die Kompetenz integriert überprüft werden kann. Sie findet entweder unter Simulationsbedingungen oder im realen Betrieb statt.

„EBT-Programm“ (EBT programme) bezeichnet ein Programm zur Beurteilung und Schulung von Piloten nach Anhang III (Teil-ORO) Punkt ORO.FC.231 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.

„Gemischtes EBT-Programm“ (mixed EBT programme) bezeichnet ein Programm eines Betreibers für wiederkehrende Schulungen und Überprüfungen nach Anhang III (Teil-ORO) Punkt ORO.FC.230 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012, von dem ein Teil für die Anwendung der EBT bestimmt ist, das jedoch die Befähigungsüberprüfungen nach Anlage 9 dieses Anhangs nicht ersetzt.

▼M3

FCL.015 Beantragung, Erteilung,Verlängerung und Erneuerung von Lizenzen, Berechtigungen und Zeugnissen

▼M12

a) Anträge auf Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung von Pilotenlizenzen und zugehörigen Berechtigungen und Zeugnissen sowie jede diesbezügliche Änderung müssen bei der zuständigen Behörde in der von dieser Behörde festgelegten Form und Weise gestellt werden. Dem Antrag sind Nachweise

▼M12

beizufügen, dass die Antragsteller die Anforderungen an die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung der Lizenz oder des Zeugnisses sowie die entsprechenden in diesem Anhang (Teil-FCL) und in Anhang IV (Teil-MED) festgelegten Berechtigungen oder Vermerke erfüllen.

b) Soweit in diesem Anhang nicht anders angegeben, müssen Einschränkungen oder Erweiterungen der mit einer Lizenz, einer Berechtigung oder einem Zeugnis verbundenen Rechte von der zuständigen Behörde in die Lizenz oder das Zeugnis eingetragen werden.

▼B

c) Niemand darf zu irgendeinem Zeitpunkt pro Luftfahrzeugkategorie mehr als eine gemäß diesem Teil erteilte Lizenz innehaben.

▼M12

d) Ein Lizenzinhaber muss seinen Antrag nach Punkt (a) bei der zuständigen Behörde stellen, die von dem Mitgliedstaat benannt wurde, in dem seine Lizenz nach diesem Anhang (Teil-FCL), Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 bzw. Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 erteilt wurde.

e) Der Inhaber einer nach diesem Anhang (Teil-FCL) erteilten Lizenz kann bei der von einem anderen Mitgliedstaat benannten zuständigen Behörde eine Änderung der zuständigen Behörde für alle in Punkt (d) genannten Lizenzen, die er innehat, beantragen.

f) Die Erteilung einer Lizenz, einer Berechtigung oder eines Zeugnisses muss der Antragsteller bis spätestens 6 Monate nach dem Zeitpunkt beantragen, zu dem er die praktische Prüfung oder Beurteilung der Kompetenz erfolgreich absolviert hat.

▼M14

g) In Bezug auf die in diesem Anhang (Teil-FCL) festgelegten Anforderungen an die Erfahrung und Verlängerung muss die in einem Luftfahrzeug oder einem FSTD absolvierte Schulung nach Anhang III (Teil-ORO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 berücksichtigt werden.

▼M3

FCL.020 Flugschüler

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

▼M12

b) Vor dem ersten Alleinflug muss ein Flugschüler mindestens 16 Jahre alt sein.

▼M3

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

▼B

a) *Pflichten des Bewerbers*

▼M11

(1) Bewerber müssen sämtliche Prüfungen der Theoriekenntnisse für eine bestimmte Lizenz oder Berechtigung unter der Verantwortlichkeit derselben zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats ablegen.

▼M7
▼C6

(2) Bewerber dürfen die Prüfung der Theoriekenntnisse nur ablegen, wenn die erklärte Ausbildungsorganisation (DTO) oder die zugelassene Ausbildungsorganisation (ATO), die für ihre Ausbildung verantwortlich ist, eine Empfehlung ausspricht, nachdem sie die entsprechenden Teile des Theorieunterrichts auf einem zufriedenstellenden Niveau abgeschlossen haben.

▼M7

(3) Die Empfehlung einer DTO oder einer ATO bleibt 12 Monate gültig. Wenn der Bewerber innerhalb dieser Gültigkeitsfrist nicht mindestens eine Prüfungsarbeit zum Nachweis der Theoriekenntnisse versucht hat, wird die Notwendigkeit einer weiteren Ausbildung von der DTO oder der ATO entsprechend den Bedürfnissen des Bewerbers festgestellt.

▼M11

b) *Bewertungskriterien*

1. Eine Prüfungsarbeit zur Prüfung der Theoriekenntnisse wird mit bestanden bewertet, wenn der Bewerber mindestens 75 % der bei dieser Arbeit erreichbaren Punkte erreicht hat. Es wird keine Strafpunktbenotung angewandt.

2. Sofern in diesem Teil nicht etwas anderes bestimmt ist, hat ein Bewerber die Prüfung der Theoriekenntnisse für die entsprechende Pilotenlizenz oder Berechtigung erfolgreich abgeschlossen, wenn er die gesamte Prüfung der Theoriekenntnisse innerhalb einer Frist von 18 Monaten, gerechnet ab dem Ende des Kalendermonats, in dem der Bewerber erstmals zu einer Prüfung angetreten ist, bestanden hat.

▼M14

3. Hat ein Antragsteller eine der Theorieprüfungen für die Ausstellung einer Lizenz für Verkehrspiloten (ATPL), für Berufspiloten (CPL) oder eine Instrumentenflugberechtigung (IR) nach vier Versuchen nicht bestanden oder hat er alle Prüfungen nach sechs Sitzungen oder innerhalb der in Buchstabe b Nummer 2 genannten Frist nicht bestanden, muss er alle Theorieprüfungen wiederholen.

4. Hat ein Antragsteller eine der Theorieprüfungen für die Ausstellung einer Pilotenlizenz für Leichtluftfahrzeuge (LAPL) oder einer Privatpilotenlizenz (PPL) nach vier Versuchen nicht bestanden oder hat er alle Prüfungen innerhalb der in Punkt (b)(2) genannten Frist nicht bestanden, muss er alle Theorieprüfungen wiederholen.

▼M11

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

▼B

c) *Gültigkeitszeitraum*

(1) Der erfolgreiche Abschluss der Prüfungen der theoretischen Kenntnisse bleibt gültig:

▼M12

i) zur Erteilung einer Pilotenlizenz für Leichtluftfahrzeuge oder einer Privatpilotenlizenz für einen Zeitraum von 24 Monaten;

ii) zur Erteilung einer Lizenz für Berufspiloten oder Instrumentenflugberechtigung (IR) für einen Zeitraum von 36 Monaten;

iii) zur Erteilung einer Basis-Instrumentenflugberechtigung (BIR) für eine unbegrenzte Dauer.

Die in den Punkten (i) und (ii) genannten Zeiträume werden ab dem Tag gerechnet, an dem die Piloten die Prüfung der Theoriekenntnisse nach Punkt (b)(2) erfolgreich abgelegt haben.

▼B

(2) Der Abschluss der theoretischen Prüfungen für die Lizenz für Verkehrspiloten (Airline Transport Pilot Licence, ATPL) bleibt gültig zur Erteilung einer ATPL für einen Zeitraum von 7 Jahren ab dem letzten Gültigkeitstermin:

i) einer in der Lizenz eingetragenen IR oder

ii) im Falle von Hubschraubern, einer in dieser Lizenz eingetragenen Hubschrauber-Musterberechtigung.

FCL.030 Praktische Prüfung

a) Vor Ablegung einer praktischen Prüfung für die Erteilung einer Lizenz, einer Berechtigung oder eines Zeugnisses muss der Bewerber die Prüfung der theoretischen Kenntnisse bestanden haben, es sei denn, er hat einen Kurs für durchgehende Flugausbildung absolviert.

▼B

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

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

▼M12

c) Für die Erteilung einer BIR muss der Antragsteller für eine praktische Prüfung zunächst alle Schulungsmodule absolviert haben und von einer ATO für die praktische Prüfung empfohlen werden. Die ATO stellt dem Prüfer die Ausbildungsaufzeichnungen zur Verfügung.

▼B

FCL.035 Anrechnung von Flugzeit und theoretischen Kenntnissen

a) *Anrechnung von Flugzeit*

▼M3

(1) Sofern nicht in diesem Teil etwas anderes angegeben ist, muss Flugzeit, die für eine Lizenz, eine Berechtigung oder ein Zeugnis angerechnet werden soll, in derselben Luftfahrzeugkategorie geflogen worden sein, für die die Lizenz, die Berechtigung oder das Zeugnis beantragt wird.

(2) PIC oder Pilot in Ausbildung.

▼B

i) Bewerbern für eine Lizenz, eine Berechtigung oder ein Zeugnis werden alle Alleinflugzeiten, Ausbildungszeiten mit einem Lehrberechtigten und PIC-Flugzeiten auf die Gesamtflugzeit angerechnet, die für die Lizenz, die Berechtigung oder das Zeugnis benötigt wird.

ii) Absolventen eines integrierten ATP-Ausbildungslehrgangs haben Anspruch auf Anrechnung von bis zu 50 Stunden Instrumenten-Ausbildungszeit als verantwortlicher Pilot auf die PIC-Zeit, die für die Erteilung der Lizenz für Verkehrspiloten, der Lizenz für Berufspiloten und einer Muster- oder Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge erforderlich ist.

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

▼M3

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

▼M14

(4) Alle auf Flugzeugen oder TMG, die unter einen Beschluss eines Mitgliedstaats nach Artikel 2 Absatz 8 Buchstaben a oder c der Verordnung (EU) 2018/1139 oder in den Anwendungsbereich von Anhang I jener Verordnung fallen, absolvierte Flugstunden werden vollständig auf die Anforderungen angerechnet, die für die nach Punkt FCL.140.A(a)(1) und Punkt FCL.740.A(b)(1)(ii) geforderten Flugzeiten dieses Anhangs gelten, sofern folgende Bedingungen erfüllt sind:

▼C13

i) das betreffende Flugzeug oder der betreffende TMG gehört derselben Kategorie und Klasse an wie das Luftfahrzeug nach Teil-FCL, für das die geflogenen Flugstunden angerechnet werden sollen;

▼**M14**

ii) bei Schulungsflügen mit einem Lehrberechtigten unterliegt das Flugzeug oder der TMG einer Genehmigung nach Anhang VII (Teil-ORA) Punkt ORA.ATO.135 oder Anhang VIII (Teil-DTO) Punkt DTO.GEN.240.

▼**M12**

b) *Anrechnung von Theoriekenntnissen*

1. Antragstellern, die die Prüfung der Theoriekenntnisse für den Erwerb einer Lizenz für Verkehrspiloten bestanden haben, wird dies auf die Anforderungen in Bezug auf die Theoriekenntnisse für den Erwerb einer Leichtluftfahrzeug-Pilotenlizenz, Privatpilotenlizenz, einer Lizenz für Berufspiloten und, außer im Falle von Hubschraubern, einer IR und BIR in derselben Luftfahrzeugkategorie angerechnet.

2. Antragstellern, die die Prüfung der Theoriekenntnisse für den Erwerb einer Lizenz für Berufspiloten bestanden haben, wird dies auf folgende Anforderungen in Bezug auf die Theoriekenntnisse angerechnet:

   i) für den Erwerb einer Leichtluftfahrzeug-Pilotenlizenz für dieselbe Kategorie von Luftfahrzeugen,

   ii) für den Erwerb einer Privatpilotenlizenz für dieselbe Kategorie von Luftfahrzeugen, und

   iii) das Sachgebiet „Kommunikation“ für den Erwerb der BIR. Diese Anrechnung beinhaltet den IFR-Teil des Sachgebiets „Kommunikation“ nur dann, wenn dieser Ausbildungsinhalt nach Punkt FCL.310 bis zum 20. Dezember 2019 abgeschlossen war.

3. Inhabern einer IR oder Antragstellern, die die IR-Prüfung der Theoriekenntnisse für eine Luftfahrzeugkategorie bestanden haben, wird dies auf die Anforderungen an den Theorieunterricht und die Prüfung der Theoriekenntnisse wie folgt angerechnet:

   i) für den Erwerb der IR in einer anderen Kategorie von Luftfahrzeugen, und

   ii) für den Erwerb der BIR.

4. Inhabern einer Pilotenlizenz wird dies in Bezug auf die Anforderungen an den Theorieunterricht und die Prüfung der Theoriekenntnisse in einer anderen Luftfahrzeugkategorie nach Anlage 1 dieses Teils angerechnet. Diese Anrechnung gilt auch für Antragsteller für den Erwerb einer Pilotenlizenz, die die Theorieprüfung für den Erwerb dieser Lizenz bereits in einer anderen Luftfahrzeugkategorie erfolgreich abgelegt haben, solange die Prüfung der Theoriekenntnisse innerhalb der in FCL.025(c) genannten Gültigkeitsfrist liegt.“

5. Abweichend von Punkt (b)(3) wird Inhabern einer IR(A), die einen kompetenzbasierten modularen IR(A)-Lehrgang absolviert haben, dies nur dann vollumfänglich in Bezug auf die Anforderungen an den Theorieunterricht und die Prüfung der Theoriekenntnisse für den Erwerb einer IR in einer anderen Luftfahrzeugkategorie angerechnet, wenn sie auch den Theorieunterricht und die Prüfung der Theoriekenntnisse für den IFR-Teil des Lehrgangs nach Punkt ►**M14** FCL.720.A.(a)(2)(ii)(A) ◄ bestanden haben.

▼**M11**

FCL.040 Ausübung der mit Lizenzen verbundenen Rechte

Die Ausübung der mit einer Lizenz verbundenen Rechte hängt davon ab, ob die in dieser Lizenz gegebenenfalls enthaltenen Berechtigungen und das den ausgeübten Rechten entsprechende Tauglichkeitszeugnis gültig sind.

▼B

FCL.045 Verpflichtung, Dokumente mitzuführen und vorzuweisen

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

b) Piloten müssen daneben ein Ausweisdokument mit einem Passbild mitführen.

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

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

▼M6

e) Ein Pilot, der beabsichtigt, das Gebiet der Union mit einem Luftfahrzeug zu verlassen, das in einem anderen Mitgliedstaat als dem eingetragen ist, in dem die Lizenz der Flugbesatzung erteilt wurde, muss die neueste Ausgabe der ICAO-Anlage, in der die ICAO-Registrierungsnummer der Vereinbarung, mit der die automatische Validierung der Lizenzen anerkannt wird, sowie die Staaten, die diese Vereinbarung unterzeichnet haben, aufgeführt sind, ausgedruckt oder in elektronischer Form mitführen.

▼B

FCL.050 Aufzeichnung von Flugzeiten

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

▼M11

FCL.055 Sprachkenntnisse

a) Allgemeines. Piloten von Flugzeugen, Hubschraubern, Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit und Luftschiffen, die am Sprechfunkverkehr im Flugfunkdienst teilnehmen, dürfen die mit ihren Lizenzen verbundenen Rechte und Berechtigungen nur ausüben, wenn sie in ihrer Lizenz einen Sprachenvermerk entweder für Englisch oder für die Sprache besitzen, die beim Flug für den Sprechfunkverkehr verwendet wird. ►C17 In dem Vermerk müssen die Sprache, das Niveau der Sprachkenntnisse und das Gültigkeitsdatum angegeben sein; der Vermerk wird nach einem von einer zuständigen Behörde festgelegten Verfahren erteilt. ◄ Das Mindestniveau für die Sprachkenntnisse ist das Niveau der Einsatzfähigkeit (Niveau 4) nach Anlage 2 dieses Anhangs.

b) ►C17 Bewerber um einen Sprachenvermerk müssen mindestens Sprachkenntnisse sowohl auf der Ebene der Einsatzfähigkeit für den Gebrauch der Sprechgruppen als auch für den Gebrauch normaler Sprache gegenüber einem Prüfer nachweisen, der von einer zuständigen Behörde bzw. einer von einer zuständigen Behörde genehmigten Sprachprüfstelle zugelassen ist. ◄ Hierzu muss der Bewerber die Fähigkeit zu Folgendem nachweisen:

1. effektiv zu kommunizieren sowohl bei rein akustischem Kontakt als auch mit einem anwesenden Gesprächspartner;

2. präzise und deutlich über alltägliche und arbeitsbezogene Themen zu kommunizieren;

3. geeignete Kommunikationsstrategien für den Austausch von Mitteilungen und zur Erkennung und Beseitigung von Missverständnissen in einem allgemeinen oder arbeitsbezogenen Zusammenhang zu verwenden;

4. die sprachlichen Herausforderungen aufgrund von Komplikationen oder unerwarteten Ereignissen, die sich im Zusammenhang mit einer routinemäßigen Arbeitssituation oder Kommunikationsaufgabe ergeben, mit der sie ansonsten vertraut sind, erfolgreich zu handhaben und

5. einen Dialekt oder mit einem Akzent zu sprechen, der in Luftfahrtkreisen verstanden wird.

▼M11

c) Außer bei Piloten, die Sprachkenntnisse auf Expertenniveau (Niveau 6) gemäß Anlage 2 dieses Anhangs nachgewiesen haben, muss der Sprachenvermerk regelmäßig neu bewertet werden, und zwar:

1) alle 4 Jahre, wenn das Niveau der Einsatzfähigkeit (Niveau 4) nachgewiesen wurde, oder

2) alle 6 Jahre, wenn das erweiterte Niveau (Niveau 5) nachgewiesen wurde.

▼M12

d) Besondere Anforderungen an Inhaber einer Instrumentenflugberechtigung (IR). Abweichend von den vorstehenden Punkten müssen Inhaber einer IR ihre Befähigung nachgewiesen haben, Englisch auf dem geeigneten Niveau gemäß Anlage 2 dieses Anhangs zu gebrauchen.

▼C18

e) Der Nachweis der Sprachkenntnisse und des Gebrauchs der englischen Sprache für IR-Inhaber erfolgt nach einer von einer zuständigen Behörde festgelegten Bewertungsmethode.

▼B

FCL.060 Fortlaufende Flugerfahrung

▼M12

———————

b) Flugzeuge, Hubschrauber, Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit und Luftschiffe. Ein Pilot darf ein Luftfahrzeug im gewerblichen Luftverkehr oder zur Beförderung von Fluggästen nur betreiben:

▼B

(1) als PIC oder als Kopilot, wenn er in den letzten 90 Tagen mindestens 3 Starts, Landeanflüge und Landungen in einem Luftfahrzeug desselben Musters oder derselben Klasse oder in einem FFS absolviert hat, der dieses Muster oder diese Klasse nachbildet. Die 3 Starts und Landungen müssen entsprechend den Rechten des Piloten beim Führen eines Luftfahrzeugs mit mehreren Piloten oder mit einem Piloten absolviert werden und

(2) als PIC bei Nacht, wenn er

i) in den letzten 90 Tagen mindestens einen Start, Landeanflug und Landung bei Nacht als Pilot in einem Luftfahrzeug desselben Musters oder derselben Klasse oder in einem FFS absolviert hat, der dieses Muster oder diese Klasse nachbildet, oder

ii) eine IR besitzt;

▼M3

(3) als Kopilot, der zur Ablösung im Reiseflug qualifiziert ist, wenn er

i) die Anforderungen gemäß Buchstabe b Absatz 1 erfüllt hat oder

ii) in den letzten 90 Tagen mindestens 3 Streckenabschnitte als Pilot, der zur Ablösung im Reiseflug qualifiziert ist, in einem Luftfahrzeug desselben Musters oder derselben Klasse absolviert hat oder

iii) in Abständen von nicht mehr als 90 Tagen eine Schulung in einem Flugsimulator zur fortlaufenden Wahrung und Auffrischung seiner fliegerischen Fähigkeiten erhalten hat. Diese Auffrischungsschulung kann mit der Auffrischungsschulung gemäß den einschlägigen Anforderungen von Teil-ORO verbunden werden.

▼B

(4) Wenn ein Pilot das Recht zum Führen von mehr als einem Flugzeugmuster mit ähnlichen Handling- und Betriebseigenschaften besitzt, können die gemäß Absatz 1 verlangten 3 Starts, Landeanflüge und Landungen entsprechend den gemäß Teil-21 ermittelten betrieblichen Eignungsdaten absolviert werden.

▼B

(5) Wenn ein Pilot das Recht zum Führen von mehr als einem Muster technisch nicht komplizierter Hubschrauber mit ähnlichen Handling- und Betriebseigenschaften wie in den gemäß Teil-21 ermittelten betrieblichen Eignungsdaten definiert besitzt, können die gemäß Absatz 1 verlangten 3 Starts, Landeanflüge und Landungen in einem einzigen dieser Muster absolviert werden, sofern der Pilot während der letzten 6 Monate mindestens 2 Flugstunden in jedem der Hubschraubermuster absolviert hat.

c) Besondere Anforderungen für den gewerblichen Luftverkehr

(1) Im gewerblichen Luftverkehr kann der Zeitraum von 90 Tagen gemäß obigem Buchstaben b Nummer 1 und 2 durch Streckenflugeinsätze unter Aufsicht eines Lehrberechtigten oder Prüfers für Musterberechtigungen auf maximal 120 Tage ausgedehnt werden.

▼M11

(2) Erfüllt der Pilot die Anforderung nach Punkt (1) nicht, muss er einen Schulungsflug mit einem nach Abschnitt J qualifizierten Lehrberechtigten für dieses Luftfahrzeugmuster abschließen. Der Schulungsflug muss mit einem Luftfahrzeug oder in einem FFS des zu verwendenden Luftfahrzeugmusters durchgeführt werden und mindestens die in den Punkten (b)(1) und (2) genannten Anforderungen umfassen, bevor er seine Rechte ausüben kann.

▼M4

FCL.065 Einschränkung der Rechte von Lizenzinhabern, die 60 Jahre oder älter sind, im gewerblichen Luftverkehr

a) Altersgruppe 60–64 Jahre. Flugzeuge und Hubschrauber. Ein Inhaber einer Pilotenlizenz, der das Alter von 60 Jahren erreicht hat, darf außer als Mitglied einer Besatzung mit mehreren Piloten nicht als Pilot eines Luftfahrzeugs im gewerblichen Luftverkehr tätig sein.

▼M12

b) Altersgruppe ab 65 Jahren. Inhaber einer Pilotenlizenz, die das 65. Lebensjahr vollendet haben, dürfen nicht als Piloten eines Luftfahrzeugs im gewerblichen Luftverkehr tätig sein.

———————

▼B

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

a) Lizenzen, Berechtigungen und Zeugnisse, die gemäß diesem Teil erteilt werden, können von der zuständigen Behörde gemäß den in Teil-ARA festgelegten Bedingungen und Verfahren beschränkt, ausgesetzt oder widerrufen werden, wenn der Pilot die Anforderungen dieses Teils, des Teils-Medical oder die einschlägigen Einsatzanforderungen nicht erfüllt.

b) Wenn die Aussetzung oder der Widerruf der Lizenz eines Piloten angeordnet wird, hat er die Lizenz oder das Zeugnis unverzüglich an die zuständige Behörde zurückzugeben.

ABSCHNITT B

▼C1

LEICHTLUFTFAHRZEUG-PILOTENLIZENZ — LAPL

▼B

KAPITEL 1

Allgemeine Anforderungen

▼M12

FCL.100 LAPL — Mindestalter

Antragsteller für den Erwerb einer LAPL müssen mindestens 17 Jahre alt sein.

▼B

FCL.105 LAPL — Rechte und Bedingungen

a) Allgemeines. Die Rechte des Inhabers einer LAPL bestehen darin, ohne Vergütung als PIC im nichtgewerblichen Betrieb in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie tätig zu sein.

b) Bedingungen. Bewerber um die LAPL müssen in der praktischen Prüfung die Anforderungen für die betreffende Luftfahrzeugkategorie und, soweit zutreffend, für die verwendete Luftfahrzeugklasse bzw. das verwendete Luftfahrzeugmuster erfüllt haben.

FCL.110 LAPL — Anrechnung für dieselbe Luftfahrzeugkategorie

a) Bewerbern für eine LAPL, die Inhaber einer weiteren Lizenz in derselben Luftfahrzeugkategorie waren, wird dies vollständig auf die Anforderungen der LAPL in dieser Luftfahrzeugkategorie angerechnet.

b) Ungeachtet des vorstehenden Absatzes muss der Bewerber eine praktische Prüfung gemäß FCL.125 für die Erteilung einer LAPL in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie ablegen, wenn die Lizenz abgelaufen ist.

▼M7

FCL.115 LAPL — Ausbildungslehrgang

a) Bewerber um eine LAPL müssen einen Ausbildungslehrgang bei einer DTO oder einer ATO absolvieren.

b) Der Lehrgang muss Theorieunterricht und eine Flugausbildung entsprechend den mit der beantragten LAPL verbundenen Rechten umfassen.

c) Der Theorieunterricht und die Flugausbildung können bei einer anderen DTO oder ATO absolviert werden als der, bei der der Bewerber seine Ausbildung begonnen hat.

▼M11

d) Handelt es sich um eine Ausbildung zur Erlangung von Rechten für einmotorige Wasserflugzeuge mit Kolbentriebwerk, müssen die Elemente in Anlage 9 Abschnitt B (Besondere Anforderungen für die Flugzeugkategorie) Nummer 7 (Klassenberechtigungen — See) dieses Anhangs berücksichtigt werden.

▼M12

FCL.120 LAPL — Prüfung der Theoriekenntnisse

Antragsteller für den Erwerb einer LAPL müssen für den Nachweis eines den gewährten Rechten angemessenen Niveaus an Theoriekenntnissen Prüfungen in folgenden Sachgebieten ablegen:

a) Allgemeine Sachgebiete:

— Luftrecht,

— menschliches Leistungsvermögen,

— Meteorologie,

— Kommunikation und

— Navigation.

b) Besondere Sachgebiete zu verschiedenen Luftfahrzeugkategorien:

— Grundlagen des Fliegens,

— Betriebsverfahren,

— Flugleistung und Flugplanung sowie

— allgemeine Luftfahrzeugkunde.

▼B

FCL.125 LAPL — Praktische Prüfung

a) Bewerber um eine LAPL müssen durch Ablegen einer praktischen Prüfung nachweisen, dass sie als PIC in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie die einschlägigen Verfahren und Manöver mit der für die entsprechenden verliehenen Rechte angemessenen Kompetenz beherrschen.

b) Bewerber um die praktische Prüfung müssen Flugausbildung auf derselben Luftfahrzeugklasse oder demselben Luftfahrzeugmuster erhalten haben, die bzw. das für die praktische Prüfung verwendet wird. Die Rechte sind auf die Klasse oder das Muster beschränkt, die bzw. das für die praktische Prüfung verwendet wurde, bis in der Lizenz Erweiterungen gemäß diesem Abschnitt eingetragen werden.

c) *Prüfungsmaßstäbe*

(1) Die praktische Prüfung ist in verschiedene Teile gegliedert, in denen die verschiedenen Phasen des Fluges entsprechend der geflogenen Luftfahrzeugkategorie behandelt werden.

(2) Wenn der Bewerber einen Punkt eines Prüfungsteils nicht besteht, ist der gesamte Prüfungsteil nicht bestanden. Wenn der Bewerber nur 1 Prüfungsteil nicht besteht, muss er nur diesen Prüfungsteil wiederholen. Wenn der Bewerber mehr als einen Prüfungsteil nicht besteht, ist die gesamte Prüfung nicht bestanden.

(3) Muss die Prüfung gemäß Nummer 2 wiederholt werden, so bewirkt Nichtbestehen eines Teils — einschließlich jener Teile, die bei einem früheren Versuch bestanden wurden —, dass der Bewerber die gesamte Prüfung nicht bestanden hat.

(4) Falls nicht sämtliche Prüfungsteile in 2 Versuchen bestanden werden, muss eine weitere praktische Ausbildung absolviert werden.

KAPITEL 2

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

▼M11

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

a) Rechte

Inhaber einer LAPL für Flugzeuge sind berechtigt, einmotorige Landflugzeuge mit Kolbentriebwerk (SEP(land)), einmotorige Wasserflugzeuge mit Kolbenmotor (SEP(sea)) oder TMG mit einer höchstzulässigen Startmasse von 2 000 kg oder weniger mit bis zu 3 Fluggästen an Bord als verantwortlicher Pilot (PIC) zu fliegen, d. h. es dürfen sich zu keinem Zeitpunkt mehr als 4 Personen an Bord des Flugzeugs befinden.

b) Bedingungen

1. Inhaber einer LAPL(A) dürfen Fluggäste nur befördern, wenn sie nach der Erteilung der Lizenz 10 Stunden Flugzeit als PIC auf Flugzeugen oder TMG absolviert haben.

2. Inhaber einer LAPL(A), die zuvor eine ATPL(A), eine MPL(A), eine CPL(A) oder eine PPL(A) innehatten, sind von den Anforderungen nach Punkt(b)(1) ausgenommen.

▼B

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

a) Bewerber um eine LAPL(A) müssen mindestens 30 Stunden Flugausbildung in Flugzeugen oder TMGs absolviert haben; der Unterricht muss mindestens Folgendes einschließen:

▼B

(1) 15 Stunden Flugausbildung mit Fluglehrer in der Klasse, in der die praktische Prüfung abgenommen wird;

(2) 6 Stunden überwachter Alleinflug, davon mindestens 3 Stunden Allein-Überlandflug mit mindestens einen Überlandflug von mindestens 150 km (80 NM), wobei eine vollständig abgeschlossene Landung auf einem anderen Flugplatz als dem Startflugplatz durchgeführt wurde.

▼M12

b) Besondere Anforderungen an Antragsteller, die Inhaber einer SPL sind, die nach Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission erteilt wurde und auch Rechte für das Führen von TMG umfasst. Antragsteller für den Erwerb einer LAPL(A), die Inhaber einer SPL sind, die Rechte zum Führen von TMG beinhaltet, müssen nach der Eintragung der TMG-Rechte mindestens 21 Stunden Flugzeit auf TMG absolviert haben und die Anforderungen nach Punkt FCL.135.A(a) in Bezug auf Flugzeuge erfüllen.

▼M7

c) Anrechnung. Bei Bewerbern, die bereits Erfahrung als PIC besitzen, kann eine Anrechnung auf die Anforderungen in Buchstabe a erfolgen.

Der Umfang der Anrechnung wird von der DTO oder ATO, bei der der Pilot den Ausbildungslehrgang absolviert, auf der Grundlage eines Vorab-Testflugs festgelegt, jedoch darf diese in keinem Fall

(1) die gesamte Flugzeit als PIC überschreiten;

(2) 50 % der gemäß Buchstabe a erforderlichen Stunden überschreiten;

(3) die Anforderungen gemäß Buchstabe a Nummer 2 beinhalten.

▼B

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

a) Die Rechte einer LAPL(A) sind auf die Flugzeugklasse und -baureihe oder TMG beschränkt, in der die praktische Prüfung absolviert wurde. Diese Beschränkung kann aufgehoben werden, wenn der Pilot in einer anderen Klasse die nachfolgenden Anforderungen absolviert hat:

(1) 3 Stunden Flugausbildung, die Folgendes umfassten:

i) 10 Starts und Landungen mit Fluglehrer und

ii) 10 überwachte Allein-Starts und -Landungen;

(2) eine praktische Prüfung, in der ein angemessener Stand der praktischen Fähigkeiten in der neuen Klasse nachgewiesen wurde. Während dieser praktischen Prüfung muss der Bewerber gegenüber dem Prüfer auch einen angemessenen Stand der theoretischen Kenntnisse in der anderen Klasse auf den folgenden Gebieten nachweisen:

i) betriebliche Verfahren,

ii) Flugleistung und Flugplanung,

iii) allgemeine Flugzeugkunde.

▼M11

b) Um die Rechte auf eine andere Baureihe innerhalb einer Klasse zu erweitern, muss der Pilot eine Unterschiedsschulung oder ein Vertrautmachen absolvieren. ►C17 Die Unterschiedsschulung ist in das Flugbuch des Piloten oder in ein gleichwertiges Dokument einzutragen und vom Lehrberechtigten zu unterzeichnen. ◄

▼M12

c) Antragstellern, die die Erweiterung ihrer mit einer LAPL(A) verbundenen Rechte um TMG-Rechte beantragen und auch Inhaber einer SPL nach Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission sind, die auch Rechte zum Führen von TMG beinhaltet, wird dies in Bezug auf die Anforderungen in Punkt (a) vollständig angerechnet.

▼M11

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

a) Inhaber einer LAPL(A) dürfen die mit ihrer Lizenz verbundenen Rechte nur ausüben, wenn sie in den letzten 2 Jahren als Flugzeug- oder TMG-Piloten eine der folgenden Bedingungen erfüllt haben:

1. ►C7 Sie haben mindestens 12 Flugstunden als PIC, mit Fluglehrer oder allein unter Aufsicht eines Lehrberechtigten absolviert, einschließlich: ◄

— 12 Starts und Landungen,

— Auffrischungsschulung von mindestens 1 Stunde Gesamtflugzeit mit einem Lehrberechtigten;

2. sie haben eine LAPL(A) Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfer abgelegt. Das Programm der Befähigungsüberprüfung basiert auf der praktischen Prüfung für LAPL(A).

b) Haben Inhaber einer LAPL(A) sowohl die Rechte für SEP(land) als auch SEP(sea) inne, genügen sie möglicherweise auch den Anforderungen von Punkt (a)(1) in beiden Klassen oder einer Kombination beider Klassen, die für beide Rechte gelten. Hierzu müssen in jeder Klasse mindestens 1 Stunde der vorgeschriebenen Flugzeit und mindestens 6 der erforderlichen 12 Starts und Landungen in jeder Klasse absolviert werden.

▼B

KAPITEL 3

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

FCL.105.H LAPL(H) — Rechte

Inhaber einer LAPL für Hubschrauber sind berechtigt zum Fliegen als PIC mit einmotorigen Hubschraubern mit einer höchstzulässigen Startmasse von 2 000 kg oder weniger, wobei bis zu 3 Personen befördert werden, d. h. es dürfen sich zu keinem Zeitpunkt mehr als 4 Personen an Bord befinden.

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

a) Bewerber um eine LAPL(H) müssen mindestens 40 Stunden Flugausbildung in Hubschraubern absolviert haben. Davon müssen mindestens 35 Stunden auf dem Hubschraubermuster geflogen werden, das für die praktische Prüfung verwendet wird. Die Flugausbildung muss mindestens Folgendes umfassen:

(1) 20 Stunden Flugausbildung mit Fluglehrer und

(2) 10 Stunden überwachter Alleinflug, davon mindestens 5 Stunden Allein-Überlandflug mit mindestens einem Überlandflug von mindestens 150 km (80 NM), wobei eine vollständig abgeschlossene Landung auf einem anderen Flugplatz als dem Startflugplatz durchgeführt wurde.

▼M7

b) Anrechnung. Bei Bewerbern, die bereits Erfahrung als PIC besitzen, kann eine Anrechnung auf die Anforderungen in Buchstabe a erfolgen.

▼M7

Der Umfang der Anrechnung wird von der DTO oder ATO, bei der der Pilot den Ausbildungslehrgang absolviert, auf der Grundlage eines Vorab-Testflugs festgelegt, jedoch darf diese in keinem Fall

(1) die gesamte Flugzeit als PIC überschreiten;

(2) 50 % der gemäß Buchstabe a erforderlichen Stunden überschreiten;

(3) die Anforderungen gemäß Buchstabe a Nummer 2 beinhalten.

▼B

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

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

(1) 5 Stunden Flugausbildung, die Folgendes umfassten:

i) 15 Starts, Landeanflüge und Landungen mit Fluglehrer;

ii) 15 überwachte Allein-Starts, -Landeanflüge und -Landungen;

(2) eine praktische Prüfung, in der ein angemessener Stand der praktischen Fähigkeiten im neuen Muster nachgewiesen wurde. Während dieser praktischen Prüfung muss der Bewerber gegenüber dem Prüfer auch einen angemessenen Stand der theoretischen Kenntnisse für das andere Muster auf den folgenden Gebieten nachweisen:

— betriebliche Verfahren;

— Flugleistung und Flugplanung;

▼C1

— allgemeine Luftfahrzeugkunde.

b) Bevor der Inhaber einer LAPL(H) die mit der Lizenz verbundenen Rechte auf einer anderen Hubschrauberbaureihe als derjenigen ausüben darf, die für die praktische Prüfung verwendet wurde, muss der Pilot eine Unterschiedsschulung oder ein Vertrautmachen entsprechend den gemäß Teil-21 ermittelten betrieblichen Eignungsdaten absolvieren. Die Unterschiedsschulung muss in das Flugbuch des Piloten oder ein gleichwertiges Dokument eingetragen und vom Lehrberechtigten unterzeichnet werden.

▼M11

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

Inhaber einer LAPL (H) dürfen die Rechte ihrer Lizenz auf einem bestimmten Baumuster nur ausüben, wenn sie in den letzten 12 Monaten entweder

a) mindestens sechs Flugstunden auf Hubschraubern dieses Baumusters als PIC, mit Fluglehrer oder allein unter der Aufsicht eines Lehrberechtigten mit sechs Starts, Anflügen und Landungen sowie eine Auffrischungsschulung von mindestens 1 Stunde Gesamtflugzeit mit einem Lehrberechtigten absolviert haben;

b) eine Befähigungsüberprüfung mit Prüfer auf dem jeweiligen Baumuster ablegen, bevor sie die Ausübung der mit ihrer Lizenz verbundenen Rechte wieder aufnehmen. Dieses Programm der Befähigungsüberprüfung basiert auf der praktischen Prüfung für LAPL(H).

▼M12

_____

▼B

ABSCHNITT C

▼M12

PRIVATPILOTENLIZENZ (PRIVATE PILOT LICENCE, PPL)

▼B

KAPITEL 1

Allgemeine Anforderungen

▼M12

FCL.200 Mindestalter

Antragsteller für den Erwerb einer PPL müssen mindestens 17 Jahre alt sein.

▼B

FCL.205 Bedingungen

▼C1

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

▼M7

FCL.210 Ausbildungslehrgang

▼M12

a) Antragsteller für den Erwerb einer PPL müssen bei einer ATO oder DTO einen Ausbildungslehrgang absolvieren.

b) Der Lehrgang muss einen Theorieunterricht und Flugunterricht umfassen, der den mit der beantragten PPL verbundenen Rechten entspricht.

▼M7

c) Der Theorieunterricht und die Flugausbildung können bei einer anderen DTO oder ATO absolviert werden als der, bei der der Bewerber seine Ausbildung begonnen hat.

▼M12

FCL.215 Prüfung der Theoriekenntnisse

Antragsteller für den Erwerb einer PPL müssen für den Nachweis eines den gewährten Rechten angemessenen Niveaus an Theoriekenntnissen Prüfungen in folgenden Sachgebieten ablegen:

a) Allgemeine Sachgebiete:

— Luftrecht,

— menschliches Leistungsvermögen,

— Meteorologie,

— Kommunikation und

— Navigation.

b) Besondere Sachgebiete bezüglich der verschiedenen Luftfahrzeugkategorien:

— Grundlagen des Fliegens,

— Betriebsverfahren,

— Flugleistung und Flugplanung sowie

— allgemeine Luftfahrzeugkunde.

▼B

FCL.235 Praktische Prüfung

▼M14

a) Im Rahmen der praktischen Prüfung müssen Antragsteller für den Erwerb einer PPL ihre Befähigung nachweisen, als PIC in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie die einschlägigen Verfahren und Manöver mit der den gewährten Rechten angemessenen Kompetenz durchzuführen.

▼M12

b) Antragsteller für die praktische Prüfung müssen ihren Flugunterricht auf einem Luftfahrzeug derselben Klasse oder desselben Musters absolviert haben wie es in der praktischen Prüfung verwendet wird.

▼B

c) Prüfungsmaßstäbe

(1) Die praktische Prüfung ist in verschiedene Teile gegliedert, in denen die verschiedenen Phasen des Fluges entsprechend der geflogenen Luftfahrzeugkategorie behandelt werden.

▼M3

(2) Wenn der Bewerber einen Punkt eines Prüfungsteils nicht besteht, ist der gesamte Prüfungsteil nicht bestanden. Wenn der Bewerber nur 1 Prüfungsteil nicht besteht, muss er nur diesen Prüfungsteil wiederholen. Wenn der Bewerber mehr als 1 Prüfungsteil nicht besteht, ist die gesamte Prüfung nicht bestanden.

▼B

(3) Muss die Prüfung gemäß Nummer 2 wiederholt werden, so bewirkt Nichtbestehen eines Teils — einschließlich jener Teile, die bei einem früheren Versuch bestanden wurden —, dass der Bewerber die gesamte Prüfung nicht bestanden hat.

(4) Falls nicht sämtliche Prüfungsteile in 2 Versuchen bestanden werden, muss eine weitere Ausbildung absolviert werden.

KAPITEL 2

Besondere Anforderungen für die PPL Flugzeuge — PPL(A)

FCL.205.A PPL(A) — Rechte

▼M11

a) Die Rechte eines Inhabers einer PPL(A) bestehen darin, ohne Vergütung als PIC oder Kopilot von Flugzeugen oder TMG im nichtgewerblichen Betrieb tätig zu sein und alle Rechte von Inhabern einer LAPL(A) auszuüben.

▼B

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

(1) die Durchführung von Flugausbildung für die LAPL(A) oder PPL(A);

(2) die Durchführung von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für diese Lizenzen;

▼M3

(3) die Durchführung von Schulungen, Prüfungen und Befähigungsprüfungen für die mit dieser Lizenz verbundenen Berechtigungen oder Zeugnisse.

▼B

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

▼M4

a) Bewerber um eine PPL(A) müssen mindestens 45 Stunden Flugunterricht in Flugzeugen oder Reisemotorseglern absolviert haben, wovon 5 in einem FSTD absolviert werden können; der Unterricht muss mindestens Folgendes einschließen:

(1) 25 Stunden Flugausbildung mit Fluglehrer sowie

(2) 10 Stunden überwachter Alleinflug, davon mindestens 5 Stunden Alleine-Überlandflug mit mindestens einem Überlandflug von mindestens 270 km (150 NM), wobei vollständig abgeschlossene Landungen auf 2 anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt wurden.

▼M7

b) Besondere Anforderungen an Bewerber, die Inhaber einer LAPL(A) sind. Bewerber um eine PPL(A), die Inhaber einer LAPL(A) sind, müssen nach der Erteilung der LAPL(A) mindestens 15 Stunden Flugzeit auf Flugzeugen absolviert haben, wovon mindestens 10 Stunden Flugausbildung sind, die in einem Ausbildungslehrgang bei einer DTO oder ATO absolviert wurden. Dieser Ausbildungslehrgang muss mindestens vier Stunden überwachten Alleinflug umfassen, davon mindestens zwei Stunden Allein-Überlandflug mit mindestens einem Überlandflug von mindestens 270 km (150 NM), wobei vollständig abgeschlossene Landungen auf zwei anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt wurden.

▼M12

c) Besondere Anforderungen an Antragsteller, die Inhaber einer SPL sind, die nach Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission erteilt wurde und auch Rechte für das Führen von TMG umfasst. Antragsteller für den Erwerb einer PPL(A), die Inhaber einer SPL mit TMG-Rechten sind, müssen Folgendes absolviert haben:

(1) mindestens 24 Stunden Flugzeit auf TMG nach Eintragung der TMG-Rechte und

▼M7

(2) mindestens 15 Stunden Flugausbildung in Flugzeugen in einem Ausbildungslehrgang bei einer DTO oder ATO; dies schließt zumindest die Anforderungen von Buchstabe a Nummer 2 ein.

▼B

d) Anrechnung. Bewerber, die Inhaber einer Pilotenlizenz für eine andere Luftfahrzeugkategorie mit Ausnahme von Ballonen sind, erhalten eine Anrechnung von 10 % ihrer gesamten Flugzeit als PIC auf solchen Luftfahrzeugen bis zu einer Höchstgrenze von 10 Stunden. Der Umfang der Anrechnung schließt in keinem Fall die Anforderungen in Buchstabe a Nummer 2 ein.

KAPITEL 3

Besondere Anforderungen für die PPL Hubschrauber — PPL(H)

FCL.205.H PPL(H) — Rechte

▼M11

a) Die Rechte eines Inhabers einer PPL(H) bestehen darin, ohne Vergütung als PIC oder Kopilot von Hubschraubern im nichtgewerblichen Betrieb tätig zu sein und alle Rechte von Inhabern einer LAPL(H) auszuüben.

▼B

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

(1) die Durchführung von Flugausbildung für die LAPL(H) oder PPL(H);

(2) die Durchführung von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für diese Lizenzen;

▼M3

(3) die Durchführung von Schulungen, Prüfungen und Befähigungsprüfungen für die mit dieser Lizenz verbundenen Berechtigungen und Zeugnisse.

▼B

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

a) Bewerber um eine PPL(H) müssen mindestens 45 Stunden Flugausbildung in Hubschraubern absolviert haben, wovon 5 Flugstunden in einem FNPT oder FFS absolviert werden können; der Unterricht muss mindestens Folgendes einschließen:

▼B

(1) 25 Stunden Flugausbildung mit Fluglehrer sowie

(2) 10 Stunden überwachter Alleinflug, davon mindestens 5 Stunden Allein-Überlandflug mit mindestens einen Überlandflug von mindestens 185 km (100 NM), wobei vollständig abgeschlossene Landungen auf 2 anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt wurden.

(3) 35 der 45 Stunden Flugausbildung müssen auf demselben Hubschraubermuster wie demjenigen durchgeführt werden, das für die praktische Prüfung verwendet wurde.

▼M7

b) Besondere Anforderungen an Bewerber mit einer LAPL(H). Bewerber um eine PPL(H), die Inhaber einer LAPL(H) sind, müssen einen Ausbildungslehrgang bei einer DTO oder ATO absolvieren. Dieser Ausbildungslehrgang muss mindestens fünf Stunden Flugausbildung mit Fluglehrer und mindestens einen überwachten Allein-Überlandflug von mindestens 185 km (100 NM) umfassen, wobei vollständig abgeschlossene Landungen auf zwei anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt wurden.

▼B

c) Bewerber, die Inhaber einer Pilotenlizenz für eine andere Luftfahrzeugkategorie mit Ausnahme von Ballonen sind, erhalten eine Anrechnung von 10 % ihrer gesamten Flugzeit als PIC auf solchen Luftfahrzeugen bis zu einer Höchstgrenze von 6 Stunden. Der Umfang der Anrechnung schließt in keinem Fall die Anforderungen in Buchstabe a Nummer 2 ein.

KAPITEL 4

Besondere Anforderungen für die PPL Luftschiffe — PPL(As)

FCL.205.As PPL(As) — Rechte

a) Die Rechte des Inhabers einer PPL(As) bestehen darin, ohne Vergütung als PIC oder Kopilot von Luftschiffen im nichtgewerblichen Betrieb tätig zu sein.

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

(1) die Durchführung von Flugausbildung für PPL(As);

(2) die Durchführung von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für diese Lizenz;

▼M3

(3) die Durchführung von Schulungen, Prüfungen und Befähigungsprüfungen für die mit dieser Lizenz verbundenen Berechtigungen oder Zeugnisse.

▼B

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

a) Bewerber um eine PPL(As) müssen mindestens 35 Stunden Fahrausbildung in Luftschiffen absolviert haben, wovon 5 Fahrstunden in einem FSTD absolviert werden können; die Ausbildung muss mindestens Folgendes einschließen:

(1) 25 Stunden Fahrausbildung mit Fluglehrer, einschließlich:

i) 3 Stunden Überlandfahrt einschließlich eine Überlandfahrt von mindestens 65 km (35 NM);

ii) 3 Stunden Instrumentenunterricht;

(2) 8 Starts und Landungen auf einem Flughafen, einschließlich Anmast- und Abmastmanövern;

(3) 8 Stunden überwachte Alleinfahrt.

▼M12

b) Antragstellern, die Inhaber einer nach Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission erteilten BPL und zum Führen von Heißluft-Luftschiffen qualifiziert sind, werden 10 % ihrer gesamten Flugzeit als PIC auf solchen Luftschiffen bis maximal 5 Stunden angerechnet.

———————

▼B

ABSCHNITT D

LIZENZ FÜR BERUFSPILOTEN — CPL

KAPITEL 1

Allgemeine Anforderungen

FCL.300 CPL — Mindestalter

Bewerber um eine CPL müssen mindestens 18 Jahre alt sein.

FCL.305 CPL — Rechte und Bedingungen

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

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

(2) als PIC oder Kopilot eines Luftfahrzeugs in anderen Einsätzen als dem gewerblichen Luftverkehr tätig zu sein;

(3) als PIC im gewerblichen Luftverkehr mit Luftfahrzeugen mit einem Piloten tätig zu sein, vorbehaltlich der in FCL.060 und in diesem Abschnitt genannten Einschränkungen;

(4) als Kopilot im gewerblichen Luftverkehr mit Luftfahrzeugen tätig zu sein, vorbehaltlich der in FCL.060 genannten Einschränkungen.

b) *Bedingungen.* ►C1 Bewerber um die Erteilung einer CPL müssen die Anforderungen für die Klassen- oder Musterberechtigung für das in der praktischen Prüfung verwendete Luftfahrzeug erfüllt haben. ◄

▼M8

FCL.310 CPL — Theorieprüfung

Bewerber um eine CPL müssen Kenntnisse nachweisen, die den verliehenen Rechten in den nachfolgenden Sachgebieten entsprechen:

a) Luftrecht,

b) allgemeine Luftfahrzeugkunde — Luftfahrzeugzelle/Bordanlagen/Triebwerk,

c) allgemeine Luftfahrzeugkunde — Bordinstrumente,

d) Masse und Schwerpunktlage,

e) Leistungsfähigkeit,

f) Flugplanung und -überwachung,

g) menschliches Leistungsvermögen,

h) Meteorologie,

i) allgemeine Navigation,

j) Funknavigation,

k) betriebliche Verfahren,

▼M8

l) Grundlagen des Fliegens und

m) Kommunikation.

▼B

FCL.315 CPL — Ausbildungslehrgang

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

FCL.320 CPL — Praktische Prüfung

Bewerber um eine CPL müssen durch Ablegen einer praktischen Prüfung gemäß Anlage 4 dieses Teils nachweisen, dass sie als PIC in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie die einschlägigen Verfahren und Manöver mit der den entsprechenden verliehenen Rechten angemessenen Kompetenz beherrschen.

KAPITEL 2

Besondere Anforderungen für die Flugzeugkategorie — CPL(A)

▼M4

FCL.315.A CPL — Ausbildungslehrgang

Die theoretische Ausbildung und der Flugunterricht für die Erteilung einer CPL(A) müssen die Vermeidung und Beendigung von außer Kontrolle geratenen Flugzuständen beinhalten.

▼B

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

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

a) 70 Stunden Flugzeit

(1) als PIC oder

(2) bestehend aus mindestens 10 Stunden als PIC und die übrige Flugzeit als PIC unter Aufsicht (PICUS).

Von diesen 70 Stunden müssen 20 VFR-Überlandflugzeit als PIC sein, oder Überlandflugzeit, die sich aus mindestens 10 Stunden als PIC und 10 Stunden als PICUS zusammensetzt. Hierin muss ein VFR-Überlandflug von mindestens 540 km (300 NM) enthalten sein, wobei vollständige Landungen auf 2 verschiedenen Flughäfen als PIC geflogen werden müssen;

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

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

ABSCHNITT E

LIZENZ FÜR PILOTEN IN MEHRKÖPFIGEN FLUGBESATZUNGEN-MPL

FCL.400.A MPL — Mindestalter

Bewerber um eine MPL müssen mindestens 18 Jahre alt sein.

FCL.405.A MPL — Rechte

a) Die Rechte für den Inhaber einer MPL bestehen darin, als Kopilot in einem Flugzeug tätig zu sein, das mit einem Kopiloten betrieben werden muss.

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

(1) des Inhabers einer PPL(A), sofern die Anforderungen für die in Abschnitt C genannte PPL(A) erfüllt sind;

▼B

(2) einer CPL(A), sofern die in FCL.325.A genannten Anforderungen erfüllt sind.

c) Bei Inhabern einer MPL sind Rechte ihrer IR(A) auf Flugzeuge beschränkt, die mit einem Kopiloten betrieben werden müssen. Die Rechte der IR(A) können auf den Betrieb auf Flugzeuge mit einem Piloten erweitert werden, sofern der Lizenzinhaber die Ausbildung absolviert hat, die für das Handeln als PIC auf Flugzeugen mit einem Piloten unter ausschließlicher Heranziehung von Instrumenten erforderlich sind, und er die praktische Prüfung der IR(A) auf Flugzeugen mit einem Piloten bestanden hat.

▼M8

FCL.410.A MPL — Ausbildungslehrgang und Theorieprüfung

a) Lehrgang

Bewerber um eine MPL müssen einen Theorielehrgang und Flugunterricht bei einer ATO gemäß Anlage 5 dieses Anhangs (Teil-FCL) absolviert haben.

b) Prüfung

Bewerber um eine MPL müssen einen für Inhaber einer ATPL(A) gemäß FCL.515 und Inhaber einer Mehrpiloten-Musterberechtigung angemessenen Stand von Theoriekenntnissen nachgewiesen haben.

▼B

FCL.415.A MPL — Praktische Fähigkeiten

a) Bewerber um eine MPL müssen durch kontinuierliche Beurteilung die Fähigkeiten nachgewiesen haben, die für die Erfüllung aller in Anlage 5 dieses Teils genannten Kompetenzeinheiten als steuernder und nicht steuernder Pilot in einem mehrmotorigen turbinengetriebenen Flugzeug mit mehreren Piloten unter VFR und IFR erforderlich sind.

▼C1

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

▼B

ABSCHNITT F

LIZENZ FÜR VERKEHRSPILOTEN — ATPL

KAPITEL 1

Allgemeine Anforderungen

FCL.500 ATPL — Mindestalter

Bewerber um eine ATPL müssen mindestens 21 Jahre alt sein.

FCL.505 ATPL — Rechte

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

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

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

b) Bewerber um die Erteilung einer ATPL müssen die Anforderungen für die Musterberechtigung für das in der praktischen Prüfung verwendete Luftfahrzeug erfüllt haben.

▼M8

FCL.515 ATPL — Ausbildungslehrgang und Theorieprüfung

a) Lehrgang

Bewerber um eine ATPL müssen einen Ausbildungslehrgang bei einer ATO absolviert haben. Der Lehrgang muss entweder ein integrierter Ausbildungslehrgang oder ein modularer Lehrgang gemäß Anlage 3 dieses Anhangs (Teil-FCL) sein.

b) Prüfung

Bewerber um eine ATPL müssen Kenntnisse nachweisen, die den verliehenen Rechten in den nachfolgenden Sachgebieten entsprechen:

1. Luftrecht,
2. allgemeine Luftfahrzeugkunde — Luftfahrzeugzelle/Bordanlagen/Triebwerk,
3. allgemeine Luftfahrzeugkunde — Bordinstrumente,
4. Masse und Schwerpunktlage,
5. Leistungsfähigkeit,
6. Flugplanung und -überwachung,
7. menschliches Leistungsvermögen,
8. Meteorologie,
9. allgemeine Navigation,
10. Funknavigation,
11. betriebliche Verfahren,
12. Grundlagen des Fliegens und
13. Kommunikation.

▼B

KAPITEL 2

Besondere Anforderungen für die Flugzeugkategorie — ATPL(A)

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

Wenn der Inhaber einer ATPL(A) bisher nur Inhaber einer MPL war, sind die mit der Lizenz verbundenen Rechte beschränkt auf das Führen von Flugzeugen mit mehreren Piloten, sofern der Inhaber nicht FCL.405.A Buchstabe b Nummer 2 und Buchstabe c für das Führen von Flugzeugen mit einem Piloten erfüllt hat.

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

a) *Voraussetzungen*. Bewerber um eine ATPL(A) müssen Inhaber folgender Lizenzen sein:

(1) einer MPL oder

(2) einer CPL(A) und einer IR für mehrmotorige Flugzeuge. In diesem Fall muss der Bewerber auch Unterricht in MCC erhalten haben.

b) *Erfahrung*. Bewerber um eine ATPL(A) müssen mindestens 1 500 Stunden Flugzeit in Flugzeugen absolviert haben, die mindestens Folgendes umfassen:

(1) 500 Stunden im Betrieb mit mehreren Piloten auf Flugzeugen;

(2) i) 500 Stunden als PIC unter Aufsicht oder

ii) 250 Stunden als PIC oder

▼B

iii) 250 Stunden, davon mindestens 70 Stunden als PIC und die übrige Flugzeit als PIC unter Aufsicht;

(3) 200 Stunden Überlandflugzeit, davon mindestens 100 Stunden als PIC oder als PIC unter Aufsicht;

(4) 75 Stunden Instrumentenflugzeit, wovon höchstens 30 Stunden Instrumentenbodenzeit sein dürfen, sowie

(5) 100 Stunden Nachtflugzeit als PIC oder Kopilot.

Von den 1 500 Stunden Flugzeit können bis zu 100 Stunden Flugzeit in einem FFS und FNPT absolviert worden sein. Von diesen 100 Stunden dürfen höchstens 25 Stunden in einem FNPT absolviert worden sein.

c) Anrechnung

(1) Inhaber einer Pilotenlizenz für andere Kategorien von Luftfahrzeugen erhalten eine Anrechnung von Flugzeit bis zu folgenden Höchstgrenzen:

i) für TMG oder Segelflugzeuge: 30 Stunden, geflogen als PIC;

ii) für Hubschrauber: 50 % aller Flugzeitanforderungen von Buchstabe b.

▼M3

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

▼B

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

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

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

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

KAPITEL 3

Besondere Anforderungen für die Hubschrauberkategorie — ATPL(H)

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

Bewerber um eine ATPL(H) müssen

a) Inhaber einer CPL(H) und einer Musterberechtigung für ein Hubschraubermuster mit mehreren Piloten sein und eine Ausbildung in MCC erhalten haben,

b) als Hubschrauberpiloten mindestens 1 000 Flugstunden absolviert haben, die mindestens Folgendes umfassen:

(1) 350 Stunden in Hubschraubern mit mehreren Piloten;

(2) i) 250 Stunden als PIC oder

▼B

ii) 100 Stunden als PIC und 150 Stunden als PIC unter Aufsicht oder

iii) 250 Stunden als PIC unter Aufsicht in Hubschraubern mit mehreren Piloten. In diesem Fall werden die ATPL(H)- Rechte auf den Betrieb mit mehreren Piloten beschränkt, bis 100 Stunden als PIC absolviert wurden;

(3) 200 Stunden Überlandflugzeit, davon mindestens 100 Stunden als PIC oder als PIC unter Aufsicht;

(4) 30 Stunden Instrumentenflugzeit, wovon höchstens 10 Stunden Instrumentenbodenzeit sein dürfen, sowie

(5) 100 Stunden Nachtflugzeit als PIC oder Kopilot.

Von den 1 000 Stunden dürfen höchstens 100 Stunden in einem FSTD absolviert worden sein, wovon nicht mehr als 25 Stunden in einem FNPT absolviert worden sein dürfen.

c) Flugzeit in Flugzeugen wird bis zu 50 % auf die Flugzeitanforderungen von Buchstabe b angerechnet.

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

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

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

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

ABSCHNITT G

INSTRUMENTENFLUGBERECHTIGUNG — IR

KAPITEL 1

Allgemeine Anforderungen

▼M12

FCL.600 IR — Allgemeines

Sofern in Punkt FCL.835 nichts anderes bestimmt ist, ist der Flugbetrieb unter IFR auf einem Flugzeug, Hubschrauber, Luftschiff oder einem Luftfahrzeug mit vertikaler Start- und Landefähigkeit nur Inhabern einer PPL, CPL, MPL und ATPL mit einer der Luftfahrzeugkategorie angemessenen IR erlaubt, oder, wenn eine der Luftfahrzeugkategorie angemessene IR nicht vorhanden ist, nur während der Absolvierung der praktischen Prüfung oder des Unterrichts mit Fluglehrer.

▼B

FCL.605 IR — Rechte

▼M5

a) Die Rechte eines Inhabers einer IR umfassen das Fliegen von Luftfahrzeugen unter IFR, einschließlich PBN-Betrieb, mit einer Mindest-Entscheidungshöhe von nicht weniger als 200 Fuß (60 m).

▼C1

b) Im Falle einer IR für mehrmotorige Flugzeuge können diese Rechte auf Entscheidungshöhen unter 200 Fuß (60 m) erweitert werden, wenn der Bewerber eine besondere Ausbildung bei einer ATO erhalten hat und in einem Luftfahrzeug mit mehreren Piloten Abschnitt 6 der in Anlage 9 dieses Teils vorgeschriebenen praktischen Prüfung bestanden hat.

▼B

c) Inhaber einer IR üben ihre Rechte gemäß den in Anlage 8 dieses Teils genannten Bedingungen aus.

▼B

d) *Nur Hubschrauber*. Um Rechte als PIC unter IFR in Hubschraubern mit mehreren Piloten ausüben zu können, muss der Inhaber einer IR(H) mindestens 70 Stunden Instrumentenflugzeit absolviert haben, wovon bis zu 30 Stunden Instrumentenbodenzeit sein dürfen.

FCL.610 IR — Voraussetzungen und Anrechnung

Bewerber um eine IR müssen

a) Inhaber folgender Lizenzen sein:

(1) mindestens einer PPL in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie und

▼M3

i) der Nachtflugberechtigung gemäß FCL.810, wenn die IR-Rechte nachts ausgeübt werden, oder

▼B

ii) einer ATPL in einer anderen Luftfahrzeugkategorie oder

(2) einer CPL in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie.

▼M3

b) mindestens 50 Stunden Überlandflugzeit als PIC in Flugzeugen, TMGs, Hubschraubern oder Luftschiffen absolviert haben, davon mindestens 10 oder im Falle von Luftschiffen 20 Stunden in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie.

▼B

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

▼M8

FCL.615 IR — Theoriekenntnisse und Flugunterricht

a) Lehrgang

Bewerber um eine IR müssen einen Theorielehrgang und Flugunterricht bei einer ATO absolviert haben. Der Lehrgang muss

1. ein integrierter Ausbildungslehrgang sein, der die Ausbildung für die IR gemäß Anlage 3 dieses Anhangs (Teil-FCL) umfasst, oder

2. ein modularer Lehrgang gemäß Anlage 6 dieses Anhangs (Teil-FCL) sein.

b) Prüfung

Bewerber müssen Theoriekenntnisse entsprechend den verliehenen Rechten in den nachfolgenden Sachgebieten nachweisen:

1. Luftrecht,

2. allgemeine Luftfahrzeugkunde — Bordinstrumente,

3. Flugplanung und -überwachung,

4. menschliches Leistungsvermögen,

5. Meteorologie,

6. Funknavigation und

7. Kommunikation.

▼B

FCL.620 IR — Praktische Prüfung

a) Bewerber um eine IR müssen in einer praktischen Prüfung gemäß Anlage 7 dieses Teils nachweisen, dass sie die einschlägigen Verfahren und Manöver mit einer für die entsprechenden verliehenen Rechte angemessenen Kompetenz beherrschen.

▼B

b) Für eine IR für mehrmotorige Luftfahrzeuge muss die praktische Prüfung in einem mehrmotorigen Luftfahrzeug abgelegt werden. Für eine IR für einmotorige Luftfahrzeuge muss die praktische Prüfung in einem einmotorigen Luftfahrzeug abgelegt werden. Ein mehrmotoriges Flugzeug mit Motoren auf der Längsachse gilt für die Zwecke dieses Absatzes als einmotoriges Flugzeug.

▼M12

c) Antragstellern, die die praktische Prüfung für den Erwerb einer IR für mehrmotorige Flugzeuge in einem mehrmotorigen Flugzeug mit einem Piloten absolviert haben, für das eine Klassenberechtigung erforderlich ist, muss auch eine IR für einmotorige Flugzeuge für die Klassen- oder Musterberechtigungen für einmotorige Flugzeuge erteilt werden, die sie innehaben.

▼M11

FCL.625 IR — Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung

a) Gültigkeit

Eine IR gilt für 1 Jahr.

b) Verlängerung

1. Eine IR muss innerhalb der letzten 3 Monate vor ihrem Ablaufdatum verlängert werden, indem die für die jeweilige Luftfahrzeugkategorie geltenden Kriterien für die Verlängerung erfüllt werden.

2. Entscheiden sich Bewerber, die Verlängerungsanforderungen früher als in Punkt 1) vorgeschrieben zu erfüllen, beginnt die neue Gültigkeitsdauer am Tag der Befähigungsüberprüfung.

3. Bewerber, die den betreffenden Teil einer IR-Befähigungsüberprüfung vor dem Ablaufdatum der IR nicht bestehen, dürfen die IR-Rechte erst ausüben, wenn sie die IR-Befähigungsüberprüfung bestanden haben.

▼M14

4. Antragsteller, die die Verlängerung einer IR beantragen, bekommen die nach diesem Abschnitt geforderte Befähigungsüberprüfung vollständig angerechnet, sofern sie in Bezug auf die IR die praktische EBT-Beurteilung nach Anlage 10 bei einem EBT-Betreiber absolvieren.

c) Erneuerung

Ist eine IR abgelaufen, müssen Antragsteller, die die Erneuerung ihrer Rechte beantragen, alle folgenden Anforderungen erfüllen:

1. Damit festgestellt werden kann, ob Antragsteller eine Auffrischungsschulung benötigen, um das Befähigungsniveau zu erreichen, das erforderlich ist, um den Instrumentenbestandteil der praktischen Prüfung nach Anlage 9 zu bestehen, müssen sie eine Beurteilung bei einer der folgenden Organisationen absolvieren:

   i) bei einer ATO,

   ii) bei einem EBT-Betreiber, der speziell für eine solche Auffrischungsschulung zugelassen ist.

2. Sollte die Organisation, die die Beurteilung nach Nummer 1 durchgeführt hat, dies für notwendig erachten, müssen sie eine Auffrischungsschulung bei dieser Organisation absolvieren.

3. Nach Erfüllung von Nummer 1 und gegebenenfalls Nummer 2 müssen sie in der betreffenden Luftfahrzeugkategorie eine Befähigungsüberprüfung nach Anlage 9 bestehen oder eine praktische EBT-Beurteilung nach Anlage 10 absolvieren. Die praktische EBT-Beurteilung kann mit der Auffrischungsschulung nach Nummer 2 kombiniert werden.

4. Sie müssen Inhaber der entsprechenden Klassen- oder Musterberechtigung sein, sofern in diesem Anhang nicht etwas anderes bestimmt ist.

▼M11

d) Wurde die IR in den vorangegangenen 7 Jahren nicht erneut validiert oder erneuert, müssen die Bewerber für die IR die Prüfung der theoretischen IR-Kenntnisse und die praktische Prüfung wiederholen.

▼M14

e) Inhaber einer gültigen IR, die in eine von einem Drittland nach Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilte Pilotenlizenz eingetragen ist, sind von den Anforderungen nach Buchstabe c Nummer 1, Buchstabe c Nummer 2 und Buchstabe d ausgenommen, wenn sie die IR-Rechte erneuern, die in den nach diesem Anhang erteilten Lizenzen enthalten sind.

f) Die Befähigungsüberprüfung nach Buchstabe c Nummer 3 kann mit einer Befähigungsüberprüfung für die Erneuerung der entsprechenden Klassen- oder Musterberechtigung kombiniert werden.

▼B

KAPITEL 2

Besondere Anforderungen für die Flugzeugkategorie

FCL.625.A IR(A) — Verlängerung

▼M11

a) Verlängerung.

Für die Verlängerung einer IR(A) müssen die Bewerber

1. die entsprechende Klassen- oder Musterberechtigung besitzen, es sei denn, die IR-Verlängerung wird mit der Erneuerung der entsprechenden Klassen- oder Musterberechtigung kombiniert;

▼M14

2. eine Befähigungsüberprüfung nach Anlage 9 bestehen oder eine praktische EBT-Beurteilung nach Anlage 10 absolvieren, wenn die IR-Verlängerung mit einer Verlängerung einer Klassen- oder Musterberechtigung kombiniert wird;

▼M11

3. wenn die IR-Verlängerung nicht mit der Verlängerung einer Klassen- oder Musterberechtigung kombiniert wird,

i) im Falle von Flugzeugen mit einem Piloten Abschnitt 3b und diejenigen Teile von Abschnitt 1 absolvieren, die für den beabsichtigten Flug der Befähigungsüberprüfung nach Anlage 9 dieses Anhangs relevant sind;

ii) im Falle mehrmotoriger Flugzeuge Abschnitt 6 der Befähigungsüberprüfung für Flugzeuge mit einem Piloten nach Anlage 9 dieses Anhangs unter ausschließlicher Heranziehung von Instrumenten erfüllen.

▼M14

4. Für die Verlängerung nach Nummer 3 kann ein FNPT II oder ein FFS verwendet werden, der die betreffende Flugzeugklasse oder das betreffende Flugzeugmuster nachbildet, sofern mindestens jede zweite Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung einer IR(A) in einem Flugzeug durchgeführt wird.

▼B

b) Es wird eine Anrechnung gemäß Anlage 8 dieses Teils gewährt.

KAPITEL 3

Besondere Anforderungen an die Hubschrauberkategorie

▼M11

FCL.625.H IR(H) — Verlängerung

a) Für die Verlängerung einer IR(H) müssen die Bewerber:

1. die entsprechende Musterberechtigung besitzen, es sei denn, die IR-Verlängerung wird mit der Erneuerung der entsprechenden Musterberechtigung kombiniert;

▼M11

2. eine Befähigungsüberprüfung für das entsprechende Hubschraubermuster nach Anlage 9 dieses Anhangs bestehen, wenn die IR-Verlängerung mit der Verlängerung einer Musterberechtigung kombiniert wird;

3. wenn die IR-Verlängerung nicht mit der Verlängerung einer Musterberechtigung kombiniert wird, Abschnitt 5 und die relevanten Teile von Abschnitt 1 der Befähigungsüberprüfung nach Anlage 9 dieses Anhangs für das entsprechende Hubschraubermuster absolvieren.

b) Für die Befähigungsüberprüfung nach Punkt (a)(3) kann ein FTD 2/3 oder ein FFS verwendet werden, der das betreffende Hubschraubermuster nachbildet, sofern mindestens jede zweite Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung einer IR(H) in einem Hubschrauber durchgeführt wird.

c) Es wird eine Quer-Anrechnung nach Anlage 8 dieses Anhangs gewährt.

▼B

FCL.630.H IR(H) — Erweiterung von Rechten von einmotorigen auf mehrmotorige Hubschrauber

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

a) einen Ausbildungslehrgang bei einer ATO, der mindestens 5 Stunden Instrumentenunterricht mit einem Lehrberechtigten umfasst, wovon 3 Stunden in einem FFS oder FTD 2/3 oder FNPT II/III absolviert werden können, und

b) Abschnitt 5 der praktischen Prüfung gemäß Anlage 9 dieses Teil auf mehrmotorigen Hubschraubern.

KAPITEL 4

Besondere Anforderungen für die Luftschiffkategorie

FCL.625.As IR(As) — Verlängerung

Bewerber um die Verlängerung einer IR(As) müssen,

a) wenn dies mit einer Verlängerung einer Musterberechtigung verbunden ist, eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anlage 9 dieses Teils für das entsprechende Luftschiffmuster absolvieren;

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

ABSCHNITT H

KLASSEN- UND MUSTERBERECHTIGUNGEN

KAPITEL 1

Allgemeine Anforderungen

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

▼M12

a) Inhaber einer Pilotenlizenz dürfen nur dann als Piloten eines Luftfahrzeugs handeln, wenn sie über eine gültige und geeignete Klassen- oder Musterberechtigung verfügen, es sei denn,

1. sie üben die mit einer LAPL verbundenen Rechte aus,

▼M12

2. sie legen praktische Prüfungen oder Befähigungsüberprüfungen für die Erneuerung von Klassen- und Musterberechtigungen ab,

3. sie erhalten Flugunterricht,

4. sie sind Inhaber einer nach Punkt FCL.820 erteilten Testflugberechtigung.

▼B

b) Ungeachtet Buchstabe a können Piloten im Falle von Flügen, die mit der Einführung oder Änderung von Luftfahrzeugmustern zusammenhängen, Inhaber einer speziellen von der zuständigen Behörde ausgestellten Berechtigung sein, mit der sie ermächtigt werden, die Flüge durchzuführen. Die Gültigkeit dieser Berechtigung muss auf diese speziellen Flüge beschränkt sein.

▼M5

———————

▼B

FCL.705 Rechte des Inhabers einer Klassen- oder Musterberechtigung

▼C1

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

▼M11

FCL.710 Klassen- und Musterberechtigungen — Baureihen

a) Piloten müssen Unterschiedsschulungen oder ein Vertrautmachen absolvieren, um ihre Rechte auf eine andere Baureihe von Luftfahrzeugen innerhalb einer Klassen- oder Musterberechtigung zu erweitern. Im Falle unterschiedlicher Baureihen innerhalb einer Klassen- oder Musterberechtigung muss die Unterschiedsschulung oder das Vertrautmachen die einschlägigen Elemente umfassen, die gegebenenfalls in den betrieblichen Eignungsdaten (OSD) festgelegt sind.

b) Die Unterschiedsschulung muss bei einer der folgenden Stellen absolviert werden:

1. einer ATO,

2. einer DTO im Falle von Luftfahrzeugen nach Anhang VIII Punkt DTO.GEN.110(a)(1)(c) und (a)(2)(c),

3. einem Inhaber eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses mit einem genehmigten Unterschiedsschulungsprogramm für die betreffende Klasse oder das betreffende Muster.

c) Ungeachtet der Anforderung in Punkt (b) kann eine Unterschiedsschulung für TMG, einmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk (SEP), einmotorige Flugzeuge mit Turbinentriebwerk (SET) und mehrmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk (MEP) von einem entsprechend qualifizierten Lehrberechtigten durchgeführt werden, sofern in den betrieblichen Eignungsdaten (OSD) nicht etwas anderes bestimmt ist.

d) Haben Piloten innerhalb von 2 Jahren nach der in Punkt (b) aufgeführten Ausbildung die Baureihe nicht geflogen, muss eine weitere Unterschiedsschulung oder eine Befähigungsüberprüfung mit dieser Baureihe absolviert werden, sofern es sich nicht um Muster oder Baureihen innerhalb der SEP- und TMG-Klassenberechtigungen handelt.

▼C17

e) Die Unterschiedsschulung oder Befähigungsüberprüfung in dieser Baureihe wird in das Flugbuch des Piloten oder in ein gleichwertiges Dokument eingetragen und vom Lehrberechtigten oder Prüfer entsprechend unterzeichnet.

▼B

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

▼M7

a) Ausbildungslehrgang. Bewerber um eine Klassen- oder Musterberechtigung müssen einen Ausbildungslehrgang bei einer ATO absolvieren. Bewerber um eine Klassenberechtigung für nicht als Hochleistungsflugzeuge eingestufte einmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk, eine Klassenberechtigung für TMG oder eine Musterberechtigung für einmotorige Hubschrauber nach Anhang VIII (Teil-DTO) Punkt DTO.GEN.110(a)(2)(c) können den Ausbildungslehrgang bei einer DTO absolvieren. Die Ausbildung für die Musterberechtigung muss die obligatorischen Ausbildungselemente für das entsprechende Muster wie in den gemäß Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission festgelegten betrieblichen Eignungsdaten definiert enthalten.

▼B

b) *Prüfung der theoretischen Kenntnisse*. Der Bewerber um eine Klassen- oder Musterberechtigung muss eine von der ATO durchgeführte Prüfung der theoretischen Kenntnisse zum Nachweis des Stands der theoretischen Kenntnisse ablegen, die für den sicheren Betrieb der betreffenden Luftfahrzeugklasse bzw. des betreffenden Luftfahrzeugmusters erforderlich sind.

(1) Bei Luftfahrzeugen mit mehreren Piloten erfolgt die Prüfung der theoretischen Kenntnisse schriftlich und umfasst mindestens 100 Multiple-Choice-Fragen, die alle Hauptsachgebiete des Lehrplans angemessen abdecken.

(2) Bei mehrmotorigen Luftfahrzeugen mit einem Piloten erfolgt die Prüfung der theoretischen Kenntnisse schriftlich, und die Zahl der Multiple-Choice-Fragen richtet sich nach der Komplexität des Luftfahrzeugs.

(3) Bei einmotorigen Luftfahrzeugen wird die Prüfung der theoretischen Kenntnisse mündlich vom Prüfer während der praktischen Prüfung durchgeführt, um festzustellen, ob ein zufrieden stellender Kenntnisstand erreicht wurde.

▼M3

(4) Bei Flugzeugen mit einem Piloten, die als Hochleistungsflugzeuge eingestuft sind, erfolgt die Prüfung schriftlich und umfasst mindestens 100 Multiple-Choice-Fragen, die alle Sachgebiete des Lehrplans angemessen abdecken.

▼M11

(5) Bei einmotorigen Flugzeugen mit einem Piloten und mehrmotorigen Flugzeugen mit einem Piloten (Wasserflugzeuge) erfolgt die Prüfung schriftlich und muss mindestens 30 Multiple-Choice-Fragen umfassen.

▼B

c) *Praktische Prüfung*. Der Bewerber um eine Klassen- oder Musterberechtigung muss eine praktische Prüfung gemäß Anlage 9 dieses Teils zum Nachweis der praktischen Fertigkeiten ablegen, die für den sicheren Betrieb der betreffenden Luftfahrzeugklasse bzw. des betreffenden Luftfahrzeugmusters erforderlich sind.

Der Bewerber muss die praktische Prüfung innerhalb eines Zeitraums von 6 Monaten nach Beginn des Klassen- bzw. Musterberechtigungslehrgangs und innerhalb eines Zeitraums von 6 Monaten vor dem Antrag auf Erteilung der Klassen- oder Musterberechtigung ablegen.

▼M8

d) Bei Bewerbern, die bereits eine Musterberechtigung für das Führen eines Luftfahrzeugmusters entweder mit einem Piloten oder mit mehreren Piloten besitzen, gelten die theoretischen Anforderungen als bereits erfüllt, wenn sie einen Antrag auf Hinzufügung des Rechts für die jeweils andere Betriebsform auf demselben Luftfahrzeugmuster stellen. Diese Bewerber haben für die andere Betriebsform bei einer ATO oder einem AOC-Inhaber, der speziell für eine solche Ausbildung über eine Zulassung der zuständigen Behörde verfügt, eine zusätzliche Flugausbildung zu absolvieren. Die Betriebsform wird in die Lizenz eingetragen.

▼B

e) Ungeachtet der vorstehenden Absätze sind Piloten, die Inhaber einer gemäß FCL.820 erteilten Testflugberechtigung sind und die an Entwicklungs-, Zertifizierungs- oder Fertigungstestflügen für ein Luftfahrzeugmuster mitgewirkt und entweder 50 Stunden gesamte Flugzeit oder 10 Stunden Flugzeit als PIC bei technischen Prüfflügen in diesem Baumuster absolviert haben, berechtigt, einen Antrag auf Erteilung der betreffenden Musterberechtigung zu stellen, sofern sie die Erfahrungsanforderungen und die Voraussetzungen für die Erteilung dieser Musterberechtigung, wie in diesem Abschnitt festgelegt, für die betreffende Luftfahrzeugkategorie erfüllen.

▼M12

f) Antragstellern für den Erwerb einer Klassenberechtigung für TMG, die auch Inhaber einer SPL nach Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission sind, die auch Rechte zum Führen von TMG umfasst, wird dies in Bezug auf die Anforderungen in den Punkten (a), (b) und (c) vollständig angerechnet.

▼M14

FCL.740 Gültigkeit und Erneuerung von Klassen- und Musterberechtigungen

a) Gültigkeit

1. Der Gültigkeitszeitraum von Klassen- und Musterberechtigungen beträgt 1 Jahr, ausgenommen Klassenberechtigungen für einmotorige Luftfahrzeuge mit einem Piloten, für die der Gültigkeitszeitraum 2 Jahre beträgt, sofern in den betrieblichen Eignungsdaten (OSD) nicht etwas anderes bestimmt ist. Entscheiden sich Piloten, die Verlängerungsanforderungen früher als in den Punkten FCL.740.A, FCL.740.H, FCL.740.PL und FCL.740.As vorgeschrieben zu erfüllen, beginnt die neue Gültigkeitsdauer am Tag der Befähigungsüberprüfung.

2. Antragsteller, die die Verlängerung einer Klassen- oder Musterberechtigung beantragen, bekommen die nach diesem Abschnitt geforderte Befähigungsüberprüfung vollständig angerechnet, sofern sie die praktische EBT-Beurteilung nach Anlage 10 bei einem Betreiber absolvieren, der für die jeweilige Klassen- oder Musterberechtigung eine EBT eingeführt hat.

b) Erneuerung

Für die Erneuerung einer Klassen- oder Musterberechtigung müssen Antragsteller alle folgenden Anforderungen erfüllen:

1. Damit festgestellt werden kann, ob Antragsteller eine Auffrischungsschulung benötigen, um das für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs erforderliche Befähigungsniveau zu erreichen, müssen sie eine Beurteilung bei einer der folgenden Organisationen absolvieren:

   i) bei einer ATO,

   ii) bei einer DTO oder ATO, wenn es sich bei der abgelaufenen Berechtigung um eine Klassenberechtigung für nicht als Hochleistungsflugzeuge eingestufte einmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk, eine Klassenberechtigung für TMG oder eine Musterberechtigung für einmotorige Hubschrauber nach Anhang VIII Punkt DTO.GEN.110(a)(2)(c) handelte;

   iii) bei einer DTO, einer ATO oder bei einem Lehrberechtigten, wenn die Berechtigung höchstens drei Jahre zuvor ablief und es sich bei der Berechtigung um eine Klassenberechtigung für nicht als Hochleistungsflugzeuge eingestufte einmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk oder eine Klassenberechtigung für TMG handelte;

   iv) bei einem EBT-Betreiber, der speziell für eine solche Auffrischungsschulung zugelassen ist.

2. Sollte die Organisation oder der Lehrberechtigte, die bzw. der die Beurteilung nach Nummer 1 durchgeführt hat, dies für notwendig erachten, müssen sie eine Auffrischungsschulung bei dieser Organisation oder bei diesem Lehrberechtigten absolvieren.

3. Nach Erfüllung von Nummer 1 und gegebenenfalls Nummer 2 müssen sie eine Befähigungsüberprüfung nach Anlage 9 bestehen oder eine praktische EBT-Beurteilung nach Anlage 10 absolvieren. Die praktische EBT-Beurteilung kann mit der Auffrischungsschulung nach Nummer 2 kombiniert werden.

Abweichend von Buchstabe b Nummern 1, 2 und 3 sind Piloten, die Inhaber einer gemäß Punkt FCL.820 erteilten Testflugberechtigung sind und die an Entwicklungs-, Zertifizierungs- oder Fertigungstestflügen für ein Luftfahrzeugmuster mitgewirkt und in dem Jahr vor ihrem Antrag entweder 50 Stunden Gesamtflugzeit oder 10 Stunden Flugzeit als PIC bei Testflügen auf diesem Baumuster absolviert haben, berechtigt, einen Antrag auf Verlängerung oder Erneuerung der betreffenden Musterberechtigung zu stellen.

▼M14

Antragsteller sind von den Anforderungen von Buchstabe b Nummer 1 und 2 ausgenommen, sofern sie über eine gültige Berechtigung für dieselbe Luftfahrzeugklasse oder dasselbe Luftfahrzeugmuster verfügen, die in eine von einem Drittland nach Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilte Pilotenlizenz eingetragen ist, und sofern sie berechtigt sind, die mit dieser Berechtigung verbundenen Rechte auszuüben.

c) Piloten, die das EBT-Programm eines Betreibers verlassen, nachdem sie kein annehmbares Kompetenzniveau gemäß diesem EBT-Programm nachgewiesen haben, dürfen die mit dieser Musterberechtigung verbundenen Rechte erst ausüben, wenn sie eine der folgenden Bedingungen erfüllt haben:

1. Sie haben eine praktische EBT-Beurteilung nach Anlage 10 absolviert.

2. Sie haben eine Befähigungsüberprüfung nach Punkt FCL.625(c)(3) bzw. Punkt FCL.740(b)(3) bestanden. In diesem Fall gelten die Punkte FCL.625(b)(4) und FCL.740(a)(2) nicht.

▼B

KAPITEL 2

Besondere Anforderungen für die Flugzeugkategorie

▼M8

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

Sofern nicht in den gemäß Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 (OSD) festgelegten betrieblichen Eignungsdaten etwas anderes festgelegt ist, müssen Bewerber um eine Klassen- oder Musterberechtigung die folgenden Anforderungen bezüglich der Erfahrung und Voraussetzungen für die Erteilung der betreffenden Berechtigung erfüllen:

a) Flugzeuge mit einem Piloten:

▼M14

Antragsteller, die entweder bei der Beantragung einer Klassen- oder Musterberechtigung oder der Verlängerung der mit einer Klassen- oder Musterberechtigung bereits verbundenen Rechte für den Betrieb mit mehreren Piloten erstmals das Recht beantragen, ein Flugzeug mit einem Piloten im Betrieb mit mehreren Piloten zu führen, müssen die Anforderungen nach Buchstabe b Nummer 4 sowie vor Aufnahme des entsprechenden Lehrgangs die Anforderungen nach Buchstabe b Nummer 5 erfüllen.

▼M8

Zusätzlich gilt für

1. mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten:

   Bewerber, die erstmals eine Klassen- oder Musterberechtigung für ein mehrmotoriges Flugzeug mit einem Piloten beantragen, müssen mindestens 70 Stunden als verantwortlicher Pilot (PIC) auf Flugzeugen absolviert haben.

2. technisch nicht komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten:

   Vor dem Beginn der Flugausbildung müssen Bewerber um eine Klassen- oder Musterberechtigung für ein Flugzeug mit einem Piloten, das als Hochleistungsflugzeug eingestuft ist,

   i) mindestens insgesamt 200 Stunden Flugerfahrung besitzen, davon 70 Stunden als verantwortlicher Pilot (PIC) auf Flugzeugen, und

   ii) einer der folgenden Anforderungen genügen:

      A) Inhaber eines Zeugnisses über den zufriedenstellenden Abschluss eines Lehrgangs für zusätzliche Theoriekenntnisse sein, der bei einer ATO absolviert wurde, oder

      B) die ATPL(A)-Theorieprüfungen gemäß diesem Anhang (Teil-FCL) bestanden haben oder

▼M8

C) zusätzlich zu einer Lizenz, die gemäß diesem Anhang (Teil-FCL) erteilt wurde, Inhaber einer ATPL(A) oder CPL(A)/IR mit Anrechnung der Theoriekenntnisse für ATPL(A) sein, die gemäß Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilt wurde;

▼M14

3. technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten:

Antragsteller auf Erteilung einer Musterberechtigung für ein technisch kompliziertes Flugzeug mit einem Piloten, das als Hochleistungsflugzeug eingestuft ist, müssen zusätzlich zur Erfüllung der Anforderungen in Nummer 2 alle folgenden Anforderungen erfüllen:

i) Sie müssen in Besitz einer IR(A) für ein- oder mehrmotorige Flugzeuge nach Abschnitt G sein bzw. gewesen sein.

ii) Für die erstmalige Erteilung der Musterberechtigung müssen sie vor Beginn des Musterberechtigungslehrgangs die Anforderungen nach Buchstabe b Nummer 5 erfüllen.

▼M8

b) Flugzeuge mit mehreren Piloten:

▼M14

Antragsteller, die erstmals eine Musterzulassung für ein Flugzeug mit mehreren Piloten beantragen, müssen Flugschüler sein, die zum Zeitpunkt der Antragstellung einen Lehrgang für die Erteilung einer Lizenz für Piloten in mehrköpfigen Flugbesatzungen (MPL) absolvieren und die vor Aufnahme des Musterberechtigungslehrgangs die folgenden Anforderungen erfüllen:

▼M8

1. mindestens insgesamt 70 Stunden Flugerfahrung als verantwortlicher Pilot (PIC) auf Flugzeugen besitzen;

2. Inhaber einer IR(A)-Berechtigung für mehrmotorige Flugzeuge sein oder gewesen sein;

3. die ATPL(A)-Theorieprüfungen gemäß diesem Anhang (Teil-FCL) bestanden haben und

4. sofern der Musterberechtigungslehrgang nicht mit einem MCC-Lehrgang kombiniert wird,

i) Inhaber eines Zeugnisses über den zufriedenstellenden Abschluss eines MCC-Lehrgangs in Flugzeugen sein oder

ii) Inhaber eines Zeugnisses über den zufriedenstellenden Abschluss eines MCC-Lehrgangs in Hubschraubern sein und mehr als 100 Stunden Flugerfahrung als Pilot auf Hubschraubern mit mehreren Piloten besitzen oder

iii) mindestens 500 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit mehreren Piloten absolviert haben oder

iv) mindestens 500 Stunden als Pilot im Betrieb mit mehreren Piloten auf mehrmotorigen Flugzeugen mit einem Piloten im gewerblichen Luftverkehr gemäß den einschlägigen Flugbetriebsanforderungen absolviert haben und

▼M14

5. den Lehrgang nach Punkt FCL.745.A abgeschlossen haben, es sei denn, sie erfüllen eine der folgenden Anforderungen:

i) Sie haben in den vorangegangenen 3 Jahren die Schulung und Überprüfung nach Anhang III (Teil-ORO) Punkt ORO.FC.220 und Punkt ORO.FC.230 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 abgeschlossen.

ii) Sie haben die Ausbildung nach Punkt FCL.915(e)(1)(ii) abgeschlossen.

▼M8

c) Unbeschadet Buchstabe b kann ein Mitgliedstaat eine Musterberechtigung mit beschränkten Rechten für Flugzeuge mit mehreren Piloten erteilen, die deren Inhaber berechtigt, oberhalb der Flugfläche 200 als Kopilot, der zur Ablösung im Reiseflug qualifiziert ist, tätig zu sein, sofern zwei weitere Besatzungsmitglieder eine Musterberechtigung gemäß Buchstabe b innehaben.

d) Soweit dies in den betrieblichen Eignungsdaten (OSD) entsprechend bestimmt ist, kann die Ausübung der Rechte einer Musterberechtigung anfänglich auf Fliegen unter der Aufsicht eines Lehrberechtigten beschränkt werden. Die Flugstunden unter Aufsicht müssen in das Flugbuch des Piloten oder ein gleichwertiges Dokument eingetragen und vom Lehrberechtigten unterzeichnet werden. Die Beschränkung wird aufgehoben, wenn der Pilot nachweist, dass die gemäß den betrieblichen Eignungsdaten (OSD) festgelegten Flugstunden unter Aufsicht absolviert wurden.

FCL.725.A Theorie- und Flugunterricht für die Erteilung von Klassen- und Musterberechtigungen — Flugzeuge

Sofern nicht in den in Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 festgelegten betrieblichen Eignungsdaten anderweitig festgelegt, gilt

a) für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten:

1. Der Theorielehrgang für eine Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten umfasst mindestens 7 Stunden Ausbildung auf einem mehrmotorigen Flugzeug und

2. die Flugausbildung für eine Klassen- oder Musterberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten umfasst mindestens 2 Stunden und 30 Minuten Flugausbildung mit Fluglehrer unter normalen Bedingungen auf einem mehrmotorigen Flugzeug und mindestens 3 Stunden 30 Minuten Flugausbildung mit Fluglehrer in Triebwerkausfallverfahren und asymmetrischen Flugtechniken.

b) für Wasserflugzeuge mit einem Piloten:

1. Der Ausbildungslehrgang für die Berechtigung für Wasserflugzeuge mit einem Piloten muss Theorie- und Flugunterricht umfassen und

2. die Flugausbildung für eine Klassen- oder Musterberechtigung „Wasserflugzeug“ für Wasserflugzeuge mit einem Piloten muss mindestens 8 Stunden Flugausbildung mit Fluglehrer, wenn die Bewerber Inhaber der Land-Version der betreffenden Klassen- oder Musterberechtigung sind, bzw. 10 Stunden umfassen, wenn die Bewerber nicht Inhaber einer solchen Berechtigung sind, und

c) für technisch komplizierte Nicht-Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten, für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten und Flugzeuge mit mehreren Piloten, dass die Ausbildungslehrgänge UPRT-Theorie- und -Flugunterricht entsprechend den klassen- oder musterspezifischen Besonderheiten umfassen müssen.

▼B

FCL.730.A Besondere Anforderungen an Piloten, die an einem Musterberechtigungslehrgang ohne Flugzeiten (Zero Flight Time Type Rating, ZFTT) teilnehmen — Flugzeuge

a) Ein Pilot, der an der Ausbildung in einem ZFTT-Lehrgang teilnimmt, muss auf einem Flugzeug mit Strahlturbinenantrieb für mehrere Piloten, das nach den Normen von CS-25 oder einer gleichwertigen Lufttüchtigkeitsforderung zugelassen ist, oder auf einem Flugzeug mit Propellerturbinenantrieb mit einer höchstzulässigen Startmasse von mindestens 10 Tonnen oder einer zugelassenen Belegung der Fluggastsitze mit mehr als 19 Fluggästen mindestens Folgendes absolviert haben:

(1) Falls ein FFS, der für Stufe CG, C oder Interim-C zugelassen ist, beim Lehrgang eingesetzt wird: 1 500 Flugstunden oder 250 Streckenabschnitte;

▼B

(2) falls ein FFS, der für Stufe DG oder D zugelassen ist, beim Lehrgang eingesetzt wird: 500 Flugstunden oder 100 Streckenabschnitte.

b) Wenn ein Pilot von einem Flugzeug mit Propellerturbinenantrieb auf ein Flugzeug mit Strahlturbinenantrieb oder umgekehrt wechselt, ist eine weitere Simulatorausbildung erforderlich.

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

a) Der MCC-Ausbildungslehrgang umfasst mindestens:

(1) 25 Stunden theoretischen Unterricht und Übungen sowie

(2) 20 Stunden praktische MCC-Ausbildung oder 15 Stunden im Falle von Flugschülern, die an einem integrierten ATP-Lehrgang teilnehmen.

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

b) Der MCC-Ausbildungslehrgang ist innerhalb von 6 Monaten bei einer ATO zu absolvieren.

c) Sofern der MCC-Lehrgang nicht mit einem Musterberechtigungslehrgang verbunden wurde, wird dem Bewerber beim Abschluss des MCC-Ausbildungslehrgangs eine Bescheinigung über den Abschluss ausgehändigt.

d) Einem Bewerber, der eine MCC-Ausbildung für eine andere Luftfahrzeugkategorie absolviert hat, wird die Anforderung gemäß Buchstabe a Absatz 1 erlassen.

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

▼C1

a) Verlängerung von Musterberechtigungen und Klassenberechtigungen für mehrmotorige Flugzeuge. Für die Verlängerung von Musterberechtigungen und Klassenberechtigungen für mehrmotorige Flugzeuge muss der Bewerber:

▼M14

(1) innerhalb der dem Ablaufdatum der Berechtigung unmittelbar vorangegangenen drei Monate eine Befähigungsüberprüfung nach Anlage 9 oder eine praktische EBT-Beurteilung nach Anlage 10 in der entsprechenden Flugzeugklasse oder dem entsprechenden Flugzeugmuster oder in einem FSTD, das diese Klasse oder dieses Muster nachbildet, bestanden haben und

▼B

(2) während des Gültigkeitszeitraums der Berechtigung mindestens Folgendes absolvieren:

i) 10 Streckenabschnitte als Pilot der betreffenden Flugzeugklasse oder des betreffenden Flugzeugmusters oder

ii) 1 Streckenabschnitt als Pilot der betreffenden Flugzeugklasse oder des betreffenden Flugzeugmusters oder FFS, der mit einem Prüfer geflogen wird. Dieser Streckenabschnitt kann während der Befähigungsüberprüfung geflogen werden.

(3) Einem Piloten, der für einen gemäß den entsprechenden Flugbetriebsanforderungen zugelassenen gewerblichen Luftverkehrsbetreiber arbeitet und der die Befähigungsüberprüfung des Luftfahrtunternehmers in Verbindung mit der Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung der Klassen- oder Musterberechtigung absolviert hat, wird die Anforderung gemäß Absatz 2 erlassen.

▼M12

(4) Die Verlängerung einer BIR oder IR(A) kann, falls vorhanden, mit einer Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung einer Klassen- oder Musterberechtigung kombiniert werden.

▼M4

b) Verlängerung von Klassenberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten.

▼M12

(1) Klassenberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk und TMG-Klassenberechtigungen. Für die Verlängerung von Klassenberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk mit einem Piloten und TMG-Klassenberechtigungen muss der Antragsteller

▼M4

i) innerhalb von 3 Monaten vor dem Ablaufdatum der Berechtigung eine Befähigungsüberprüfung in der betreffenden Klasse gemäß Anlage 9 dieses Teils bei einem Prüfer absolvieren oder

ii) innerhalb von 12 Monaten vor dem Ablaufdatum der Berechtigung 12 Flugstunden in der betreffenden Klasse absolvieren, die Folgendes umfassen:

— 6 Stunden als PIC,

— 12 Starts und 12 Landungen sowie

— Auffrischungsschulung von mindestens 1 Stunde Gesamtflugzeit mit einem Fluglehrer (FI) oder einem Lehrberechtigten für Klassenberechtigungen (CRI). Bewerbern wird diese Auffrischungsschulung erlassen, wenn sie eine Befähigungsüberprüfung für eine Klassen- oder Musterberechtigung, eine praktische Prüfung oder eine Kompetenzbeurteilung in einer anderen Flugzeugklasse oder einem anderen Flugzeugmuster absolviert haben.

(2) Wenn Bewerber Inhaber sowohl einer Klassenberechtigung für einmotorige Landflugzeuge mit Kolbenmotor als auch einer TMG-Berechtigung sind, können sie die Anforderungen von Absatz 1 in einer der beiden Klassen oder einer Kombination von beiden erfüllen und eine Verlängerung für beide Berechtigungen erhalten.

(3) Einmotorige Turboprop-Flugzeuge mit einem Piloten. Für die Verlängerung von Klassenberechtigungen für einmotorige PTL-Flugzeuge müssen Bewerber innerhalb der letzten 3 Monate vor dem Ablaufdatum der Berechtigung eine Befähigungsüberprüfung auf der betreffenden Klasse gemäß Anhang 9 dieses Teils bei einem Prüfer ablegen.

(4) Wenn Bewerber Inhaber sowohl einer Klassenberechtigung für einmotorige Landflugzeuge mit Kolbenmotor als auch einer Klassenberechtigung für einmotorige Wasserflugzeuge mit Kolbenmotor sind, können sie die Anforderungen von Absatz 1 Ziffer ii in einer der beiden Klassen oder einer Kombination von beiden erfüllen und die Einhaltung dieser Anforderungen für beide Berechtigungen erreichen. Mindestens 1 Stunde der vorgeschriebenen PIC-Zeit und 6 der vorgeschriebenen 12 Starts und Landungen müssen in jeder Klasse absolviert werden.

▼M12

(5) Die Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung einer Klassenberechtigung für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten kann mit der Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung einer BIR nach Punkt FCL.835(g)(8) kombiniert werden.

▼B

c) Bewerber, die eine Befähigungsüberprüfung nicht in allen Teilen vor dem Ablaufdatum einer Klassen- oder Musterberechtigung bestehen, dürfen die mit dieser Berechtigung verbundenen Rechte erst ausüben, wenn sie die Befähigungsüberprüfung bestanden haben.

▼M8

FCL.745.A Fortgeschrittener UPRT-Lehrgang — Flugzeuge

a) Der fortgeschrittene UPRT-Lehrgang ist bei einer ATO zu absolvieren und muss mindestens Folgendes umfassen:

1. 5 Stunden Theorieunterricht,

2. Besprechungen vor und nach dem Flug sowie

3. 3 Stunden Flugunterricht mit einem Fluglehrer, der nach Punkt FCL.915 Buchstabe e für Flugzeuge lehrberechtigt ist (FI(A)) und fortgeschrittener UPRT-Unterricht in einem Flugzeug, das für den Ausbildungszweck geeignet ist.

b) Nach Abschluss des UPRT-Lehrgangs erhalten Bewerber ein von der ATO ausgestelltes Abschlusszeugnis.

▼B

KAPITEL 3

Besondere Anforderungen an die Hubschrauberkategorie

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

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

a) *Hubschrauber mit mehreren Piloten.* Bewerber um den ersten Musterberechtigungslehrgang für ein Hubschraubermuster mit mehreren Piloten müssen:

(1) mindestens 70 Stunden als PIC auf Hubschraubern nachweisen;

(2) sofern der Musterberechtigungslehrgang nicht mit einem MCC-Lehrgang kombiniert wird:

i) Inhaber eines Zeugnisses über den zufrieden stellenden Abschluss eines MCC-Lehrgangs in Hubschraubern sein oder

ii) mindestens 500 Stunden als Pilot auf Flugzeugen mit mehreren Piloten nachweisen oder

iii) mindestens 500 Stunden als Pilot auf mehrmotorigen Hubschraubern im Betrieb mit mehreren Piloten nachweisen;

(3) die ATPL(H)-Prüfungen der theoretischen Kenntnisse bestanden haben.

b) Einem Bewerber um den ersten Musterberechtigungslehrgang für ein Hubschraubermuster mit mehreren Piloten, der einen integrierten ATP(H)/IR-, ATP(H)-, CPL(H)/IR- oder CPL(H)-Lehrgang absolviert hat und die Anforderung gemäß Buchstabe a Absatz 1 nicht erfüllt, wird die Musterberechtigung mit einer Einschränkung der Rechte auf die Ausübung von Funktionen nur als Kopilot erteilt. Diese Beschränkung wird aufgehoben, sobald der Pilot

(1) 70 Stunden als PIC oder verantwortlicher Pilot unter Aufsicht auf Hubschraubern absolviert hat;

(2) die praktische Prüfung für mehrere Piloten auf dem entsprechenden Hubschraubermuster als PIC bestanden hat.

c) *Mehrmotorige Hubschrauber mit einem Piloten.* Ein Bewerber um die erstmalige Erteilung einer Musterberechtigung für einen mehrmotorigen Hubschrauber mit einem Piloten muss

(1) vor Beginn der Flugausbildung:

i) die ATPL(H)-Prüfungen der theoretischen Kenntnisse bestanden haben oder

▼B

ii) Inhaber einer Bescheinigung über den Abschluss eines von einer ATO durchgeführten Vorab-Lehrgangs sein. Der Lehrgang muss die folgenden Sachgebiete des ATPL(H)-Theorielehrgangs abdecken:

— allgemeine Flugzeugkunde: Luftfahrzeugzelle/Bordanlagen/Triebwerk und Instrumente/Elektronik,

— Flugleistung und Flugplanung: Masse und Schwerpunktlage, Leistung;

(2) im Falle von Bewerbern, die keinen integrierten ATP(H)/IR-, ATP(H)- oder CPL(H)/IR-Ausbildungslehrgang absolviert haben, mindestens 70 Stunden als PIC auf Hubschraubern absolviert haben.

FCL.735.H Ausbildungslehrgang Zusammenarbeit einer mehrköpfigen Besatzung — Hubschrauber

a) Der MCC-Ausbildungslehrgang umfasst mindestens:

(1) für MCC/IR:

i) 25 Stunden theoretischen Unterricht und Übungen sowie

ii) 20 Stunden praktische MCC-Ausbildung oder 15 Stunden im Falle von Flugschülern, die an einem integrierten ATP(H)/IR-Lehrgang teilnehmen. Wenn die MCC-Ausbildung mit einer erstmaligen Ausbildung für die Musterberechtigung für einen Hubschrauber mit mehreren Piloten verbunden wird, kann die praktische MCC-Ausbildung auf nicht weniger als 10 Stunden verkürzt werden, wenn für die MCC und die Musterberechtigung derselbe FSTD verwendet wird;

(2) für MCC/VFR:

i) 25 Stunden theoretischen Unterricht und Übungen sowie

ii) 15 Stunden praktische MCC-Ausbildung oder 10 Stunden im Falle von Flugschülern, die an einem integrierten ATP(H)/IR-Lehrgang teilnehmen. Wenn die MCC-Ausbildung mit einer erstmaligen Ausbildung für die Musterberechtigung für einen Hubschrauber mit mehreren Piloten verbunden wird, kann die praktische MCC-Ausbildung auf nicht weniger als 7 Stunden verkürzt werden, wenn für die MCC und die Musterberechtigung derselbe FSTD verwendet wird.

b) Der MCC-Ausbildungslehrgang ist innerhalb von 6 Monaten bei einer ATO zu absolvieren.

▼C1

Es ist ein für MCC zugelassener FNPT II oder III, ein FTD 2/3 oder ein FFS zu verwenden.

▼B

c) Sofern nicht der MCC-Lehrgang mit einem Musterberechtigungslehrgang für mehrere Piloten verbunden war, wird dem Bewerber beim Abschluss des MCC-Ausbildungslehrgangs eine Bescheinigung über den Abschluss ausgehändigt.

d) Einem Bewerber, der eine MCC-Ausbildung für eine andere Luftfahrzeugkategorie absolviert hat, wird die Anforderung gemäß Buchstabe a Absatz 1 Ziffer i bzw. Buchstabe a Absatz 2 Ziffer i erlassen.

▼B

e) Einem Bewerber um die MCC/IR-Ausbildung, der eine MCC/VFR-Ausbildung absolviert hat, wird die Anforderung gemäß Buchstabe a Absatz 1 Ziffer i erlassen, und er muss 5 Stunden praktische MCC/IR-Ausbildung absolvieren.

FCL.740.H Verlängerung von Musterberechtigungen — Hubschrauber

a) *Verlängerung.* Für die Verlängerung von Musterberechtigungen für Hubschrauber muss der Bewerber:

(1) eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anlage 9 dieses Teils in der betreffenden Hubschrauberklasse oder einem FSTD, das dieses Muster nachbildet, innerhalb der letzten 3 Monate vor dem Ablaufdatum der Berechtigung absolvieren und

(2) mindestens 2 Stunden als Pilot des betreffenden Hubschraubermusters innerhalb des Gültigkeitszeitraums der Berechtigung absolvieren. Die Dauer der Befähigungsüberprüfung kann auf die 2 Stunden angerechnet werden.

(3) Wenn Bewerber Inhaber von mehr als einer Musterberechtigung für einmotorige Hubschrauber mit Kolbentriebwerk sind, kann ihnen die Verlängerung aller entsprechenden Musterberechtigungen durch Absolvierung einer Befähigungsüberprüfung für nur eines der betreffenden Baumuster gewährt werden, wenn sie während des Gültigkeitszeitraums mindestens 2 Stunden Flugzeit als PIC auf den anderen Mustern absolviert haben.

Die Befähigungsüberprüfung wird im Wechsel auf einem anderen Muster durchgeführt.

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

i) 300 Stunden als PIC auf Hubschraubern;

ii) 15 Stunden auf jedem Muster, für das sie eine Berechtigung besitzen, sowie

iii) mindestens 2 Stunden PIC-Flugzeit auf allen anderen Mustern während des Gültigkeitszeitraums.

Die Befähigungsüberprüfung wird im Wechsel auf einem anderen Muster durchgeführt.

(5) Ein Pilot, der eine praktische Prüfung für die Erteilung einer weiteren Musterberechtigung erfolgreich absolviert hat, erhält die Verlängerung für die betreffenden Musterberechtigungen in den gemeinsamen Gruppen gemäß Absätzen 3 und 4.

(6) Die Verlängerung einer IR(H), falls vorhanden, kann mit einer Befähigungsüberprüfung für eine Musterberechtigung verbunden werden.

b) Ein Bewerber, der eine Befähigungsüberprüfung nicht in allen Teilen vor dem Ablaufdatum einer Musterberechtigung besteht, darf die mit dieser Berechtigung verbundenen Rechte erst ausüben, wenn er die Befähigungsüberprüfung bestanden hat. Im Falle von Buchstabe a Absätze 3 und 4 darf der Bewerber seine Rechte in keinem der Baumuster ausüben.

▼B

KAPITEL 4

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

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

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

a) für Flugzeugpiloten:

(1) Inhaber einer CPL/IR(A) mit theoretischen ATPL-Kenntnissen oder einer ATPL(A) sein;

(2) Inhaber eines Zeugnisses für den Abschluss eines MCC-Lehrgangs sein;

(3) mehr als 100 Stunden als Pilot auf Flugzeugen mit mehreren Piloten absolviert haben;

(4) 40 Stunden Flugausbildung in Hubschraubern absolviert haben;

b) für Hubschrauberpiloten:

(1) Inhaber einer CPL/IR(H) mit theoretischen ATPL-Kenntnissen oder einer ATPL/IR(H) sein;

(2) Inhaber eines Zeugnisses für den Abschluss eines MCC-Lehrgangs sein;

(3) mehr als 100 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit mehreren Piloten absolviert haben;

(4) 40 Stunden Flugausbildung in Flugzeugen absolviert haben;

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

(1) Inhaber mindestens einer CPL(H) sein;

(2) entweder ein IR und theoretische ATPL-Kenntnisse oder eine ATPL jeweils für Flugzeuge oder für Hubschrauber besitzen;

(3) Inhaber eines Zeugnisses für den Abschluss eines MCC-Lehrgangs auf Hubschraubern oder Flugzeugen sein;

(4) mindestens 100 Stunden als Pilot auf Hubschraubern oder Flugzeugen mit mehreren Piloten absolviert haben;

(5) 40 Stunden Flugausbildung in Flugzeugen oder Hubschraubern absolviert haben, wenn der Pilot keine Erfahrung als ATPL oder auf Luftfahrzeugen mit mehreren Piloten besitzt.

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

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

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

a) *Verlängerung*. Für die Verlängerung von Musterberechtigungen für Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit muss der Bewerber

▼B

(1) innerhalb der letzten 3 Monate vor dem Ablaufdatum der Berechtigung eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anlage 9 dieses Teils in dem betreffenden Luftfahrzeug mit vertikaler Start- und Landefähigkeit absolvieren;

(2) während des Gültigkeitszeitraums der Berechtigung mindestens Folgendes absolvieren:

i) 10 Streckenabschnitte als Pilot des betreffenden Musters von Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit, oder

ii) 1 Streckenabschnitt als Pilot des betreffenden Musters von Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit oder FFS, mit einem Prüfer geflogen. Dieser Streckenabschnitt kann während der Befähigungsüberprüfung geflogen werden.

(3) Einem Piloten, der für einen gemäß den entsprechenden Flugbetriebsanforderungen zugelassenen gewerblichen Luftverkehrsbetreiber arbeitet und der die Befähigungsüberprüfung des Luftfahrtunternehmers in Verbindung mit der Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung der Musterberechtigung absolviert hat, wird die Anforderung gemäß Absatz 2 erlassen.

b) Ein Bewerber, der eine Befähigungsüberprüfung nicht in allen Teilen vor dem Ablaufdatum einer Musterberechtigung besteht, darf die mit dieser Berechtigung verbundenen Rechte erst ausüben, wenn er die Befähigungsüberprüfung bestanden hat.

KAPITEL 5

Besondere Anforderungen für die Luftschiffkategorie

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

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

a) für Luftschiffe mit mehreren Piloten:

(1) 70 Flugstunden als PIC auf Luftschiffen absolviert haben;

(2) Inhaber eines Zeugnisses über den zufrieden stellenden Abschluss eines MCC-Lehrgangs auf Luftschiffen sein.

(3) Einem Bewerber, der die Anforderung gemäß Absatz 2 nicht erfüllt, wird die Musterberechtigung mit einer Einschränkung der Rechte auf die Funktionen nur als Kopilot erteilt. Diese Einschränkung wird aufgehoben, sobald der Pilot 100 Flugstunden als PIC oder verantwortlicher Pilot unter Aufsicht auf Luftschiffen absolviert hat.

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

▼M3

a) Der MCC-Ausbildungslehrgang muss mindestens umfassen:

(1) 12 Stunden theoretischen Unterricht und Übungen sowie

(2) 5 Stunden praktische MCC-Ausbildung.

Es ist ein für MCC zugelassener FNPT II oder III, ein FTD 2/3 oder ein FFS zu verwenden.

▼B

b) Der MCC-Ausbildungslehrgang ist innerhalb von 6 Monaten bei einer ATO zu absolvieren.

▼B

c) Sofern nicht der MCC-Lehrgang mit einem Musterberechtigungslehrgang für mehrere Piloten verbunden war, wird dem Bewerber beim Abschluss des MCC-Ausbildungslehrgangs eine Bescheinigung über den Abschluss ausgehändigt.

d) Einem Bewerber, der eine MCC-Ausbildung für eine andere Luftfahrzeugkategorie absolviert hat, werden die Anforderungen gemäß Buchstabe a erlassen.

FCL.740.As Verlängerung von Musterberechtigungen — Luftschiffe

a) *Verlängerung.* Für die Verlängerung von Musterberechtigungen für Luftschiffe muss der Bewerber

(1) eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anlage 9 dieses Teils in der betreffenden Luftschiffklasse in den letzten 3 Monaten vor dem Ablaufdatum der Berechtigung bestehen und

(2) mindestens 2 Stunden als Pilot des betreffenden Luftschiffmusters innerhalb des Gültigkeitszeitraums der Berechtigung absolvieren. Die Dauer der Befähigungsüberprüfung kann auf die 2 Stunden angerechnet werden.

(3) Die Verlängerung einer IR(As), falls vorhanden, kann mit einer Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung einer Klassen- oder Musterberechtigung verbunden werden.

b) Ein Bewerber, der eine Befähigungsüberprüfung nicht in allen Teilen vor dem Ablaufdatum einer Musterberechtigung besteht, darf die mit dieser Berechtigung verbundenen Rechte erst ausüben, wenn er die Befähigungsüberprüfung bestanden hat.

ABSCHNITT I

WEITERE BERECHTIGUNGEN

FCL.800 Kunstflugberechtigung

▼M12

a) Inhaber einer Pilotenlizenz mit Rechten für das Führen von Flugzeugen oder TMG dürfen Kunstflüge nur dann durchführen, wenn sie Inhaber einer Kunstflugberechtigung nach diesem Punkt sind.

▼B

b) Bewerber um eine Kunstflugberechtigung müssen Folgendes absolviert haben:

▼M12

(1) nach Erteilung der Lizenz mindestens 30 Stunden Flugzeit als PIC in Flugzeugen oder TMG,

▼M7

(2) einen Ausbildungslehrgang bei einer DTO oder ATO, der Folgendes umfasst:

▼B

i) einen für die Berechtigung angemessenen theoretischen Unterricht;

▼M12

ii) mindestens 5 Stunden Kunstflugunterricht in Flugzeugen oder TMG mit Motorantrieb.

c) Die mit einer Kunstflugberechtigung verbundenen Rechte sind auf Kunstflug entweder in Flugzeugen oder TMG mit Motorantrieb eingeschränkt, je nachdem, auf welchem Luftfahrzeug die Anforderungen von Punkt (b)(1) und Punkt (b)(2)(ii) erfüllt wurden. Diese Einschränkung wird auf Antrag aufgehoben, wenn ein Pilot mindestens 3 Schulungsflüge mit Fluglehrer, die den vollständigen Kunstfluglehrplan abdecken, in Flugzeugen oder TMG mit Motorantrieb erfolgreich absolviert hat.

▼M12

d) Antragsteller für den Erwerb einer Kunstflugberechtigung, die bereits Inhaber einer TMG-Klassenberechtigung sowie von Kunstflug-Fortgeschrittenenrechten für Segelflugzeuge nach Punkt SFCL.200(d) in Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission sind,

1. unterliegen nicht der in Punkt (c) festgelegten Einschränkung ihrer Kunstflugberechtigung auf Flugzeuge, sofern sie die Anforderungen von Punkt (b)(1) und Punkt (b)(2)(ii) auf Flugzeugen erfüllt haben oder

2. erhalten die vollständige Anrechnung in Bezug auf die Anforderungen nach Punkt (b) für die Erteilung einer auf TMG im Motorflug eingeschränkten Kunstflugberechtigung. Diese Einschränkung wird auf Antrag aufgehoben, wenn der Pilot die Ausbildung nach Punkt (c) abgeschlossen hat.

▼B

FCL.805 Berechtigungen zum Schleppen von Segelflugzeugen und Bannern

a) Inhaber einer Pilotenlizenz mit Rechten zum Fliegen von Flugzeugen oder TMGs dürfen Segelflugzeuge oder Banner nur schleppen, wenn sie Inhaber der entsprechenden Berechtigung zum Schleppen von Segelflugzeugen oder zum Schleppen von Bannern sind.

b) Bewerber um eine Berechtigung zum Schleppen von Segelflugzeugen müssen Folgendes absolviert haben:

(1) mindestens 30 Flugstunden als PIC und 60 Starts und Landungen in Flugzeugen, wenn die Aktivität in Flugzeugen durchgeführt werden soll, oder in TMGs, wenn die Aktivität in TMGs durchgeführt werden soll, absolviert nach Erteilung der Lizenz;

▼M7

(2) einen Ausbildungslehrgang bei einer DTO oder ATO, der Folgendes umfasst:

▼B

i) theoretischen Unterricht über die Betriebsabläufe und Verfahren beim Schleppen;

ii) mindestens 10 Schulungsflüge, bei denen ein Segelflugzeug geschleppt wird, davon mindestens 5 Schulungsflüge mit einem Lehrberechtigten, und

▼M12

iii) ausgenommen Inhaber einer SPL nach Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission 5 Eingewöhnungsflüge auf einem Segelflugzeug, das von einem Luftfahrzeug geschleppt wird.

▼B

c) Bewerber um eine Berechtigung für das Schleppen von Bannern müssen Folgendes absolviert haben:

(1) mindestens 100 Flugstunden und 200 Starts und Landungen als PIC auf Flugzeugen oder TMGs nach Erteilung der Lizenz. Mindestens 30 dieser Flugstunden müssen in Flugzeugen absolviert werden, wenn die Aktivität in Flugzeugen durchgeführt werden soll, oder in TMGs, wenn die Aktivität in TMGs durchgeführt werden soll;

▼M7

(2) einen Ausbildungslehrgang bei einer DTO oder ATO, der Folgendes umfasst:

▼B

i) theoretischen Unterricht über die Betriebsabläufe und Verfahren beim Schleppen;

ii) mindestens 10 Schulungsflüge, bei denen ein Banner geschleppt wird, davon mindestens 5 Schulungsflüge mit einem Lehrberechtigten.

▼M11

d) Die mit den Berechtigungen zum Schleppen von Segelflugzeugen und Bannern verbundenen Rechte sind auf Flugzeuge oder TMG beschränkt, je nach Luftfahrzeug, in dem der Flugunterricht absolviert wurde. Für das Schleppen von Bannern sind die Rechte auf die für den Flugunterricht verwendete Schleppmethode zu beschränken. Die Rechte werden erweitert, wenn der Pilot mindestens drei Schulungsflüge mit einem Fluglehrer absolviert hat, die den vollen Schlepp-Lehrplan in einem der beiden Luftfahrzeuge und die Schleppmethode für das Schleppen von Bannern umfassen.

▼B

e) Um die mit den Berechtigungen zum Schleppen von Segelflugzeugen oder Bannern verbundenen Rechte ausüben zu können, muss der Inhaber der Berechtigung während der letzten 24 Monate mindestens 5 Schleppflüge absolviert haben.

f) Wenn der Pilot die Anforderung von Buchstabe e nicht erfüllt, muss er die fehlenden Schleppflüge mit einem oder unter der Aufsicht eines Lehrberechtigten absolvieren, bevor er die Ausübung seiner Rechte wieder aufnimmt.

▼M12

g) Antragstellern für den Erwerb einer Berechtigung für das Schleppen von Segelflugzeugen oder Bannern mit TMG nach diesem Punkt, die bereits Inhaber einer Berechtigung für das Schleppen von Segelflugzeugen oder Bannern nach Punkt SFCL.205 von Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission sind oder gegebenenfalls alle Anforderungen für die Erteilung dieser Berechtigung erfüllen, wird dies in Bezug auf die Anforderungen von Punkt (b) bzw. Punkt (c) vollständig angerechnet.

▼B

FCL.810 Nachtflugberechtigung

a) Flugzeuge, TMGs, Luftschiffe

▼M12

(1) Für die Ausübung der mit einer LPL oder einer PPL für Flugzeuge, TMG oder Luftschiffe verbundenen Rechte unter VFR-Bedingungen bei Nacht müssen Antragsteller innerhalb eines Zeitraums von bis zu 6 Monaten einen Ausbildungslehrgang bei einer DTO oder ATO absolviert haben. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:

▼B

i) theoretischen Unterricht;

▼M3

ii) mindestens 5 Flugstunden in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie bei Nacht, davon mindestens 3 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, davon mindestens eine Stunde Überland-Navigation mit mindestens einem Überlandflug von mindestens 50 km (27 NM) mit einem Lehrberechtigten und 5 Alleinstarts und 5 Allein-Landungen bis zum vollständigen Stillstand.

▼B

(2) Vor dem Absolvieren der Nachtausbildung müssen LAPL-Inhaber die grundlegende Instrumentenflug-Ausbildung absolviert haben, die für die Erteilung der PPL erforderlich ist.

(3) Wenn Bewerber Inhaber sowohl einer Klassenberechtigung für einmotorige Landflugzeuge mit Kolbenmotor als auch einer Klassenberechtigung für TMG sind, können sie die Anforderungen von obigem Absatz 1 in einer der beiden Klassen oder in beiden Klassen erfüllen.

▼M12

(4) Antragstellern für den Erwerb einer Nachtflugberechtigung für Flugzeuge oder TMG nach diesem Punkt, die bereits Inhaber einer TMG-Nachtflugberechtigung nach Punkt SFCL.210 von Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission sind oder alle Anforderungen für die Erteilung dieser Berechtigung erfüllen, wird dies in Bezug auf die Anforderungen der Punkte (1) und (2) vollständig angerechnet.

▼B

b) *Hubschrauber*. Wenn die Rechte einer PPL für Hubschrauber unter VFR-Bedingungen bei Nacht ausgeübt werden sollen, muss der Bewerber:

(1) mindestens 100 Flugstunden als Pilot in Hubschraubern nach der Erteilung der Lizenz absolviert haben, davon mindestens 60 Stunden als PIC auf Hubschraubern und 20 Stunden Überlandflug;

▼M7

(2) einen Ausbildungslehrgang bei einer DTO oder ATO absolviert haben. Der Lehrgang muss innerhalb von sechs Monaten absolviert werden und Folgendes umfassen:

▼B

i) 5 Stunden theoretischen Unterricht;

ii) 10 Stunden Instrumentenausbildungszeit für Hubschrauber mit einem Lehrberechtigten und

iii) 5 Flugstunden bei Nacht, davon mindestens 3 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, wovon mindestens eine Stunde Überland-Navigation und 5 Platzrunden bei Nacht im Alleinflug. Jeder Rundflug muss einen Start und eine Landung umfassen.

(3) Einem Bewerber, der Inhaber einer IR in einem Flugzeug oder TMG ist oder war, werden 5 Stunden auf die Anforderung in obigem Absatz 2 Ziffer ii angerechnet.

▼M12

_____

▼B

FCL.815 Bergflugberechtigung

▼M12

a) Rechte. Die Rechte des Inhabers einer Bergflugberechtigung bestehen in der Durchführung von Flügen mit Flugzeugen oder TMG von und zu Geländen, für die die entsprechende von den Mitgliedstaaten benannte Behörde festgelegt hat, dass eine solche Berechtigung erforderlich ist.

Inhaber einer LAPL oder einer PPL mit Rechten für das Führen von Flugzeugen oder TMG können eine erstmalige Bergberechtigung erlangen auf

▼B

(1) Rädern, womit das Recht erteilt wird, von und zu entsprechenden Geländen zu fliegen, wenn diese nicht schneebedeckt sind, oder

(2) Skiern, womit das Recht erteilt wird, von und zu entsprechenden Geländenzu fliegen, wenn diese schneebedeckt sind.

(3) Die mit der der erstmaligen Berechtigung verbundenen Rechte können auf Räder bzw. Skier erweitert werden, wenn der Pilot einen entsprechenden zusätzlichen Lehrgang für Vertrautmachen einschließlich theoretischem Unterricht und Flugausbildung bei einem Berg-Fluglehrer absolviert hat.

▼M7

b) *Ausbildungslehrgang.* Bewerber um eine Bergflugberechtigung müssen innerhalb eines Zeitraums von 24 Monaten einen Lehrgang mit Theorieunterricht und Flugausbildung bei einer DTO oder ATO absolviert haben. Der Inhalt des Lehrgangs muss den mit der beantragten Bergflugberechtigung verbundenen Rechten angemessen sein.

▼B

c) *Praktische Prüfung*. Nach Abschluss der Ausbildung muss der Bewerber eine praktische Prüfung bei einem zu diesem Zweck qualifizierten Prüfer absolvieren. Die praktische Prüfung umfasst Folgendes:

▼B

(1) Eine mündliche Prüfung der theoretischen Kenntnisse;

(2) 6 Landungen auf mindestens 2 verschiedenen Geländen, für die festgelegt ist, dass eine Bergflugberechtigung erforderlich ist, und die nicht das Abflug-Gelände sind.

d) *Gültigkeit.* Eine Bergflugberechtigung gilt für einen Zeitraum von 24 Monaten.

▼M11

e) Verlängerung

Für die Verlängerung einer Bergflugberechtigung muss der Bewerber entweder

1. in den letzten 2 Jahren mindestens sechs Landungen auf einem Gelände durchgeführt haben, für das festgelegt ist, dass eine Bergflugberechtigung erforderlich ist, oder

2. eine Befähigungsüberprüfung absolvieren, die den Anforderungen in Buchstabe c entspricht.

▼B

f) *Erneuerung*. Wenn eine Berechtigung abgelaufen ist, muss der Bewerber die Anforderung gemäß Buchstabe e Nummer 2 erfüllen.

FCL.820 Testflugberechtigung

a) Inhaber einer Pilotenlizenz für Flugzeuge oder Hubschrauber dürfen nur als PIC bei Testflügen Kategorie 1 oder 2 wie in Teil-21 definiert tätig sein, wenn sie Inhaber einer Testflugberechtigung sind.

b) Die Verpflichtung, Inhaber einer Testflugberechtigung gemäß Buchstabe a zu sein, gilt nur für Testflüge, die auf Folgendem durchgeführt werden:

(1) Hubschraubern, für die eine Zulassung gemäß den Normen von CS-27 oder CS-29 oder eines gleichwertigen Lufttüchtigkeitskodex erteilt wurde oder erteilt werden soll, oder

(2) Flugzeugen, für die eine Zulassung gemäß Folgendem erteilt wurde oder erteilt werden soll:

i) den Normen von CS-25 oder eines gleichwertigen Lufttüchtigkeitskodex oder

ii) den Normen von CS-23 oder eines gleichwertigen Lufttüchtigkeitskodex, außer für Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von weniger als 2 000 kg.

c) Die Rechte des Inhabers einer Testflugberechtigung bestehen innerhalb der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie in Folgendem:

(1) im Falle einer Testflugberechtigung Kategorie 1: Durchführung aller Kategorien von Testflügen wie in Teil-21 festgelegt, entweder als PIC oder als Kopilot;

(2) im Falle von einer Testflugberechtigung Kategorie 2:

i) Durchführung von Testflügen Kategorie 1 wie in Teil-21 festgelegt:

— als Kopilot oder

— als PIC, im Falle der in Buchstabe b Absatz 2 Ziffer ii genannten Flugzeuge, außer denjenigen innerhalb der Kategorie für den regionalen Pendelverkehr oder die eine Auslegungs-Sturzfluggeschwindigkeit von mehr als 0,6 Mach oder eine Gipfelhöhe über 25 000 Fuß besitzen;

ii) Durchführung von allen anderen Kategorien von Testflügen wie in Teil-21 festgelegt, entweder als PIC oder als Kopilot;

▼M5

(3) Durchführung von Flügen ohne Muster- oder Klassenberechtigung gemäß Abschnitt H mit der Ausnahme, dass die Testflugberechtigung nicht für den gewerblichen Luftverkehr verwendet werden darf.

▼B

d) Bewerber um die erstmalige Erteilung einer Testflugberechtigung müssen

(1) mindestens Inhaber einer CPL und einer IR in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie sein,

(2) mindestens 1 000 Flugstunden in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie absolviert haben, davon mindestens 400 Stunden als PIC,

(3) einen entsprechenden Ausbildungslehrgang für das gewünschte Luftfahrzeug und die gewünschte Kategorie von Flügen bei einer ATO absolviert haben. Die Ausbildung muss mindestens folgende Sachgebiete umfassen:

— Leistung;

— Stabilität und Steuerungs-/Handling-Eigenschaften;

— Bordanlagen;

— Testmanagement;

— Risiko-/Sicherheitsmanagement.

e) Die Rechte von Inhabern einer Testflugberechtigung können auf eine andere Testflugkategorie und eine andere Luftfahrzeugkategorie erweitert werden, wenn die Inhaber einen weiteren Lehrgang bei einer ATO absolviert haben.

▼M12

_____

_____

FCL.835 Basis-Instrumentenflugberechtigung (BIR)

a) Rechte und Bedingungen

1. Die Rechte eines BIR-Inhabers bestehen in der Durchführung von Flügen nach IFR auf Flugzeugen mit einem Piloten, für die er die Klassenberechtigungen innehat, ausgenommen Hochleistungsflugzeuge und Flugzeugvarianten, sofern in den betrieblichen Eignungsdaten eine IR vorgegeben ist.

2. Die mit einer BIR verbundenen Rechte dürfen nur nach Punkt FCL.205.A ausgeübt werden.

3. Die mit einer BIR verbundenen Rechte dürfen nachts nur ausgeübt werden, wenn der Pilot eine Nachtflugberechtigung nach Punkt FCL.810 innehat.

4. Die mit einer BIR verbundenen Rechte für mehrmotorige Flugzeuge gelten auch für einmotorige Flugzeuge, für die der Pilot eine gültige Klassenberechtigung für einmotorige Flugzeuge innehat.

5. Die Ausübung der mit einer BIR verbundenen Rechte unterliegt folgenden Bedingungen:

i) Die als Flugplatz-Betriebsminima verwendete Entscheidungshöhe (DH) oder Sinkflugmindesthöhe (MDH) muss mindestens 200 ft über dem Wert liegen, der sonst nach Punkt „NCO.OP.110 Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen — Flugzeuge und Hubschrauber“ und Punkt „NCO.OP.111 Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen — NPA, APV, CAT I Flugbetrieb“ von Anhang VII der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 berechnet würde.

ii) Die als Flugplatz-Betriebsminima verwendete Sicht darf nicht unter 1 500 m liegen.

▼**M12**

iii) Der verantwortliche Pilot darf einen Flug nach Instrumentenflugregeln nicht aufnehmen oder einen Übergang vom Instrumenten- auf Sichtflug durchführen, es sei denn,

A) am Startflugplatz beträgt die Sicht mindestens 1 500 m und die Hauptwolkenuntergrenze mindestens 600 ft, oder es gelten die für die jeweilige Flugzeugkategorie veröffentlichten Mindestwerte für den Platzrundenanflug, je nachdem, welcher der beiden Werte größer ist, und

B) am Zielflugplatz und an jedem erforderlichen Ausweichflugplatz beträgt die Sicht den verfügbaren aktuellen meteorologischen Informationen zufolge für den Zeitraum von einer Stunde vor bis einer Stunde nach der voraussichtlichen Ankunftszeit oder von der tatsächlichen Abflugzeit bis eine Stunde nach der voraussichtlichen Ankunftszeit, je nachdem, welcher Zeitraum kürzer ist, mindestens 1 500 m und die Hauptwolkenuntergrenze mindestens 600 ft oder es gilt der für die jeweilige Flugzeugkategorie veröffentlichte Mindestwert für den Platzrundenanflug oder die nach Punkt (i) um 200 ft erhöhte DH/MDH, je nachdem, welcher Wert größer ist.

b) Voraussetzungen. Antragsteller für den Erwerb einer BIR müssen mindestens Inhaber einer PPL(A) sein.

c) Ausbildungslehrgang. Bewerber um eine BIR müssen bei einer ATO

1. Theorieunterricht nach Punkt FCL.615(a) absolviert haben und

2. Flugunterricht absolviert haben, der die folgenden Instrumentenflug-Ausbildungsmodule umfasst:

i) Modul 1 — das Ausbildungsmodul für die Vermittlung von Kernfähigkeiten für die Befähigung zum Fliegen allein mit Hilfe von Instrumenten;

ii) Modul 2 — das Ausbildungsmodul für angewandte Flugfähigkeiten für den IFR-Abflug, Warteverfahren, 2D- und 3D-Anflugverfahren;

iii) Modul 3 — das Ausbildungsmodul für angewandte Flugfähigkeiten für Strecken- IFR-Verfahren und

iv) Modul 4 — (für den Erwerb einer BIR für mehrmotorige Flugzeuge) das Ausbildungsmodul für angewandte Flugfähigkeiten, das einen asymmetrischen Instrumentenanflug und Durchstartverfahren bei einem ausgefallenen Triebwerk umfasst, und

3. Flugunterricht absolviert haben, der folgende Anforderungen erfüllt:

i) Das in Punkt (c)(2)(i) genannte Modul muss zunächst abgeschlossen werden. Die in Punkt (c)(2)(ii) und Punkt (c)(2)(iii) genannten Module und gegebenenfalls das in Punkt (c)(2)(iv) genannte Modul können in einer vom Antragsteller gewählten Reihenfolge abgeschlossen werden.

ii) Die in Punkt (c)(2) genannten Module können in Flugzeugen, FSTD oder einer Kombination davon absolviert werden. Auf jeden Fall muss der Antragsteller eine Schulung in dem für die praktische Prüfung zu verwendenden Flugzeug absolvieren.

iii) Die in Punkt (c)(2)(i), Punkt (c)(2)(ii) und Punkt (c)(2)(iv) genannten Module können außerhalb einer ATO begonnen, müssen jedoch bei einer ATO abgeschlossen werden. Das in Punkt (c)(2)(iii) genannte Modul kann außerhalb einer ATO abgeschlossen werden.

▼**M12**

iv) Ein Pilot, der keine Klassen- oder Musterberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge innehat, muss vor Beginn des in Punkt (c)(2)(iv) genannten Moduls die in Abschnitt H dieses Anhangs (Teil-FCL) genannte Ausbildung an mehrmotorigen Flugzeugen absolvieren.

d) Theoriekenntnisse. Bevor sie die praktische Prüfung ablegen, müssen Antragsteller im Rahmen von Prüfungen in den in Punkt FCL.615(b) genannten Sachgebieten ein den gewährten Rechten angemessenes Niveau an Theoriekenntnissen nachweisen. Die Prüfung der Theoriekenntnisse umfasst jeweils eine Prüfung für jedes Modul nach den Punkten (c)(2)(i), (c)(2)(ii) und (c)(2)(iii).

e) Praktische Prüfung. Nach Abschluss des Ausbildungslehrgangs nach Punkt (c) müssen die Antragsteller eine praktische Prüfung auf einem Flugzeug nach Anlage 7 absolvieren. Für den Erwerb einer BIR für mehrmotorige Flugzeuge muss die praktische Prüfung auf einem mehrmotorigen Flugzeug abgelegt werden. Für den Erwerb einer BIR für einmotorige Flugzeuge muss die praktische Prüfung auf einem einmotorigen Flugzeug abgelegt werden. Ein mehrmotoriges Flugzeug mit Motoren auf der Längsachse gilt für die Zwecke dieses Absatzes als einmotoriges Flugzeug.

f) Abweichend von Punkt (d) müssen Inhaber einer BIR, die auch Inhaber einer Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge sind und erstmals eine BIR für mehrmotorige Flugzeuge beantragen, einen Ausbildungslehrgang bei einer ATO absolvieren, der die Ausbildung nach Punkt (c)(2)(iv) umfasst, und die praktische Prüfung nach Punkt (e) bestehen.

g) Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung

1. Eine BIR gilt für ein Jahr.

2. Antragsteller für die Verlängerung einer BIR müssen

i) innerhalb einer Frist von drei Monaten unmittelbar vor dem Ablaufdatum der Berechtigung eine Befähigungsüberprüfung nach Anlage 9 bestanden haben oder

ii) innerhalb des Gültigkeitszeitraums sechs Stunden als PIC nach IFR, einschließlich drei Instrumentenanflugverfahren, sowie einen Schulungsflug von mindestens einer Stunde mit einem Lehrberechtigten absolviert haben, der Rechte für die Erteilung einer Ausbildung für den Erwerb der BIR innehat.

3. Für jede zweite anschließende Verlängerung muss der Inhaber der BIR eine Befähigungsüberprüfung nach Punkt (2)(i) auf einem Flugzeug ablegen.

4. Beschließt ein Pilot, die Verlängerungsanforderungen früher als nach Punkt (g)(2)(i) zu erfüllen, beginnt die neue Gültigkeitsdauer am Tag der Befähigungsüberprüfung.

5. Antragsteller, die den betreffenden Teil einer BIR-Befähigungsüberprüfung vor dem Ablaufdatum der BIR nicht bestehen, dürfen die BIR-Rechte erst dann wieder ausüben, wenn sie die Befähigungsüberprüfung bestanden haben.

▼M12

6. Nach Ablauf einer BIR müssen Antragsteller für die Erneuerung ihrer Rechte(,)

i) um gegebenenfalls das erforderliche Befähigungsniveau zu erreichen, eine Auffrischungsschulung absolvieren, die von einer ATO angeboten wird, oder, falls die BIR bereits seit höchstens drei Jahren abgelaufen ist, von einem Lehrberechtigten angeboten wird, der Rechte für die Erteilung von Ausbildung für den Erwerb einer BIR innehat, und

ii) eine Befähigungsüberprüfung auf einem Flugzeug bestehen.

7. Für eine BIR für mehrmotorige Flugzeuge müssen die Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung oder Erneuerung sowie die Flugausbildung nach Punkt (g)(2)(ii) auf einem mehrmotorigen Flugzeug absolviert werden.

8. Die Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung oder Erneuerung einer BIR kann mit einer Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung oder Erneuerung einer Klassenberechtigung für Flugzeuge mit einem Piloten, auf deren Grundlage Rechte nach Punkt FCL.835(a)(1) ausgeübt werden können, kombiniert werden.

h) Antragstellern für den Erwerb einer BIR, die Inhaber einer PPL oder CPL nach Anhang I (Teil-FCL) und einer gültigen IR(A) sind, die nach Anhang 1 des Abkommens von Chicago von einem Drittland ausgestellt wurde, kann dies auf den in Punkt (c)(2) genannten Ausbildungslehrgang vollständig angerechnet werden. Um die BIR zu erhalten, müssen Antragsteller

1. die praktische Prüfung nach Punkt (e) erfolgreich absolviert haben,

2. gegenüber dem Prüfer im Rahmen der praktischen Prüfung mündlich nachweisen, dass sie sich ein angemessenes Niveau an Theoriekenntnissen in Luftfahrtrecht, Meteorologie sowie Flugplanung und -durchführung angeeignet haben, und

3. eine Mindesterfahrung von mindestens 25 Stunden Flugzeit nach IFR als PIC auf Flugzeugen besitzen.

j) Dem Inhaber einer IR wird dies auf die Anforderungen in Punkt (c)(2) vollständig angerechnet.

▼B

ABSCHNITT J

LEHRBERECHTIGTE

KAPITEL 1

Allgemeine Anforderungen

FCL.900 Lehrberechtigungen

a) Allgemeines. Personen dürfen Folgendes nur durchführen:

(1) Flugunterricht in Luftfahrzeugen, wenn sie Inhaber des Folgenden sind:

i) einer Pilotenlizenz, die gemäß der vorliegenden Verordnung erteilt oder anerkannt wurde;

ii) einer dem erteilten Unterricht angemessenen Lehrberechtigung, die gemäß diesem Abschnitt erteilt wurde;

▼B

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

b) Besondere Bedingungen:

▼M8

(1) Die zuständige Behörde kann ein besonderes Zeugnis ausstellen, das Flugunterrichtsrechte gewährt, wenn die Einhaltung der in diesem Abschnitt festgelegten Anforderungen nicht möglich ist und zwar aufgrund der Einführung

i) neuer Luftfahrzeuge in den Mitgliedstaaten oder in der Flotte eines Betreibers oder

ii) neuer Ausbildungslehrgänge in diesem Anhang (Teil-FCL).

Ein solches Zeugnis ist auf die Schulungsflüge beschränkt, die für die Einführung des neuen Luftfahrzeugmusters oder des neuen Lehrgangs notwendig sind, und seine Gültigkeit ist auf höchstens 1 Jahr beschränkt.

▼B

(2) Inhaber eines Zeugnisses gemäß Buchstabe b Absatz 1, die einen Antrag auf Erteilung einer Lehrberechtigung stellen möchten, müssen die Voraussetzungen und die Anforderungen für die Verlängerung erfüllen, die für diese Lehrberechtigtenkategorie festgelegt sind. Ungeachtet FCL.905.TRI Buchstabe b schließt ein nach diesem (Unter)absatz erteiltes TRI-Zeugnis das Recht zur Ausbildung im Hinblick auf die Erteilung eines TRI- oder SFI-Zeugnisses für das betreffende Muster ein.

▼M11

c) Ausbildung außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten

1. Ungeachtet Buchstabe a stellt die zuständige Behörde, wenn der Flugunterricht im Rahmen eines nach diesem Anhang genehmigten Ausbildungslehrgangs außerhalb des Gebiets erteilt wird, für das die Mitgliedstaaten nach dem Abkommen von Chicago zuständig sind, Bewerbern eine Lehrberechtigung aus, sofern der Bewerber

i) Inhaber einer Pilotenlizenz ist, die folgende Kriterien erfüllt:

A) sie entspricht den Anforderungen von Anhang 1 des Abkommens von Chicago;

B) es handelt sich in jedem Fall um mindestens eine CPL in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie mit der entsprechenden Berechtigung oder dem entsprechenden Zeugnis;

ii) die in diesem Abschnitt für die Erteilung der betreffenden Lehrberechtigung festgelegten Anforderungen erfüllt;

iii) gegenüber der zuständigen Behörde einen angemessenen Kenntnisstand bezüglich der europäischen Flugsicherheitsvorschriften nachweist, um Lehrberechtigungen gemäß diesem Anhang ausüben zu können.

2. Das Zeugnis ist beschränkt auf die Erteilung von Flugunterricht im Rahmen eines nach diesem Anhang genehmigten Ausbildungslehrgangs, der alle folgenden Bedingungen erfüllt:

i) er wird außerhalb des Gebiets erteilt, für das die Mitgliedstaaten nach dem Abkommen von Chicago zuständig sind;

ii) er wird Flugschülern erteilt, die ausreichende Kenntnisse der Sprache besitzen, in der der Flugunterricht erteilt wird.

▼M8

FCL.915 Allgemeine Anforderungen an Lehrberechtigte

a) Allgemeines

Bewerber um eine Lehrberechtigung müssen mindestens 18 Jahre alt sein.

b) Zusätzliche Anforderungen an Lehrberechtigte, die Flugunterricht in einem Luftfahrzeug erteilen:

Wer eine Lehrberechtigung beantragt oder innehat, die zum Erteilen von Flugunterricht in einem Luftfahrzeug berechtigt, muss

1. für die Lizenzausbildung Inhaber mindestens der Lizenz oder, im Falle von Punkt FCL.900 Buchstabe c, Inhaber einer gleichwertigen Lizenz sein, für die der Flugunterricht erteilt werden soll;

2. für die Berechtigungsausbildung Inhaber der entsprechenden Berechtigung oder, im Falle von Punkt FCL.900 Buchstabe c, Inhaber einer gleichwertigen Berechtigung sein, für die der Flugunterricht erteilt werden soll;

3. außer im Falle von Testfluglehrberechtigten (FTI)

   i) mindestens 15 Flugstunden als Pilot der Luftfahrzeugklasse oder des Luftfahrzeugmusters absolviert haben, auf dem Flugunterricht erteilt werden soll, davon höchstens 7 Stunden in einem FSTD, das die Luftfahrzeugklasse oder das Luftfahrzeugmuster nachbildet, falls zutreffend, oder

   ii) eine Kompetenzbeurteilung für die betreffende Lehrberechtigtenkategorie auf dieser Luftfahrzeugklasse oder diesem Luftfahrzeugmuster bestanden haben sowie

4. berechtigt sein, als verantwortlicher Pilot (PIC) auf dem Luftfahrzeug während eines solchen Flugunterrichts tätig zu sein.

▼M12

c) Anrechnung auf weitere Lehrberechtigungen und für die Zwecke einer Verlängerung:

1. Die vollständige Anrechnung von Lehr- und Lernfähigkeiten kann gewährt werden:

   i) Inhabern einer Lehrberechtigung, die weitere Lehrberechtigungen beantragen, und

   ii) Antragstellern für den Erwerb einer Lehrberechtigung, die bereits Inhaber einer Lehrberechtigung nach Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission oder nach Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission sind.

▼M8

2. Stunden, die als Prüfer während praktischer Prüfungen oder Befähigungsüberprüfungen geflogen wurden, werden vollständig auf Verlängerungsanforderungen für alle vorhandenen Lehrberechtigungen angerechnet.

d) Bei der Anrechnung für die Erweiterung auf weitere Muster müssen die einschlägigen Elemente berücksichtigt werden, die in den gemäß Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 (OSD) festgelegten betrieblichen Eignungsdaten definiert sind.

e) Zusätzliche Anforderungen an die Lehrberechtigung in einem Ausbildungslehrgang nach FCL.745.A:

1. Bevor sie als Lehrberechtigte für einen Ausbildungslehrgang nach Punkt FCL.745.A tätig werden, müssen Inhaber einer Lehrberechtigung zusätzlich zu Buchstabe b

▼M8

i) mindestens 500 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen absolviert haben, davon 200 Stunden Flugunterricht;

ii) an einer ATO einen Ausbildungslehrgang zum UPRT-Lehrberechtigten absolviert haben, bei dem die Kompetenz der Bewerber laufend bewertet wurde, nachdem sie die Anforderungen an die Erfahrung nach Buchstabe e Nummer 1 Ziffer i erfüllt haben, und

iii) nach Abschluss des Lehrgangs ein Abschlusszeugnis erhalten haben, das von der ATO ausgestellt wurde, deren Ausbildungsleiter (HT) die in Buchstabe e Nummer 1 aufgeführten Rechte in das Flugbuch der Bewerber eingetragen hat.

2. Die in Buchstabe e Nummer 1 aufgeführten Rechte dürfen von den Lehrberechtigten nur dann ausgeübt werden, wenn sie im vorangegangenen Jahr an einer ATO eine Auffrischungsschulung absolviert haben, in deren Verlauf ihre Fähigkeit, Unterricht nach Punkt FCL.745.A zu erteilen, zur Zufriedenheit des Ausbildungsleiters festgestellt wurde.

3. Lehrberechtigte, die die in Buchstabe e Nummer 1 genannten Rechte innehaben, können in einem in Buchstabe e Nummer 1 Ziffer ii genannten Lehrgang Unterricht erteilen, sofern sie

i) über 25 Stunden Erfahrung mit Flugunterricht während der Ausbildung nach Punkt FCL745.A verfügen,

ii) sich einer Beurteilung ihrer Kompetenz für dieses Recht unterzogen haben und

iii) den zeitlichen Anforderungen nach Buchstabe e Nummer 2 genügen.

4. Diese Rechte sind in das Flugbuch des Lehrberechtigten einzutragen und vom Prüfer zu unterzeichnen.

▼B

FCL.920 Fluglehrerkompetenzen und Beurteilung

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

— Vorbereitung von Ressourcen,

— Schaffung eines Klimas, das das Lernen fördert,

— Wissen darlegen,

— Integration von Bedrohungs- und Fehlermanagement (Threat and Error Management, TEM) und effektives Arbeiten als Besatzung (Crew Resource Management, CRM),

— Zeiteinteilung für das Erreichen der Ausbildungsziele,

— Erleichterung des Lernens,

— Bewertung der Teilnehmerleistung,

— Überwachung und Überprüfung der Fortschritte,

— Auswertung von Ausbildungssitzungen,

— Bericht über die Ergebnisse.

FCL.925 Zusätzliche Anforderungen an Lehrberechtigte für die MPL

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

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

▼B

(2) zusätzlich für die Grund-, mittlere und fortgeschrittene Stufe des integrierten MPL-Ausbildungslehrgangs:

i) Erfahrung im Betrieb mit mehreren Piloten besitzen und

ii) eine Erstausbildung für effektives Arbeiten als Besatzung bei einem gewerblichen Luftverkehrsbetreiber absolviert haben, der gemäß den entsprechenden Flugbetriebsanforderungen zugelassen ist.

b) Ausbildungslehrgang MPL-Lehrberechtigte

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

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

(2) Die Beurteilung besteht in einer praktischen Demonstration des Flugunterrichts in der entsprechenden Phase des MPL-Ausbildungslehrgangs. Diese Beurteilung ist von einem Prüfer durchzuführen, der gemäß Abschnitt K qualifiziert ist.

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

c) Zur Wahrung der Rechte müssen Lehrberechtigte innerhalb der letzten 12 Monate im Rahmen eines MPL-Ausbildungslehrgangs Folgendes durchgeführt haben:

(1) 1 Simulatorsitzung von mindestens 3 Stunden oder

(2) 1 Luftübung von mindestens 1 Stunde Dauer mit mindestens 2 Starts und Landungen.

d) Wenn Lehrberechtigte die Anforderungen von Buchstabe c nicht erfüllen, müssen sie vor Ausübung der Rechte zur Erteilung von Flugunterricht für die MPL

(1) eine Auffrischungsschulung bei einer ATO absolvieren, um die Kompetenzebene zu erreichen, die erforderlich ist, um die Beurteilung der Lehrberechtigtenkompetenzen bestehen zu können, und

(2) die Beurteilung der Lehrberechtigtenkompetenzen gemäß Buchstabe b Absatz 2 bestehen.

▼M7

FCL.930 Ausbildungslehrgang

a) Bewerber um eine Lehrberechtigung müssen einen Theorielehrgang und Flugunterricht bei einer ATO absolviert haben. Bewerber um eine Lehrberechtigung für Segelflugzeuge oder Ballone können einen Theorielehrgang und eine Flugausbildung bei einer DTO absolviert haben.

b) Zusätzlich zu den besonderen in diesem Anhang (Teil-FCL) für jede Lehrberechtigtenkategorie genannten Elementen muss der Lehrgang die in Punkt FCL.920 genannten Elemente enthalten.

▼B

FCL.935 Beurteilung der Kompetenz

▼M11

a) Mit Ausnahme des Lehrberechtigten für Zusammenarbeit einer mehrköpfigen Besatzung (Multi-Crew Co-operation Instructor, MCCI), des Lehrberechtigten für synthetische Übungsgeräte (Synthetic Training Instructor, STI), des Lehrberechtigten für Bergflugberechtigungen (Mountain Rating Instructor, MI) und des Testfluglehrberechtigten (Flight Test Instructor, FTI) muss ein Bewerber um eine Lehrberechtigung eine Kompetenzbeurteilung in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie, in der entsprechenden Luftfahrzeugklasse oder dem entsprechenden Luftfahrzeugmuster oder in dem entsprechenden FSTD absolvieren, um gegenüber einem gemäß Abschnitt K dieses Anhangs qualifizierten Prüfer die Fähigkeit nachzuweisen, einen Flugschüler bis zu der Ebene auszubilden, die für die Erteilung der betreffenden Lizenz, der Berechtigung oder des betreffenden Zeugnisses erforderlich ist.

▼B

b) Diese Beurteilung umfasst Folgendes:

(1) den Nachweis der in FCL.920 beschriebenen Kompetenzen für die Vermittlung von Kenntnissen während der Vorflug-, Nachflug- und theoretischen Ausbildung;

(2) mündliche theoretische Prüfungen am Boden, Besprechungen vor dem Flug und nach dem Flug und Vorführungen während des Fluges bei den praktischen Prüfungen in der entsprechenden Luftfahrzeugklasse, dem entsprechenden Luftfahrzeugmuster oder dem entsprechenden FSTD;

(3) geeignete Übungen zur Bewertung der Kompetenzen des Lehrberechtigten.

c) Die Beurteilung muss auf derselben Luftfahrzeugklasse oder demselben FSTD erfolgen, auf der/dem die Flugausbildung durchgeführt wurde.

d) Wenn eine Kompetenzbeurteilung für die Verlängerung einer Lehrberechtigung erforderlich ist, darf ein Bewerber, der die Beurteilung vor dem Ablaufdatum einer Lehrberechtigung nicht besteht, die mit dieser Berechtigung verbundenen Rechte nicht ausüben, solange er die Beurteilung nicht erfolgreich absolviert hat.

▼M11

FCL.940 Gültigkeit von Lehrberechtigungen

Mit Ausnahme der MI und unbeschadet FCL.900 Buchstabe b Absatz 1 und FCL.915 Buchstabe e Absatz 2 sind Lehrberechtigungen für einen Zeitraum von 3 Jahren gültig.

▼M4

FCL.945 Pflichten der Lehrberechtigten

Nach Abschluss des Schulungsflugs für die Verlängerung einer SEP- oder TMG-Klassenberechtigung gemäß FCL.740.A Buchstabe b Nummer 1 und nur bei Erfüllung aller anderen Kriterien für eine Verlängerung gemäß FCL.740.A Buchstabe b Nummer 1 trägt der Lehrberechtigte das neue Ablaufdatum der Berechtigung bzw. des Zeugnisses in die Lizenz des Bewerbers ein, wenn er von der für die Lizenz des Bewerbers zuständigen Behörde ausdrücklich hierzu ermächtigt wurde.

▼B

KAPITEL 2

Besondere Anforderungen an den Fluglehrer — FI

▼M11

FCL.905.FI FI — Rechte und Bedingungen

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

▼M12

a) einer PPL und LAPL in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie,

b) von Klassen- und Musterberechtigungen für Luftfahrzeuge mit einem Piloten, außer für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten,

▼M11

c) von Klassen- und Musterberechtigungen für Luftfahrzeuge mit einem Piloten, außer auf technisch komplizierten Hochleistungsflugzeugen mit einem Piloten, im Betrieb mit mehreren Piloten, sofern die FI eine der folgenden Bedingungen erfüllen:

1. sie sind oder waren Inhaber eines TRI-Zeugnisses für Flugzeuge mit mehreren Piloten;

2. sie haben Folgendes absolviert:

i) mindestens 500 Stunden als Pilot im Betrieb mit mehreren Piloten auf Flugzeugen;

ii) den Ausbildungslehrgang für den MCCI gemäß FCL.930.MCCI;

▼M11

d) von Musterberechtigungen für Luftschiffe mit einem oder mehreren Piloten;

e) einer CPL in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie, sofern die FI mindestens 200 Stunden Flugunterricht auf dieser Luftfahrzeugkategorie erteilt haben;

f) der Nachtflugberechtigung, sofern die FI alle folgenden Bedingungen erfüllen:

1. sie sind für Nachtflüge in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie qualifiziert;

2. sie haben gegenüber einem gemäß Buchstabe j qualifizierten FI die Fähigkeit nachgewiesen, Ausbildung zu erteilen;

3. sie erfüllen die Anforderung bezüglich Nachtflugerfahrung gemäß FCL.060(b)(2).

▼M12

g) einer Schlepp- oder Kunstflugberechtigung, sofern diese Rechte gegeben sind und die Fluglehrer (FI) gegenüber einem nach Punkt (j) qualifizierten Fluglehrer (FI) ihre Befähigung nachgewiesen haben, Unterricht für den Erwerb dieser Berechtigung zu erteilen;

h) einer BIR oder IR in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie, sofern die Fluglehrer (FI) die folgenden Bedingungen erfüllen:

1. Sie haben als Flugschüler den IRI-Ausbildungslehrgang absolviert und eine Kompetenzbeurteilung für den Erwerb der IRI-Berechtigung bestanden.

2. Sie genügen Punkt FCL.915.CRI(a), Punkt FCL.930.CRI und Punkt FCL.935, sofern es sich um mehrmotorige Flugzeuge handelt, und Punkt FCL.910.TRI(c)(1) und Punkt FCL.915.TRI(d)(2), sofern es sich um mehrmotorige Hubschrauber handelt.

Zusätzlich zu den Bedingungen nach Punkt (1) und (2):

3. Sie müssen, sofern sie im Rahmen eines genehmigten Ausbildungslehrgangs bei einer ATO Schulungen an FSTD durchführen oder SPIC-Ausbildungsflüge überwachen, die unter IFR stattfinden, mindestens 50 Stunden Flugzeit unter IFR-Bedingungen nach Erteilung der BIR oder IR absolviert haben, wovon höchstens 10 Stunden auf Instrumentenbodenzeit in einem FFS, FTD 2/3 oder FNPT II entfallen dürfen.

4. Sie müssen, sofern sie Ausbildung auf einem Luftfahrzeug erbringen, mindestens 200 Stunden Flugzeit unter IFR absolviert haben, wovon bis zu 50 Stunden auf Instrumentenbodenzeit in einem FFS, einem FTD 2/3 oder einem FNPT II entfallen dürfen;

▼M11

i) von Klassen- oder Musterberechtigungen für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten, ausgenommen auf technisch komplizierten Hochleistungsflugzeugen mit einem Piloten, sofern sie folgende Bedingungen erfüllen:

1. im Fall von Flugzeugen die Anforderungen gemäß FCL.915.CRI(a), FCL.930.CRI und FCL.935;

2. in Fall von Hubschraubern die Anforderungen gemäß FCL.910.TRI(c)(1) und FCL.915.TRI(d)(2);

j) eines FI-, IRI-, CRI-, STI- oder MI-Zeugnisses, sofern die FI alle folgenden Anforderungen erfüllen:

▼M12

1. sie haben mindestens 500 Stunden Flugunterricht in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie absolviert,

▼M11

2. eine Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie gegenüber einem Fluglehrerprüfer (FIE) zum Nachweis der Fähigkeit, Ausbildung für das betreffende Zeugnis zu erteilen;

▼M11

k) einer MPL, sofern die FI alle folgenden Anforderungen erfüllen:

1. sie haben für die Kern-Flugphase einer Ausbildung mindestens 500 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen absolviert, davon mindestens 200 Stunden Flugunterricht;

2. für die Grundausbildung:

i) sie sind Inhaber einer IR für mehrmotorige Flugzeuge und dem Recht, Ausbildung für eine IR zu erteilen;

ii) sie haben mindestens 1 500 Flugstunden im Betrieb mit einer mehrköpfigen Besatzung absolviert;

3. im Falle von FI, die bereits als Lehrberechtigte für die integrierten ATP(A)- oder CPL(A)/IR-Ausbildungen qualifiziert sind, kann die Anforderung gemäß Absatz 2 Ziffer ii durch den Abschluss eines strukturierten Lehrgangs ersetzt werden, der Folgendes umfasst:

i) MCC-Ausbildung;

ii) Beobachtung von fünf Flugunterrichtssitzungen in Phase 3 eines MPL-Lehrgangs;

iii) Beobachtung von fünf Flugunterrichtssitzungen in Phase 4 eines MPL-Lehrgangs;

iv) Beobachtung von fünf am Streckeneinsatz orientierten wiederkehrenden Betreiber-Flugausbildungssitzungen;

v) den Inhalt des MCCI-Lehrgangs.

In diesem Fall müssen die FI ihre ersten fünf Lehrberechtigtensitzungen unter der Aufsicht eines TRI(A), MCCI(A) oder SFI(A) durchführen, der für MPL-Flugunterricht qualifiziert ist.

▼B

FCL.910.FI FI — Eingeschränkte Rechte

▼M7

a) Die Rechte eines FI werden in den folgenden Fällen auf die Erteilung von Flugunterricht unter der Aufsicht eines FI für die Luftfahrzeugkategorie, die von der DTO oder ATO für diesen Zweck benannt wurde, beschränkt:

▼M12

(1) für die Erteilung einer PPL und LAPL,

▼B

(2) in allen integrierten Kursen auf PPL-Niveau im Falle von Flugzeugen und Hubschraubern;

▼M12

(3) für die Erteilung von Klassen- und Musterberechtigungen für einmotorige Luftfahrzeuge mit einem Piloten, außer für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten;

▼B

(4) für die Nachtflug-, Schlepp- und Kunstflugberechtigungen.

b) Bei der Erteilung von Ausbildung unter Aufsicht gemäß Buchstabe a hat der FI nicht das Recht, Flugschüler zur Durchführung der ersten Alleinflüge und der ersten Allein-Überlandflüge zu ermächtigen.

▼B

c) Die Beschränkungen gemäß Buchstaben a und b werden aus dem FI-Zeugnis gestrichen, wenn der FI mindestens Folgendes absolviert hat:

(1) für die FI(A) 100 Stunden Flugunterricht in Flugzeugen oder TMGs sowie zusätzlich die Überwachung von mindestens 25 Alleinflügen von Flugschülern;

(2) für die FI(H) 100 Stunden Flugunterricht in Hubschraubern sowie zusätzlich die Überwachung von mindestens 25 Alleinflug-Luftübungen von Flugschülern;

▼M12

(3) für FI(As) Flugunterricht über 15 Stunden oder 50 Starts, der den gesamten Ausbildungslehrplan für die Erteilung einer PPL(As) umfasst.

▼B

FCL.915.FI FI — Voraussetzungen

Ein Bewerber um ein FI-Zeugnis muss

a) im Falle der FI(A) und FI(H):

(1) mindestens 10 Stunden Instrumentenflugausbildung auf der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie erhalten haben, wovon höchstens 5 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FSTD sein dürfen;

(2) 20 Stunden VFR-Überlandflug auf der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie als PIC absolviert haben, und

b) zusätzlich für die FI(A):

(1) Inhaber mindestens einer CPL(A) sein oder

(2) mindestens Inhaber einer PPL(A) sein und

▼M11

i) abgesehen von dem Fall, dass ein FI(A) nur Ausbildung für die LAPL(A) erteilt, die Prüfung der theoretischen Kenntnisse für die CPL bestanden haben, die ohne Abschluss eines theoretischen CPL-Ausbildungslehrgangs abgelegt werden kann und die nicht für die Erteilung einer CPL gültig ist, und

▼C1

ii) mindestens 200 Flugstunden auf Flugzeugen oder TMGs absolviert haben, davon mindestens 150 Stunden als PIC;

▼B

(3) mindestens 30 Stunden auf einmotorigen Flugzeugen mit Kolbenmotor absolviert haben, wovon mindestens 5 Stunden während der letzten 6 Monate vor dem in FCL.930.FI Buchstabe a genannten Vorab-Testflug absolviert worden sein müssen;

(4) einen VFR-Überlandflug als PIC absolviert haben, einschließlich eines Fluges von mindestens 540 km (300 NM), wobei Landungen bis zum vollständigen Stillstand auf 2 verschiedenen Flugplätzen als PIC durchgeführt worden sein müssen;

c) für die FI(H) zusätzlich insgesamt 250 Flugstunden als Pilot auf Hubschraubern absolviert haben, wovon:

(1) mindestens 100 Stunden als PIC geflogen worden sein müssen, wenn der Bewerber mindestens Inhaber einer CPL(H) ist, oder

▼M11

(2) mindestens 200 Stunden als PIC geflogen worden sein müssen, wenn der Bewerber mindestens Inhaber einer PPL(H) ist und die Prüfung der theoretischen Kenntnisse für die CPL bestanden hat, die ohne Abschluss eines theoretischen CPL-Ausbildungslehrgangs abgelegt werden kann und die nicht für die Erteilung einer CPL gültig ist;

▼B

d) für eine FI(As) 500 Flugstunden auf Luftschiffen als PIC absolviert haben, davon 400 Stunden als PIC und Inhaber einer CPL(As);

▼M12

_____

▼B

FCL.930.FI FI — Ausbildungslehrgang

a) Bewerber um das FI-Zeugnis müssen innerhalb der letzten 6 Monate vor dem Beginn des Lehrgangs einen besonderen Vorab-Testflug gegenüber einem gemäß FCL.905.FI Buchstabe i qualifizierten FI absolviert haben, bei der ihre Eignung für die Absolvierung des Lehrgangs geprüft wird. Dieser Vorab-Testflug erfolgt auf der Grundlage der Befähigungsüberprüfung für Klassen- und Musterberechtigungen gemäß Anlage 9 dieses Teils.

b) Der FI-Ausbildungslehrgang umfasst Folgendes:

(1) 25 Stunden Lehren und Lernen;

▼M12

(2) mindestens 100 Stunden Theorieunterricht mit Fortschrittsprüfungen,

▼B

(3) i) im Falle einer FI(A) und (H) mindestens 30 Stunden Flugunterricht, wovon 25 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer sein müssen, wovon 5 Stunden in einem FFS, einem FNPT I oder II oder einem FTD 2/3 durchgeführt werden können;

▼M12

ii) im Falle von FI(As) mindestens 20 Stunden Flugunterricht, davon 15 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer,

_____

(4) Bei einem Antrag auf Erwerb einer FI-Berechtigung in einer anderen Luftfahrzeugkategorie werden Piloten, die Inhaber einer FI(A), (H) oder (As) sind oder waren, 55 Stunden auf die Anforderung nach Punkt (b)(2) angerechnet.

▼M11

c) Bei Bewerbern um das FI-Zeugnis, die Inhaber einer anderen nach diesem Anhang erteilten Lehrberechtigung sind oder waren, gelten die Anforderungen in Punkt (b)(1) als erfüllt.

FCL.940.FI FI — Verlängerung und Erneuerung

a) Verlängerung

1. Für die Verlängerung eines FI-Zeugnisses müssen Inhaber vor dem Ablaufdatum des FI-Zeugnisses mindestens zwei der drei folgenden Anforderungen erfüllen:

i) Folgendes absolvieren:

▼M12

A) im Falle einer FI(A) und FI(H) mindestens 50 Stunden Flugunterricht in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie als FI, TRI, CRI, IRI, MI oder als Prüfer. Müssen die Rechte zur Erteilung von Unterricht für den Erwerb der BIR und IR verlängert werden, müssen 10 dieser 50 Stunden auf den Flugunterricht für den Erwerb einer BIR oder IR entfallen und innerhalb der dem Ablaufdatum der FI-Berechtigung unmittelbar vorangegangenen 12 Monate absolviert worden sein;

▼M11

B) im Falle einer FI(As) mindestens 20 Stunden Flugunterricht in Luftschiffen als FI, IRI oder als Prüfer. Muss die Lehrberechtigung für die IR verlängert werden, so müssen 10 dieser Stunden Flugunterricht für eine IR sein und innerhalb der letzten 12 Monate unmittelbar vor dem Ablaufdatum des FI-Zeugnisses absolviert worden sein;

▼M12

_____

▼M11

ii) sie müssen eine Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte als FI bei einer ATO oder bei der zuständigen Behörde absolviert haben. FI(B) und FI(S) können diese Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte bei einer DTO absolvieren;

iii) sie müssen eine Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 innerhalb der letzten 12 Monate unmittelbar vor dem Ablaufdatum des FI-Zeugnisses bestanden haben.

▼M12
▼C14

2. Für mindestens jede zweite Verlängerung im Falle einer FI(A) oder FI(H) bzw. jede dritte Verlängerung im Falle einer FI(As) müssen Inhaber der betreffenden FI-Berechtigung eine Kompetenzbeurteilung nach Punkt FCL.935 bestehen.

▼M11

b) Erneuerung.

Wenn das FI-Zeugnis abgelaufen ist, muss der Bewerber innerhalb eines Zeitraums von 12 Monaten vor dem Datum der Beantragung der Erneuerung eine Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte als FI bei einer ATO oder bei der zuständigen Behörde oder, im Falle eines FI(B) oder FI(S), bei einer ATO, einer DTO oder bei der zuständigen Behörde absolvieren und eine Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 absolviert haben.

▼B

KAPITEL 4

Besondere Anforderungen an Lehrberechtigte für Musterberechtigungen — TRI

▼M14

FCL.905.TRI TRI — Rechte und Bedingungen

a) Die Rechte eines TRI umfassen die Ausbildung für

1. ►M12 die Verlängerung und Erneuerung einer IR, sofern der TRI Inhaber einer gültigen IR ist, ◄

2. die Erteilung eines TRI- oder SFI-Zeugnisses, sofern der Inhaber alle folgenden Bedingungen erfüllt:

i) mindestens 50 Stunden Ausbildungserfahrung als TRI oder SFI gemäß dieser Verordnung oder der Verordnung (EU) Nr. 965/2012;

ii) Durchführung des Lehrplans für die Flugausbildung für den betreffenden Teil des TRI-Ausbildungslehrgangs nach Punkt FCL.930.TRI(a)(3) zur Zufriedenheit des Ausbildungsleiters einer ATO;

3. – sofern es sich um einen TRI für Flugzeuge mit einem Piloten handelt —

i) die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung von Musterberechtigungen für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten, sofern der Antragsteller das Recht zum Einpilotenbetrieb erwerben möchte.

▼M14

Die Rechte des TRI(SPA) können auf den Flugunterricht für Musterberechtigungen für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten im Betrieb mit mehreren Piloten erweitert werden, sofern der TRI eine der folgenden Bedingungen erfüllt:

A) Er ist oder war Inhaber eines TRI-Zeugnisses für Flugzeuge mit mehreren Piloten.

B) Er hat mindestens 500 Stunden auf Flugzeugen im Betrieb mit mehreren Piloten und einen MCCI-Ausbildungslehrgang nach Punkt FCL.930.MCCI absolviert.

ii) den MPL-Lehrgang für die Aufbaustufe, sofern seine Rechte auf den Betrieb mit mehreren Piloten erweitert wurden und er Inhaber eines FI(A)- oder IRI(A)-Zeugnisses ist oder war;

4. – sofern es sich um einen TRI für Flugzeuge mit mehreren Piloten handelt —

i) die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung von Musterberechtigungen für:

A) Flugzeuge mit mehreren Piloten;

B) technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten, wenn der Antragsteller die Rechte zum Betrieb mit mehreren Piloten erwerben möchte;

ii) MCC-Ausbildung;

iii) den MPL-Lehrgang für die Aufbau-, Mittel- und fortgeschrittene Stufe, sofern er für die Aufbaustufe Inhaber eines FI(A)- oder IRI(A)-Zeugnisses ist oder war;

5. – sofern es sich um einen TRI für Hubschrauber handelt —

i) die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung von Hubschrauber-Musterberechtigungen;

ii) MCC-Ausbildung, sofern er Inhaber einer Musterberechtigung für ein Hubschraubermuster mit mehreren Piloten ist;

iii) die Erweiterung der IR(H) für einmotorige Hubschrauber auf die IR(H) für mehrmotorige Hubschrauber;

6. – sofern es sich um einen TRI für Flugzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit handelt —

i) die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung von Musterberechtigungen für Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit;

ii) MCC-Ausbildung.

b) Die Rechte eines TRI umfassen Rechte zur Durchführung einer praktischen EBT-Beurteilung bei einem EBT-Betreiber, sofern der Lehrberechtigte die Anforderungen von Anhang III (Teil-ORO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 für die Standardisierung von EBT-Lehrberechtigten bei diesem EBT-Betreiber erfüllt.

▼M11

FCL.910.TRI TRI — Eingeschränkte Rechte

a) Allgemeines: Wenn die TRI-Ausbildung nur in einem FSTD durchgeführt wird, sind die Rechte des TRI auf die Ausbildung im FSTD beschränkt. Diese Einschränkung umfasst jedoch die folgenden Rechte zur Durchführung im Luftfahrzeug:

1. von LIFUS, sofern im TRI-Ausbildungslehrgang die Ausbildung gemäß FCL.930.TRI(a)(4)(i) eingeschlossen war;

2. der Landeausbildung, sofern im TRI-Ausbildungslehrgang die Ausbildung gemäß FCL.930.TRI(a)(4)(ii) eingeschlossen war, oder

▼M11

3. des in FCL.060(c)(2) genannten Schulungsflugs, sofern im TRI-Ausbildungslehrgang die in Buchstabe a Nummer 1 oder Buchstabe a Nummer 2 genannte Ausbildung eingeschlossen war.

Die Beschränkung auf FSTD wird aufgehoben, wenn der TRI eine Kompetenzbeurteilung im Luftfahrzeug absolviert hat.

b) TRI für Flugzeuge und für Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit — TRI(A) und TRI(PL). Die Rechte eines TRI sind auf den Typ Flugzeug oder Luftfahrzeug mit vertikaler Start- und Landefähigkeit beschränkt, in dem die Ausbildung und die Kompetenzbeurteilung durchgeführt wurden. Sofern in den betrieblichen Eignungsdaten (OSD) nicht etwas anderes bestimmt ist, werden die Rechte des TRI auf weitere Muster erweitert, wenn der TRI:

▼C17

1. in den 12 Monaten vor dem Antrag mindestens 15 Streckenabschnitte einschließlich Starts und Landungen auf dem entsprechenden Luftfahrzeugmuster absolviert hat, wovon maximal 7 Streckenabschnitte in einem FSTD absolviert werden können;

▼M11

2. die entsprechenden Teile der technischen Ausbildung und die Flugausbildungsteile des betreffenden TRI-Lehrgangs absolviert hat;

3. die entsprechenden Teile der Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 bestanden und mithin gegenüber einem gemäß Abschnitt K dieses Anhangs qualifizierten FIE oder einem TRE seine Fähigkeit nachgewiesen hat, einen Piloten bis zu dem Stand auszubilden, der für die Erteilung einer Musterberechtigung einschließlich Ausbildung in Kenntnissen für die Verfahren vor dem Flug und nach dem Flug und in theoretischen Kenntnissen erforderlich ist.

Die Rechte des TRI werden gemäß den betrieblichen Eignungsdaten (OSD) auf weitere Baureihen erweitert, wenn der TRI die entsprechenden Teile der technischen Ausbildung und die Flugausbildungsteile des betreffenden TRI-Lehrgangs absolviert hat.

c) TRI für Hubschrauber — TRI(H).

1. Die Rechte eines TRI(H) sind auf das Hubschraubermuster beschränkt, in dem die Kompetenzbeurteilung für die Erteilung des TRI-Zeugnisses absolviert wurde. Sofern in den betrieblichen Eignungsdaten (OSD) nicht etwas anderes bestimmt ist, werden die Rechte des TRI auf weitere Muster erweitert, wenn der TRI:

   i) die entsprechenden Teile der technischen Ausbildung und die Flugausbildungsteile des TRI-Lehrgangs absolviert hat;

   ii) in den 12 Monaten vor dem Datum des Antrags mindestens 10 Stunden auf dem entsprechenden Hubschraubermuster absolviert hat, wovon maximal 5 Stunden in einem FFS oder FTD 2/3 absolviert werden können, und

   iii) die entsprechenden Teile der Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 bestanden und mithin gegenüber einem gemäß Abschnitt K dieses Anhangs qualifizierten FIE oder einem TRE seine Fähigkeit nachgewiesen hat, einen Piloten bis zu dem Stand auszubilden, der für die Erteilung einer Musterberechtigung einschließlich Ausbildung in Kenntnissen für die Verfahren vor dem Flug und nach dem Flug und in theoretischen Kenntnissen erforderlich ist.

Die Rechte des TRI werden gemäß den betrieblichen Eignungsdaten (OSD) auf weitere Baureihen erweitert, wenn der TRI die entsprechenden Teile der technischen Ausbildung und die Flugausbildungsteile des betreffenden TRI-Lehrgangs absolviert hat.

▼M11

2. Bevor die Rechte eines TRI(H) von Rechten als alleiniger Pilot auf Rechte für mehrere Piloten auf demselben Hubschraubermuster erweitert werden, muss der Inhaber mindestens 100 Stunden im Betrieb mit mehreren Piloten auf diesem Muster absolviert haben.

d) Ungeachtet der obigen Absätze können Inhaber eines TRI-Zeugnisses, die eine Musterberechtigung gemäß FCL.725(e) erhalten haben, ihre TRI-Rechte auf dieses neue Luftfahrzeugmuster erweitern lassen.

▼B

FCL.915.TRI TRI — Voraussetzungen

Ein Bewerber um ein TRI-Zeugnis muss:

a) Inhaber einer CPL-, MPL- oder ATPL-Pilotenlizenz auf der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie sein;

b) für ein TRI(MPA)-Zeugnis:

(1) mindestens 1 500 Stunden als Pilot auf Flugzeugen mit mehreren Piloten nachweisen und

(2) innerhalb der letzten 12 Monate vor dem Datum des Antrags mindestens 30 Streckenabschnitte einschließlich Starts und Landungen auf dem entsprechenden Luftfahrzeugmuster als PIC oder Kopilot auf dem entsprechenden Flugzeugmuster absolviert haben, wovon 15 Streckenabschnitte in einem FFS absolviert werden können, der dieses Muster nachbildet;

▼M11

c) für ein TRI(SPA)-Zeugnis:

(1) in den 12 Monaten vor dem Datum des Antrags mindestens 30 Streckenabschnitte einschließlich Starts und Landungen als PIC auf dem entsprechenden Flugzeugmuster absolviert haben, wovon maximal 15 Streckenabschnitte in einem FSTD absolviert werden können, der dieses Muster nachbildet, und;

▼B

(2) i) mindestens 500 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen, einschließlich 30 Stunden als PIC auf dem entsprechenden Flugzeugmuster absolviert haben, oder

ii) Inhaber eines FI-Zeugnisses für mehrmotorige Flugzeuge mit IR(A)-Rechten sein oder gewesen sein;

d) für TRI(H):

▼C1

(1) für ein TRI(H)-Zeugnis für einmotorige Hubschrauber mit einem Piloten 250 Stunden als Pilot auf Hubschraubern absolviert haben;

▼B

(2) für ein TRI(H)- Zeugnis für mehrmotorige Hubschrauber als alleiniger Pilot 500 Stunden absolviert haben, davon 100 Stunden als PIC auf mehrmotorigen Hubschraubern mit einem Piloten;

(3) für ein TRI(H)-Zeugnis für Hubschrauber mit mehreren Piloten 1 000 Stunden als Pilot auf Hubschraubern absolviert haben, einschließlich:

i) 350 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit mehreren Piloten oder

ii) bei Bewerbern, die bereits Inhaber eines TRI(H)-Zeugnisses für mehrmotorige Hubschrauber als alleiniger Pilot sind, 100 Stunden als Pilot dieses Musters im Betrieb mit mehreren Piloten;

(4) Inhabern eines FI(H)-Zeugnisses wird diese vollständig auf die Anforderungen von Nummer 1 und 2 im betreffenden Hubschrauber mit einem Piloten angerechnet;

e) für TRI(PL):

(1) 1 500 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen mit mehreren Piloten, Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit oder Hubschraubern mit mehreren Piloten absolviert haben, und

▼B

(2) innerhalb der letzten 12 Monate vor dem Datum des Antrags mindestens 30 Streckenabschnitte einschließlich Starts und Landungen auf dem entsprechenden Luftfahrzeugmuster als PIC oder Kopilot auf dem entsprechenden Flugzeugmuster mit vertikaler Start- und Landefähigkeit absolviert haben, wovon 15 Streckenabschnitte in einem FFS absolviert werden können, der dieses Muster nachbildet.

FCL.930.TRI TRI — Ausbildungslehrgang

▼M11

a) Der TRI-Ausbildungslehrgang ist nur dann im Luftfahrzeug durchzuführen, wenn kein FSTD verfügbar und zugänglich ist, und umfasst Folgendes:

▼B

(1) 25 Stunden Lehren und Lernen;

(2) 10 Stunden fachliche Ausbildung einschließlich Überprüfung der Fachkenntnisse, der Erstellung von Unterrichtsplänen und der Entwicklung von Ausbildungsfähigkeiten in einem Kurslokal/Simulator;

▼M11

(3) 5 Stunden Flugunterricht auf dem entsprechenden Luftfahrzeug oder einem FSTD, der dieses Luftfahrzeug nachbildet, für Luftfahrzeuge mit einem Piloten, und 10 Stunden für Luftfahrzeuge mit mehreren Piloten oder einem FSTD, der dieses Luftfahrzeug nachbildet;

(4) die folgende Ausbildung, soweit anwendbar:

i) besondere Zusatzausbildung vor der Durchführung von LIFUS;

ii) besondere Zusatzausbildung vor Durchführung der Landeausbildung. Diese Ausbildung in dem FSTD umfasst auch die Ausbildung in Bezug auf das Luftfahrzeug betreffende Notverfahren.

▼B

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

c) Einem Bewerber um ein TRI-Zeugnis, der Inhaber eines SFI-Zeugnisses für das betreffende Muster ist, wird dieses für die Erteilung eines TRI-Zeugnisses, beschränkt auf Flugunterricht in Simulatoren, vollständig auf die Anforderungen dieses Absatzes angerechnet.

▼M11

FCL.935.TRI TRI — Kompetenzbeurteilung

a) Die Kompetenzbeurteilung für einen TRI für MPA und PL muss in einem FFS durchgeführt werden. Ist kein FFS verfügbar oder zugänglich, wird ein Luftfahrzeug verwendet.

b) Die Kompetenzbeurteilung für einen TRI für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge und Hubschrauber mit einem Piloten ist durchzuführen:

1. in einem verfügbaren und zugänglichen FFS;

2. wenn kein FFS verfügbar oder zugänglich ist, in einer Kombination aus FSTD und einem Luftfahrzeug;

3. wenn kein FSTD verfügbar oder zugänglich ist, in einem Luftfahrzeug.

▼M11

FCL.940.TRI TRI — Verlängerung und Erneuerung

a) Verlängerung

1. Flugzeuge

Für die Verlängerung eines TRI(A)-Zeugnisses muss der Inhaber in den 12 Monaten unmittelbar vor dem Ablaufdatum des Zeugnisses mindestens zwei der drei nachfolgenden Anforderungen erfüllen:

i) einen der folgenden Teile eines vollständigen Musterberechtigungs-Ausbildungs- oder Auffrischungslehrgangs durchführen: eine Simulatorsitzung von mindestens dreistündiger Dauer oder eine Luftübung von mindestens einstündiger Dauer mit mindestens zwei Starts und Landungen;

ii) eine Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte als TRI(A) bei einer ATO absolvieren;

iii) die Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 bestehen. Diese Anforderung gilt bei Bewerbern, die die Anforderungen gemäß FCL.910.TRI(b)(3) erfüllt haben, als erfüllt.

2. Hubschrauber und Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit

Für die Verlängerung eines TRI(H)- oder TRI(PL)-Zeugnisses muss der Inhaber innerhalb des Gültigkeitszeitraums des TRI-Zeugnisses mindestens zwei der drei nachfolgenden Anforderungen erfüllen:

i) mindestens 50 Stunden Flugunterricht auf jedem der Luftfahrzeugmuster, für das er Lehrberechtigungen innehat, oder in einem FSTD, das diese Muster nachbildet, absolviert haben, wovon mindestens 15 Stunden innerhalb der letzten 12 Monate unmittelbar vor dem Ablaufdatum des TRI-Zeugnisses absolviert worden sein müssen. Im Falle eines TRI(PL) müssen diese Stunden als TRI oder als Prüfer für Musterberechtigungen (Type Rating Examiner, TRE), oder als SFI oder als Prüfer für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten (Synthetic Flight Examiner, SFE) geflogen werden. Im Falle eines TRI(H) wird die Zeit, die als FI, Lehrberechtigter für die Instrumentenflugberechtigung (Instrument Rating Instructor, IRI), Lehrberechtigter für synthetische Übungsgeräte (Synthetic Training Instructor, STI) oder als Prüfer jeglicher Art geflogen wurde, diesbezüglich berücksichtigt;

▼C20

ii) eine Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte als TRI(H) bzw. TRI(PL) bei einer ATO absolvieren;

▼M11

iii) innerhalb der letzten 12 Monate unmittelbar vor dem Ablaufdatum des Zeugnisses eine Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935, FCL.910.TRI(b)(3) oder FCL.910.TRI(c)(3) bestanden haben.

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

4. Wenn ein TRI Inhaber eines Zeugnisses auf mehr als einem Luftfahrzeugmuster innerhalb derselben Kategorie ist, verlängert die Kompetenzbeurteilung, die auf einem dieser Luftfahrzeugmuster absolviert wird, auch das TRI-Zeugnis für die anderen Muster innerhalb derselben Luftfahrzeugkategorie, sofern in den betrieblichen Eignungsdaten (OSD) nicht etwas anderes bestimmt ist.

5. Besondere Anforderungen für die Verlängerung eines TRI(H)-Zeugnisses

Bei einem TRI(H), der Inhaber eines FI(H)-Zeugnisses auf dem betreffenden Muster ist, gelten die Anforderungen in Buchstabe a als erfüllt. In diesem Fall gilt das TRI(H)-Zeugnis bis zum Ablaufdatum des FI(H)-Zeugnisses.

b) Erneuerung

Für die Erneuerung eines TRI-Zeugnisses muss der Bewerber innerhalb der letzten 12 Monate unmittelbar vor dem Datum des Antrags die Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 bestanden und Folgendes absolviert haben:

▼M11

1. für Flugzeuge:

   i) mindestens 30 Streckenabschnitte einschließlich Starts und Landungen auf dem entsprechenden Flugzeugmuster, wovon maximal 15 Streckenabschnitte in einem FFS absolviert werden können;

   ii) eine Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte als TRI bei einer ATO, die die betreffenden Elemente des TRI-Ausbildungslehrgangs beinhalten muss;

2. für Hubschrauber und Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit:

   i) mindestens 10 Flugstunden einschließlich Starts und Landungen auf dem entsprechenden Flugzeugmuster, wovon maximal 5 Stunden in einem FFS oder FTD 2/3 absolviert werden können;

   ii) eine Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte als TRI bei einer ATO, die die betreffenden Elemente des TRI-Ausbildungslehrgangs beinhalten muss;

3. Wenn ein Bewerber Inhaber eines Zeugnisses auf mehr als einem Luftfahrzeugmuster innerhalb derselben Kategorie war, erneuert die Kompetenzbeurteilung, die auf einem dieser Luftfahrzeugmuster absolviert wird, auch das TRI-Zeugnis für die anderen Muster innerhalb derselben Luftfahrzeugkategorie, sofern in den betrieblichen Eignungsdaten (OSD) nicht etwas anderes bestimmt ist.

▼B

KAPITEL 5

Besondere Anforderungen an Lehrberechtigte für Klassenberechtigungen — CRI

FCL.905.CRI CRI — Rechte und Bedingungen

a) Die Rechte eines CRI umfassen die Ausbildung für:

▼M3

(1) die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung von Klassen- oder Musterberechtigungen für Flugzeuge mit einem Piloten, ausgenommen für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten, wenn der Bewerber das Recht zum Fliegen als alleiniger Pilot erwerben möchte;

▼B

(2) eine Schlepp- oder Kunstflugberechtigung für die Flugzeugkategorie, sofern der CRI Inhaber der entsprechenden Berechtigung ist und gegenüber einem gemäß FCL.905.FI Ziffer i qualifizierten FI die Fähigkeit nachgewiesen hat, Ausbildung für diese Berechtigung zu erteilen;

▼M4

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

▼B

b) Die Rechte eines CRI sind auf die Flugzeugklasse oder das Flugzeugmuster beschränkt, in dem die Kompetenzbeurteilung für Lehrberechtigte absolviert wurde. Die Rechte des CRI werden auf weitere Klassen oder Muster erweitert, wenn der CRI innerhalb der letzten 12 Monate Folgendes absolviert hat:

   (1) 15 Stunden Flugzeit als PIC auf Flugzeugen der entsprechenden Flugzeugklasse oder des entsprechenden Flugzeugmusters;

   (2) einen Schulungsflug auf dem rechten Sitz unter der Aufsicht eines anderen CRI oder FI, der für diese Klasse oder dieses Muster qualifiziert ist, auf dem anderen Pilotensitz.

▼M11

ba) Die Rechte von CRI umfassen die Ausbildung für Klassen- und Musterberechtigungen für Flugzeuge mit einem Piloten, außer auf technisch komplizierten Hochleistungsflugzeugen mit einem Piloten, im Betrieb mit mehreren Piloten, sofern die CRI eine der folgenden Bedingungen erfüllen:

1. sie sind oder waren Inhaber eines TRI-Zeugnisses für Flugzeuge mit mehreren Piloten;

2. sie verfügen über mindestens 500 Stunden auf Flugzeugen im Betrieb mit mehreren Piloten und haben einen MCCI-Ausbildungslehrgang gemäß FCL.930.MCCI absolviert.

▼M3

c) Bewerber um eine CRI für mehrmotorige Flugzeuge, die Inhaber eines CRI-Zeugnisses für einmotorige Flugzeuge sind, müssen die Voraussetzungen für eine CRI gemäß FCL.915.CRI Buchstabe a und die Anforderungen gemäß FCL.930.CRI Buchstabe a Absatz 3 und FCL.935 erfüllt haben.

▼B

FCL.915.CRI CRI — Voraussetzungen

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

a) für mehrmotorige Flugzeuge:

(1) 500 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen;

(2) 30 Flugstunden als PIC auf Flugzeugen der entsprechenden Flugzeugklasse oder des entsprechenden Flugzeugmusters;

b) für einmotorige Flugzeuge:

(1) 300 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen;

(2) 30 Flugstunden als PIC auf Flugzeugen der entsprechenden Flugzeugklasse oder des entsprechenden Flugzeugmusters.

FCL.930.CRI CRI — Ausbildungslehrgang

a) Die Ausbildung für den CRI muss mindestens Folgendes umfassen:

(1) 25 Unterrichtsstunden Lehren und Lernen;

(2) 10 Stunden fachliche Ausbildung einschließlich Überprüfung der Fachkenntnisse, der Erstellung von Unterrichtsplänen und der Entwicklung von Ausbildungsfähigkeiten in einem Kurslokal/Simulator;

▼M11

(3) 5 Stunden Flugunterricht auf mehrmotorigen Flugzeugen oder einem FSTD, der diese Flugzeugklasse bzw. dieses Flugzeugmuster nachbildet, davon mindestens 3 Stunden auf dem Flugzeug, oder mindestens 3 Flugunterrichtsstunden auf einmotorigen Flugzeugen, die von einem gemäß FCL.905.FI(j) qualifizierten FI(A) erteilt werden.

▼B

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

▼M11

FCL.940.CRI CRI — Verlängerung und Erneuerung

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

1. mindestens 10 Flugunterrichtsstunden als CRI durchführen. Wenn der Bewerber CRI-Rechte sowohl für einmotorige als auch für mehrmotorige Flugzeuge besitzt, müssen diese Flugunterrichtsstunden gleichmäßig auf die einmotorigen und mehrmotorigen Flugzeuge verteilt sein;

▼M11

2. eine Auffrischungsschulung als CRI bei einer ATO oder einer zuständigen Behörde absolvieren;

3. die Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 für mehrmotorige bzw. einmotorige Flugzeuge bestehen.

b) Für mindestens jede zweite Verlängerung eines CRI-Zeugnisses muss der Inhaber die Anforderung von Buchstabe a Absatz 3 erfüllt haben.

c) Erneuerung

Wenn das CRI-Zeugnis abgelaufen ist, wird es erneuert, sofern der Bewerber innerhalb eines Zeitraums von 12 Monaten vor dem Antrag auf Erneuerung:

(1) eine Auffrischungsschulung als CRI bei einer ATO oder einer zuständigen Behörde absolviert hat;

(2) die Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 bestanden hat.

▼B

KAPITEL 6

Besondere Anforderungen an Lehrberechtigte für die Instrumentenflugberechtigung — IRI

FCL.905.IRI IRI — Rechte und Bedingungen

▼M12

a) Die Rechte eines IRI bestehen in der Ausbildung für die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung einer BIR oder IR auf der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie.

▼B

b) Besondere Anforderungen für den MPL-Lehrgang. Um auf einem MPL-Lehrgang Grundausbildung erteilen zu können, muss der IRI(A)

(1) Inhaber einer IR für mehrmotorige Flugzeuge sein und

(2) mindestens 1 500 Flugstunden im Betrieb mit einer mehrköpfigen Besatzung absolviert haben.

(3) Im Falle eines IRI, der bereits als Lehrberechtigter für die integrierten ATP(A)- oder CPL(A)/IR-Ausbildungen qualifiziert ist, kann die Anforderung gemäß Buchstabe b Nummer 2 durch den Abschluss des Lehrgangs gemäß FCL.905.FI Buchstabe j Nummer 3 ersetzt werden.

▼M12

FCL.915.IRI IRI — Voraussetzungen

Antragsteller für den Erwerb einer IRI-Berechtigung müssen

a) für den Erwerb einer IRI(A):

1. um eine Ausbildung an FSTD im Rahmen eines genehmigten Ausbildungslehrgangs bei einer ATO anbieten zu können, mindestens 200 Stunden Flugzeit nach IFR nach Erteilung der BIR oder IR absolvieren, davon mindestens 50 Stunden auf Flugzeugen,

2. um Ausbildung auf einem Flugzeug anbieten zu können, mindestens 800 Stunden Flugzeit nach IFR absolviert haben, davon mindestens 400 Stunden auf Flugzeugen,

3. um eine IRI(A) für mehrmotorige Flugzeuge beantragen zu können, die Anforderungen von Punkt FCL.915.CRI(a), Punkt FCL.930.CRI und Punkt FCL.935 erfüllen;

▼M12

b) für den Erwerb einer IRI(H):

1. um eine Ausbildung an FSTD im Rahmen eines genehmigten Ausbildungslehrgangs bei einer ATO anbieten zu können, mindestens 125 Stunden Flugzeit nach IFR nach Erteilung der IR absolvieren, davon mindestens 65 Stunden Instrumentenflugzeit auf Hubschraubern,

2. um Ausbildung auf einem Hubschrauber anbieten zu können, mindestens 500 Stunden Flugzeit nach IFR absolviert haben, davon mindestens 250 Stunden Instrumentenflugzeit auf Hubschraubern, und

3. um eine IR(H) für mehrmotorige Hubschrauber beantragen zu können, die Anforderungen nach Punkt FCL.905.FI(h)(2) erfüllen;

c) Antragsteller für den Erwerb einer IRI(As)-Berechtigung müssen mindestens 300 Stunden Flugzeit nach IFR absolviert haben, davon mindestens 100 Stunden Instrumentenflugzeit auf Luftschiffen.

▼B

FCL.930.IRI IRI — Ausbildungslehrgang

a) Die Ausbildung für den IRI muss mindestens Folgendes umfassen:

(1) 25 Unterrichtsstunden Lehren und Lernen;

(2) 10 Stunden fachliche Ausbildung einschließlich Überprüfung der theoretischen Instrumentenkenntnisse, der Erstellung von Unterrichtsplänen und der Entwicklung von Ausbildungsfähigkeiten in einem Kurslokal;

(3) i) für die IRI(A) mindestens 10 Flugunterrichtsstunden auf einem Flugzeug, FFS, FTD 2/3 oder FPNT II. Im Falle von Bewerbern, die Inhaber eines FI(A)-Zeugnisses sind, wird die Zahl dieser Stunden auf 5 verringert;

▼M11

ii) für die IRI(H) mindestens 10 Flugunterrichtsstunden auf einem Hubschrauber, FFS, FTD 2/3 oder FNPT II/III. Im Falle von Bewerbern, die Inhaber eines FI(H)-Zeugnisses sind, wird die Zahl dieser Stunden auf mindestens 5 verringert;

▼B

iii) für die IRI(As) mindestens 10 Flugunterrichtsstunden auf einem Luftschiff, FFS, FTD 2/3 oder FNPT II.

b) Flugunterricht muss von einem FI erteilt werden, der gemäß FCL.905.FI Buchstabe i qualifiziert ist.

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

FCL.940.IRI IRI — Verlängerung und Erneuerung

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

KAPITEL 7

Besondere Anforderungen an Lehrberechtigte für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten — SFI

▼M11

FCL.905.SFI SFI — Rechte und Bedingungen

a) Die Rechte von SFI bestehen in der Durchführung von Flugunterricht an synthetischen Flugübungsgeräten innerhalb der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie für:

▼M11

(1) die Verlängerung und Erneuerung einer IR, sofern sie Inhaber einer IR in der betreffenden Luftfahrzeugkategorie sind oder waren;

(2) die Erteilung einer IR, sofern sie Inhaber einer IR in der betreffenden Luftfahrzeugkategorie sind oder waren und einen IRI-Ausbildungslehrgang absolviert haben.

b) Die Rechte von SFI für Flugzeuge mit einem Piloten bestehen in der Durchführung von Flugunterricht an synthetischen Flugübungsgeräten für:

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

Die Rechte von SFI für Flugzeuge mit einem Piloten können auf den Flugunterricht für Musterberechtigungen für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten im Betrieb mit mehreren Piloten erweitert werden, sofern die SFI eine der folgenden Bedingungen erfüllen:

i) sie sind oder waren Inhaber eines TRI-Zeugnisses für Flugzeuge mit mehreren Piloten;

ii) sie verfügen über mindestens 500 Stunden auf Flugzeugen im Betrieb mit mehreren Piloten und haben einen MCCI-Ausbildungslehrgang gemäß FCL.930.MCCI absolviert;

(2) den MCC- und den MPL-Ausbildungslehrgang für die Grundausbildung, sofern die Rechte des SFI(SPA) gemäß Absatz 1 auf den Betrieb mit mehreren Piloten erweitert wurden.

c) Die Rechte von SFI für Flugzeuge mit mehreren Piloten bestehen in der Durchführung von Flugunterricht an synthetischen Flugübungsgeräten für:

(1) die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung von Musterberechtigungen für Flugzeuge mit mehreren Piloten und, wenn die Bewerber das Recht zum Betrieb mit mehreren Piloten erwerben möchten, für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten;

(2) den MCC-Ausbildungslehrgang;

(3) den MPL-Lehrgang für die Grundstufe, die mittlere und die fortgeschrittene Stufe, sofern sie für die Grundausbildung Inhaber eines FI(A)- oder eines IRI(A)-Zeugnisses sind oder waren;

d) Die Rechte von SFI für Hubschrauber bestehen in der Durchführung von Flugunterricht an synthetischen Flugübungsgeräten für:

(1) die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung von Hubschrauber-Musterberechtigungen;

(2) die MCC-Ausbildung, wenn die SFI die Rechte für die Ausbildung für Hubschrauber mit mehreren Piloten besitzen.

▼M14

e) Die Rechte eines SFI umfassen Rechte zur Durchführung einer praktischen EBT-Beurteilung bei einem EBT-Betreiber, sofern der Lehrberechtigte die Anforderungen von Anhang III (Teil-ORO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 für die Standardisierung von EBT-Lehrberechtigten bei diesem EBT-Betreiber erfüllt.

▼M11

FCL.910.SFI SFI — Eingeschränkte Rechte

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

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

▼M11

a) den Simulatorinhalt des entsprechenden Musterberechtigungslehrgangs zufriedenstellend absolviert haben;

b) die entsprechenden Teile der technischen Ausbildung und den FSTD-Inhalt des Flugausbildungslehrplans des betreffenden TRI-Lehrgangs absolviert haben;

c) bei einem vollständigen Musterberechtigungslehrgang auf dem entsprechenden Muster unter der Aufsicht und zur Zufriedenheit eines hierzu qualifizierten TRE oder SFE mindestens 3 Flugunterrichtsstunden bezüglich der Aufgaben eines SFI durchgeführt haben.

Die Rechte des SFI werden gemäß den betrieblichen Eignungsdaten (OSD) auf weitere Baureihen erweitert, wenn der SFI die für das Muster relevanten Teile der technischen Ausbildung und den FSTD-Inhalt des Flugausbildungslehrplans des betreffenden TRI-Lehrgangs absolviert hat.

▼B

FCL.915.SFI SFI — Voraussetzungen

Ein Bewerber um ein SFI-Zeugnis muss

▼C1

a) Inhaber einer CPL, MPL oder ATPL in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie sein oder gewesen sein;

▼B

b) innerhalb der letzten 12 Monate vor dem Antrag die Befähigungsüberprüfung für die Erteilung der besonderen Musterberechtigung in einem FFS, der das entsprechende Muster nachbildet, absolviert haben und

c) für eine SFI(A) für Flugzeuge mit mehreren Piloten oder SFI(PL) zusätzlich:

(1) mindestens 1 500 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen mit mehreren Piloten bzw. Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit nachweisen;

(2) als Pilot oder als Beobachter innerhalb der letzten 12 Monate vor dem Antrag mindestens Folgendes absolviert haben:

i) 3 Streckenabschnitte im Cockpit des entsprechenden Luftfahrzeugmusters oder

ii) 2 am Streckeneinsatz orientierte Flugausbildungssitzungen am Simulator, durchgeführt von einer qualifizierten Flugbesatzung im Cockpit des entsprechenden Musters. Diese Simulatorsitzungen müssen 2 Flüge von jeweils mindestens 2 Stunden Dauer zwischen 2 verschiedenen Flugplätzen und die damit verbundene Planung vor dem Flug und die Besprechung nach dem Flug beinhalten;

d) für einen SFI(A) für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten außerdem:

(1) mindestens 500 Flugstunden als PIC auf Flugzeugen mit einem Piloten absolviert haben;

(2) Inhaber einer IR(A)- Berechtigung für mehrmotorige Flugzeuge sein oder gewesen sein und

(3) die Anforderungen gemäß Buchstabe c Absatz 2 erfüllen;

e) für einen SFI(H) außerdem:

(1) innerhalb der letzten 12 Monate vor dem Antrag als Pilot oder als Beobachter mindestens 1 Flugstunde im Cockpit des entsprechenden Musters absolviert haben und

▼B

(2) im Falle von Hubschraubern mit mehreren Piloten mindestens 1 000 Stunden Flugerfahrung als Pilot auf Hubschraubern besitzen, davon mindestens 350 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit mehreren Piloten;

(3) ►C1 im Falle von mehrmotorigen Hubschraubern mit einem Piloten 500 Stunden als Pilot auf Hubschraubern absolviert haben, davon 100 Stunden als PIC auf mehrmotorigen Hubschraubern mit einem Piloten; ◄

(4) im Falle von einmotorigen Hubschraubern mit einem Piloten 250 Stunden als Pilot auf Hubschraubern absolviert haben.

FCL.930.SFI SFI — Ausbildungslehrgang

▼M14

a) Der Ausbildungslehrgang für den SFI muss Folgendes umfassen:

1. den FSTD-Inhalt des entsprechenden Musterberechtigungslehrgangs;

2. die entsprechenden Teile der technischen Ausbildung und den FSTD-Inhalt des Flugausbildungslehrplans des betreffenden TRI-Lehrgangs;

3. 25 Unterrichtsstunden Lehren und Lernen.

▼B

b) Einem Bewerber um eine SFI-Zertifizierungsbescheinigung, der Inhaber eines TRI-Zeugnisses für das betreffende Muster ist, wird dies vollständig auf die Anforderungen dieses Absatzes angerechnet.

▼M11

FCL.940.SFI SFI — Verlängerung und Erneuerung

a) Verlängerung

Für die Verlängerung eines SFI-Zeugnisses müssen die Inhaber vor dem Ablaufdatum des SFI-Zeugnisses mindestens zwei der drei nachfolgenden Anforderungen erfüllen:

(1) sie müssen mindestens 50 Stunden als Lehrberechtigte oder Prüfer in FSTDs absolviert haben, wovon mindestens 15 Stunden innerhalb der letzten 12 Monate unmittelbar vor dem Ablaufdatum des SFI-Zeugnisses liegen müssen;

(2) sie müssen eine Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte als SFI bei einer ATO absolviert haben;

(3) sie müssen die entsprechenden Teile der Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 bestanden haben.

b) Weiterhin müssen die Bewerber die Befähigungsüberprüfungen für die Erteilung der besonderen Musterberechtigung in einem FFS, der die Muster nachbildet, für die sie Rechte besitzen, absolviert haben.

c) Für mindestens jede zweite Verlängerung eines SFI-Zeugnisses muss der Inhaber die Anforderung gemäß Buchstabe a Absatz 3 erfüllen.

d) Wenn ein SFI Inhaber eines Zeugnisses auf mehr als einem Luftfahrzeugmuster innerhalb derselben Kategorie ist, verlängert die Kompetenzbeurteilung, die auf einem dieser Muster absolviert wird, auch das SFI-Zeugnis für die anderen Muster innerhalb derselben Luftfahrzeugkategorie, sofern in den betrieblichen Eignungsdaten (OSD) nicht etwas anderes bestimmt ist.

e) Erneuerung

Für die Erneuerung eines SFI-Zeugnisses müssen die Inhaber innerhalb der letzten 12 Monate unmittelbar vor dem Antrag auf Erneuerung alle folgenden Bedingungen erfüllen:

(1) sie müssen eine Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte als SFI bei einer ATO absolviert haben;

▼M11

(2) sie müssen die Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 bestanden haben;

(3) sie müssen die Befähigungsüberprüfung für die Erteilung der besonderen Musterberechtigung in einem FSTD, der die Muster nachbildet, für die die Rechte erneuert werden sollen, absolviert haben.

▼B

KAPITEL 8

Besondere Anforderungen an Lehrberechtigte für Zusammenarbeit einer mehrköpfigen Besatzung — MCCI

FCL.905.MCCI MCCI — Rechte und Bedingungen

a) Die Rechte eines MCCI umfassen die Durchführung von Flugunterricht während:

(1) des praktischen Teils von MCC-Lehrgängen, falls nicht mit einer Ausbildung für die Musterberechtigung verbunden, sowie

(2) im Falle eines MCCI(A) der Grundausbildung des integrierten MPL-Ausbildungslehrgangs, sofern er Inhaber eines FI(A)- oder eines IRI(A)-Zeugnisses ist oder war.

FCL.910.MCCI MCCI — Eingeschränkte Rechte

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

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

FCL.915. MCCI MCCI — Voraussetzungen

Ein Bewerber um ein MCCI-Zeugnis muss

▼C1

a) Inhaber einer CPL, MPL oder ATPL in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie sein oder gewesen sein;

▼B

b) mindestens:

▼M3

(1) im Falle von Flugzeugen, Luftschiffen und Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit 1 500 Stunden Flugerfahrung als Pilot im Betrieb mit mehreren Piloten besitzen;

▼B

(2) im Falle von Hubschraubern 1 000 Stunden Flugerfahrung als Pilot im Betrieb mit einer mehrköpfigen Besatzung besitzen, davon mindestens 350 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit mehreren Piloten.

FCL.930.MCCI MCCI — Ausbildungslehrgang

a) Die Ausbildung für den MCCI muss mindestens Folgendes umfassen:

(1) 25 Unterrichtsstunden Lehren und Lernen;

(2) fachliche Ausbildung in Bezug auf den Typ FSTD, auf dem der Bewerber Ausbildung erteilen möchte;

▼B

(3) 3 Stunden praktische Ausbildung, die Flugunterricht oder MCC-Ausbildung auf dem betreffenden FNPT II/III MCC, FTD 2/3 oder FFS sein kann, unter der Aufsicht eines TRI, SFI oder MCCI, der von der ATO zu diesem Zweck ernannt wurde. Diese Flugunterrichtsstunden unter Aufsicht müssen eine Beurteilung der Kompetenz des Bewerbers, wie in FCL.920 beschrieben, beinhalten.

b) Bewerber, die Inhaber eines FI-, TRI-, CRI-, IRI- oder SFI-Zeugnisses sind oder waren, wird dieses vollständig auf die Anforderungen von Buchstabe a Nummer 1 angerechnet.

FCL.940.MCCI MCCI — Verlängerung und Erneuerung

a) Für die Verlängerung eines MCCI-Zeugnisses muss der Bewerber innerhalb der letzten 12 Monate des Gültigkeitszeitraums des MCCI-Zeugnisses auf dem entsprechenden Typ FNPT II/III, FTD 2/3 oder FFS die Anforderungen von FCL.930.MCCI Buchstabe a Nummer 3 erfüllt haben.

b) Erneuerung. Wenn das MCCI-Zeugnis abgelaufen ist, muss der Bewerber die Anforderungen von FCL.930.MCCI Buchstabe a Nummer 2 und 3 auf dem betreffenden Typ FNPT II/III MCC, FTD 2/3 oder FFS erfüllen.

KAPITEL 9

Besondere Anforderungen an Lehrberechtigte für synthetische Übungsgeräte — STI

FCL.905.STI STI — Rechte und Bedingungen

a) Die Rechte eines STI bestehen in der Durchführung von Flugunterricht an synthetischen Flugübungsgeräten innerhalb der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie für:

(1) die Erteilung einer Lizenz;

▼M12

(2) die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung einer BIR, einer IR und einer Klassen- oder Musterberechtigung für Luftfahrzeuge mit einem Piloten, außer für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten.

▼B

b) Zusätzliche Berechtigungen für den STI(A). Die Rechte eines STI(A) beinhalten den Flugunterricht an synthetischen Flugübungsgeräten während der Ausbildung für die fliegerischen Grundfähigkeiten des integrierten MPL Ausbildungslehrgangs.

▼M11

FCL.910.STI STI — Eingeschränkte Rechte

Die Rechte der STI sind auf den FSTD beschränkt, in dem der STI-Ausbildungslehrgang absolviert wurde.

Die Rechte können auf andere FSTDs erweitert werden, die weitere Luftfahrzeugmuster nachbilden, wenn die Inhaber innerhalb der letzten 12 Monate unmittelbar vor dem Antrag:

a) den FSTD-Inhalt des CRI- oder TRI-Lehrgangs auf der Luftfahrzeugklasse oder dem Luftfahrzeugmuster, für das Lehrberechtigungen beantragt werden, absolviert haben;

b) in dem FSTD, auf dem Flugunterricht erteilt werden soll, den anwendbaren Teil der Befähigungsüberprüfung gemäß Anlage 9 dieses Anhangs für die entsprechende Luftfahrzeugklasse oder das entsprechende Luftfahrzeugmuster bestanden haben;

▼M11

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

c) auf einem CPL-, IR-, PPL- oder Klassen- oder Musterberechtigungslehrgang mindestens 3 Flugunterrichtsstunden unter der Aufsicht eines von der ATO zu diesem Zweck ernannten FI, CRI(A), IRI oder TRI, davon mindestens 1 Flugunterrichtsstunde unter der Aufsicht eines FIE in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie, erteilt haben.

FCL.915.STI STI — Voraussetzungen

a) Bewerber um ein STI-Zeugnis müssen

(1) Inhaber einer Pilotenlizenz und entsprechender Lehrberechtigungen für die Kurse, für die eine Ausbildung erteilt werden soll, sein oder innerhalb der letzten 3 Jahre vor dem Antrag gewesen sein;

(2) innerhalb der letzten 12 Monate unmittelbar vor dem Antrag in einem FSTD die entsprechende Befähigungsüberprüfung für die Klassen- oder Musterberechtigung absolviert haben.

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

b) Bewerber für ein STI(H)-Zeugnis müssen zusätzlich zu den Anforderungen in Buchstabe a innerhalb der letzten 12 Monate unmittelbar vor dem Antrag mindestens 1 Flugstunde als Beobachter im Cockpit des entsprechenden Hubschraubermusters absolviert haben.

▼B

FCL.930.STI STI — Ausbildungslehrgang

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

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

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

▼M11

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

a) Verlängerung

Für die Verlängerung eines STI-Zeugnisses müssen die Inhaber innerhalb der letzten 12 Monate unmittelbar vor dem Ablaufdatum des STI-Zeugnisses alle folgenden Bedingungen erfüllen:

(1) sie müssen mindestens 3 Flugunterrichtsstunden in einem FSTD im Rahmen eines vollständigen CPL-, IR-, PPL- oder Klassen- oder Musterberechtigungslehrgangs erteilt haben;

(2) in dem FSTD, auf dem Flugunterricht erteilt wird, die anwendbaren Teile der Befähigungsüberprüfung gemäß Anlage 9 dieses Anhangs für die entsprechende Luftfahrzeugklasse oder das entsprechende Luftfahrzeugmuster bestanden haben.

▼M11

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

b) Erneuerung

Für die Erneuerung eines SFI-Zeugnisses müssen die Inhaber innerhalb der letzten 12 Monate unmittelbar vor dem Antrag auf Erneuerung:

(1) eine Auffrischungsschulung als STI bei einer ATO absolvieren;

(2) in dem FSTD, auf dem Flugunterricht erteilt wird, die anwendbaren Teile der Befähigungsüberprüfung gemäß Anlage 9 dieses Anhangs für die entsprechende Luftfahrzeugklasse oder das entsprechende Luftfahrzeugmuster bestehen.

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

(3) auf einem CPL-, IR-, PPL- oder Klassen- oder Musterberechtigungslehrgang in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie mindestens 3 Flugunterrichtsstunden unter der Aufsicht eines von der ATO zu diesem Zweck ernannten FI, CRI, IRI oder TRI, davon mindestens 1 Flugunterrichtsstunde unter der Aufsicht eines Fluglehrerprüfers (FIE), erteilen.

▼B

KAPITEL 10

Lehrberechtigte für Bergflugberechtigungen — MI

FCL.905.MI MI — Rechte und Bedingungen

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

FCL.915. MI MI — Voraussetzungen

Ein Bewerber um ein MI-Zeugnis muss

a) Inhaber einer FI-, CRI- oder TRI-Zeugnisses mit Rechten für Flugzeuge mit einem Piloten sein;

b) Inhaber einer Bergflugberechtigung sein.

FCL.930. MI MI — Ausbildungslehrgang

a) Der Ausbildungslehrgang für den MI muss eine Beurteilung der Kompetenz des Bewerbers, wie in FCL.920 beschrieben, beinhalten.

b) Vor der Teilnahme am Lehrgang müssen Bewerber zur Bewertung ihrer Erfahrung und ihrer Fähigkeit zur Durchführung des Ausbildungslehrgangs einen Vorab-Testflug bei einem MI mit FI-Zeugnis bestanden haben.

▼M3

FCL.940.MI Gültigkeit des MI-Zeugnisses

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

▼B

KAPITEL 11

Besondere Anforderungen an Testfluglehrberechtigte — FTI

FCL.905.FTI FTI — Rechte und Bedingungen

a) Die Rechte eines Testfluglehrberechtigten (Flight Test Instructor, FTI) bestehen in der Durchführung von Unterricht innerhalb der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie für

(1) die Erteilung der Testflugberechtigungen Kategorie 1 oder 2, sofern er Inhaber der entsprechenden Kategorie einer Testflugberechtigung ist;

(2) die Erteilung eines FTI-Zeugnisses innerhalb der entsprechenden Kategorie von Testflugberechtigungen, sofern der Lehrberechtigte mindestens 2 Jahre Erfahrung in der Ausbildung für die Erteilung von Testflugberechtigungen besitzt.

b) Die Rechte eines FTI, der Inhaber einer Testflugberechtigung der Kategorie 1 ist, schließen auch die Erteilung von Flugunterricht hinsichtlich Testflugberechtigungen der Kategorie 2 ein.

FCL.915.FTI FTI — Voraussetzungen

Ein Bewerber um ein FTI-Zeugnis muss

a) Inhaber der Testflugberechtigung gemäß FCL.820 sein;

b) mindestens 200 Stunden Testflüge der Kategorie 1 oder 2 absolviert haben.

FCL.930.FTI FTI — Ausbildungslehrgang

a) Die Ausbildung für den FTI muss mindestens Folgendes umfassen:

(1) 25 Stunden Lehren und Lernen;

(2) 10 Stunden fachliche Ausbildung einschließlich Überprüfung der Fachkenntnisse, der Erstellung von Unterrichtsplänen und der Entwicklung von Ausbildungsfähigkeiten in einem Kurslokal/Simulator;

(3) 5 Stunden praktischen Flugunterricht unter der Aufsicht eines FTI, der gemäß FCL.905.FTI Buchstabe b qualifiziert ist. Diese Flugunterrichtsstunden müssen eine Beurteilung der Kompetenz des Bewerbers, wie in FCL.920 beschrieben, beinhalten.

b) Anrechnung

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

(2) Weiterhin wird Bewerbern, die Inhaber einer FI- oder TRI-Zeugnisses sind oder waren, dies vollständig auf die Anforderungen von Buchstabe a Absatz 2 angerechnet.

FCL.940.FTI FTI — Verlängerung und Erneuerung

a) Verlängerung. Für die Verlängerung eines FTI-Zeugnisses muss der Inhaber innerhalb des Gültigkeitszeitraums des FTI-Zeugnisses 1 die nachfolgenden Anforderungen erfüllen:

(1) mindestens Folgendes absolvieren:

i) 50 Stunden Testflüge, wovon mindestens 15 Stunden innerhalb der letzten 12 Monate vor dem Ablaufdatum des FTI-Zeugnisses liegen müssen, und

ii) 5 Stunden Testflugunterricht innerhalb der letzten 12 Monate vor dem Ablaufdatum des FTI-Zeugnisses oder

▼B

(2) eine Auffrischungsschulung als FTI bei einer ATO erhalten. Die Auffrischungsschulung muss auf der Grundlage des praktischen Flugunterrichtselements des FTI-Ausbildungslehrgangs gemäß FCL.930.FTI Buchstabe a Absatz 3 erfolgen und mindestens 1 Ausbildungsflug unter der Aufsicht eines FTI umfassen, der gemäß FCL.905.FTI Buchstabe b qualifiziert ist.

b) Erneuerung. Wenn das FTI-Zeugnis abgelaufen ist, muss der Bewerber eine Auffrischungsschulung als FTI bei einer ATO erhalten. Die Auffrischungsschulung muss mindestens die Anforderungen von FCL.930.FTI Buchstabe a Absatz 3 erfüllen.

ABSCHNITT K

PRÜFER

KAPITEL 1

Allgemeine Anforderungen

▼M11

FCL.1000 Prüferberechtigungen

a) Allgemeines

Inhaber einer Prüferberechtigung müssen

1. Inhaber einer Lizenz, einer Berechtigung oder eines Zeugnisses, die denjenigen entsprechen, für die sie berechtigt sind, praktische Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen durchzuführen, sowie des Rechts, hierfür auszubilden, sein, sofern in diesem Anhang nicht etwas anderes bestimmt ist;

2. zur Betätigung als PIC auf dem Luftfahrzeug während einer praktischen Prüfung, einer Befähigungsüberprüfung oder Kompetenzbeurteilung, wenn diese auf dem Luftfahrzeug durchgeführt wird, qualifiziert sein.

b) Besondere Bedingungen

1. Die zuständige Behörde kann ein besonderes Zeugnis ausstellen, das Rechte zur Durchführung von praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen und Kompetenzbeurteilungen gewährt, wenn die Einhaltung der in diesem Abschnitt festgelegten Anforderungen nicht möglich ist aufgrund der Einführung

   i) neuer Luftfahrzeuge in den Mitgliedstaaten oder in der Flotte eines Betreibers;

   ii) neuer Ausbildungslehrgänge in diesem Anhang.

   Ein solches Zeugnis ist auf die praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen beschränkt, die für die Einführung des neuen Luftfahrzeugmusters oder des neuen Lehrgangs notwendig sind, und seine Gültigkeit ist auf höchstens 1 Jahr beschränkt.

2. Inhaber einer Berechtigung gemäß Buchstabe b Absatz 1, die einen Antrag auf Erteilung einer Prüferberechtigung stellen möchten, müssen die Voraussetzungen und die Anforderungen für die Verlängerung erfüllen, die für diese Kategorie von Prüferberechtigung festgelegt sind.

3. Wenn kein qualifizierter Prüfer verfügbar ist, können die zuständigen Behörden je nach Einzelfall Aufsichtspersonen oder Prüfern, die die einschlägigen Anforderungen in Bezug auf Lehrberechtigte, Muster- oder Klassenberechtigungen gemäß Buchstabe a nicht erfüllen, die Erlaubnis erteilen, praktische Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen und Kompetenzbeurteilungen durchzuführen.

c) Prüfung außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten

(1) Abweichend von Buchstabe a stellt die zuständige Behörde im Falle von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen außerhalb des Gebiets, für das die Mitgliedstaaten nach dem Abkommen von Chicago zuständig sind, eine Prüferberechtigung für Bewerber aus, die Inhaber einer gemäß Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilten Pilotenlizenz sind, sofern die Bewerber:

▼M11

i) Inhaber einer Lizenz, einer Berechtigung oder eines Zeugnisses, die denjenigen gleichwertig sind, für die er zur Durchführung von praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen berechtigt ist, sowie in jedem Fall mindestens Inhaber einer CPL sind;

ii) zur Betätigung als PIC auf dem Luftfahrzeug während einer praktischen Prüfung oder einer Befähigungsüberprüfung, wenn diese auf dem Luftfahrzeug durchgeführt wird, qualifiziert sind;

iii) die in diesem Abschnitt für die Erteilung der betreffenden Prüferberechtigung festgelegten Anforderungen erfüllen und

iii) gegenüber der zuständigen Behörde einen angemessenen Kenntnisstand bezüglich der europäischen Flugsicherheitsvorschriften nachweisen, um Prüfberechtigungen gemäß diesem Anhang ausüben zu können.

(2) Die in Absatz 1 genannte Berechtigung beschränkt sich auf die Durchführung von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen

i) außerhalb der Gebiete, für die die Mitgliedstaaten nach dem Abkommen von Chicago zuständig sind, und

ii) für Piloten, die ausreichende Kenntnisse der Sprache besitzen, in der die Prüfung/Überprüfung durchgeführt wird.

FCL.1005 Beschränkung von Rechten bei persönlichen Interessen

Prüfer dürfen Folgendes nicht durchführen:

a) praktische Prüfungen oder Kompetenzbeurteilungen für Bewerber um die Erteilung einer Lizenz, einer Berechtigung oder eines Zeugnisses an Personen, denen sie mehr als 25 % des vorgeschriebenen Flugunterrichts für die Lizenz, die Berechtigung oder das Zeugnis erteilt haben, für die bzw. das die praktische Prüfung oder Kompetenzbeurteilung durchgeführt werden soll, und

b) praktische Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen, wenn sie glauben, dass ihre Objektivität beeinträchtigt sein könnte.

▼B

FCL.1010 Voraussetzungen für Prüfer

Bewerber um eine Prüferberechtigung müssen Folgendes nachweisen:

a) entsprechende Kenntnisse, entsprechenden Hintergrund und angemessene Erfahrung hinsichtlich der Rechte eines Prüfers;

b) dass gegen sie in den letzten 3 Jahren keine Sanktionen, darunter Aussetzung, Beschränkung oder Widerruf einer ihrer gemäß diesem Teil gewährten Lizenzen, Berechtigungen oder Zeugnisse, wegen eines Verstoßes gegen die Grundverordnung und ihre Durchführungsbestimmungen verhängt wurden.

FCL.1015 Prüfer-Standardisierung

▼M14

a) Antragsteller auf eine Prüferberechtigung müssen einen von der zuständigen Behörde oder einer ATO durchgeführten und von der zuständigen Behörde genehmigten Standardisierungslehrgang absolvieren.

▼B

b) Der Standardisierungslehrgang muss aus einer theoretischen und einer praktischen Ausbildung bestehen und muss mindestens Folgendes beinhalten:

(1) die Durchführung von 2 praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen für die Lizenzen, Berechtigungen oder Zeugnisse, für die der Bewerber das Recht erwerben möchte, Prüfungen und Überprüfungen durchzuführen;

▼B

(2) Ausbildung in den entsprechenden Anforderungen dieses Teils und den entsprechenden Flugbetriebsanforderungen, in der Durchführung von praktischen Prüfungen, in den Befähigungsüberprüfungen und den Kompetenzbeurteilungen und der entsprechenden Dokumentation und Berichterstattung;

(3) eine Einweisung in die nationalen administrativen Verfahren, Anforderungen für den Schutz personenbezogener Daten, Haftung, Unfallversicherung und Gebühren;

▼M3

(4) eine Einweisung bezüglich der Notwendigkeit einer Prüfung und Anwendung der Punkte in Absatz 3 bei der Durchführung von praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen eines Bewerbers, für den die zuständige Behörde nicht dieselbe ist, die die Berechtigung des Prüfers ausgestellt hat, und

(5) eine Anweisung, wie Zugang zu den nationalen Verfahren und Anforderungen anderer zuständiger Behörden bei Bedarf erlangt wird.

c) Inhaber einer Prüferberechtigung dürfen praktische Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen für einen Bewerber, für den die zuständige Behörde nicht dieselbe ist, die die Berechtigung des Prüfers ausgestellt hat, nur durchführen, wenn sie die neuesten verfügbaren Informationen zu den einschlägigen nationalen Verfahren der zuständigen Behörde des Bewerbers geprüft haben.

▼B

FCL.1020 Beurteilung der Kompetenz der Prüfer

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

▼M11

FCL.1025 Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung von Prüferberechtigungen

a) Gültigkeit

Eine Prüferberechtigung gilt 3 Jahre.

b) Verlängerung

Um eine Prüferberechtigung zu verlängern, müssen die Inhaber alle folgenden Bedingungen erfüllen:

▼M14

1. sie haben vor dem Ablaufdatum der Berechtigung mindestens sechs praktische Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen, Kompetenzbeurteilungen oder EBT-Evaluierungsphasen während eines EBT-Moduls nach Punkt ORO.FC.231 von Anhang III (Teil-ORO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 durchgeführt;

2. sie haben innerhalb der dem Ablaufdatum der Berechtigung unmittelbar vorangegangenen 12 Monate einen Prüfer-Auffrischungslehrgang absolviert, der von der zuständigen Behörde oder einer ATO durchgeführt und von der zuständigen Behörde genehmigt wurde;

3. eine der praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen, Kompetenzbeurteilungen oder EBT-Evaluierungsphasen, die nach Nummer 1 durchgeführt wurden, muss innerhalb der dem Ablaufdatum der Prüferberechtigung unmittelbar vorangegangenen 12 Monate stattfinden und muss

▼M11

i) von einer Aufsichtsperson der zuständigen Behörde oder von einem leitenden Prüfer beurteilt worden sein, der von der für die Berechtigung des Prüfers zuständigen Behörde hierzu ausdrücklich ermächtigt wurde, oder

ii) die Anforderungen gemäß FCL.1020 erfüllen.

▼M11

Wenn der Bewerber um die Verlängerung Inhaber von Rechten für mehr als eine Kategorie von Prüfern ist, ist nach Vereinbarung mit der zuständigen Behörde eine Verlängerung aller Prüferberechtigungen möglich, wenn der Bewerber die Anforderungen gemäß Buchstabe b Absätze 1 und 2 und FCL.1020 für eine seiner Kategorien von Prüferberechtigungen erfüllt.

c) Erneuerung

Wenn die Berechtigung abgelaufen ist, muss der Bewerber innerhalb der letzten 12 Monate unmittelbar vor dem Antrag auf Erneuerung die Anforderungen gemäß Buchstabe b Absatz 2 und FCL.1020 erfüllen, bevor er die Ausübung der Rechte wieder aufnehmen kann.

d) Eine Prüferberechtigung wird nur dann verlängert bzw. erneuert, wenn der Bewerber die fortlaufende Einhaltung der Anforderungen gemäß FCL.1010 und FCL.1030 nachweist.

▼B

FCL.1030 Durchführung von praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen und Kompetenzbeurteilungen

a) Bei der Durchführung von praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen und Kompetenzbeurteilungen müssen Prüfer

(1) sicherstellen, dass die Kommunikation mit dem Bewerber ohne Sprachbarrieren möglich ist;

(2) sich davon überzeugen, dass der Bewerber alle Anforderungen hinsichtlich Qualifikation, Ausbildung und Erfahrung gemäß diesem Teil für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung der Lizenz, der Berechtigung oder des Zeugnisses erfüllt, für die die praktische Prüfung, Befähigungsüberprüfung oder Kompetenzbeurteilung abgelegt wird;

(3) den Bewerber auf die Folgen hinweisen, die unvollständige, ungenaue oder falsche Angaben bezüglich seiner Ausbildung und Flugerfahrung nach sich ziehen.

b) Nach Abschluss der praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung muss der Prüfer:

(1) dem Bewerber das Ergebnis der Prüfung mitteilen. Wenn die Prüfung nur in Teilen bestanden bzw. in Teilen nicht bestanden wird, muss der Prüfer dem Bewerber mitteilen, dass er die mit der Berechtigung verbundenen Rechte nicht ausüben darf, solange er nicht alle Prüfungsteile bestanden hat. Der Prüfer hat die weiteren Ausbildungsanforderungen zu erläutern und den Bewerber auf sein Beschwerderecht hinzuweisen;

(2) wenn die Befähigungsüberprüfung oder Kompetenzbeurteilung für die Verlängerung oder Erneuerung bestanden wird, in der Lizenz bzw. das Zeugnis des Bewerbers das neue Ablaufdatum der Berechtigung bzw. des Zeugnisses eintragen, wenn er von der für die Lizenz des Bewerbers zuständigen Behörde ausdrücklich hierzu ermächtigt wurde;

(3) dem Bewerber einen abgezeichneten Bericht über die praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung aushändigen und der Behörde, die für die Lizenz des Bewerbers zuständig ist, sowie der zuständigen Behörde, die die Prüferberechtigung erteilt hat, unverzüglich Kopien des Berichts vorlegen. Der Bericht muss Folgendes beinhalten:

i) eine Erklärung, dass der Prüfer vom Bewerber Auskünfte über dessen Erfahrung und Ausbildung erhalten und festgestellt hat, dass diese Erfahrung und Ausbildung die entsprechenden Anforderungen gemäß diesem Teil erfüllen;

ii) die Bestätigung, dass alle erforderlichen Flugmanöver durchgeführt wurden, sowie Angaben über die mündliche Prüfung der theoretischen Kenntnisse, soweit zutreffend. Wenn ein Element nicht bestanden wurde, hat der Prüfer die Gründe für diese Beurteilung anzugeben;

iii) das Ergebnis der Prüfung, Überprüfung oder Kompetenzbeurteilung;

▼M3

iv) eine Erklärung, dass der Prüfer die nationalen Verfahren und Anforderungen der zuständigen Behörde des Bewerbers geprüft und angewendet hat, wenn die für die Lizenz des Bewerbers zuständige Behörde nicht dieselbe ist, die die Berechtigung des Prüfers ausgestellt hat;

v) eine Kopie der Prüferberechtigung mit Angabe des Umfangs seiner Rechte als Prüfer im Fall von praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen eines Bewerbers, für den die zuständige Behörde nicht dieselbe ist, die die Berechtigung des Prüfers ausgestellt hat.

▼B

c) Prüfer müssen die Aufzeichnungen mit Einzelheiten zu allen durchgeführten praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen und Kompetenzbeurteilungen und deren Ergebnissen 5 Jahre lang aufbewahren.

d) Auf Aufforderung durch die für die Prüferberechtigung zuständigen Behörde oder der für die Lizenz des Bewerbers zuständigen Behörde müssen Prüfer alle Aufzeichnungen und Berichte und alle sonstigen Informationen vorlegen, die für die Wahrnehmung der Aufsicht benötigt werden.

KAPITEL 2

Besondere Anforderungen an Flugprüfer — FE

FCL.1005.FE FE — Rechte und Bedingungen

a) FE(A). Die Rechte eines Flugprüfers (Flight Examiner, FE) für Flugzeuge umfassen die Durchführung von:

(1) praktischen Prüfungen für die Erteilung der PPL(A) und praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die damit verbundenen Klassen- und Musterberechtigungen für Flugzeuge mit einem Piloten, außer für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten, sofern der Prüfer mindestens 1 000 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen oder TMGs absolviert hat, davon mindestens 250 Stunden Flugausbildung;

(2) praktischen Prüfungen für die Erteilung der CPL(A) und praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die damit verbundenen Klassen- und Musterberechtigungen für Flugzeuge mit einem Piloten, außer für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten, sofern der Prüfer mindestens 2 000 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen oder TMGs absolviert hat, davon mindestens 250 Stunden Flugausbildung;

(3) praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die LAPL(A), sofern der Prüfer mindestens 500 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen oder TMGs absolviert hat, davon mindestens 100 Stunden Flugausbildung;

(4) praktischen Prüfungen für die Erteilung einer Bergflugberechtigung, sofern der Prüfer mindestens 500 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen oder TMGs absolviert hat, davon mindestens 500 Starts und Landungen im Rahmen einer Flugausbildung für die Bergflugberechtigung;

▼M3

(5) Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung und Erneuerung von EIRs, sofern der FE mindestens 1 500 Stunden als Pilot auf Flugzeugen absolviert hat und die Anforderungen gemäß FCL.1010.IRE Buchstabe a Absatz 2 erfüllt.

▼B

b) FE(H). Die Rechte eines FE für Hubschrauber umfassen die Durchführung von:

(1) praktischen Prüfungen für die Erteilung der PPL(H) und praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für in eine PPL(H) eingetragene Musterberechtigungen für einmotorige Hubschrauber mit einem Piloten, sofern der Prüfer mindestens 1 000 Flugstunden als Pilot auf Hubschraubern absolviert hat, davon mindestens 250 Stunden Flugausbildung;

▼B

(2) praktischen Prüfungen für die Erteilung der CPL(H) und praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für in eine CPL(H) eingetragene Musterberechtigungen für einmotorige Hubschrauber mit einem Piloten, sofern der Prüfer mindestens 2 000 Flugstunden als Pilot auf Hubschraubern absolviert hat, davon mindestens 250 Stunden Flugausbildung;

(3) praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für in eine PPL(H) oder eine CPL(H) eingetragene Musterberechtigungen für mehrmotorige Hubschrauber mit einem Piloten, sofern der Prüfer die Anforderungen gemäß Nummer 1 bzw. Nummer 2 erfüllt und Inhaber einer CPL(H) oder ATPL(H) und, soweit zutreffend, einer IR(H) ist;

(4) praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die LAPL(H), sofern der Prüfer mindestens 500 Flugstunden als Pilot auf Hubschraubern absolviert hat, davon mindestens 150 Stunden Flugausbildung.

c) FE(As). Die Rechte eines FE für Luftschiffe bestehen in der Durchführung von praktischen Prüfungen für die Erteilung der PPL(As) und CPL(As) und von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die entsprechenden Musterberechtigungen für Luftschiffe, sofern der Prüfer 500 Flugstunden als Pilot auf Luftschiffen absolviert hat, davon mindestens 100 Stunden Flugausbildung.

▼M12

———————

▼B

FCL.1010.FE FE — Voraussetzungen

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

KAPITEL 3

Besondere Anforderungen an Prüfer für Musterberechtigungen — TRE

FCL.1005.TRE TRE — Rechte und Bedingungen

a) TRE(A) und TRE(PL). Die Rechte eines TRE für Flugzeuge oder Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit umfassen die Durchführung von:

(1) praktischen Prüfungen für die erstmalige Erteilung von Musterberechtigungen für Flugzeuge bzw. Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit;

▼M12

(2) befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung von Musterberechtigungen und Instrumentenberechtigungen;

▼B

(3) praktische Prüfungen für die Erteilung einer ATPL(A);

(4) praktische Prüfungen für die Erteilung einer MPL, sofern der Prüfer die Anforderungen gemäß FCL.925 erfüllt hat;

▼M11

(5) Kompetenzbeurteilungen für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung einer TRI- oder SFI-Berechtigung in der betreffenden Luftfahrzeugkategorie, sofern der Prüfer mindestens 3 Jahre als TRE vollendet und eine besondere Ausbildung für die Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.1015(b) erhalten hat.

▼B

b) TRE(H). Die Rechte eines TRE(H) umfassen die Durchführung von:

(1) praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung von Hubschrauber-Musterberechtigungen;

(2) Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung von IRs oder für die Erweiterung der IR(H) von einmotorigen Hubschraubern auf mehrmotorige Hubschrauber, sofern der TRE(H) Inhaber einer gültigen IR(H) ist;

(3) praktische Prüfungen für die Erteilung einer ATPL(H);

▼M11
▼C8

(4) Kompetenzbeurteilungen für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung einer TRI(H)- oder SFI(H)-Berechtigung, sofern der Prüfer mindestens 3 Jahre als TRE vollendet und eine besondere Ausbildung für die Kompetenzbeurteilung gemäß Punkt FCL.1015(b) erhalten hat.

▼B

FCL.1010.TRE TRE — Voraussetzungen

a) TRE(A) und TRE(PL). Bewerber um eine TRE- Berechtigung für Flugzeuge und Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit müssen:

(1) im Falle von Flugzeugen mit mehreren Piloten oder Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit 1 500 Flugstunden als Pilot von Flugzeugen mit mehreren Piloten bzw. Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit absolviert haben, davon mindestens 500 Stunden als PIC;

(2) im Falle von technisch komplizierten Hochleistungsflugzeugen mit einem Piloten 500 Flugstunden als Pilot von Flugzeugen mit einem Piloten absolviert haben, davon mindestens 200 Stunden als PIC;

(3) Inhaber einer CPL oder ATPL und einer TRI- Berechtigung für das entsprechenden Muster sein;

(4) für die erstmalige Erteilung einer TRE- Berechtigung mindestens 50 Stunden Flugausbildung als TRI, FI oder SFI im entsprechenden Muster oder einem FSTD absolviert haben, das dieses Muster nachbildet.

b) TRE(H). Bewerber um eine TRE(H)- Berechtigung für Hubschrauber müssen:

(1) Inhaber einer TRI(H)- Berechtigung oder, im Falle von einmotorigen Hubschraubern mit einem Piloten, einer gültigen FI(H)- Berechtigung für das entsprechende Muster sein;

(2) für die erstmalige Erteilung einer TRE- Berechtigung 50 Stunden Flugausbildung als TRI, FI oder SFI im entsprechenden Muster oder einem FSTD absolviert haben, das dieses Muster nachbildet;

(3) im Falle von Hubschraubern mit mehreren Piloten Inhaber einer CPL(H) oder ATPL(H) sein und 1 500 Flugstunden als Pilot von Hubschraubern mit mehreren Piloten absolviert haben, davon mindestens 500 Stunden als PIC;

(4) im Falle von mehrmotorigen Hubschraubern mit einem Piloten:

i) 1 000 Flugstunden als Pilot auf Hubschraubern absolviert haben, davon mindestens 500 Stunden als PIC;

ii) Inhaber einer CPL(H) oder ATPL(H) und, soweit zutreffend, einer gültigen IR(H) sein;

▼B

(5) im Falle von einmotorigen Hubschraubern mit einem Piloten:

i) 750 Flugstunden als Pilot auf Hubschraubern absolviert haben, davon mindestens 500 Stunden als PIC;

▼M3

ii) Inhaber einer CPL(H) oder ATPL(H) sein.

▼B

(6) Bevor die Rechte eines TRE(H) von Rechten für mehrmotorige Hubschrauber mit einem Piloten auf Rechte für mehrmotorige Hubschrauber mit mehreren Piloten erweitert werden, muss der Inhaber mindestens 100 Stunden beim Führen dieses Musters mit mehreren Piloten absolviert haben.

(7) Im Falle von Bewerbern für die erstmalige Erteilung einer TRE- Berechtigung für mehrmotorige Hubschrauber mit mehreren Piloten können die gemäß Buchstabe b Nummer 3 erforderlichen 1 500 Stunden Flugerfahrung auf Hubschraubern mit mehreren Piloten als erfüllt gelten, wenn die Bewerber die 500 Flugstunden als PIC auf einem Hubschrauber mit mehreren Piloten desselben Musters absolviert haben.

KAPITEL 4

Besondere Anforderungen an den Prüfer für Klassenberechtigungen — CRE

FCL.1005.CRE CRE — Rechte

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

a) praktische Prüfungen für die Erteilung von Klassen- und Musterberechtigungen;

▼M11

b) Befähigungsüberprüfungen für:

1. Verlängerung oder Erneuerung von Klassen- und Musterberechtigungen;
2. Verlängerung von IR-Berechtigungen, sofern der Prüfer mindestens 1 500 Stunden als Pilot auf Flugzeugen und mindestens 450 Flugstunden unter IFR absolviert hat;
3. Erneuerung von IR-Berechtigungen, sofern der Prüfer die Anforderungen gemäß FCL.1010.IRE(a) erfüllt;

▼M12

4. Verlängerung und Erneuerung von BIR, sofern der CRE Folgendes absolviert hat:

i) 1 500 Stunden Flugzeit als Pilot auf Flugzeugen und

ii) 450 Stunden Flugzeit unter IFR und;

▼M4

c) praktische Prüfungen für die Erweiterung von LAPL(A)-Rechten auf eine andere Flugzeugklasse oder -baureihe.

▼B

FCL.1010.CRE CRE — Anforderungen

Bewerber um eine CRE- Berechtigung müssen:

a) Inhaber einer CPL(A), MPL(A) oder ATPL(A) mit Rechten für Flugzeuge mit einem Piloten sein oder gewesen sein und Inhaber einer PPL(A) sein;

▼M11

b) Inhaber eines CRI- oder FI-Zeugnisses mit Lehrberechtigung für die entsprechende Klasse oder das entsprechende Muster sein;

▼B

c) 500 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen absolviert haben.

KAPITEL 5

Besondere Anforderungen an den Prüfer für Instrumentenflugberechtigungen — IRE

▼M12

FCL.1005.IRE IRE — Rechte

Die Rechte von Inhabern einer Berechtigung als Prüfer für Instrumentenflugberechtigungen bestehen in der Durchführung von praktischen Prüfungen für die Erteilung von BIR oder IR und von Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung von BIR oder IR.

▼M11

FCL.1010.IRE IRE — Voraussetzungen

a) IRE(A)

Bewerber um eine IRE-Berechtigung für Flugzeuge müssen Inhaber eines IRI(A)- oder FI(A)-Zeugnisses sein, das zur Durchführung von Schulungen für die IR(A) berechtigt, und Folgendes absolviert haben:

1. 2000 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen und

2. 450 Flugstunden unter IFR, davon 250 Stunden als Lehrberechtigter.

b) IRE(H)

Bewerber um eine IRE-Berechtigung für Hubschrauber müssen Inhaber eines IRI(H)- oder FI(H)-Zeugnisses sein, das zur Durchführung von Schulungen für die IR(H) berechtigt, und Folgendes absolviert haben:

1. 2000 Flugstunden als Pilot auf Hubschraubern und

2. 300 Flugstunden Instrumentenflugzeit auf Hubschraubern, davon 200 Stunden als Lehrberechtigter.

c) IRE(As)

Bewerber um eine IRE-Berechtigung für Luftschiffe müssen Inhaber eines IRI(As)- oder FI(As)-Zeugnisses sein, das zur Durchführung von Schulungen für die IR(As) berechtigt, und Folgendes absolviert haben:

1. 500 Flugstunden als Pilot auf Luftschiffen und

2. 100 Flugstunden Instrumentenflugzeit auf Luftschiffen, davon 50 Stunden als Lehrberechtigter.

▼B

KAPITEL 6

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

▼M11

FCL.1005.SFE SFE — Rechte und Bedingungen

a) SFE für Flugzeuge (SFE(A)) und für Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit (SFE(PL))

Die Rechte von SFE für Flugzeuge oder Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit umfassen die Durchführung des Folgenden in einem FFS oder, für die Beurteilungen gemäß Punkt (5), in dem betreffenden FSTD:

1. praktische Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung von Musterberechtigungen für Flugzeuge bzw. Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit;

2. Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung von IR-Berechtigungen, wenn die Überprüfungen mit der Verlängerung oder Erneuerung einer Musterberechtigung kombiniert werden und sofern der Prüfer innerhalb des letztes Jahres eine Befähigungsüberprüfung für das Luftfahrzeugmuster einschließlich der Instrumentenflugberechtigung bestanden hat;

3. praktische Prüfungen für die Erteilung einer ATPL(A);

4. praktische Prüfungen für die Erteilung einer MPL, sofern der Prüfer die Anforderungen in Punkt FCL.925 erfüllt hat;

▼M11

5. Kompetenzbeurteilungen für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung einer SFI-Berechtigung in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie, sofern der Prüfer mindestens 3 Jahre als SFE(A) vollendet und eine besondere Ausbildung für die Kompetenzbeurteilung gemäß Punkt FCL.1015(b) erhalten hat.

b) SFE für Hubschrauber (SFE(H))

Die Rechte von SFE(H) umfassen die Durchführung des Folgenden in einem FFS oder, für die Beurteilungen gemäß Punkt (4), in dem betreffenden FSTD:

1. praktische Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung von Musterberechtigungen;

2. Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung von IR-Berechtigungen, wenn diese Überprüfungen mit der Verlängerung oder Erneuerung einer Musterberechtigung kombiniert werden und sofern der Prüfer innerhalb des letztes Jahres vor der Befähigungsüberprüfung eine Befähigungsüberprüfung für das Luftfahrzeugmuster einschließlich der Instrumentenflugberechtigung bestanden hat;

3. praktische Prüfungen für die Erteilung einer ATPL(H);

4. Kompetenzbeurteilungen für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung einer SFI(H)-Berechtigung, sofern der Prüfer mindestens 3 Jahre als SFE(A) vollendet und eine besondere Ausbildung für die Kompetenzbeurteilung gemäß Punkt FCL.1015(b) erhalten hat.

FCL.1010.SFE SFE — Voraussetzungen

▼M12

a) SFE(A)

Antragsteller für den Erwerb einer SFE(A)-Berechtigung müssen alle folgenden Bedingungen erfüllen:

1. Flugzeuge mit mehreren Piloten:

i) sie müssen Inhaber einer ATPL(A) und einer Musterberechtigung (gewesen) sein,

▼M14

ii) sie müssen Inhaber einer SFI(A)-Berechtigung für das entsprechende Flugzeugmuster sein

▼M12

iii) sie müssen mindestens 1 500 Stunden Flugzeit als Pilot auf Flugzeugen mit mehreren Piloten absolviert haben,

2. technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten:

i) sie müssen Inhaber einer CPL(A) oder ATPL(A) und einer Musterberechtigung sein,

▼M14

ii) sie müssen Inhaber einer SFI(A)-Berechtigung für die entsprechende Flugzeugklasse oder das entsprechende Flugzeugmuster sein und

▼M12

iii) sie müssen mindestens 500 Stunden Flugzeit als Pilot auf Flugzeugen mit einem Piloten absolviert haben,

▼M11

3. sie müssen für die erstmalige Erteilung einer SFE-Berechtigung mindestens 50 Stunden Flugausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten als TRI(A) oder SFI(A) auf dem entsprechenden Muster absolviert haben.

b) SFE(H)

Bewerber um eine SFE(H)-Berechtigung müssen alle folgenden Bedingungen erfüllen:

1. sie müssen Inhaber einer ATPL(H) und einer Klassenberechtigung für das entsprechende Hubschraubermuster sein oder gewesen sein;

2. sie müssen Inhaber einer SFI(H)-Berechtigung für das entsprechende Hubschraubermuster sein;

▼M11

3. sie müssen mindestens 1000 Flugstunden als Pilot auf Hubschraubern mit mehreren Piloten nachweisen;

4. sie müssen für die erstmalige Erteilung einer SFE-Berechtigung mindestens 50 Stunden Flugausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten als TRI(H) oder SFI(H) auf dem entsprechenden Muster absolviert haben.

▼B

KAPITEL 7

Besondere Anforderungen an Prüfer für Fluglehrer — FIE

FCL.1005.FIE FIE — Rechte und Bedingungen

a) FIE(A). Die Rechte eines FIE auf Flugzeugen bestehen in der Durchführung von Kompetenzbeurteilungen für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung von Berechtigungen für FI(A), CRI(A), IRI(A) und TRI(A) auf Flugzeugen mit einem Piloten, sofern er Inhaber der entsprechenden Lehrberechtigung ist.

b) FIE(H). Die Rechte eines FIE auf Hubschraubern bestehen in der Durchführung von Kompetenzbeurteilungen für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung von Berechtigungen für FI(H), IRI(H) und TRI(H) auf Hubschraubern mit einem Piloten, sofern er Inhaber der entsprechenden Lehrberechtigung ist.

▼M12

c) FIE(As). Die Rechte eines FIE auf Luftschiffen bestehen in der Durchführung von Kompetenzbeurteilungen für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung von Lehrberechtigungen für Luftschiffe, sofern er Inhaber der entsprechenden Lehrberechtigung ist.

▼B

FCL.1010.FIE FIE — Voraussetzungen

a) FIE(A). Bewerber um eine FIE- Berechtigung für Flugzeuge müssen:

im Falle von Bewerbern, die Kompetenzbeurteilungen durchführen möchten:

(1) Inhaber der jeweils entsprechenden Lehrberechtigung sein,

(2) 2 000 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen oder TMGs absolviert haben und

(3) mindestens 100 Flugstunden absolviert haben, bei denen sie Bewerber um eine Lehrberechtigung ausgebildet haben.

b) FIE(H). Bewerber um eine FIE- Berechtigung für Hubschrauber müssen:

(1) Inhaber der jeweils entsprechenden Lehrberechtigung sein,

(2) 2 000 Flugstunden als Pilot auf Hubschraubern absolviert haben,

(3) mindestens 100 Flugstunden absolviert haben, bei denen sie Bewerber um eine Lehrberechtigung ausgebildet haben.

c) FIE(As). Bewerber um eine FIE-Berechtigung für Luftschiffe müssen:

(1) 500 Flugstunden als Pilot auf Luftschiffen absolviert haben,

(2) mindestens 20 Flugstunden absolviert haben, bei denen sie Bewerber um eine FI(AS)-Berechtigung ausgebildet haben,

(3) Inhaber der entsprechenden Lehrberechtigung sein.

▼M12

_____

▼M8

Anlage 1

Anrechnung von Theoriekenntnissen

ANRECHNUNG VON THEORIEKENNTNISSEN IN DERSELBEN ODER EINER ANDEREN KATEGORIE VON LUFTFAHRZEUGEN — ANFORDERUNGEN AN DIE BRÜCKENAUSBILDUNG UND PRÜFUNG

▼M14

1. **LAPL und PPL**

1.1. Für die Erteilung einer LAPL werden dem Inhaber einer LAPL in einer anderen Luftfahrzeugkategorie die Theoriekenntnisse vollständig auf die Anforderungen in Bezug auf die allgemeinen Sachgebiete nach Punkt FCL.120(a) angerechnet.

1.2. Für die Erteilung einer LAPL oder PPL werden dem Inhaber einer PPL, CPL oder ATPL in einer anderen Luftfahrzeugkategorie die Theoriekenntnisse auf die Anforderungen in Bezug auf die allgemeinen Sachgebiete nach Punkt FCL.215(a) angerechnet. Diese Anrechnung gilt auch für Antragsteller für den Erwerb einer LAPL oder einer PPL, die Inhaber einer nach Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 ausgestellten BPL oder einer SPL nach Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 sind, mit Ausnahme des Sachgebiets „Navigation“, das nicht angerechnet werden darf.

1.3. Für die Erteilung einer PPL werden dem Inhaber einer LAPL in derselben Luftfahrzeugkategorie die Theoriekenntnisse vollständig auf die Anforderungen in Bezug auf den Theorieunterricht und die Theorieprüfung angerechnet.

1.4. Abweichend von Nummer 1.2 muss der Inhaber einer SPL, die nach Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 mit Rechten für das Führen von TMG erteilt wurde, für den Erwerb einer LAPL(A) nachweisen, dass er über ein angemessenes Niveau von Theoriekenntnissen für die Klasse der einmotorigen Landflugzeuge mit Kolbenmotor nach Punkt FCL.135.A(a)(2) verfügt.

▼M8

2. **CPL**

2.1. Bewerber um eine CPL, die Inhaber einer CPL in einer anderen Luftfahrzeugkategorie sind, müssen eine Brückenausbildung in Theoriekenntnissen in einem zugelassenen Lehrgang an einer ATO entsprechend den Unterschieden absolvieren, die zwischen den CPL-Lehrplänen für verschiedene Luftfahrzeugkategorien festgestellt wurden.

2.2. Bewerber müssen Theorieprüfungen wie in diesem Anhang (Teil-FCL) definiert für die folgenden Sachgebiete in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie ablegen:

021 — Allgemeine Luftfahrzeugkunde: Luftfahrzeugzelle und Bordanlagen, Elektrik, Triebwerke und Rettungsmittel,

022 — Allgemeine Luftfahrzeugkunde: Bordinstrumente,

032/034 — Leistungsflugzeuge bzw. Hubschrauber

070 — betriebliche Verfahren und

080 — Grundlagen des Fliegens.

2.3. Bewerbern um eine CPL, die die entsprechenden Theorieprüfungen für eine IR in derselben Luftfahrzeugkategorie bestanden haben, wird dies auf die Anforderungen bezüglich der Theoriekenntnisse in den Sachgebieten „menschliches Leistungsvermögen“ und „Meteorologie“ angerechnet, sofern sie nicht den IR-Ausbildungslehrgang nach Anlage 6 Abschnitt Aa dieses Anhangs (Teil-FCL) absolviert haben.

2.4. Bewerbern um eine CPL, die die entsprechenden Theorieprüfungen für eine IR oder EIR in derselben Luftfahrzeugkategorie bestanden haben, wird dies auf die Anforderungen bezüglich der Theoriekenntnisse im Sachgebiet „Kommunikation“ angerechnet.

▼M8

3. **ATPL**

3.1. Bewerber um eine ATPL, die Inhaber einer ATPL in einer anderen Luftfahrzeugkategorie sind, müssen eine Brückenausbildung in Theoriekenntnissen in einem zugelassenen Lehrgang bei einer ATO entsprechend den Unterschieden absolvieren, die zwischen den ATPL-Lehrplänen für verschiedene Luftfahrzeugkategorien festgestellt wurden.

3.2. Bewerber müssen Theorieprüfungen wie in diesem Anhang (Teil-FCL) definiert für die folgenden Sachgebiete in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie ablegen:

021 — Allgemeine Luftfahrzeugkunde: Luftfahrzeugzelle und Bordanlagen, Elektrik, Triebwerke und Rettungsmittel,

022 — Allgemeine Luftfahrzeugkunde: Bordinstrumente,

032/034 — Leistungsflugzeuge bzw. Hubschrauber

070 — betriebliche Verfahren und

080 — Grundlagen des Fliegens.

3.3. Bewerbern um eine ATPL(A), die die entsprechende Theorieprüfung für eine CPL(A) bestanden haben, wird dies auf die Anforderungen bezüglich der Theoriekenntnisse im Sachgebiet „Kommunikation“ angerechnet.

3.4. Bewerbern um eine ATPL(H), die die entsprechenden Theorieprüfungen für eine CPL(H) bestanden haben, wird dies auf die Anforderungen bezüglich der Theoriekenntnisse in den folgenden Sachgebieten angerechnet:

— Luftrecht,

— Grundlagen des Fliegens (Hubschrauber) und

— Kommunikation.

3.5. Bewerbern um eine ATPL(A), die die entsprechende Theorieprüfung für eine IR(A) bestanden haben, wird dies auf die Anforderungen bezüglich der Theoriekenntnisse im Sachgebiet „Kommunikation“ angerechnet.

3.6. Bewerbern um eine ATPL(H) mit einer IR(H), die die entsprechenden Theorieprüfungen für eine CPL(H) bestanden haben, wird dies auf die Anforderungen bezüglich der Theoriekenntnisse in den folgenden Sachgebieten angerechnet:

— Grundlagen des Fliegens (Hubschrauber) und

— Kommunikation.

4. **IR**

▼M14

4.1. Antragstellern für den Erwerb einer IR oder BIR, die die entsprechenden Theorieprüfungen für den Erwerb einer CPL in derselben Luftfahrzeugkategorie bestanden haben, wird dies auf die Anforderungen in Bezug auf die Theoriekenntnisse in den folgenden Sachgebieten angerechnet:

— Menschliches Leistungsvermögen,

— Meteorologie,

— Kommunikation.

▼M8

4.2. Bewerber um eine IR(H), die die entsprechenden Theorieprüfungen für eine ATPL(H) VFR bestanden haben, müssen die folgenden Prüfungsfächer bestehen:

— Luftrecht,

— Flugplanung und -überwachung und

— Funknavigation.

▼B

Anlage 2

Einstufungsskala für Sprachkompetenz: Expertenniveau, erweitertes Niveau und Einsatzfähigkeit

Niveau	Aussprache	Struktur	Vokabular	Flüssigkeit	Verständnis	Interaktion
Expertenniveau (Niveau 6)	Aussprache, Betonung, Sprechrhythmus und Intonation, auch wenn sie möglicherweise von der ersten Sprache oder regionalen Varianten beeinflusst sind, beeinträchtigen die Verständlichkeit fast nie.	Sowohl grundlegende als auch komplexe grammatische Strukturen und Satzmuster werden durchgängig gut beherrscht.	Umfang und Genauigkeit des Vokabulars sind ausreichend, um über eine Vielzahl bekannter und unbekannter Themen effektiv zu kommunizieren. Das Vokabular ist idiomatisch, nuanciert und auf das Register abgestimmt.	Kann einen längeren Redefluss natürlich und mühelos aufrechterhalten. Variiert den Redefluss zu stilistischen Zwecken, z. B. zur Hervorhebung. Verwendet spontan geeignete Diskursmarker und Bindewörter.	Versteht in nahezu allen Zusammenhängen durchgängig richtig, auch sprachliche und kulturelle Feinheiten.	Interagiert mit Leichtigkeit in nahezu allen Situationen. Ist für verbale und nichtverbale Anzeichen sensibilisiert und reagiert angemessen darauf.
Erweitertes Niveau (Niveau 5)	Aussprache, Betonung, Sprechrhythmus und Intonation, auch wenn sie von der ersten Sprache oder regionalen Varianten beeinflusst sind, beeinträchtigen die Verständlichkeit selten.	Grundlegende grammatische Strukturen und Satzmuster werden durchgängig gut beherrscht. Komplexe Strukturen werden versucht, aber mit Fehlern, die manchmal den Sinn beeinträchtigen.	Umfang und Genauigkeit des Vokabulars sind ausreichend, um über gewöhnliche, konkrete und arbeitsbezogene Themen effektiv zu kommunizieren. Umschreibt durchgängig und erfolgreich. Das Vokabular ist manchmal idiomatisch.	Ist in der Lage, länger mit relativer Leichtigkeit über bekannte Themen zu sprechen, variiert den Redefluss jedoch nicht zu stilistischen Zwecken. Kann angemessenen Gebrauch von Diskursmarkern oder Bindewörtern machen.	Versteht richtig bei gewöhnlichen, konkreten und arbeitsbezogenen Themen und meist richtig bei Konfrontation mit einer sprachlichen oder situationsgebundenen Komplikation oder einem unerwarteten Ereignis. Ist in der Lage, eine Reihe von Sprachvarianten (Dialekt und/oder Akzent) oder Registern zu verstehen.	Antworten erfolgen unmittelbar und sind angemessen und informativ. Wirksame Handhabung der Sprecher-/Hörer-Beziehung.

▼B

Niveau	Aussprache	Struktur	Vokabular	Flüssigkeit	Verständnis	Interaktion
Einsatzfähigkeit (Niveau 4)	Aussprache, Betonung, Sprechrhythmus und Intonation sind von der ersten Sprache oder regionalen Variation beeinflusst, beeinträchtigen die Verständlichkeit jedoch nur manchmal.	Grundlegende grammatische Strukturen und Satzmuster werden kreativ verwendet und in der Regel gut beherrscht. Fehler können auftreten, insbesondere unter ungewöhnlichen oder unerwarteten Umständen, beeinträchtigen den Sinn jedoch selten.	Umfang und Genauigkeit des Vokabulars sind in der Regel ausreichend, um effektiv zu gewöhnlichen, konkreten und arbeitsbezogenen Themen zu kommunizieren. Kann häufig erfolgreich umschreiben, wenn Vokabular bei ungewöhnlichen oder unerwarteten Umständen fehlt.	Produziert zusammenhängende Sprachäußerungen in angemessenem Tempo. Es kann gelegentlich zu einem Abreißen des Redeflusses beim Übergang von eingeübter oder formelhafter Rede zu spontaner Interaktion kommen, dies behindert die wirksame Kommunikation jedoch nicht. Kann beschränkten Gebrauch von Diskursmarkern oder Bindewörtern machen. Füllwörter lenken nicht ab.	Versteht überwiegend richtig bei gewöhnlichen, konkreten und arbeitsbezogenen Themen, wenn der verwendete Akzent oder die verwendete Sprachvariante für einen internationalen Nutzerkreis ausreichend verständlich ist. Bei Konfrontation mit sprachlichen oder situationsbezogenen Komplikationen oder einem unerwarteten Geschehen kann das Verständnis verlangsamt sein oder Verdeutlichungsstrategien erfordern.	Antworten erfolgen in der Regel unmittelbar und sind angemessen und informativ. Leitet den Austausch ein und erhält ihn auch bei Konfrontation mit unerwartetem Geschehen aufrecht. Handhabt offensichtliche Missverständnisse angemessen durch Überprüfung, Bestätigung oder Klärung.

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

▼B

Anlage 3

Ausbildungsgänge für die Erteilung einer CPL und einer ATPL

1. In dieser Anlage werden die Anforderungen für die verschiedenen Ausbildungsgänge für die Erteilung einer CPL und einer ATPL mit und ohne IR beschrieben.

2. Ein Bewerber, der während eines Ausbildungslehrgangs an eine andere ATO wechseln möchte, muss bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf eine formelle Beurteilung der weiteren noch erforderlichen Ausbildungsstunden stellen.

A. **Integrierter ATP-Lehrgang — Flugzeuge**

ALLGEMEINES

1. Ziel des integrierten ATP(A)-Lehrgangs ist es, Piloten den Befähigungsstand zu vermitteln, der notwendig ist, damit sie im gewerblichen Luftverkehr als Kopilot auf mehrmotorigen Flugzeugen mit mehreren Piloten tätig sein und die CPL(A)/IR erlangen können.

2. Ein Bewerber, der einen integrierten ATP(A)-Lehrgang absolvieren möchte, muss alle Lehrgangsstufen in einem einzigen durchgehenden Lehrgang abschließen, wie dieser von einer ATO organisiert wurde.

3. Ein Bewerber kann zur Ausbildung entweder als Teilnehmer ohne jegliche Vorkenntnisse oder als Inhaber einer PPL(A) oder PPL(H) zugelassen werden, die gemäß Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilt wurde. Im Falle eines PPL(A)- oder PPL(H)-Teilnehmers werden 50 % der vor dem Lehrgang geflogenen Stunden bis zu höchstens 40 Stunden Flugerfahrung, oder 45 Stunden, wenn eine Nachtflugberechtigung für Flugzeuge erworben wurde, angerechnet, wovon bis zu 20 Stunden auf die Anforderung einer Ausbildung mit einem Lehrberechtigten angerechnet werden können.

▼M8

4. Der Lehrgang muss Folgendes beinhalten:

   a) Theorieunterricht bis auf ATPL(A)-Kenntnisstand,

   b) Ausbildung in Sicht- und Instrumentenflug,

   c) Ausbildung in MCC für den Betrieb von Flugzeugen mit mehreren Piloten und

   d) UPRT nach FCL.745.A., sofern die Bewerber diesen Ausbildungslehrgang nicht bereits vor Beginn des integrierten ATP-Lehrgangs absolviert haben.

5. Bewerber, die nicht den gesamten ATP(A)-Lehrgang absolvieren oder nicht absolvieren können, können bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Prüfung der Theoriekenntnisse und eine praktische Prüfung für eine Lizenz mit geringeren Rechten und eine IR stellen, wenn die entsprechenden Anforderungen erfüllt sind.

▼B

THEORETISCHE KENNTNISSE

6. Der theoretische ATP(A)-Lehrgang muss mindestens 750 Unterrichtsstunden umfassen.

►M8 7.1. ◄ Der MCC-Lehrgang muss mindestens 25 Stunden theoretischen Unterricht und Übungen umfassen.

▼M8

7.2. Der Theorieunterricht in UPRT ist nach FCL.745.A zu erteilen.

▼B

PRÜFUNG DER THEORETISCHEN KENNTNISSE

8. Bewerber müssen einen den Rechten des Inhabers einer ATPL(A) entsprechenden Kenntnisstand nachweisen.

▼B

FLUGAUSBILDUNG

▼M8

9. Die Flugausbildung ohne die Ausbildung für die Musterberechtigung muss insgesamt mindestens 195 Stunden umfassen und alle Fortschrittsprüfungen beinhalten, von denen bis zu 55 Stunden für den gesamten Lehrgang Instrumentenbodenzeit sein können. Innerhalb der insgesamt 195 Stunden müssen Bewerber mindestens Folgendes absolvieren:

a) 95 Stunden Ausbildung mit Fluglehrer, wovon bis zu 55 Stunden Instrumentenbodenzeit sein dürfen,

▼M11

b) 70 Stunden als PIC einschließlich VFR-Flug- und Instrumentenflugzeit als SPIC. Die Instrumentenflugzeit als SPIC kann nur bis zu höchstens 20 Stunden als PIC-Flugzeit gerechnet werden,

▼M8

c) 50 Stunden Überlandflug als PIC einschließlich eines VFR-Überlandflugs von mindestens 540 km (300 NM), wobei Landungen bis zum vollständigen Stillstand auf zwei anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt werden müssen,

d) 5 Flugstunden Flugzeit bei Nacht, einschließlich 3 Stunden Ausbildung mit Fluglehrer, die mindestens Folgendes umfassen muss:

1. 1 Stunde Überlandflug,

2. fünf Alleinstarts und

3. fünf Alleinlandungen bis zum vollständigen Stillstand,

e) UPRT-Flugunterricht nach FCL.745.A,

f) 115 Stunden Instrumentenflugzeit, die mindestens Folgendes beinhalten müssen:

1. 20 Stunden als SPIC,

2. 15 Stunden MCC, wofür ein FFS oder ein FNPT II verwendet werden kann,

3. 50 Stunden Instrumentenflug-Ausbildung, wovon bis zu:

i) 25 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I sein können oder

ii) 40 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT II, FTD 2 oder FFS, wovon bis zu 10 Stunden in einem FNPT I durchgeführt werden dürfen.

▼M12

Antragstellern, die Inhaber einer BIR oder einer Lehrgangsbescheinigung über das Modul der Basis-Instrumentenflugberechtigung sind, werden bis zu 10 Stunden auf die erforderliche Instrumentenausbildungszeit angerechnet. In einem BITD absolvierte Stunden werden nicht angerechnet.

▼M8

g) 5 Stunden in einem Flugzeug, das

1. für die Beförderung von mindestens 4 Personen zugelassen ist und

2. mit einem Verstellpropeller und Einziehfahrwerk ausgerüstet ist.

▼B

PRAKTISCHE PRÜFUNG

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

B. **Modularer ATP-Lehrgang — Flugzeuge**

1. Bewerber um eine ATPL(A), die ihren theoretischen Unterricht in einem modularen Lehrgang absolvieren, müssen:

▼B

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

mindestens die folgende Anzahl Stunden theoretischen Unterricht absolvieren:

(1) für Bewerber, die Inhaber einer PPL(A) sind: 650 Stunden;

(2) für Bewerber, die Inhaber einer CPL(A) sind: 400 Stunden;

(3) für Bewerber, die Inhaber einer IR(A) sind: 500 Stunden;

(4) für Bewerber, die Inhaber einer CPL(A) und einer IR(A) sind: 250 Stunden.

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

C. **Integrierter CPL/IR-Lehrgang — Flugzeuge**

ALLGEMEINES

1. Ziel des integrierten CPL(A)- und IR(A)-Lehrgangs ist es, Piloten den Befähigungsstand zu vermitteln, der notwendig ist, damit sie im gewerblichen Luftverkehr auf ein- oder mehrmotorigen Flugzeugen mit einem Piloten tätig sein und die CPL(A)/IR erlangen können.

2. Ein Bewerber, der einen integrierten CPL(A)/IR-Lehrgang absolvieren möchte, muss alle Lehrgangsstufen in einem einzigen durchgehenden Lehrgang abschließen, wie dieser von einer ATO organisiert wurde.

3. Ein Bewerber kann zur Ausbildung entweder als Teilnehmer ohne jegliche Vorkenntnisse oder als Inhaber einer PPL(A) oder PPL(H) zugelassen werden, die gemäß Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilt wurde. Im Falle eines PPL(A)- oder PPL(H)-Teilnehmers werden 50 % der vor dem Lehrgang geflogenen Stunden bis zu höchstens 40 Stunden Flugerfahrung, oder 45 Stunden, wenn eine Nachtflugberechtigung für Flugzeuge erworben wurde, angerechnet, wovon bis zu 20 Stunden auf die Anforderung einer Ausbildung mit einem Lehrberechtigten angerechnet werden können.

4. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:

a) theoretischen Unterricht bis auf CPL(A)- und IR-Kenntnisstand sowie

b) Ausbildung in Sicht- und Instrumentenflug.

5. Ein Bewerber, der nicht den gesamten CPL/IR(A)-Lehrgang absolviert oder nicht absolvieren kann, kann bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Prüfung der theoretischen Kenntnisse und eine praktische Prüfung für eine Lizenz mit geringeren Rechten und eine IR stellen, wenn die entsprechenden Anforderungen erfüllt sind.

THEORETISCHE KENNTNISSE

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

PRÜFUNG DER THEORETISCHEN KENNTNISSE

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

FLUGAUSBILDUNG

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

a) 80 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, wovon bis zu 40 Stunden Instrumentenbodenzeit sein dürfen;

▼M14

b) 70 Stunden als PIC, wovon bis zu 55 Stunden als SPIC absolviert werden können. Die Instrumentenflugzeit als SPIC kann nur bis zu höchstens 20 Stunden als PIC-Flugzeit gerechnet werden;

▼B

c) 50 Stunden Überlandflug als PIC einschließlich eines VFR-Überlandflugs von mindestens 540 km (300 NM), wobei Landungen bis zum vollständigen Stillstand auf 2 anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt werden müssen;

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

e) 100 Stunden Instrumentenflugzeit, die mindestens Folgendes beinhalten müssen:

(1) 20 Stunden als SPIC sowie

(2) 50 Stunden Instrumentenflug-Ausbildung, wovon bis zu:

i) 25 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I sein können, oder

ii) 40 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT II, FTD 2 oder FFS sein können, wovon bis zu 10 Stunden in einem FNPT I durchgeführt werden können.

▼M12

Antragstellern, die Inhaber einer BIR oder einer Lehrgangsbescheinigung über das Modul der Basis-Instrumentenflugberechtigung sind, werden bis zu 10 Stunden auf die erforderliche Instrumentenausbildungszeit angerechnet. In einem BITD absolvierte Stunden werden nicht angerechnet.

▼B

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

PRAKTISCHE PRÜFUNGEN

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

D. **Integrierter CPL-Lehrgang — Flugzeuge**

ALLGEMEINES

1. Ziel des integrierten CPL(A)-Lehrgangs ist es, Piloten den Befähigungsstand zu vermitteln, der für die Erteilung einer CPL(A) erforderlich ist.

2. Ein Bewerber, der einen integrierten CPL(A)-Lehrgang absolvieren möchte, muss alle Lehrgangsstufen in einem einzigen durchgehenden Lehrgang abschließen, wie dieser von einer ATO organisiert wurde.

3. Ein Bewerber kann zur Ausbildung entweder als Teilnehmer ohne jegliche Vorkenntnisse oder als Inhaber einer PPL(A) oder PPL(H) zugelassen werden, die gemäß Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilt wurde. Im Falle eines PPL(A)- oder PPL(H)-Teilnehmers werden 50 % der vor dem Lehrgang geflogenen Stunden bis zu höchstens 40 Stunden Flugerfahrung, oder 45 Stunden, wenn eine Nachtflugberechtigung für Flugzeuge erworben wurde, angerechnet, wovon bis zu 20 Stunden auf die Anforderung einer Ausbildung mit einem Lehrberechtigten angerechnet werden können.

4. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:

a) theoretischen Unterricht bis auf CPL(A)-Kenntnisstand sowie

b) Ausbildung in Sicht- und Instrumentenflug.

5. Ein Bewerber, der nicht den gesamten CPL(A)-Lehrgang absolviert oder nicht absolvieren kann, kann bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Prüfung der theoretischen Kenntnisse und eine praktische Prüfung für eine Lizenz mit geringeren Rechten stellen, wenn die entsprechenden Anforderungen erfüllt sind.

▼B

THEORETISCHE KENNTNISSE

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

PRÜFUNG DER THEORETISCHEN KENNTNISSE

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

FLUGAUSBILDUNG

8. Die Flugausbildung ohne die Ausbildung für die Musterberechtigung muss mindestens 150 Stunden umfassen und alle Fortschrittsprüfungen beinhalten, von denen bis zu 5 Stunden für den gesamten Lehrgang Instrumentenbodenzeit sein können. Innerhalb der insgesamt 150 Stunden müssen Bewerber mindestens Folgendes absolvieren:

a) 80 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, wovon bis zu 5 Stunden Instrumentenbodenzeit sein dürfen;

▼M11

b) 70 Stunden als PIC, wovon bis zu 55 Stunden als SPIC absolviert werden können;

▼B

c) 20 Stunden Überlandflug als PIC einschließlich eines VFR-Überlandflugs von mindestens 540 km (300 NM), wobei Landungen bis zum vollständigen Stillstand auf 2 anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt werden müssen;

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

▼M12

e) 10 Stunden Instrumentenflugausbildung, wovon bis zu 5 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I, FTD 2, FNPT II oder FFS sein dürfen. Antragstellern, die Inhaber einer BIR oder einer Lehrgangsbescheinigung über das Modul der Basis-Instrumentenflugberechtigung sind, werden bis zu 10 Stunden auf die erforderliche Instrumentenausbildungszeit angerechnet. In einem BITD absolvierte Stunden werden nicht angerechnet;

▼B

f) 5 Stunden, durchzuführen in einem für die Beförderung von mindestens 4 Personen zugelassenen Flugzeug mit Verstellpropeller und Einziehfahrwerk.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

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

E. **Modularer CPL-Lehrgang — Flugzeuge**

ALLGEMEINES

1. Ziel des modularen CPL(A)-Lehrgangs ist es, Inhabern einer PPL(A) den Befähigungsstand zu vermitteln, der für die Erteilung einer CPL(A) erforderlich ist.

2. Vor Beginn eines modularen CPL(A)-Lehrgangs muss ein Bewerber Inhaber einer gemäß Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilten PPL(A) sein.

▼B

3. Vor Beginn der Flugausbildung muss der Bewerber:

▼M12

a) 150 Stunden Flugzeit absolviert haben, davon 50 Stunden als PIC auf Flugzeugen, wovon 10 Stunden Überlandflüge sein müssen.

Mit Ausnahme der Anforderung von 50 Stunden als PIC auf Flugzeugen können Stunden als PIC anderer Luftfahrzeugkategorien wie nachstehend aufgeführt auf die 150 Stunden Flugzeit auf Flugzeugen angerechnet werden:

1. 20 Stunden auf Hubschraubern, wenn der Antragsteller Inhaber einer PPL(H) ist,
2. 50 Stunden auf Hubschraubern, wenn der Antragsteller Inhaber einer CPL(H) ist,
3. 10 Stunden auf TMG oder Segelflugzeugen,
4. 20 Stunden auf Luftschiffen, wenn der Antragsteller Inhaber einer PPL(As) ist,
5. 50 Stunden auf Luftschiffen, wenn der Antragsteller Inhaber einer CPL(As) ist.

▼B

b) die Anforderungen für die Erteilung einer Klassen- oder Musterberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge gemäß Abschnitt H erfüllt haben, wenn für die praktische Prüfung ein mehrmotoriges Flugzeug verwendet werden soll.

4. Ein Bewerber, der einen modularen CPL(A)-Lehrgang absolvieren möchte, muss alle Flugausbildungsstufen in einem einzigen durchgehenden Lehrgang abschließen, wie dieser von einer ATO organisiert wurde. Der theoretische Unterricht kann bei einer ATO erteilt werden, die nur theoretischen Unterricht durchführt.

5. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:

a) theoretischen Unterricht bis auf CPL(A)-Kenntnisstand sowie

b) Ausbildung in Sicht- und Instrumentenflug.

THEORETISCHE KENNTNISSE

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

PRÜFUNG DER THEORETISCHEN KENNTNISSE

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

FLUGAUSBILDUNG

8. Bewerber ohne eine IR müssen mindestens 25 Stunden Flugausbildung mit Fluglehrer erhalten, einschließlich 10 Stunden Instrumentenausbildung, wovon bis zu 5 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem BITD, einem FNPT I oder II, einem FTD 2 oder einem FFS sein können.

▼M12

9. Antragstellern, die Inhaber einer gültigen IR(A) sind, wird dies auf die Instrumentenausbildungszeit mit Fluglehrer angerechnet. Antragstellern, die Inhaber einer gültigen IR(H) sind, wird dies mit bis zu 5 Stunden auf die Instrumentenausbildungszeit mit Fluglehrer angerechnet, wobei mindestens 5 Stunden Instrumentenausbildungszeit mit Fluglehrer auf einem Flugzeug absolviert werden müssen. Antragstellern, die Inhaber einer BIR oder einer Lehrgangsbescheinigung über das Modul der Basis-Instrumentenflugberechtigung sind, werden bis zu 10 Stunden auf die erforderliche Instrumentenausbildungszeit angerechnet.

▼B

10. a) Bewerbern mit einer gültigen IR müssen mindestens 15 Stunden Sichtflugausbildung mit einem Fluglehrer erteilt werden.

b) Bewerbern ohne eine Nachtflugberechtigung für Flugzeuge müssen zusätzlich mindestens 5 Stunden Nachtflugausbildung erteilt werden; diese umfassen 3 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, die mindestens 1 Stunde Überlandflug-Navigation und 5 Alleinstarts und 5 Alleinlandungen bis zum vollständigen Stillstand einschließen müssen.

11. Mindestens 5 Stunden müssen in einem für die Beförderung von mindestens 4 Personen zugelassenen Flugzeug mit Verstellpropeller und Einziehfahrwerk durchgeführt werden.

▼B

ERFAHRUNG

12. Ein Bewerber um eine CPL(A) muss mindestens 200 Flugstunden absolviert haben, die mindestens Folgendes beinhalten:

a) 100 Stunden als PIC, davon 20 Stunden Überlandflug als PIC, einschließlich eines VFR-Überlandflugs von mindestens 540 km (300 NM), wobei Landungen bis zum vollständigen Stillstand auf 2 anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt werden müssen;

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

▼M12

c) 10 Stunden Instrumentenflugausbildung, wovon bis zu 5 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I, FNPT II oder FFS sein dürfen. Antragsteller(n), die Inhaber einer BIR oder einer Lehrgangsbescheinigung über das Modul der Basis-Instrumentenflugberechtigung sind, werden bis zu 10 Stunden auf die erforderliche Instrumentenausbildungszeit angerechnet. In einem BITD absolvierte Stunden werden nicht angerechnet;

▼M3

d) 6 Flugstunden müssen in einem mehrmotorigen Flugzeug absolviert werden, wenn die praktische Prüfung in einem mehrmotorigen Flugzeug durchgeführt wird.

▼B

e) Stunden als PIC anderer Luftfahrzeugkategorien können auf die 200 Flugstunden in den folgenden Fällen angerechnet werden:

i) 30 Stunden im Hubschrauber, wenn der Bewerber Inhaber einer PPL(H) ist, oder

ii) 100 Stunden im Hubschrauber, wenn der Bewerber Inhaber einer CPL(H) ist, oder

iii) 30 Stunden in TMGs oder Segelflugzeugen oder

iv) 30 Stunden in Luftschiffen, wenn der Bewerber Inhaber einer PPL(As) ist, oder

v) 60 Stunden in Luftschiffen, wenn der Bewerber Inhaber einer CPL(As) ist.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

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

F. **Integrierter ATP/IR-Lehrgang — Hubschrauber**

ALLGEMEINES

1. Ziel des integrierten ATP(H)/IR-Lehrgangs ist es, Piloten den Befähigungsstand zu vermitteln, der notwendig ist, damit sie im gewerblichen Luftverkehr als Kopilot auf mehrmotorigen Hubschraubern mit mehreren Piloten tätig sein und die CPL(H)/IR erlangen können.

2. Ein Bewerber, der einen integrierten ATP(H)/IR-Lehrgang absolvieren möchte, muss alle Lehrgangsstufen in einem einzigen durchgehenden Lehrgang abschließen, wie dieser von einer ATO organisiert wurde.

3. Ein Bewerber kann zur Ausbildung entweder als Teilnehmer ohne jegliche Vorkenntnisse oder als Inhaber einer PPL(H) zugelassen werden, die gemäß Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilt wurde. Teilnehmern, die Inhaber einer PPL(H) sind, werden 50 % der entsprechenden Erfahrung angerechnet, jedoch höchstens:

a) 40 Stunden, wovon bis zu 20 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten sein dürfen, oder

b) 50 Stunden, wovon bis zu 25 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten sein dürfen, wenn eine Nachtflugberechtigung für Hubschrauber erworben wurde.

▼B

4. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:

   a) theoretischen Unterricht bis auf ATPL(H)- und IR-Kenntnisstand;

   b) Ausbildung in Sicht- und Instrumentenflug sowie

   c) Ausbildung in MCC für den Betrieb von Hubschraubern mit mehreren Piloten.

5. Ein Bewerber, der nicht den gesamten ATP(H)/IR-Lehrgang absolviert oder nicht absolvieren kann, kann bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Prüfung der theoretischen Kenntnisse und eine praktische Prüfung für eine Lizenz mit geringeren Rechten und eine IR stellen, wenn die entsprechenden Anforderungen erfüllt sind.

THEORETISCHE KENNTNISSE

6. Der theoretische ATP(H)/IR-Lehrgang muss mindestens 750 Unterrichtsstunden umfassen.

7. Der MCC-Lehrgang muss mindestens 25 Stunden Übungen im theoretischen Unterricht umfassen.

PRÜFUNG DER THEORETISCHEN KENNTNISSE

8. Ein Bewerber muss einen den Rechten des Inhabers einer ATPL(H) und einer IR angemessenen Kenntnisstand nachweisen.

FLUGAUSBILDUNG

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

   a) 140 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, wovon:

      (1) 75 Stunden Sichtausbildung Folgendes beinhalten können:

         i) 30 Stunden in einem Hubschrauber-FFS, Stufe C/D, oder

         ii) 25 Stunden in einem FTD 2,3 oder

         iii) 20 Stunden in einem Hubschrauber-FNPT II/III oder

         iv) 20 Stunden in einem Flugzeug oder TMG;

      (2) 50 Stunden Instrumentenausbildung Folgendes beinhalten können:

         i) bis zu 20 Stunden in einem Hubschrauber-FFS oder -FTD 2,3 oder -FNPT II/III oder

         ii) 10 Stunden mindestens in einem Hubschrauber-FNPT 1 oder einem Flugzeug;

      (3) 15 Stunden MCC, wofür ein Hubschrauber-FFS oder ein Hubschrauber-FTD 2,3(MCC) oder FNPT II/III(MCC) verwendet werden kann.

      Unterscheidet sich das für die Flugausbildung verwendete Hubschraubermuster von dem für die Sichtausbildung verwendeten Hubschrauber-FFS, so beträgt die maximale Anrechnung diejenige, die für den Hubschrauber-FNPT II/III gewährt wird.

   b) 55 Stunden als PIC, wovon 40 Stunden als SPIC absolviert werden können. Es müssen mindestens 14 Stunden Tag-Alleinflug und 1 Stunde Nacht-Alleinflug absolviert werden.

   c) 50 Stunden Überlandflug einschließlich 10 Stunden Überlandflug als SPIC einschließlich eines VFR-Überlandflugs von mindestens 185 km (100 NM), wobei Landungen auf 2 anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt werden müssen;

▼B

d) 5 Flugstunden in Hubschraubern müssen nachts durchgeführt werden, davon mindestens 3 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, darunter mindestens 1 Stunde Überlandflug-Navigation und 5 Allein-Nacht-Rundflüge. Jeder Rundflug muss einen Start und eine Landung umfassen;

e) 50 Stunden Instrumentenflugzeit mit Fluglehrer, die Folgendes beinhalten müssen:

i) 10 Stunden Instrumenten-Grundausbildungszeit und

ii) 40 Stunden IR-Ausbildung, die mindestens 10 Stunden in einem mehrmotorigen Hubschrauber mit IFR-Zulassung umfassen müssen.

PRAKTISCHE PRÜFUNGEN

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

G. **Integrierter ATP-Lehrgang — Hubschrauber**

ALLGEMEINES

1. Ziel des integrierten ATP(H)-Lehrgangs ist es, Piloten den Befähigungsstand zu vermitteln, der notwendig ist, damit sie im gewerblichen Luftverkehr als Kopilot auf mehrmotorigen Hubschraubern mit mehreren Piloten auf VFR-Rechte beschränkt tätig sein und die CPL(H) erlangen können.

2. Ein Bewerber, der einen integrierten ATP(H)-Lehrgang absolvieren möchte, muss alle Lehrgangsstufen in einem einzigen durchgehenden Lehrgang abschließen, wie dieser von einer ATO organisiert wurde.

3. Ein Bewerber kann zur Ausbildung entweder als Teilnehmer ohne jegliche Vorkenntnisse oder als Inhaber einer PPL(H) zugelassen werden, die gemäß Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilt wurde. Teilnehmern, die Inhaber einer PPL(H) sind, werden 50 % der entsprechenden Erfahrung angerechnet, jedoch höchstens:

a) 40 Stunden, wovon bis zu 20 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten sein dürfen, oder

b) 50 Stunden, wovon bis zu 25 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten sein dürfen, wenn eine Nachtflugberechtigung für Hubschrauber erworben wurde.

4. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:

a) theoretischen Unterricht bis auf ATPL(H)-Kenntnisstand;

b) Ausbildung in Sicht- und Instrumentenflug sowie

c) Ausbildung in MCC für den Betrieb von Hubschraubern mit mehreren Piloten.

5. Ein Bewerber, der nicht den gesamten ATP(H)-Lehrgang absolviert oder nicht absolvieren kann, kann bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Prüfung der theoretischen Kenntnisse und eine praktische Prüfung für eine Lizenz mit geringeren Rechten stellen, wenn die entsprechenden Anforderungen erfüllt sind.

THEORETISCHE KENNTNISSE

6. Der theoretische ATP(H)-Lehrgang muss mindestens 650 Unterrichtsstunden umfassen.

7. Der MCC-Lehrgang muss mindestens 20 Stunden Übungen im theoretischen Unterricht umfassen.

▼B

PRÜFUNG DER THEORETISCHEN KENNTNISSE

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

FLUGAUSBILDUNG

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

a) 95 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, wovon:

i) 75 Stunden Sichtausbildung Folgendes beinhalten können:

(1) 30 Stunden in einem Hubschrauber-FFS, Stufe C/D, oder

(2) 25 Stunden in einem Hubschrauber-FTD 2,3 oder

(3) 20 Stunden in einem Hubschrauber-FNPT II/III oder

(4) 20 Stunden in einem Flugzeug oder TMG;

ii) 10 Stunden Instrumentengrundausbildung 5 Stunden mindestens in einem Hubschrauber-FNPT I oder einem Flugzeug enthalten können;

iii) 10 Stunden MCC, wofür ein Hubschrauber: Hubschrauber-FFS oder -FTD 2,3(MCC) oder FNPT II/III(MCC) verwendet werden kann.

Unterscheidet sich das für die Flugausbildung verwendete Hubschraubermuster von dem für die Sichtausbildung verwendeten Hubschrauber-FFS, so beträgt die maximale Anrechnung diejenige, die für den Hubschrauber-FNPT II/III gewährt wird.

b) 55 Stunden als PIC, wovon 40 Stunden als SPIC absolviert werden können. Es müssen mindestens 14 Stunden Tag-Alleinflug und 1 Stunde Nacht-Alleinflug absolviert werden;

c) 50 Stunden Überlandflug einschließlich 10 Stunden Überlandflug als SPIC einschließlich eines VFR-Überlandflugs von mindestens 185 km (100 NM), wobei Landungen auf 2 anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt werden müssen;

d) 5 Flugstunden in Hubschraubern müssen nachts durchgeführt werden, davon mindestens 3 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, darunter mindestens 1 Stunde Überlandflug-Navigation und 5 Allein-Nacht-Rundflüge. Jeder Rundflug muss einen Start und eine Landung umfassen.

PRAKTISCHE PRÜFUNGEN

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

▼B

H. **Modularer ATP-Lehrgang — Hubschrauber**

1. Bewerber um eine ATPL(H), die ihren theoretischen Unterricht in einem modularen Lehrgang absolvieren, müssen Inhaber mindestens einer PPL(H) sein und mindestens die folgenden Stunden Ausbildung innerhalb eines Zeitraums von 18 Monaten absolvieren:

a) falls der Bewerber Inhaber einer gemäß Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilten PPL(H) ist: 550 Stunden;

▼C12

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

▼B

2. Bewerber um eine ATPL(H)/IR, die ihren theoretischen Unterricht in einem modularen Lehrgang absolvieren, müssen Inhaber mindestens einer PPL(H) sein und mindestens die folgenden Stunden Ausbildung absolvieren:

a) falls der Bewerber Inhaber einer PPL(H) ist: 650 Stunden;

b) falls der Bewerber Inhaber einer CPL(H) ist: 400 Stunden;

c) falls der Bewerber Inhaber einer IR(H) ist: 500 Stunden;

d) falls der Bewerber Inhaber einer CPL(H) und einer IR(H) ist: 250 Stunden.

I. **Integrierter CPL/IR-Lehrgang — Hubschrauber**

ALLGEMEINES

1. Ziel des integrierten CPL(H)/IR-Lehrgangs ist es, Piloten den Befähigungsstand zu vermitteln, der notwendig ist, damit sie als alleiniger Pilot auf mehrmotorigen Hubschraubern tätig sein und die CPL(H)/IR für mehrmotorige Hubschrauber erlangen können.

2. Ein Bewerber, der einen integrierten CPL(H)/IR-Lehrgang absolvieren möchte, muss alle Lehrgangsstufen in einem einzigen durchgehenden Lehrgang abschließen, wie dieser von einer ATO organisiert wurde.

3. Ein Bewerber kann zur Ausbildung entweder als Teilnehmer ohne jegliche Vorkenntnisse oder als Inhaber einer PPL(H) zugelassen werden, die gemäß Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilt wurde. Teilnehmern, die Inhaber einer PPL(H) sind, werden 50 % der entsprechenden Erfahrung angerechnet, jedoch höchstens:

a) 40 Stunden, wovon bis zu 20 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten sein dürfen, oder

b) 50 Stunden, wovon bis zu 25 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten sein dürfen, wenn eine Nachtflugberechtigung für Hubschrauber erworben wurde.

4. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:

a) theoretischen Unterricht bis auf CPL(H)- und IR-Kenntnisstand und die erstmalige Musterberechtigung für mehrmotorige Hubschrauber sowie

b) Ausbildung in Sicht- und Instrumentenflug.

▼B

5. Ein Bewerber, der nicht den gesamten CPL(H)/IR-Lehrgang absolviert oder nicht absolvieren kann, kann bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Prüfung der theoretischen Kenntnisse und eine praktische Prüfung für eine Lizenz mit geringeren Rechten und eine IR stellen, wenn die entsprechenden Anforderungen erfüllt sind.

THEORETISCHE KENNTNISSE

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

PRÜFUNG DER THEORETISCHEN KENNTNISSE

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

FLUGAUSBILDUNG

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

a) 125 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, wovon:

i) 75 Stunden Sichtausbildung, die Folgendes beinhalten können:

(1) 30 Stunden in einem Hubschrauber-FFS, Stufe C/D, oder

(2) 25 Stunden in einem Hubschrauber-FTD 2,3 oder

(3) 20 Stunden in einem Hubschrauber-FNPT II/III oder

(4) 20 Stunden in einem Flugzeug oder TMG;

ii) 50 Stunden Instrumentenausbildung, die Folgendes beinhalten können:

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

(2) 10 Stunden mindestens in einem Hubschrauber-FNPT I oder einem Flugzeug.

Unterscheidet sich das für die Flugausbildung verwendete Hubschraubermuster von dem für die Sichtausbildung verwendeten FFS, so beträgt die maximale Anrechnung diejenige, die für den FNPT II/III gewährt wird.

b) 55 Stunden als PIC, wovon 40 Stunden als SPIC absolviert werden können. Es müssen mindestens 14 Stunden Tag-Alleinflug und eine Stunde Nacht-Alleinflug absolviert werden;

c) 10 Stunden Überlandflug mit Fluglehrer;

d) 10 Stunden Überlandflug als PIC einschließlich eines VFR-Überlandflugs von mindestens 185 km (100 NM), wobei Landungen bis zum vollständigen Stillstand auf 2 anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt werden müssen;

e) 5 Flugstunden in Hubschraubern müssen nachts durchgeführt werden, davon mindestens 3 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, darunter mindestens 1 Stunde Überlandflug-Navigation und 5 Allein-Nacht-Rundflüge. Jeder Rundflug muss einen Start und eine Landung umfassen;

▼B

f) 50 Stunden Instrumentenflugzeit mit Fluglehrer, die Folgendes beinhalten müssen:

i) 10 Stunden Instrumenten-Grundausbildungszeit sowie

ii) 40 Stunden IR-Ausbildung, die mindestens 10 Stunden in einem mehrmotorigen Hubschrauber mit IFR-Zulassung umfassen müssen.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

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

J. **Integrierter CPL-Lehrgang — Hubschrauber**

ALLGEMEINES

1. Ziel des integrierten CPL(H)-Lehrgangs ist es, Piloten den Befähigungsstand zu vermitteln, der für die Erteilung einer CPL(H) erforderlich ist.

2. Ein Bewerber, der einen integrierten CPL(H)-Lehrgang absolvieren möchte, muss alle Lehrgangsstufen in einem einzigen durchgehenden Lehrgang abschließen, wie dieser von einer ATO organisiert wurde.

3. Ein Bewerber kann zur Ausbildung entweder als Teilnehmer ohne jegliche Vorkenntnisse oder als Inhaber einer PPL(H) zugelassen werden, die gemäß Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilt wurde. Teilnehmern, die Inhaber einer PPL(H) sind, werden 50 % der entsprechenden Erfahrung angerechnet, jedoch höchstens:

a) 40 Stunden, wovon bis zu 20 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten sein dürfen, oder

b) 50 Stunden, wovon bis zu 25 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten sein dürfen, wenn eine Nachtflugberechtigung für Hubschrauber erworben wurde.

4. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:

a) theoretischen Unterricht bis auf CPL(H)-Kenntnisstand sowie

b) Ausbildung in Sicht- und Instrumentenflug.

5. Ein Bewerber, der nicht den gesamten CPL(H)-Lehrgang absolviert oder nicht absolvieren kann, kann bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Prüfung der theoretischen Kenntnisse und eine praktische Prüfung für eine Lizenz mit geringeren Rechten stellen, wenn die entsprechenden Anforderungen erfüllt sind.

THEORETISCHE KENNTNISSE

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

PRÜFUNG DER THEORETISCHEN KENNTNISSE

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

▼B

FLUGAUSBILDUNG

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

a) 85 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, wovon:

i) bis zu 75 Stunden Sichtausbildung sein und Folgendes beinhalten können:

(1) 30 Stunden in einem Hubschrauber-FFS, Stufe C/D, oder

(2) 25 Stunden in einem Hubschrauber-FTD 2,3 oder

(3) 20 Stunden in einem Hubschrauber-FNPT II/III oder

(4) 20 Stunden in einem Flugzeug oder TMG.

ii) bis zu 10 Stunden Instrumentenausbildung sein und 5 Stunden mindestens in einem Hubschrauber-FNPT I oder einem Flugzeug enthalten können.

Unterscheidet sich das für die Flugausbildung verwendete Hubschraubermuster von dem für die Sichtausbildung verwendeten FFS, so beträgt die maximale Anrechnung diejenige, die für den FNPT II/III gewährt wird.

b) 50 Stunden als PIC, wovon 35 Stunden als SPIC absolviert werden können. Es müssen mindestens 14 Stunden Tag-Alleinflug und eine Stunde Nacht-Alleinflug absolviert werden;

c) 10 Stunden Überlandflug mit Fluglehrer;

d) 10 Stunden Überlandflug als PIC einschließlich eines VFR-Überlandflugs von mindestens 185 km (100 NM), wobei Landungen bis zum vollständigen Stillstand auf 2 anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt werden müssen;

e) 5 Flugstunden in Hubschraubern müssen nachts durchgeführt werden, davon mindestens 3 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, darunter mindestens 1 Stunde Überlandflug-Navigation und 5 Allein-Nacht-Rundflüge. Jeder Rundflug muss einen Start und eine Landung umfassen;

f) 10 Stunden Instrumentenausbildung mit einem Lehrberechtigten, davon mindestens 5 Stunden in einem Hubschrauber.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

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

K. **Modularer CPL-Lehrgang — Hubschrauber**

ALLGEMEINES

1. Ziel des modularen CPL(H)-Lehrgangs ist es, Inhabern einer PPL(H) den Befähigungsstand zu vermitteln, der für die Erteilung einer CPL(H) erforderlich ist.

▼B

2. Vor Beginn eines modularen CPL(H)-Lehrgangs muss ein Bewerber Inhaber einer gemäß Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilten PPL(H) sein.

3. Vor Beginn der Flugausbildung muss der Bewerber:

▼M11

a) 155 Flugstunden, einschließlich 50 Stunden als PIC, in Hubschraubern absolviert haben, wovon 10 Stunden Überlandflüge sein müssen.

Mit Ausnahme der Anforderung von 50 Stunden als PIC auf Hubschraubern können Stunden als PIC anderer Luftfahrzeugkategorien wie nachstehend aufgeführt auf die 155 Stunden Flugzeit auf Hubschraubern angerechnet werden:

1. 20 Stunden in Flugzeugen, wenn der Bewerber Inhaber einer PPL(A) ist;

2. 50 Stunden in Flugzeugen, wenn der Bewerber Inhaber einer CPL(A) ist;

3. 10 Stunden in TMGs oder Segelflugzeugen;

4. 20 Stunden in Luftschiffen, wenn der Bewerber Inhaber einer PPL(As) ist;

5. 50 Stunden in Luftschiffen, wenn der Bewerber Inhaber einer CPL(As) ist.

▼B

b) FCL.725 und FCL.720.H erfüllt haben, wenn ein mehrmotoriger Hubschrauber für die praktische Prüfung verwendet wird.

4. Ein Bewerber, der einen modularen CPL(H)-Lehrgang absolvieren möchte, muss alle Flugausbildungsstufen in einem einzigen durchgehenden Lehrgang abschließen, wie dieser von einer ATO organisiert wurde. Der theoretische Unterricht kann bei einer ATO erteilt werden, die nur theoretischen Unterricht durchführt.

5. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:

a) theoretischen Unterricht bis auf CPL(H)-Kenntnisstand sowie

b) Ausbildung in Sicht- und Instrumentenflug.

THEORETISCHE KENNTNISSE

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

PRÜFUNG DER THEORETISCHEN KENNTNISSE

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

FLUGAUSBILDUNG

8. Bewerber ohne IR müssen mindestens 30 Stunden Flugausbildung mit Fluglehrer erhalten, davon:

a) 20 Stunden Sichtflugausbildung, die 5 Stunden in einem Hubschrauber-FFS oder -FTD 2,3 oder -FNPT II/III enthalten können, sowie

b) 10 Stunden Instrumentenausbildung, die 5 Stunden mindestens in einem Hubschrauber-FTD 1 oder FNPT I oder in einem Flugzeug enthalten können.

9. Bewerbern, die Inhaber einer gültigen IR(H) sind, wird dies vollständig auf die Instrumentenausbildungszeit mit einem Lehrberechtigten angerechnet. Bewerber, die Inhaber einer gültigen IR(A) sind, müssen mindestens 5 Stunden der Instrumentenausbildungszeit mit einem Lehrberechtigten in einem Hubschrauber absolvieren.

▼B

10. Bewerbern ohne eine Nachtflugberechtigung für Hubschrauber müssen zusätzlich mindestens 5 Stunden Nachtflugausbildung erteilt werden; diese müssen 3 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten umfassen, die mindestens 1 Stunde Überlandflug-Navigation und 5 Allein-Nacht-Rundflüge beinhalten. Jeder Rundflug muss einen Start und eine Landung umfassen.

ERFAHRUNG

11. Ein Bewerber um eine CPL(H) muss mindestens 185 Flugstunden absolviert haben, davon 50 Stunden als PIC, wovon 10 Stunden Überlandflug als PIC sein müssen, darunter ein VFR-Überlandflug von mindestens 185 km (100 NM), wobei Landungen bis zum vollständigen Stillstand auf 2 anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt werden müssen.

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

a) 20 Stunden in Flugzeugen, wenn der Bewerber Inhaber einer PPL(A) ist, oder

b) 50 Stunden in Flugzeugen, wenn der Bewerber Inhaber einer CPL(A) ist, oder

c) 10 Stunden in TMGs oder Segelflugzeugen oder

d) 20 Stunden in Luftschiffen, wenn der Bewerber Inhaber einer PPL(As) ist, oder

e) 50 Stunden in Luftschiffen, wenn der Bewerber Inhaber einer CPL(As) ist.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

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

L. **Integrierter CPL/IR-Lehrgang — Luftschiffe**

ALLGEMEINES

1. Ziel des integrierten CPL(As)/IR-Lehrgangs ist es, Piloten den Befähigungsstand zu vermitteln, der notwendig ist, damit sie Luftschiffe betreiben und die CPL(As)/IR erlangen können.

2. Ein Bewerber, der einen integrierten CPL(As)/IR-Lehrgang absolvieren möchte, muss alle Lehrgangsstufen in einem einzigen durchgehenden Lehrgang abschließen, wie dieser von einer ATO organisiert wurde.

3. Ein Bewerber kann zur Ausbildung entweder als Teilnehmer ohne jegliche Vorkenntnisse oder als Inhaber einer PPL(As), PPL(A) oder PPL(H) zugelassen werden, die gemäß Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilt wurde. Teilnehmern, die Inhaber einer PPL(As), PPL(A) oder PPL(H) sind, wird höchstens Folgendes angerechnet:

a) 10 Stunden, wovon bis zu 5 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten sein dürfen, oder

b) 15 Stunden, wovon bis zu 7 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten sein dürfen, wenn eine Nachtflugberechtigung für Luftschiffe erworben wurde.

4. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:

a) theoretischen Unterricht bis auf CPL(As)- und IR-Kenntnisstand und die erstmalige Musterberechtigung für Luftschiffe sowie

b) Ausbildung in Sicht- und Instrumentenflug.

▼B

5. Ein Bewerber, der nicht den gesamten CPL/IR(As)-Lehrgang absolviert oder nicht absolvieren kann, kann bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Prüfung der theoretischen Kenntnisse und eine praktische Prüfung für eine Lizenz mit geringeren Rechten und eine IR stellen, wenn die entsprechenden Anforderungen erfüllt sind.

THEORETISCHE KENNTNISSE

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

PRÜFUNG DER THEORETISCHEN KENNTNISSE

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

FLUGAUSBILDUNG

8. Die Flugausbildung muss insgesamt mindestens 80 Stunden umfassen, in denen alle Fortschrittsüberprüfungen enthalten sind. Innerhalb der insgesamt 80 Stunden müssen Bewerber mindestens Folgendes absolvieren:

a) 60 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, wovon:

i) 30 Stunden Sichtausbildung, die Folgendes beinhalten können:

(1) 12 Stunden in einem Luftschiff-FFS oder

(2) 10 Stunden in einem Luftschiff-FTD oder

(3) 8 Stunden in einem Luftschiff-FNPT II/III oder

(4) 8 Stunden in einem Flugzeug, Hubschrauber oder TMG;

ii) 30 Stunden Instrumentenausbildung, die Folgendes beinhalten können:

(1) bis zu 12 Stunden in einem Luftschiff-FFS oder -FTD II,III oder -FNPT II/III oder

(2) 6 Stunden mindestens in einem Luftschiff-FNPT 1 FNPT-I oder einem Flugzeug.

Unterscheidet sich das für die Flugausbildung verwendete Luftschiffmuster von dem für die Sichtausbildung verwendeten FFS, so beträgt die maximale Anrechnung 8 Stunden.

b) 20 Stunden als PIC, wovon 5 Stunden als SPIC absolviert werden können. Es müssen mindestens 14 Stunden Tag-Alleinflug und 1 Stunde Nacht-Alleinflug absolviert werden;

c) 5 Stunden Überlandflug als PIC einschließlich eines VFR-Überlandflugs von mindestens 90 km (50 NM), wobei 2 Landungen bis zum vollständigen Stillstand auf dem Ziel-Flugplatz durchgeführt werden müssen;

d) 5 Flugstunden in Luftschiffen müssen nachts durchgeführt werden, davon mindestens 3 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, darunter mindestens 1 Stunde Überlandflug-Navigation und 5 Allein-Nacht-Rundflüge. Jeder Rundflug muss Start und Landung umfassen;

e) 30 Stunden Instrumentenflugzeit mit Fluglehrer, die Folgendes beinhalten müssen:

i) 10 Stunden Instrumenten-Grundausbildungszeit sowie

ii) 20 Stunden IR-Ausbildung, die mindestens 10 Stunden in einem mehrmotorigen Luftschiff mit IFR-Zulassung umfassen müssen.

▼B

PRAKTISCHE PRÜFUNG

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

M. **Integrierter CPL-Lehrgang — Luftschiffe**

ALLGEMEINES

1. Ziel des integrierten CPL(As)-Lehrgangs ist es, Piloten den Befähigungsstand zu vermitteln, der für die Erteilung einer CPL(As) erforderlich ist.

2. Ein Bewerber, der einen integrierten CPL(As)-Lehrgang absolvieren möchte, muss alle Lehrgangsstufen in einem einzigen durchgehenden Lehrgang abschließen, wie dieser von einer ATO organisiert wurde.

3. Ein Bewerber kann zur Ausbildung entweder als Teilnehmer ohne jegliche Vorkenntnisse oder als Inhaber einer PPL(As), PPL(A) oder PPL(H) zugelassen werden, die gemäß Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilt wurde. Teilnehmern, die Inhaber einer PPL(As), PPL(A) oder PPL(H) sind, wird höchstens Folgendes angerechnet:

   a) 10 Stunden, wovon bis zu 5 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten sein dürfen, oder

   b) 15 Stunden, wovon bis zu 7 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten sein können, wenn eine Nachtflugberechtigung für Luftschiffe erworben wurde.

4. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:

   a) theoretischen Unterricht bis auf CPL(As)-Kenntnisstand sowie

   b) Ausbildung in Sicht- und Instrumentenflug.

5. Ein Bewerber, der nicht den gesamten CPL(As)-Lehrgang absolviert oder nicht absolvieren kann, kann bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Prüfung der theoretischen Kenntnisse und eine praktische Prüfung für eine Lizenz mit geringeren Rechten stellen, wenn die entsprechenden Anforderungen erfüllt sind.

THEORETISCHE KENNTNISSE

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

PRÜFUNG DER THEORETISCHEN KENNTNISSE

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

FLUGAUSBILDUNG

8. Die Flugausbildung muss mindestens 50 Stunden umfassen und alle Fortschrittsprüfungen beinhalten, von denen bis zu 5 Stunden Instrumentenbodenzeit sein können. Innerhalb der insgesamt 50 Stunden müssen Bewerber mindestens Folgendes absolvieren:

   a) 30 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, wovon bis zu 5 Stunden Instrumentenbodenzeit sein dürfen;

   b) 20 Stunden als PIC;

   c) 5 Stunden Überlandflug mit Fluglehrer;

   d) 5 Stunden Überlandflug als PIC einschließlich eines VFR-Überlandflugs von mindestens 90 km (50 NM), wobei 2 Landungen bis zum vollständigen Stillstand auf dem Ziel-Flugplatz durchgeführt werden müssen;

▼B

e) 5 Flugstunden in Luftschiffen müssen nachts durchgeführt werden, davon mindestens 3 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, darunter mindestens 1 Stunde Überlandflug-Navigation und 5 Allein-Nacht-Rundflüge. Jeder Rundflug muss Start und Landung umfassen;

f) 10 Stunden Instrumentenausbildung mit einem Lehrberechtigten, davon mindestens 5 Stunden in einem Luftschiff.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

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

N. **Modularer CPL-Lehrgang — Luftschiffe**

ALLGEMEINES

1. Ziel des modularen CPL(As)-Lehrgangs ist es, Inhabern einer PPL(As) den Befähigungsstand zu vermitteln, der für die Erteilung einer CPL(As) erforderlich ist.

2. Vor Beginn eines modularen CPL(As)-Lehrgangs muss ein Bewerber:

a) Inhaber einer gemäß Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilten PPL(As) sein,

b) 200 Flugstunden als Pilot auf Luftschiffen absolviert haben, einschließlich 100 Stunden als PIC, wovon 50 Stunden Überlandflüge sein müssen.

3. Ein Bewerber, der einen modularen CPL(As)-Lehrgang absolvieren möchte, muss alle Flugausbildungsstufen in einem einzigen durchgehenden Lehrgang abschließen, wie dieser von einer ATO organisiert wurde. Der theoretische Unterricht kann bei einer ATO erteilt werden, die nur theoretischen Unterricht durchführt.

4. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:

a) theoretischen Unterricht bis auf CPL(As)-Kenntnisstand sowie

b) Ausbildung in Sicht- und Instrumentenflug.

THEORETISCHE KENNTNISSE

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

PRÜFUNG DER THEORETISCHEN KENNTNISSE

6. Bewerber müssen einen den Rechten des Inhabers einer CPL(As) entsprechenden Kenntnisstand nachweisen.

FLUGAUSBILDUNG

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

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

10 Stunden Instrumentenausbildung, die 5 Stunden mindestens in einem Luftschiff-FTD 1 oder FNPT I oder in einem Flugzeug enthalten können.

▼B

8. Bewerbern, die Inhaber einer gültigen IR(As) sind, wird dies vollständig auf die Instrumentenausbildungszeit mit einem Lehrberechtigten angerechnet. Bewerber, die Inhaber einer gültigen IR in einer anderen Luftfahrzeugkategorie sind, müssen mindestens 5 Stunden der Instrumentenausbildungszeit in einem Luftschiff absolvieren.

9. Bewerbern ohne eine Nachtflugberechtigung für ein Luftschiff müssen zusätzlich mindestens 5 Stunden Nachtflugausbildung erteilt werden; diese müssen 3 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten umfassen, die mindestens 1 Stunde Überlandflug-Navigation und 5 Alleinstarts und 5 Allein-Nacht-Rundflüge beinhalten. Jeder Rundflug muss einen Start und eine Landung umfassen.

ERFAHRUNG

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

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

a) 30 Stunden in Flugzeugen oder Hubschraubern, wenn der Bewerber Inhaber einer PPL(A) bzw. PPL(H) ist, oder

b) 60 Stunden in Flugzeugen oder Hubschraubern, wenn der Bewerber Inhaber einer CPL(A) bzw. CPL(H) ist, oder

c) 10 Stunden in TMGs oder Segelflugzeugen oder

d) 10 Stunden in Ballonen.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

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

▼B

Anlage 4

Praktische Prüfung für die Erteilung einer CPL

A. **Allgemeines**

1. Ein Bewerber um die praktische Prüfung für die CPL muss Flugausbildung auf derselben Luftfahrzeugklasse oder demselben Luftfahrzeugmuster erhalten haben, die bzw. das für die Prüfung verwendet wird.

2. Ein Bewerber muss alle relevanten Abschnitte der praktischen Prüfung bestehen. Wenn ein Element in einem Abschnitt nicht bestanden wird, ist dieser Abschnitt nicht bestanden. Bei Nichtbestehen von mehr als einem Abschnitt ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Wenn ein Bewerber nur einen Abschnitt nicht besteht, so braucht er nur den nicht bestandenen Abschnitt zu wiederholen. Wird ein Abschnitt der Wiederholungsprüfung — einschließlich jener Abschnitte, die bei einem früheren Versuch bestanden wurden — nicht bestanden, so ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Alle relevanten Abschnitte der praktischen Prüfung müssen innerhalb von 6 Monaten absolviert werden. Bei Nichtbestehen aller relevanten Abschnitte der Prüfung im zweiten Versuch muss eine weitere Ausbildung absolviert werden.

3. Bei Nichtbestehen einer praktischen Prüfung kann eine weitere Ausbildung erforderlich sein. Die praktische Prüfung kann beliebig oft wiederholt werden.

DURCHFÜHRUNG DER PRÜFUNG

4. Wenn der Bewerber die praktische Prüfung aus Gründen abbricht, die der Flugprüfer (Flight Examiner, FE) für unangemessen hält, muss der Bewerber die gesamte praktische Prüfung erneut ablegen. Wenn die Prüfung aus Gründen abgebrochen wird, die der FE für angemessen hält, werden nur die nicht abgeschlossenen Abschnitte bei einem weiteren Flug geprüft.

5. Nach dem Ermessen des FE darf der Bewerber ein Manöver oder ein Verfahren der Prüfung einmal wiederholen. Der FE kann die Prüfung in jeder Phase beenden, wenn er der Meinung ist, dass die vom Bewerber gezeigten praktischen Fähigkeiten eine vollständige Wiederholung der Prüfung erforderlich machen.

6. Bewerber müssen das Flugzeug von einer Position aus fliegen, in der die PIC-Funktionen durchgeführt werden können, und die Prüfung so durchführen, als wäre kein anderes Besatzungsmitglied anwesend. Die Verantwortung für den Flug wird gemäß den nationalen Vorschriften zugewiesen.

7. Ein Bewerber muss gegenüber dem FE angeben, welche Überprüfungen und Aufgaben er ausführt, und die Funkeinrichtungen benennen. Überprüfungen werden gemäß der Checkliste für das Luftfahrzeug durchgeführt, auf dem die Prüfung absolviert wird. Während der Vorbereitung auf die Prüfung vor dem Flug muss der Bewerber die Leistungseinstellungen und Geschwindigkeiten festlegen. Die Leistungsdaten für Start, Landeanflug und Landung müssen vom Bewerber gemäß dem Betriebshandbuch oder Flughandbuch für das verwendete Luftfahrzeug berechnet werden.

8. Der FE darf nicht in den Betrieb des Luftfahrzeugs eingreifen, außer wenn dies im Interesse der Sicherheit oder zur Vermeidung einer unannehmbaren Verzögerung für anderen Verkehr notwendig ist.

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

1. Das für die praktische Prüfung verwendete Flugzeug muss die Anforderungen für Schulungsflugzeuge erfüllen, für die Beförderung von mindestens 4 Personen zugelassen sein und mit einem Verstellpropeller und Einziehfahrwerk ausgerüstet sein.

2. Die zu fliegende Strecke wird vom FE ausgewählt, und das Ziel muss ein kontrollierter Flugplatz sein. Der Bewerber ist für die Flugplanung verantwortlich und muss dafür sorgen, dass alle Ausrüstung und alle Unterlagen für die Durchführung des Fluges an Bord sind. Die Dauer des Fluges muss mindestens 90 Minuten betragen.

▼B

3. Der Bewerber muss die Fähigkeit zu Folgendem nachweisen:

   a) Betreiben des Flugzeugs innerhalb seiner Grenzen;

   b) reibungslose und genaue Durchführung sämtlicher Flugmanöver;

   c) Handeln mit gutem Urteilsvermögen und Verhalten als Luftfahrer;

   d) Anwendung luftfahrttechnischer Kenntnisse sowie

   e) Beherrschung des Flugzeugs zu jedem Zeitpunkt und in einer solchen Weise, dass der erfolgreiche Abschluss eines Verfahrens oder eines Manövers zu keinem Zeitpunkt ernsthaft in Frage gestellt ist.

TESTFLUGTOLERANZEN

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

Höhe	
normaler Flug	± 100 Fuß
bei simuliertem Triebwerkausfall	± 150 Fuß
Tracking auf Funknavigationshilfen	± 5°
Steuerkurs	
normaler Flug	± 10°
bei simuliertem Triebwerkausfall	± 15°
Geschwindigkeit	
Start und Landeanflug	± 5 Knoten
alle anderen Flugzustände	± 10 Knoten

PRÜFUNGSINHALT

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

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

ABSCHNITT 1 — VERFAHREN VOR DEM FLUG UND ABFLUG	
a)	Vorflug, einschließlich: Flugplanung, Dokumentation, Bestimmung von Masse und Schwerpunktlage, Flugwetterbriefing, NOTAMS
b)	Kontrollen des Flugzeugs und der Betriebsmittel
c)	Rollen und Start
d)	Flugleistungseinstellung und Trimmung
e)	Flugplatzbetrieb und Platzrundenverfahren
f)	Abflugverfahren, Höhenmessereinstellung, Kollisionsvermeidung
g)	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren

▼B

ABSCHNITT 2 — ALLGEMEINE VERFAHRENWEISEN IN DER LUFT	
a)	Führen des Flugzeugs mit Sicht nach außen, einschließlich Geradeaus- und Horizontalflug, Steigflug, Sinkflug, Kollisionsvermeidung
b)	Fliegen bei kritisch niedrigen Fluggeschwindigkeiten einschließlich Erkennen und Beenden eines beginnenden und vollständigen überzogenen Flugzustands
c)	Kurven einschließlich Kurven in Landekonfiguration. Kurven mit 45° Querneigung
d)	Flug bei kritisch hohen Fluggeschwindigkeiten einschließlich Erkennen und Beenden steiler Sinkflugkurven
e)	Fliegen des Flugzeugs ausschließlich nach Instrumenten, einschließlich: i) Horizontalflug, Reiseflugkonfiguration, Kontrolle von Kurs, Höhe und Fluggeschwindigkeit ii) Steig- und Sinkflugkurven mit 10°-30° Querneigung iii) Beenden von ungewöhnlichen Fluglagen iv) Ausfall von Fluglageinstrumenten
f)	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
ABSCHNITT 3 — STRECKENFLUGVERFAHREN	
a)	Führen des Flugzeugs mit Sicht nach außen, einschließlich Flugkonfiguration Erwägungen Reichweite/Höchstflugdauer
b)	Orientierung, Kartenlesen
c)	Einhalten von Steuerkurs, Flughöhe und Fluggeschwindigkeit, Kollisionsvermeidung
d)	Höhenmessereinstellung. Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
e)	Überwachung des Flugverlaufs, Bordbuch, Kraftstoffverbrauch, Beurteilung von Kursfehlern und Rückkehr zum korrekten Kurs
f)	Beobachtung der Witterungsbedingungen, Beurteilung von Trends, Planung von Kursänderungen
g)	Einhalten eines Kurses über Grund, Positionsbestimmung (NDB oder VOR), Benennung der Funknavigationseinrichtungen (Instrumentenflug). Umsetzung eines Kursänderungsplans zu einem anderen Flughafen (Sichtflug)
ABSCHNITT 4 — ANFLUG- UND LANDEVERFAHREN	
a)	Anflugverfahren, Höhenmessereinstellungen, Checks, Kollisionsvermeidung
b)	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
c)	Durchstarten aus niedriger Höhe
d)	Normale Landung, Seitenwindlandung (unter geeigneten Bedingungen)
e)	Kurzfeldlandung
f)	Landeanflug und Landung im Leerlauf (nur einmotorige Luftfahrzeuge)
g)	Landung ohne Verwendung von Flügelklappen
h)	Maßnahmen nach dem Flug

▼B

ABSCHNITT 5 — AUSSERGEWÖHNLICHE VERFAHREN UND NOTVERFAHREN	
Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 4 kombiniert werden	
a)	Simulierter Triebwerkausfall nach dem Start (in einer sicheren Höhe), Feuerlöschübung
b)	Betriebsstörung von technischer Ausrüstung einschließlich Ausfahren des alternativen Fahrwerks, Ausfall der Elektrik und der Bremsen
c)	Notlandung (simuliert)
d)	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
e)	Mündliche Fragen
ABSCHNITT 6 — SIMULIERTER ASYMMETRISCHER FLUG UND ENTSPRECHENDE KLASSEN- ODER MUSTERELEMENTE	
Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 5 kombiniert werden	
a)	Simulierter Triebwerkausfall während des Starts (in einer sicheren Höhe, falls nicht in einem FFS durchgeführt)
b)	Asymmetrischer Landeanflug und asymmetrisches Durchstarten
c)	Asymmetrischer Landeanflug und Landen bis zum vollständigen Stillstand
d)	Triebwerkabschaltung und -neustart
e)	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren, Verhalten als Luftfahrer
f)	Wie vom FE festgelegt — aufzunehmende relevante Elemente der praktischen Prüfung für die Klassen- oder Musterberechtigung, falls zutreffend: i) Flugzeugsysteme einschließlich Umgang mit dem Autopiloten ii) Betrieb des Drucksystems iii) Verwendung des Enteisungs- und Vereisungsschutzsystems
g)	Mündliche Fragen

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

1. Der für die praktische Prüfung verwendete Hubschrauber muss die Anforderungen für Schulhubschrauber erfüllen.

2. Der zu überfliegende Bereich und die zu fliegende Strecke werden vom FE ausgewählt, und alle Maßnahmen in niedriger Höhe und beim Schweben müssen auf einem zugelassenen Flugplatz/an einem zugelassenen Standort erfolgen. Strecken, die für Abschnitt 3 verwendet werden, können auf dem Startflugplatz oder auf einem anderen Flugplatz enden, und ein Ziel muss ein kontrollierter Flugplatz sein. Die praktische Prüfung kann in 2 Flügen durchgeführt werden. Die Gesamtdauer der Flüge muss mindestens 90 Minuten betragen.

3. Der Bewerber muss die Fähigkeit zu Folgendem nachweisen:

   a) Betreiben des Hubschraubers innerhalb seiner Grenzen;

   b) reibungslose und genaue Durchführung sämtlicher Flugmanöver;

   c) Handeln mit gutem Urteilsvermögen und Verhalten als Luftfahrer;

   d) Anwendung luftfahrttechnischer Kenntnisse sowie

   e) Beherrschung des Hubschraubers zu jedem Zeitpunkt und in einer solchen Weise, dass der erfolgreiche Abschluss eines Verfahrens oder eines Manövers zu keinem Zeitpunkt ernsthaft in Frage gestellt ist.

▼B

TESTFLUGTOLERANZEN

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

Höhe

normaler Flug	± 100 Fuß
simulierter größerer Notfall	± 150 Fuß
Tracking auf Funknavigationshilfen	± 10°

Steuerkurs

normaler Flug	± 10°
simulierter größerer Notfall	± 15°

Geschwindigkeit

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

Bodendrift

T.O. Schweben I.G.E.	± 3 Fuß
Landung, keine Seitwärts- oder Rückwärtsbewegung	

PRÜFUNGSINHALT

5. Elemente in Abschnitt 4 können in einem Hubschrauber-FNPT oder einem Hubschrauber-FFS durchgeführt werden. Gebrauch der Hubschrauber-Checklisten, Verhalten als Luftfahrer, Führen des Hubschraubers mit Sicht nach außen, Eisverhütungsverfahren und Grundsätze des Bedrohungs- und Fehlermanagements gelten in allen Abschnitten.

ABSCHNITT 1 — KONTROLLEN UND VERFAHREN VOR UND NACH DEM FLUG	
a)	Musterkenntnisse, (z. B. technisches Bordbuch, Kraftstoff, Masse und Schwerpunktlage, Flugleistung), Flugplanung, NOTAMS, Wetterberatung
b)	Vorflugkontrolle/Tätigkeiten vor dem Flug, Einbauort und Verwendungszweck von Ausrüstungsteilen
c)	Cockpitkontrolle, Anlassverfahren
d)	Überprüfung der Funk- und Navigationsausrüstung, Auswahl und Einstellung von Frequenzen
e)	Verfahren vor dem Abflug, Sprechfunkverfahren, Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle
f)	Abstellen des Hubschraubers auf der Abstellfläche, Abstellen des oder der Triebwerke und Verfahren nach dem Flug
ABSCHNITT 2 — SCHWEBEFLUGMANÖVER, FORTGESCHRITTENE FLUGÜBUNGEN UND FÜHREN DES HUBSCHRAUBERS IN SCHWIERIGEM GELÄNDE	
a)	Start und Landung (Abheben und Aufsetzen)
b)	Rollen, Schwebeflug auf festgelegten Strecken

▼B

c)	Stationärer Schwebeflug mit Gegenwind/Seitenwind/Rückenwind
d)	360°-Drehung links und rechts im stationären Schwebeflug, links und rechts (Drehungen auf der Stelle)
e)	Vorwärts, seitwärts und rückwärts gerichteter Schwebeflug
f)	Simulierter Triebwerkausfall im Schwebeflug
g)	Quick Stops gegen den Wind und mit dem Wind
h)	Starts und Landungen von/auf Hängen und außerhalb genehmigter Hubschrauberflugplätze
i)	Starts (verschiedene Abflugprofile)
j)	Starts bei Seitenwind oder Rückenwind (sofern durchführbar)
k)	Start mit höchstzulässiger Startmasse (tatsächlich oder simuliert)
l)	Verschiedene Anflugprofile
m)	Start und Landung mit eingeschränkter Triebwerkleistung
n)	Autorotationen (vom Prüfer (FE) sind 2 Übungen auszuwählen: normale Autorotation, Autorotation mit der Geschwindigkeit der besten Reichweite, Autorotation mit geringer Vorwärtsgeschwindigkeit und Autorotation mit 360°-Drehung)
o)	Autorotationslandung
p)	Notlandeübung mit Motorhilfe
q)	Überprüfungen der Triebwerkleistung, Verfahren zur Geländeerkundung, An- und Abflugverfahren
ABSCHNITT 3 — NAVIGATION — STRECKENFLUGVERFAHREN	
a)	Navigation und Orientierung in verschiedenen Flughöhen, Gebrauch der Navigationskarten
b)	Einhalten von Flughöhe, Fluggeschwindigkeit und Steuerkurs, Luftraumbeobachtung, Höhenmessereinstellung
c)	Überwachung des Flugverlaufs, Flugdurchführungsplan, Kraftstoffverbrauch, Höchstflugdauer, voraussichtliche Ankunftszeit (ETA), Überprüfung der Abweichung vom Kurs über Grund, Wiederherstellung des korrekten Kurses über Grund, Überwachung der Instrumente
d)	Beobachtung der Witterungsbedingungen, Planung von Kursänderungen
e)	Einhalten eines Kurses über Grund, Positionsbestimmung (NDB und/oder VOR), Benennung der Funknavigationseinrichtungen
f)	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle und Einhaltung von Flugverkehrsverfahren, usw.
ABSCHNITT 4 — FLUGVERFAHREN UND -MANÖVER AUSSCHLIESSLICH NACH INSTRUMENTEN	
a)	Horizontalflug, Einhalten von Steuerkurs, Flughöhe und Fluggeschwindigkeit
b)	Standardkurven (Rate-one-turn) auf bestimmte Steuerkurse, 180°-360°, links und rechts
c)	Steig- und Sinkflug, einschließlich Standardkurven (Rate-one-turn) auf bestimmte Steuerkurse
d)	Aufrichten aus ungewöhnlichen Fluglagen
e)	Kurven im Horizontalflug mit 30° Querneigung, bis 90°, links und rechts

▼B

ABSCHNITT 5 — AUSSERGEWÖHNLICHE VERFAHREN UND NOTVERFAHREN (SOWEIT ZWECKMÄßIG SIMULIERT)	
Anmerkung 1: Wird die Prüfung auf einem mehrmotorigen Hubschrauber abgelegt, so muss das Verfahren/Verhalten bei Triebwerkausfall simuliert werden, einschließlich Anflug und Landung mit einem Triebwerk.	
Anmerkung 2: Vom Prüfer (FE) sind mindestens 4 der folgenden Flugübungen auszuwählen:	
a)	Triebwerkstörungen, einschließlich Reglerfehler, Vergaser-/Triebwerkvereisung, Schmierstoffanlage, soweit zutreffend
b)	Störungen in der Kraftstoffanlage
c)	Störungen in der elektrischen Anlage
d)	Störungen in der Hydraulikanlage, einschließlich Anflug und Landung ohne Hydraulikhilfen, soweit zutreffend
e)	Störung am Hauptrotor und/oder Störung des Drehmomentausgleiches (nur im Flugsimulator oder im Gespräch)
f)	Verfahren bei Ausbruch eines Feuers, einschließlich Rauchkontrolle und -entfernung, soweit zutreffend
g)	Andere außergewöhnliche und Notverfahren gemäß dem entsprechenden Flughandbuch, auch für mehrmotorige Hubschrauber: Simulierter Triebwerkausfall beim Start: Startabbruch bei oder vor Erreichen von TDP (Startentscheidungspunkt) oder sichere Notlandung bei oder vor Erreichen von DPATO (Definierter Punkt im Abflug) kurz nach Passieren von TDP oder DPATO. Landung mit simuliertem Triebwerkausfall: Landung oder Durchstarten nach einem Triebwerkausfall vor Erreichen von LDP oder DPBL (Landeentscheidungspunkt oder Definierter Punkt im Anflug), bei einem Triebwerkausfall nach Passieren von LDP oder sichere Notlandung nach Passieren von DPBL.

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

1. Das für die praktische Prüfung verwendete Luftschiff muss die Anforderungen für Schul-Luftschiffe erfüllen.

2. Der Bereich und die Strecke, auf der geflogen wird, werden vom FE gewählt. Strecken, die für Abschnitt 3 verwendet werden, können auf dem Startflugplatz oder auf einem anderen Flugplatz enden, und ein Ziel muss ein kontrollierter Flugplatz sein. Die praktische Prüfung kann in 2 Flügen durchgeführt werden. Die Gesamtdauer der Flüge muss mindestens 60 Minuten betragen.

3. Der Bewerber muss die Fähigkeit zu Folgendem nachweisen:

   a) Betreiben des Luftschiffs innerhalb seiner Grenzen;

   b) reibungslose und genaue Durchführung sämtlicher Flugmanöver;

   c) Handeln mit gutem Urteilsvermögen und Verhalten als Luftfahrer;

   d) Anwendung luftfahrttechnischer Kenntnisse sowie

   e) Beherrschung des Luftschiffs zu jedem Zeitpunkt und in einer solchen Weise, dass der erfolgreiche Abschluss eines Verfahrens oder eines Manövers zu keinem Zeitpunkt ernsthaft in Frage gestellt ist.

TESTFLUGTOLERANZEN

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

▼B

Höhe

normaler Flug	± 100 Fuß
simulierter größerer Notfall	± 150 Fuß
Tracking auf Funknavigationshilfen	± 10°

Steuerkurs

normaler Flug	± 10°
simulierter größerer Notfall	± 15°

PRÜFUNGSINHALT

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

ABSCHNITT 1 — VERFAHREN VOR DEM FLUG UND ABFLUG	
a)	Vorflug, einschließlich: Flugplanung, Dokumentation, Bestimmung von Masse und Schwerpunktlage, Flugwetterbriefing, NOTAMS
b)	Kontrollen des Luftschiffs und Wartung
c)	Abmastverfahren, Bodenmanöver und Start
d)	Flugleistungseinstellung und Trimmung
e)	Flugplatzbetrieb und Platzrundenverfahren
f)	Abflugverfahren, Höhenmessereinstellung, Kollisionsvermeidung
g)	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
ABSCHNITT 2 — ALLGEMEINE VERFAHRENWEISEN IN DER LUFT	
a)	Führen des Luftschiffs mit Sicht nach außen, einschließlich Geradeaus- und Horizontalflug, Steigflug, Sinkflug, Kollisionsvermeidung
b)	Flug auf Druckhöhe
c)	Kurven
d)	Steile Sink- und Steigflüge
e)	Fliegen des Luftschiffs ausschließlich nach Instrumenten, einschließlich: i) Horizontalflug, Kontrolle von Kurs, Höhe und Fluggeschwindigkeit ii) Steig- und Sinkflugkurven iii) Beenden von ungewöhnlichen Fluglagen iv) Ausfall von Fluglageinstrumenten
f)	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
ABSCHNITT 3 — STRECKENFLUGVERFAHREN	
a)	Führen des Luftschiffs mit Sicht nach außen, Erwägungen Reichweite/Höchstflugdauer
b)	Orientierung, Kartenlesen
c)	Einhalten von Steuerkurs, Flughöhe und Fluggeschwindigkeit, Kollisionsvermeidung

▼B

d)	Höhenmessereinstellungen, Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
e)	Überwachung des Flugverlaufs, Bordbuch, Kraftstoffverbrauch, Beurteilung von Kursfehlern und Rückkehr zum korrekten Kurs
f)	Beobachtung der Witterungsbedingungen, Beurteilung von Trends, Planung von Kursänderungen
g)	Einhalten eines Kurses über Grund, Positionsbestimmung (NDB oder VOR), Benennung der Funknavigationseinrichtungen (Instrumentenflug). Umsetzung eines Kursänderungsplans zu einem anderen Flughafen (Sichtflug)
ABSCHNITT 4 — ANFLUG- UND LANDEVERFAHREN	
a)	Anflugverfahren, Höhenmessereinstellungen, Checks, Kollisionsvermeidung
b)	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
c)	Durchstarten aus niedriger Höhe
d)	Normale Landung
e)	Kurzfeldlandung
f)	Landeanflug und Landung im Leerlauf (nur einmotorige Luftfahrzeuge)
g)	Landung ohne Verwendung von Flügelklappen
h)	Maßnahmen nach dem Flug
ABSCHNITT 5 — AUSSERGEWÖHNLICHE VERFAHREN UND NOTVERFAHREN	
Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 4 kombiniert werden	
a)	Simulierter Triebwerkausfall nach dem Start (in einer sicheren Höhe), Feuerlöschübung
b)	Betriebsstörung von technischer Ausrüstung
c)	Notlandung (simuliert)
d)	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
e)	Mündliche Fragen
ABSCHNITT 6 — RELEVANTE KLASSEN- ODER MUSTERELEMENTE	
Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 5 kombiniert werden	
a)	Simulierter Triebwerkausfall während des Starts (in einer sicheren Höhe, falls nicht in einem FFS durchgeführt)
b)	Landeanflug und Durchstarten mit ausgefallenem Triebwerk/ausgefallenen Triebwerken
c)	Anflug und Landung bis zum vollständigen Stillstand mit ausgefallenem Triebwerk/ausgefallenen Triebwerken
d)	Störung im Hüllendrucksystem
e)	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren, Verhalten als Luftfahrer

▼B

f)	Wie vom FE festgelegt — aufzunehmende relevante Elemente der praktischen Prüfung für die Klassen- oder Musterberechtigung, falls zutreffend: i) Luftschiffsysteme ii) Betrieb des Hüllendrucksystems
g)	Mündliche Fragen

▼B

Anlage 5

Integrierter MPL-Ausbildungslehrgang

ALLGEMEINES

1. Ziel des integrierten MPL-Lehrgangs ist es, Piloten den Befähigungsstand zu vermitteln, der notwendig ist, damit sie als Kopilot auf mehrmotorigen Flugzeugen mit Turbinenantrieb unter VFR- und IFR-Bedingungen tätig sein und eine MPL erlangen können.

▼M5

2. Die Zulassung für einen MPL-Ausbildungslehrgang wird nur einer ATO erteilt, die zu einem gewerblichen Luftverkehrsbetreiber mit einer Zulassung gemäß Teil-ORO gehört oder die eine besondere Vereinbarung mit einem solchen Betreiber besitzt.

▼B

3. Ein Bewerber, der einen integrierten MPL-Lehrgang absolvieren möchte, muss alle Lehrgangsstufen in einem einzigen durchgehenden Lehrgang bei einer ATO absolvieren. Die Ausbildung muss kompetenzbasiert sein und in einer Betriebsumgebung mit einer mehrköpfigen Besatzung durchgeführt werden.

4. Zum Lehrgang werden nur Bewerber ohne Vorkenntnisse („ab initio“) zugelassen.

5. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:

   a) theoretischen Unterricht bis auf ATPL(A)-Kenntnisstand;

   b) Ausbildung in Sicht- und Instrumentenflug;

   c) Ausbildung in MCC für den Betrieb von Flugzeugen mit mehreren Piloten sowie

   d) Musterberechtigungsausbildung.

6. Ein Bewerber, der nicht den gesamten MPL-Lehrgang absolviert oder nicht absolvieren kann, kann bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Prüfung der theoretischen Kenntnisse und eine praktische Prüfung für eine Lizenz mit geringeren Rechten und eine IR stellen, wenn die entsprechenden Anforderungen erfüllt sind.

THEORETISCHE KENNTNISSE

▼M8

7. Ein zugelassener MPL-Theorielehrgang muss mindestens 750 Stunden Unterricht für den ATPL(A)-Kenntnisstand sowie die Stunden umfassen, die erforderlich sind für

   a) den Theorieunterricht für die entsprechende Musterberechtigung gemäß Abschnitt H und

   b) UPRT-Theorieunterricht nach FCL.745.A.

▼B

FLUGAUSBILDUNG

▼M8

8. Die Flugausbildung muss insgesamt mindestens 240 Stunden umfassen, die aus Stunden als PF und PM im tatsächlichen und simulierten Flug zusammengesetzt sind und die folgenden vier Ausbildungsphasen beinhalten:

   a) Phase 1 — Grundausbildung

      Besondere einfache Ausbildung in einem Flugzeug mit einem Piloten.

   b) Phase 2 — Aufbaustufe

      Einführung in den Betrieb mit einer mehrköpfigen Besatzung und Instrumentenflug.

▼M8

c) Phase 3 — Mittelstufe

Anwendung des Betriebs mit einer mehrköpfigen Besatzung auf mehrmotorige Turbinenflugzeuge, die als Hochleistungsflugzeug gemäß Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 zugelassen sind.

d) Phase 4 — Fortgeschrittene Stufe

Musterberechtigungsausbildung in einer an Fluggesellschaften orientierten Umgebung.

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

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

8a. Flugerfahrung im tatsächlichen Flug beinhaltet

a) alle Erfahrungsanforderungen von Abschnitt H,

b) UPRT-Flugunterricht nach FCL.745.A,

c) UPRT-Übungen mit einem Flugzeug in Bezug auf die musterspezifischen Besonderheiten nach FCL.725.A Buchstabe c,

d) Nachtflug,

e) Flug ausschließlich nach Instrumenten und

f) die für die Erlangung der einschlägigen Flugkompetenz (Verhalten als Luftfahrer) erforderliche Erfahrung.

▼B

9. Jede Ausbildungsphase im Lehrplan für die Flugausbildung muss eine Ausbildung in den grundlegenden Kenntnissen und Abschnitte praktischer Ausbildung umfassen.

10. Im Rahmen des Ausbildungslehrgangs muss eine ständige Bewertung des Lehrplans und eine ständige Beurteilung der Schüler stattfinden, die den Lehrplan absolvieren. Mit der Bewertung ist sicherzustellen, dass:

a) die Kompetenzen und die entsprechenden Beurteilungen einen Bezug zur Aufgabe eines Kopiloten eines Flugzeugs mit mehreren Piloten haben und

b) die Schüler beim Erwerb der erforderlichen Kompetenzen gute Fortschritte machen.

▼M6

11. Der Ausbildungslehrgang muss zur Sicherstellung der Kompetenz mindestens 12 Starts und Landungen beinhalten. Diese Zahl kann auf mindestens 6 Starts und Landungen reduziert werden, sofern die zugelassene Ausbildungsorganisation (ATO) und der Betreiber vor Erteilung der Ausbildung gewährleisten, dass

a) ein Verfahren vorhanden ist, um das geforderte Kompetenzniveau des Flugschülers zu bewerten; und

b) ein Verfahren vorhanden ist, mit dem gewährleistet wird, dass korrigierend reagiert werden kann, wenn sich dies nach einer Bewertung im Verlauf der Ausbildung als notwendig erweist.

Die Starts und Landungen müssen unter der Aufsicht eines Lehrberechtigten in einem Flugzeug absolviert werden, für das die Musterberechtigung erteilt werden soll.

▼B

BEURTEILUNGSSTUFE

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

KOMPETENZEINHEITEN

13. Der Bewerber muss Kompetenz in den folgenden 9 Kompetenzeinheiten nachweisen:

(1) Anwendung der Grundsätze des menschlichen Leistungsvermögens einschließlich der Grundsätze des Bedrohungs- und Fehlermanagements;

(2) Durchführung des Bodenbetriebs des Flugzeugs;

(3) Durchführung eines Starts;

(4) Durchführung eines Steigflugs;

(5) Durchführung eines Reiseflugs;

(6) Durchführung eines Sinkflugs;

(7) Durchführung eines Landeanflugs;

(8) Durchführung einer Landung sowie

(9) Durchführung der Verfahren nach der Landung und der Flugzeugverfahren nach dem Flug.

SIMULIERTER FLUG

14. Mindestforderungen für FSTDs:

▼C1

a) Phase 1 — Grundausbildung

Von der zuständigen Behörde genehmigte rechnergestützte Ausbildungsgeräte und Geräte für Teilausbildung mit den folgenden Merkmalen:

▼B

— Vorhandensein von Zubehör, das über dasjenige hinausgeht, was normalerweise auf Desktop-Computern zu finden ist, wie z. B. funktionsfähige Nachbildungen einer Leistungshebelführung, ein Side-Stick-Controller oder eine FMS-Tastatur, sowie

— psychomotorische Aktivität mit geeigneter Anwendung von Kraft und geeignetem Timing von Reaktionen.

▼C1

b) Phase 2 — Aufbaustufe

▼B

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

▼C1

c) Phase 3 — Mittelstufe

▼B

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

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

— ATC-Umgebungssimulation.

d) Phase 4 — Fortgeschrittene Stufe

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

▼B

Anlage 6

Modulare Ausbildungsgänge für den IR

A. **IR(A) — Modularer Flugausbildungslehrgang**

ALLGEMEINES

►C1 1. Ziel des modularen Flugausbildungslehrgangs IR(A) ist es, Piloten den erforderlichen Befähigungsstand zu vermitteln, um Flugzeuge unter IFR und in IMC fliegen zu können. ◄ Der Lehrgang besteht aus 2 Modulen, die getrennt oder kombiniert absolviert werden können:

a) Instrumentenflug-Basismodul

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

b) Verfahrenstechnisches Instrumentenflugmodul

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

▼M14

2. Antragsteller für die Teilnahme an einem modularen IR(A)-Lehrgang müssen Inhaber einer PPL(A) oder CPL(A) sein. Antragsteller für die Teilnahme an einem verfahrenstechnischen Instrumentenflugmodul, die nicht Inhaber einer CPL(A) sind, müssen Inhaber einer BIR oder einer Lehrgangsbescheinigung über den Abschluss des Instrumentenflug-Basismoduls sein.

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

▼B

3. Ein Bewerber, der das verfahrenstechnische Instrumentenflugmodul eines modularen integrierten IR(A)-Lehrgangs absolvieren möchte, muss alle Lehrgangsstufen in einem einzigen durchgehenden Lehrgang absolvieren. Vor Beginn des verfahrenstechnischen Instrumentenflugmoduls muss sich die ATO von der grundlegenden praktischen Instrumentenflug-Kompetenz des Bewerbers überzeugen. Gegebenenfalls ist eine Auffrischungsausbildung durchzuführen.

4. Die theoretische Ausbildung muss innerhalb von 18 Monaten absolviert werden. Das verfahrenstechnische Instrumentenflugmodul und die praktische Prüfung müssen innerhalb des Gültigkeitszeitraums der bestandenen theoretischen Prüfungen absolviert werden.

5. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:

a) theoretischen Unterricht bis auf IR-Kenntnisstand,

b) Instrumentenflug-Ausbildung.

THEORETISCHE KENNTNISSE

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

▼B

FLUGAUSBILDUNG

7. Ein IR(A)-Lehrgang für einmotorige Luftfahrzeuge muss mindestens 50 Stunden Instrumentenflugzeit mit einem Lehrberechtigten umfassen, wovon bis zu 20 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I oder bis zu 35 Stunden in einem FFS oder FNPT II sein können. Höchstens 10 Stunden FNPT II oder einer FFS-Instrumentenbodenzeit können in einem FNPT I durchgeführt werden.

8. Ein IR(A)-Lehrgang für mehrmotorige Luftfahrzeuge muss mindestens 55 Stunden Instrumentenflugzeit mit einem Lehrberechtigten umfassen, wovon bis zu 25 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I oder bis zu 40 Stunden in einem FFS oder FNPT II sein können. Höchstens 10 Stunden FNPT II oder einer FFS-Instrumentenbodenzeit können in einem FNPT I durchgeführt werden. Die übrige Instrumentenflugausbildung muss mindestens 15 Stunden in mehrmotorigen Flugzeugen beinhalten.

9. Der Inhaber einer IR(A) für einmotorige Luftfahrzeuge, der auch Inhaber einer Klassen- oder Musterberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge ist und erstmals eine IR(A) für mehrmotorige Flugzeuge erwerben möchte, muss einen Lehrgang bei einer ATO absolvieren, der mindestens 5 Stunden Instrumentenflugausbildung in mehrmotorigen Flugzeugen umfasst, wovon 3 Stunden in einem FFS oder FNPT II absolviert werden können.

▼M12

10.1. Inhabern einer CPL(A) oder einer BIR oder einer Lehrgangsbescheinigung über das Modul der Basis-Instrumentenflugberechtigung werden bis zu 10 Stunden auf die nach den Punkten 7 oder 8 insgesamt erforderliche Instrumentenausbildungszeit angerechnet.

▼M3

10.2. Für den Inhaber einer IR(H) kann die unter Absatz 7 bzw. 8 genannte gesamte Ausbildung auf 10 Stunden verkürzt werden.

▼B

10.3. Die gesamte Instrumentenflugausbildung in einem Flugzeug muss Absatz 7 bzw. 8 in der erforderlichen Weise erfüllen.

11. Die Flugübungen bis zur praktischen IR(A)-Prüfung müssen Folgendes umfassen:

a) Instrumentenflug-Basismodul: Verfahren und Flugübungen für den grundlegenden Instrumentenflug, die mindestens Folgendes beinhalten:

Basis-Instrumentenflug ohne äußere optische Anhaltspunkte:

— horizontaler Flug,

— Steigflug,

— Sinkflug,

— Kurven im Horizontalflug, Steigflug, Sinkflug;

Instrumentenmuster;

Kurve mit Schräglage;

Funknavigation;

Beenden ungewöhnlicher Fluglagen;

beschränktes Bedienfeld;

Erkennen und Beenden eines beginnenden und vollständigen Strömungsabrisses;

b) Verfahrenstechnisches Instrumentenflugmodul:

i) Vorflugkontrollverfahren für IFR-Flüge, einschließlich der Verwendung des Flughandbuchs und geeigneter Dokumente der Flugverkehrsdienste bei der Erstellung eines IFR-Flugplans;

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

▼B

— Übergang von Sicht- auf Instrumentenflug beim Start,

— Standard-Instrumenten-Abflüge und -Ankünfte,

— Strecken-IFR-Verfahren,

— Warteverfahren,

— Instrumentenanflüge nach definierten Minima,

— Fehlanflugverfahren,

— Landungen aus Instrumentenanflügen einschließlich Platzrundenanflug;

iii) Manöver während des Fluges und besondere Flugcharakteristiken;

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

▼M3

Aa **IR(A) — Kompetenzbasierter modularer Flugausbildungslehrgang**

ALLGEMEINES

▼M4

1. Ziel des kompetenzbasierten modularen Flugausbildungslehrgangs ist es, Inhaber einer PPL oder CPL unter Berücksichtigung einer früheren Instrumentenflugausbildung und entsprechender Erfahrung für die Instrumentenflugberechtigung auszubilden. Sie soll den erforderlichen Befähigungsstand für den Betrieb von Flugzeugen unter IFR und in IMC vermitteln. Der Lehrgang muss bei einer ATO abgelegt werden oder eine Instrumentenflugausbildung durch einen IRI(A) oder FI(A), der zur Durchführung von Schulungen für die IR berechtigt ist, mit der Flugausbildung bei einer ATO kombinieren.

▼M3

2. Ein Bewerber um eine solche kompetenzbasierte modulare IR(A) muss Inhaber einer PPL(A) oder CPL(A) sein.

3. Die theoretische Ausbildung muss innerhalb von 18 Monaten absolviert werden. Die Instrumentenflugausbildung und die praktische Prüfung müssen innerhalb des Gültigkeitszeitraums der bestandenen theoretischen Prüfungen absolviert werden.

4. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:

a) theoretischen Unterricht bis auf IR(A)-Kenntnisstand;

b) Instrumentenflugausbildung.

THEORETISCHE KENNTNISSE

5. Ein genehmigter kompetenzbasierter modularer IR(A)-Lehrgang muss mindestens 80 Stunden theoretischen Unterricht umfassen. Die theoretische Ausbildung kann computergestützte Schulung und eLearning-Elemente enthalten. Unterricht in einem Kurslokal ist in einem Mindestumfang gemäß ORA.ATO.305 durchzuführen.

FLUGAUSBILDUNG

6. Der Erwerb einer IR(A) in diesem modularen Lehrgang ist kompetenzbasiert. Der Bewerber muss jedoch die unten aufgeführten Mindestanforderungen erfüllen. Zur Erreichung der vorgeschriebenen Kompetenzen kann zusätzliche Schulung erforderlich sein.

a) Ein kompetenzbasierter modularer IR(A)-Lehrgang für einmotorige Luftfahrzeuge muss mindestens 40 Stunden Instrumentenflugzeit mit einem Lehrberechtigten umfassen, wovon bis zu 10 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I oder bis zu 25 Stunden in einem FFS oder FNPT II sein können. Höchstens 5 Stunden FNPT II oder FFS-Instrumentenbodenzeit können in einem FNPT I durchgeführt werden.

▼M3

i) Wenn der Bewerber:

A) eine Instrumentenflugausbildung durch einen IRI(A) oder einen FI(A) mit dem Recht zur Durchführung der Ausbildung für die IR absolviert hat, oder

▼M4

B) bereits über Instrumentenflugzeiterfahrung als PIC auf Flugzeugen mit einer Berechtigung, die Rechte zum Fliegen unter IFR und in IMC beinhaltet, verfügt,

▼M3

kann diese Zeit mit bis zu 30 Stunden auf die oben genannten 40 Stunden angerechnet werden;

ii) Wenn der Bewerber bereits andere Instrumentenflugzeit mit einem Lehrberechtigten als in Buchstabe a Ziffer i angegeben absolviert hat, kann diese Zeit mit bis zu 15 Stunden auf die erforderlichen 40 Stunden angerechnet werden.

iii) Die Flugausbildung muss in jedem Fall mindestens 10 Stunden Instrumentenflugzeit mit einem Lehrberechtigten in einem Flugzeug bei einer ATO umfassen.

iv) Der Gesamtumfang der Instrumentenausbildung mit einem Lehrberechtigtem muss mindestens 25 Stunden betragen.

b) Ein kompetenzbasierter modularer IR(A)-Lehrgang für mehrmotorige Luftfahrzeuge muss mindestens 45 Stunden Instrumentenflugzeit mit einem Lehrberechtigten umfassen, wovon bis zu 10 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I oder bis zu 30 Stunden in einem FFS oder FNPT II sein können. Höchstens 5 Stunden FNPT II- oder FFS-Instrumentenbodenzeit können in einem FNPT I durchgeführt werden.

i) Wenn der Bewerber:

A) eine Instrumentenflugausbildung durch einen IRI(A) oder einen FI(A) mit dem Recht zur Durchführung der Ausbildung für die IR absolviert hat, oder

▼M4

B) bereits über Instrumentenflugzeiterfahrung unter IFR als PIC auf Flugzeugen mit einer Berechtigung, die Rechte zum Fliegen unter IFR und in IMC beinhaltet, verfügt,

▼M3

kann diese Zeit mit bis zu 35 Stunden auf die oben genannten 45 Stunden angerechnet werden.

ii) Wenn der Bewerber bereits andere Instrumentenflugzeit mit einem Lehrberechtigten als in Buchstabe b Ziffer i angegeben absolviert hat, kann diese Zeit mit bis zu 15 Stunden auf die erforderlichen 45 Stunden angerechnet werden.

iii) Die Flugausbildung muss in jedem Fall mindestens 10 Stunden Instrumentenflugzeit mit einem Lehrberechtigten in einem mehrmotorigen Flugzeug bei einer ATO umfassen.

iv) Der Gesamtumfang der Instrumentenausbildung mit einem Lehrberechtigten muss mindestens 25 Stunden betragen, wovon mindestens 15 Stunden in einem mehrmotorigen Flugzeug absolviert werden müssen.

c) Zur Ermittlung der anzurechnenden Stunden und der Ausbildungserfordernisse muss sich der Bewerber einer Aufnahmebeurteilung bei einer ATO unterziehen.

d) Der Abschluss der Instrumentenflugausbildung durch einen IRI(A) oder FI(A) gemäß Buchstaben a Ziffer i bzw. Buchstaben b Ziffer i muss in einem spezifischen Ausbildungsnachweis dokumentiert werden, der vom Lehrberechtigten zu unterzeichnen ist.

7. Der Flugunterricht für die kompetenzbasierte modulare IR(A) muss Folgendes umfassen:

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

▼M3

i) Basis-Instrumentenflug ohne äußere optische Anhaltspunkte;

ii) horizontaler Flug;

iii) Steigflug;

iv) Sinkflug;

v) Kurven im Horizontalflug, Steigflug und Sinkflug;

vi) Instrumentenmuster;

vii) Kurve mit Schräglage;

viii) Funknavigation;

ix) Beenden ungewöhnlicher Fluglagen;

x) beschränktes Bedienfeld und

xi) Erkennen und Beenden eines beginnenden und vollständigen Strömungsabrisses;-

b) Vorflugkontrollverfahren für IFR-Flüge, einschließlich der Verwendung des Flughandbuchs und geeigneter Dokumente der Flugverkehrsdienste für die Erstellung eines IFR-Flugplans;

c) Verfahren und Manöver für IFR-Betrieb unter normalen, außergewöhnlichen und Notfallbedingungen, die mindestens Folgendes umfassen:

i) Übergang von Sicht- auf Instrumentenflug beim Start;

ii) Standard-Instrumenten-Abflüge und -Anflüge;

iii) Strecken-IFR-Verfahren;

iv) Warteverfahren;

v) Instrumentenanflüge nach definierten Minima;

vi) Fehlanflugverfahren und

vii) Landungen aus Instrumentenanflügen einschließlich Platzrundenanflug;

d) Manöver während des Fluges und besondere Flugcharakteristiken;

e) falls erforderlich, Betrieb eines mehrmotorigen Flugzeugs bei den obigen Übungen einschließlich:

i) Betrieb des Flugzeugs ausschließlich nach Instrumenten mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks;

ii) Abschalten und erneutes Starten der Triebwerke (durchzuführen in einer sicheren Höhe, sofern die Übung nicht auf einem FFS oder FNTP II durchgeführt wird).

8. Bewerbern um kompetenzbasierte modulare IR(A), die Inhaber einer Teil-FCL-PPL oder -CPL und einer gültigen IR(A) sind, die gemäß den Anforderungen von Anhang 1 des Chicagoer Übereinkommens von einem Drittstaat ausgestellt wurde, kann eine vollständige Anrechnung auf den in Absatz 4 genannten Ausbildungslehrgang gewährt werden. Um die IR(A) zu erhalten, muss der Bewerber:

a) die praktische Prüfung für die IR(A) gemäß Anlage 7 erfolgreich absolvieren;

b) dem Prüfer während der praktischen Prüfung nachweisen, dass er sich theoretische Kenntnisse des Luftfahrtrechts, der Meteorologie und der Flugplanung und -durchführung (IR) auf einem angemessenen Niveau angeeignet hat, und

c) eine Mindesterfahrung von 50 Flugstunden unter IFR als PIC auf Flugzeugen besitzt.

▼M12

9. Antragstellern für den Erwerb einer kompetenzbasierten modularen IR(A), die Inhaber einer BIR nach Punkt FCL.835 sind und mindestens 10 Stunden Instrumentenflugzeit im Rahmen eines Unterrichts bei einer ATO absolviert haben, kann dies in Bezug auf den Ausbildungslehrgang nach Punkt 4 angerechnet werden, sofern alle Sachgebiete einer kompetenzbasierten Instrumentenflugberechtigung in der BIR-Ausbildung abgedeckt und von der ATO bewertet wurden, die den kompetenzbasierten modularen Flugausbildungslehrgang anbietet.

▼M12

10. Antragsteller für den Erwerb einer kompetenzbasierten modularen IR(A), die Inhaber einer BIR sind und eine Erfahrung von mindestens 50 Stunden Flugzeit unter IFR als PIC auf Flugzeugen haben, müssen

a) bei einer ATO

i) beurteilen lassen, ob ihre Theoriekenntnisse der kompetenzbasierten Instrumentenflugberechtigung ein annehmbares Niveau aufweisen,

ii) eine für die Erweiterung der IFR-Rechte nach Punkt FCL.605.IR(a) geeignete Flugausbildung absolvieren,

b) nach Abschluss von (a)

i) die praktische Prüfung für den Erwerb der IR(A) nach Anlage 7 erfolgreich absolvieren,

ii) gegenüber dem Prüfer im Rahmen der praktischen Prüfung mündlich nachweisen, dass sie sich ein angemessenes Niveau an Theoriekenntnissen in Luftrecht, Meteorologie sowie der Flugplanung und -durchführung angeeignet haben.

▼M3

AUFNAHMEBEURTEILUNG

►M12 11. ◄ Inhalt und Dauer der Aufnahmebeurteilung werden von der ATO auf der Grundlage der bisherigen Instrumentenflugerfahrung des Bewerbers festgelegt.

MEHRMOTORIGE FLUGZEUGE

►M12 12. ◄ Der Inhaber einer IR(A) für einmotorige Flugzeuge, der auch Inhaber einer Klassen- oder Musterberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge ist und erstmals eine IR(A) für mehrmotorige Flugzeuge erwerben möchte, muss einen Lehrgang bei einer ATO absolvieren, der mindestens 5 Stunden Instrumentenflugzeit mit einem Lehrberechtigten in mehrmotorigen Flugzeugen umfasst, wovon 3 Stunden in einem FFS oder FNPT II absolviert werden können, und muss eine praktische Prüfung ablegen.

▼B

B. **IR(H) — Modularer Flugausbildungslehrgang**

▼C1

1. Ziel des modularen Flugausbildungslehrgangs IR(H) ist es, Piloten den erforderlichen Befähigungsstand zu vermitteln, um Hubschrauber unter IFR und in IMC fliegen zu können.

▼M3

2. Ein Bewerber um einen modularen IR(H)-Lehrgang muss Inhaber einer PPL(H), CPL(H) oder ATPL(H) sein. Vor Beginn der Luftfahrzeug-Ausbildungsphase des IR(H)-Lehrgangs muss der Bewerber Inhaber der Hubschrauber-Musterberechtigung sein, die für die praktische IR(H)-Prüfung verwendet wird, oder eine zugelassene Musterberechtigungsausbildung auf diesem Muster absolviert haben. Der Bewerber muss Inhaber eines Zeugnisses über den zufrieden stellenden Abschluss der MCC sein, wenn die praktische Prüfung unter Bedingungen mit mehreren Piloten durchgeführt werden soll.

▼B

3. Ein Bewerber, der einen modularen IR(H)-Lehrgang absolvieren möchte, muss alle Lehrgangsstufen in einem einzigen durchgehenden Lehrgang absolvieren.

▼B

4. Die theoretische Ausbildung muss innerhalb von 18 Monaten absolviert werden. Die Flugausbildung und die praktische Prüfung müssen innerhalb des Gültigkeitszeitraums der bestandenen theoretischen Prüfung absolviert werden.

5. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:

a) theoretischen Unterricht bis auf IR-Kenntnisstand;

b) Instrumentenflug-Ausbildung.

THEORETISCHE KENNTNISSE

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

FLUGAUSBILDUNG

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

a) bis zu 20 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I(H) oder (A) sein können. Diese 20 Stunden Ausbildungszeit in FNPT I (H) oder (A) können durch 20 Stunden Ausbildungszeit für IR(H) in einem Flugzeug ersetzt werden, das für diesen Lehrgang zugelassen ist, oder

b) bis zu 35 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem Hubschrauber-FTD 2/3, -FNPT II/III oder -FFS sein können.

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

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

a) bis zu 20 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I(H) oder (A) sein können. Diese 20 Stunden Ausbildungszeit in FNPT I (H) oder (A) können durch 20 Stunden Ausbildungszeit für IR(H) in einem Flugzeug ersetzt werden, das für diesen Lehrgang zugelassen ist, oder

b) bis zu 40 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem Hubschrauber-FTD 2/3, -FNPT II/III oder -FFS sein können.

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

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

▼M3

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

9.3. Für den Inhaber einer PPL(H) mit einer Hubschrauber-Nachtflugberechtigung oder einer CPL(H) kann die gesamte erforderliche Instrumentenflugzeit mit einem Lehrberechtigten um 5 Stunden verkürzt werden.

▼B

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

a) Vorflugkontrollverfahren für IFR-Flüge, einschließlich der Verwendung des Flughandbuchs und geeigneter Dokumente der Flugverkehrsdienste bei der Erstellung eines IFR-Flugplans;

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

Übergang von Sicht- auf Instrumentenflug beim Start,

Standard-Instrumenten-Abflüge und -Ankünfte,

Strecken-IFR-Verfahren,

Warteverfahren,

Instrumentenanflüge nach definierten Minima,

Fehlanflugverfahren,

Landungen aus Instrumentenanflügen einschließlich Platzrundenanflug;

c) Manöver während des Fluges und besondere Flugcharakteristiken;

d) falls erforderlich, Betrieb eines mehrmotorigen Hubschraubers bei den obigen Übungen, einschließlich Betrieb des Hubschraubers ausschließlich nach Instrumenten mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks sowie Triebwerkabschaltung und -neustart (die letztere Übung muss in einer sicheren Höhe durchgeführt werden, sofern sie nicht auf einem FFS oder FNPT II oder FTD 2/3 durchgeführt wird).

C. **IR(As) — Modularer Flugausbildungslehrgang**

ALLGEMEINES

1. ►C1 Ziel des modularen Flugausbildungslehrgangs IR(As) ist es, Piloten den erforderlichen Befähigungsstand zu vermitteln, um Luftschiffe unter IFR und in IMC fliegen zu können. ◄ Der Lehrgang besteht aus 2 Modulen, die getrennt oder kombiniert absolviert werden können:

a) Instrumentenflug-Basismodul

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

▼B

b) Verfahrenstechnisches Instrumentenflugmodul

Dieses umfasst den restlichen Ausbildungslehrplan für die IR(As), 25 Stunden Instrumentenflugzeit mit einem Lehrberechtigten und den Theorielehrgang für die IR(As).

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

3. Ein Bewerber, der das verfahrenstechnische Instrumentenflugmodul eines modularen integrierten IR(As)-Lehrgangs absolvieren möchte, muss alle Lehrgangsstufen in einem einzigen durchgehenden Lehrgang bei einer ATO absolvieren. Vor Beginn des verfahrenstechnischen Instrumentenflugmoduls muss sich die ATO von der grundlegenden praktischen Instrumentenflug-Kompetenz des Bewerbers überzeugen. Gegebenenfalls ist eine Auffrischungsausbildung durchzuführen.

4. Die theoretische Ausbildung muss innerhalb von 18 Monaten absolviert werden. Das verfahrenstechnische Instrumentenflugmodul und die praktische Prüfung müssen innerhalb des Gültigkeitszeitraums der bestandenen theoretischen Prüfungen absolviert werden.

5. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:

a) theoretischen Unterricht bis auf IR-Kenntnisstand;

b) Instrumentenflug-Ausbildung.

THEORETISCHE KENNTNISSE

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

FLUGAUSBILDUNG

7. Ein IR(As)-Lehrgang muss mindestens 35 Stunden Instrumentenflugzeit mit einem Lehrberechtigten umfassen, wovon bis zu 15 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I oder bis zu 20 Stunden in einem FFS oder FNPT II sein können. Höchstens 5 Stunden FNPT II oder einer FFS-Instrumentenbodenzeit können in einem FNPT I durchgeführt werden.

8. Für den Inhaber einer CPL(As) oder eines Zeugnisses über den erfolgreichen Abschluss des Lehrgangs für das Instrumentenflug-Basismodul kann die unter obiger Nummer 7 genannte gesamte Ausbildung um 10 Stunden verkürzt werden. Die gesamte Instrumentenflugausbildung in einem Luftschiff muss Nummer 7 erfüllen.

9. Wenn der Bewerber Inhaber einer IR in einer anderen Luftfahrzeugkategorie ist, kann der gesamte erforderliche Flugausbildung auf 10 Stunden auf Luftschiffen verkürzt werden.

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

a) Instrumentenflug-Basismodul:

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

▼B

Basis-Instrumentenflug ohne äußere optische Anhaltspunkte:

— horizontaler Flug,

— Steigflug,

— Sinkflug,

— Kurven im Horizontalflug, Steigflug, Sinkflug;

Instrumentenmuster;

Funknavigation;

Beenden ungewöhnlicher Fluglagen;

beschränktes Bedienfeld;

b) Verfahrenstechnisches Instrumentenflugmodul:

i) Vorflugkontrollverfahren für IFR-Flüge, einschließlich der Verwendung des Flughandbuchs und geeigneter Dokumente der Flugverkehrsdienste bei der Erstellung eines IFR-Flugplans;

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

— Übergang von Sicht- auf Instrumentenflug beim Start,

— Standard-Instrumenten-Abflüge und -Ankünfte,

— Strecken-IFR-Verfahren,

— Warteverfahren,

— Instrumentenanflüge nach definierten Minima,

— Fehlanflugverfahren,

— Landungen aus Instrumentenanflügen einschließlich Platzrundenanflug;

iii) Manöver während des Fluges und besondere Flugcharakteristiken;

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

▼B

Anlage 7

▼M12

Praktische BIR- und IR-Prüfung

1. Die Antragsteller müssen Unterricht auf derselben Luftfahrzeugklasse oder demselben Luftfahrzeugmuster erhalten haben, die bzw. das für die Prüfung verwendet werden soll und für die Zwecke der Ausbildung und Prüfung entsprechend ausgerüstet sein muss.

▼B

2. Ein Bewerber muss alle relevanten Abschnitte der praktischen Prüfung bestehen. Wenn ein Element in einem Abschnitt nicht bestanden wird, ist dieser Abschnitt nicht bestanden. Bei Nichtbestehen von mehr als einem Abschnitt ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Wenn ein Bewerber nur einen Abschnitt nicht besteht, braucht er nur den nicht bestandenen Abschnitt zu wiederholen. Wird ein Abschnitt der Wiederholungsprüfung — einschließlich jener Abschnitte, die bei einem früheren Versuch bestanden wurden — nicht bestanden, so ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Alle relevanten Abschnitte der praktischen Prüfung müssen innerhalb von 6 Monaten absolviert werden. Bei Nichtbestehen aller relevanten Abschnitte der Prüfung im zweiten Versuch muss eine weitere Ausbildung absolviert werden.

3. Bei Nichtbestehen einer praktischen Prüfung kann eine weitere Ausbildung erforderlich sein. Die praktische Prüfung kann beliebig oft wiederholt werden.

DURCHFÜHRUNG DER PRÜFUNG

4. Zweck der Prüfung ist die Simulation eines Praxisflugs. Die Strecke, auf der geflogen wird, wird vom Prüfer gewählt. Ein wesentliches Element ist die Fähigkeit des Bewerbers, den Flug anhand von routinemäßigem Briefing-Material zu planen und durchzuführen. Der Bewerber muss die Flugplanung durchführen und dafür sorgen, dass alle Ausrüstung und alle Unterlagen für die Durchführung des Fluges an Bord sind. Der Flug muss mindestens eine Stunde dauern.

5. Wenn der Bewerber die praktische Prüfung aus Gründen abbricht, die der Prüfer für unangemessen hält, muss der Bewerber die gesamte praktische Prüfung erneut ablegen. Wenn die Prüfung aus Gründen abgebrochen wird, die der Prüfer für angemessen hält, werden nur die nicht abgeschlossenen Teile bei einem weiteren Flug geprüft.

6. Nach dem Ermessen des Prüfers darf der Bewerber ein Manöver oder ein Verfahren der Prüfung einmal wiederholen. Der Prüfer kann die Prüfung in jeder Phase beenden, wenn er der Meinung ist, dass die vom Bewerber gezeigten fliegerischen Fähigkeiten eine vollständige Wiederholung der Prüfung erforderlich machen.

7. ►C1 Ein Bewerber muss das Luftfahrzeug von einer Position aus fliegen, in der die PIC-Funktionen durchgeführt werden können, und die Prüfung so durchführen, als wäre kein anderes Besatzungsmitglied anwesend. ◄ Der Prüfer darf nicht in den Betrieb des Luftfahrzeugs eingreifen, außer wenn dies im Interesse der Sicherheit oder zur Vermeidung einer unannehmbaren Verzögerung für anderen Verkehr notwendig ist. Die Verantwortung für den Flug wird gemäß den nationalen Vorschriften zugewiesen.

8. Entscheidungshöhen, Mindest-Sinkflughöhen und Fehlanflugpunkt werden vom Bewerber bestimmt und vom Prüfer genehmigt.

▼M12

9. Die Antragsteller müssen gegenüber dem Prüfer angeben, welche Überprüfungen und Aufgaben sie ausführen, und die Funkeinrichtungen benennen. Überprüfungen werden gemäß der genehmigten Checkliste für das Luftfahrzeug durchgeführt, auf dem die Prüfung absolviert wird. Während der Vorbereitung auf die Prüfung vor dem Flug müssen die Antragsteller die Leistungseinstellungen und Geschwindigkeiten festlegen. Die Antragsteller müssen die Leistungsdaten für Start, Landeanflug und Landung gemäß dem Betriebshandbuch oder Flughandbuch für das verwendete Luftfahrzeug berechnen.

▼B

TESTFLUGTOLERANZEN

10. Der Bewerber muss die Fähigkeit zu Folgendem nachweisen:

Betreiben des Luftfahrzeugs innerhalb seiner Grenzen;

reibungslose und genaue Durchführung sämtlicher Flugmanöver;

Handeln mit gutem Urteilsvermögen und Verhalten als Luftfahrer;

Anwendung luftfahrttechnischer Kenntnisse sowie

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

▼M5

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

Höhe	
Im Allgemeinen	± 100 Fuß
Einleiten eines Durchstartens auf Entscheidungshöhe	+ 50 Fuß/– 0 Fuß
Mindest-Sinkflughöhe/MAP/Höhe	+ 50 Fuß/– 0 Fuß
Tracking	
auf Funknavigationshilfen	± 5°
für Winkelabweichungen	Halbskalenausschlag, Azimut und Gleitpfad (z. B. LPV, ILS, MLS, GLS)
Seitliche 2D- (LNAV) und 3D-Längenabweichungen (LNAV/VNAV)	Der seitliche Fehler/die seitliche Abweichung vom Kurs darf normalerweise nicht mehr als ± ½ des dem Verfahren zugeordneten RNP-Wertes betragen. Kurze Abweichungen von diesem Standard bis zu maximal dem Einfachen des RNP-Wertes sind zulässig.
Vertikale 3D-Längenabweichungen (z. B. RNP APCH (LNAV/VNAV) unter Verwendung von Baro-VNAV)	maximal – 75 Fuß unter dem vertikalen Profil zu jeder Zeit und maximal + 75 Fuß über dem vertikalen Profil in oder unterhalb von 1 000 Fuß über dem Flugplatz.
Steuerkurs	
alle Triebwerke arbeiten	± 5°
bei simuliertem Triebwerkausfall	± 10°
Geschwindigkeit	
alle Triebwerke arbeiten	± 5 Knoten
bei simuliertem Triebwerkausfall	+ 10 Knoten/– 5 Knoten;

PRÜFUNGSINHALT

▼M11

Flugzeuge

ABSCHNITT 1 — VERFAHREN VOR DEM FLUG UND ABFLUG Verwendung der Checkliste, Verhalten als Luftfahrer, Eisverhütungs- und Enteisungsverfahren usw., in allen Bereichen anwenden	
a	Verwendung des Flughandbuchs (oder eines gleichwertigen Dokuments), insbesondere Berechnung der Flugleistung, Masse und Schwerpunktlage
b	Verwendung des Flugverkehrsdienstedokuments, des Wetterdokuments

▼**M11**

c	Erstellung des ATC-Flugplans, IFR-Flugplan/Protokoll
d	Benennung der erforderlichen Navigationshilfen für Abflug-, Ein- und Anflugverfahren
e	Vorflugkontrolle
f	Wetterminima
g	Rollen
h	PBN-Abflug (falls zutreffend): — Überprüfen, ob das korrekte Verfahren in das Navigationsgerät geladen wurde; und — Abgleich zwischen der Anzeige des Navigationsgeräts und der Abflugkarte.
i	Verfahren und Überprüfungen vor dem Abflug, Abflug
j (°)	Übergang zum Instrumentenflug
k (°)	Instrumentenabflugverfahren, einschließlich PBN-Abflügen, und Höhenmessereinstellungen
l (°)	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
ABSCHNITT 2 — ALLGEMEINES HANDLING (°)	
a	Fliegen des Flugzeugs ausschließlich nach Instrumenten, einschließlich Horizontalflug bei verschiedenen Geschwindigkeiten, Trimmung
b	Steig- und Sinkflugkurven unter Einhaltung einer Standardkurve (Rate-one-turn)
c	Beenden ungewöhnlicher Fluglagen einschließlich gehaltener Kurven mit 45° Querneigung und steilen Sinkflugkurven
d (*)	Beenden der Annäherung an den Strömungsabriss im Horizontalflug, Steigflug-/Sinkflugkurven und in Landungskonfiguration
e	Beschränktes Bedienfeld: stabilisierter Steigflug oder Sinkflug, ebene Standardkurven (Rate-one-turn) auf gegebene Steuerkurse, Beenden ungewöhnlicher Fluglagen
ABSCHNITT 3 — STRECKEN-IFR-VERFAHREN (°)	
a	Einhalten eines Kurses über Grund, einschließlich Eindrehen auf Funkstandlinien, z. B. NDB, VOR oder Route zwischen Wegpunkten
b	Verwenden des Navigationsgeräts und von Funknavigationshilfen
c	Horizontalflug, Kontrolle von Kurs, Höhe und Fluggeschwindigkeit, Leistungseinstellung, Trimmverfahren
d	Höhenmessereinstellungen
e	Zeitliche Planung und Korrektur von ETAs (Warten auf der Strecke, falls erforderlich)
f	Überwachung des Flugfortschritts, Flugdurchführungsplan, Kraftstoffverbrauch, Management der Bordanlagen
g	Eisschutzverfahren, simuliert, falls erforderlich
h	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren

▼**M11**

ABSCHNITT 3a — ANFLUGVERFAHREN	
a	Einstellung und Überprüfung der Navigationshilfen und Benennung der Funknavigationseinrichtungen, falls zutreffend
b	Anflugverfahren, Höhenmesserchecks
c	Beschränkungen der Flughöhe und Fluggeschwindigkeit, falls zutreffend
d	PBN-Anflug (falls zutreffend): — Überprüfen, ob das korrekte Verfahren in das Navigationsgerät geladen wurde; und — Abgleich zwischen der Anzeige des Navigationsgeräts und der Anflugkarte.
ABSCHNITT 4 (°) — 3D-BETRIEB (+)	
a	Einstellung und Überprüfung der Navigationshilfen Überprüfen des Winkels des vertikalen Pfads Für RNP APCH: — Überprüfen, ob das korrekte Verfahren in das Navigationsgerät geladen wurde; und — Abgleich zwischen der Anzeige des Navigationsgeräts und der Anflugkarte.
b	Landeanflug und Lande-Briefing einschließlich Sinkflug-/Landeanflug-/Landungsüberprüfungen mit Benennung der Funknavigationseinrichtungen
c (+)	Warteverfahren
d	Einhaltung des veröffentlichten Landeanflugverfahrens
e	Timing des Landeanflugs
f	Einhalten von Steuerkurs, Flughöhe und Fluggeschwindigkeit (stabilisierter Landeanflug)
g (+)	Durchstartaktion
h (+)	Fehlanflugverfahren/Landung
i	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
ABSCHNITT 5 (°) — 2D-BETRIEB (++)	
a	Einstellung und Überprüfung der Navigationshilfen Für RNP APCH: — Überprüfen, ob das korrekte Verfahren in das Navigationsgerät geladen wurde; und — Abgleich zwischen der Anzeige des Navigationsgeräts und der Anflugkarte.
b	Landeanflug und Lande-Briefing einschließlich Sinkflug-/Landeanflug-/Landungsüberprüfungen mit Benennung der Funknavigationseinrichtungen
c (+)	Warteverfahren
d	Einhaltung des veröffentlichten Landeanflugverfahrens
e	Timing des Landeanflugs
f	Einhalten von Steuerkurs, Flughöhe/Entfernung zum MAPt und Fluggeschwindigkeit (stabilisierter Landeanflug) sowie von definierten Höhenstufen (Step Down Fixes, SDF), falls zutreffend
g (+)	Durchstartaktion
h (+)	Fehlanflugverfahren/Landung
i	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren

▼**M11**

ABSCHNITT 6 — FLUG MIT EINEM AUSGEFALLENEN TRIEBWERK (nur mehrmotorige Flugzeuge) (°)	
a	Simulierter Triebwerkausfall nach dem Start oder beim Durchstarten
b	Landeanflug, Durchstartverfahren und Fehlanflugverfahren mit einem ausgefallenen Triebwerk
c	Landeanflug und Landung mit einem ausgefallenen Triebwerk
d	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren

(°) Muss ausschließlich nach Instrumenten durchgeführt werden.
(*) Kann in einem FFS, FTD 2/3 oder FNPT II durchgeführt werden.
(+) Kann in Abschnitt 4 oder Abschnitt 5 durchgeführt werden.
►**M12** (++) Für die Erteilung von PBN-Rechten muss einer der Landeanflüge nach Abschnitt 4 oder Abschnitt 5 als RNP APCH erfolgen. Ist ein RNP APCH praktisch nicht durchführbar, muss er in einem entsprechend ausgerüsteten FSTD durchgeführt werden. ◄

▼**M5**

Hubschrauber

ABSCHNITT 1 — ABFLUG	
Verwendung der Checkliste, Verhalten als Luftfahrer, Eisverhütungs- und Enteisungsverfahren usw., in allen Bereichen anwenden	
a	Verwendung des Flughandbuchs (oder eines gleichwertigen Dokuments), insbesondere Berechnung der Flugleistung, Masse und Schwerpunktlage
b	Verwendung des Flugverkehrsdienstedokuments, des Wetterdokuments
c	Erstellung des ATC-Flugplans, IFR-Flugplan/Protokoll
d	Benennung der erforderlichen Navigationshilfen für Abflug-, Ein- und Anflugverfahren
e	Vorflugkontrolle
f	Wetterminima
g	Rollen/Schwebeflug gemäß ATC oder Anweisung des Lehrberechtigten
h	PBN-Abflug (falls zutreffend): — Überprüfen, ob das korrekte Verfahren in das Navigationsgerät geladen wurde; — Abgleich zwischen der Anzeige des Navigationsgeräts und der Abflugkarte.
i	Briefing, Verfahren und Überprüfungen vor dem Abflug
j	Übergang zum Instrumentenflug

▼**M5**

k	Instrumentenabflugverfahren, einschließlich PBN-Verfahren
ABSCHNITT 2 — ALLGEMEINES HANDLING	
a	Fliegen des Hubschraubers ausschließlich nach Instrumenten, einschließlich:
b	Steig- und Sinkflugkurven mit gehaltener Standardkurve (Rate-one-turn)
c	Beenden ungewöhnlicher Fluglagen einschließlich gehaltener Kurven mit 30° Querneigung und steilen Sinkflugkurven
ABSCHNITT 3 — STRECKEN-IFR-VERFAHREN	
a	Einhalten eines Kurses über Grund, einschließlich Eindrehen auf Funkstandlinien, z. B. NDB, VOR, RNAV
b	Verwenden von Funknavigationshilfen
c	Horizontalflug, Kontrolle von Kurs, Höhe und Fluggeschwindigkeit, Leistungseinstellung
d	Höhenmessereinstellungen
e	Zeitliche Planung und Korrektur von ETAs
f	Überwachung des Flugfortschritts, Flugdurchführungsplan, Kraftstoffverbrauch, Management der Bordanlagen
g	Ggf. Eisschutzverfahren, simuliert, falls erforderlich und anwendbar
h	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
ABSCHNITT 3a — ANFLUGVERFAHREN	
a	Einstellung und Überprüfung der Navigationshilfen, falls zutreffend
b	Anflugverfahren, Höhenmesserchecks
c	Beschränkungen der Flughöhe und Fluggeschwindigkeit, falls zutreffend
d	PBN-Landeanflug (falls zutreffend): — Überprüfen, ob das korrekte Verfahren in das Navigationsgerät geladen wurde; — Abgleich zwischen der Anzeige des Navigationsgeräts und der Anflugkarte.
ABSCHNITT 4 — 3D-BETRIEB (+)	
a	Einstellung und Überprüfung der Navigationshilfen Überprüfen des Winkels des vertikalen Pfads für RNP APCH: a) Überprüfen, ob das korrekte Verfahren in das Navigationsgerät geladen wurde; b) Abgleich zwischen der Anzeige des Navigationsgeräts und der Anflugkarte.
b	Landeanflug und Lande-Briefing einschließlich Sinkflug-/Landeanflug-/Landungsüberprüfungen
c (*)	Warteverfahren
d	Einhaltung des veröffentlichten Landeanflugverfahrens

▼**M5**

e	Timing des Landeanflugs
f	Einhalten von Steuerkurs, Flughöhe und Fluggeschwindigkeit (stabilisierter Landeanflug)
g (*)	Durchstartaktion
h (*)	Fehlanflugverfahren/Landung
i	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
ABSCHNITT 5 — 2D-BETRIEB (+)	
a	Einstellung und Überprüfung der Navigationshilfen Für RNP APCH: — Überprüfen, ob das korrekte Verfahren in das Navigationsgerät geladen wurde; — Abgleich zwischen der Anzeige des Navigationsgeräts und der Anflugkarte.
b	Landeanflug und Lande-Briefing einschließlich Sinkflug-/Landeanflug-/Landungsüberprüfungen und Benennung der Funknavigationseinrichtungen
c (*)	Warteverfahren
d	Einhaltung des veröffentlichten Landeanflugverfahrens
e	Timing des Landeanflugs
f	Einhalten von Steuerkurs, Flughöhe und Fluggeschwindigkeit (stabilisierter Landeanflug)
g (*)	Durchstartaktion
h (*)	Fehlanflugverfahren (*)/Landung
i	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
ABSCHNITT 6 — AUSSERGEWÖHNLICHE VERFAHREN UND NOTVERFAHREN Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 5 kombiniert werden. Die Prüfung muss sich auf die Beherrschung des Hubschraubers, die Ermittlung des ausgefallenen Triebwerks, Sofortmaßnahmen (Andeutung der notwendigen Handgriffe), Folgemaßnahmen und Überprüfungen und Fluggenauigkeit in den folgenden Situationen beziehen:	
a	Simulierter Triebwerkausfall nach dem Start und beim/während des Landeanflugs (**) (in einer sicheren Höhe, falls nicht in einem FFS oder FNPT II/III, FTD 2,3 durchgeführt)
b	Ausfall der Stabilisierungsanlage/Hydraulikanlage (falls zutreffend)
c	Beschränktes Bedienfeld
d	Autorotation und Beenden in einer vorbestimmten Höhe

▼**M5**

e	3D-Betrieb manuell, ohne Flugkommandoanlage (***) 3D-Betrieb manuell, mit Flugkommandoanlage (***)

►**M12** (+) Für diedie Erteilung von PBN-Rechten muss einer der Landeanflüge nach Abschnitt 4 oder Abschnitt 5 als RNP APCH erfolgen. Ist ein RNP APCH praktisch nicht durchführbar, muss er in einem entsprechend ausgerüsteten FSTD durchgeführt werden. ◄

(*) Durchzuführen in Abschnitt 4 oder Abschnitt 5.

(**) Nur mehrmotorige Hubschrauber.

(***) Nur eine Option wird geprüft.

▼M11

Anlage 8

Quer-Anrechnung des IR-Teils einer Befähigungsüberprüfung für die Klassen- oder Musterberechtigung

A. Flugzeuge

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

Wenn eine praktische Prüfung oder eine Befähigungsüberprüfung einschließlich IR durchgeführt wird, und der Inhaber im Besitz der folgenden gültigen Berechtigung ist:	gilt die Anrechnung für den IR-Teil in einer Befähigungsüberprüfung für:
MPA-Musterberechtigung; Musterberechtigung für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten	SE-Klassen- (*) und SE-Musterberechtigung (*) und SP ME-Klassen- oder Musterberechtigung, ausgenommen Musterberechtigungen für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge, nur Anrechnung für Abschnitt 3B der Befähigungsüberprüfung in Anlage 9
SP ME-Klassen- oder Musterberechtigung für Flugzeuge, ausgenommen Klassenberechtigungen für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge im Einpilotenbetrieb	SE-Klassen- und SE-Musterberechtigung und SP ME-Klassen- oder Musterberechtigung, ausgenommen Klassenberechtigungen für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge
SP ME-Klassen- oder Musterberechtigung für Flugzeuge, ausgenommen Klassenberechtigungen für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge, beschränkt auf MP-Betrieb	SE-Klassen- (*) und SE-Musterberechtigung (*) und SP ME-Klassen- oder Musterberechtigung, ausgenommen Klassenberechtigungen für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge (*)
SP SE-Klassen- oder Musterberechtigung für Flugzeuge	SE-Klassen- und SE-Musterberechtigung

(*) Sofern der Bewerber innerhalb der letzten 12 Monate in Ausübung von PBN-Rechten mindestens drei IFR-Abflüge und -Landeanflüge, darunter ein RNP APCH, auf einem SP-Flugzeugbaumuster oder einer SP-Flugzeugklasse im SP-Betrieb geflogen hat oder, bei mehrmotorigen Flugzeugen außer technisch komplizierten Hochleistungsflugzeugen, der Bewerber Abschnitt 6 der praktischen Prüfung für SP-Flugzeuge außer technisch komplizierten Hochleistungsflugzeugen, ausschließlich nach Instrumenten im Einpilotenbetrieb geflogen, bestanden hat.

B. Hubschrauber

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

Wenn eine praktische Prüfung oder eine Befähigungsüberprüfung einschließlich IR durchgeführt wird und der Inhaber im Besitz der folgenden gültigen Berechtigung ist:	gilt die Anrechnung für den IR-Teil in einer Befähigungsüberprüfung für:

▼**M11**

Musterberechtigung für Hubschrauber mit mehreren Piloten (MPH)	SE-Musterberechtigung (*) und SP ME-Musterberechtigung (*)
SP ME-Musterberechtigung im Einpilotenbetrieb	SE-Musterberechtigung (*) und SP ME-Musterberechtigung (*)
SP ME-Musterberechtigung, beschränkt auf den Betrieb mit mehreren Piloten	SE-Musterberechtigung (*) und SP ME-Musterberechtigung (*)
SP SE-Musterberechtigung im Einpilotenbetrieb	SP SE-Musterberechtigung im Einpilotenbetrieb

(*) Sofern innerhalb der letzten 12 Monate in Ausübung von PBN-Rechten mindestens drei IFR-Abflüge und -Landeanflüge, darunter ein RNP APCH (der auch ein Landeanflug nach dem Point-in-Space-Verfahren (PinS) sein kann), auf einem SP-Hubschraubermuster im Einpilotenbetrieb durchgeführt wurden.

▼M8

Anlage 9

▼M12

Ausbildung, praktische Prüfung und Befähigungsüberprüfung für MPL, ATPL, Muster- und Klassenberechtigungen sowie Befähigungsüberprüfung für BIR und IR

▼M8

A. **Allgemeines**

1. Bewerber um die praktische Prüfung müssen Unterricht in derselben Luftfahrzeugklasse oder demselben Luftfahrzeugmuster erhalten haben, die bzw. das für die Prüfung verwendet wird.

   Die Ausbildung für MPA- und PL-Musterberechtigungen müssen in einem FFS oder in einer Kombination aus FSTD und FFS absolviert werden. ►C19 Die praktische Prüfung oder die Befähigungsüberprüfung für MPA- und PL-Musterberechtigungen sowie die Ausstellung einer ATPL und einer MPL ist in einem FFS abzulegen, wenn dieser verfügbar ist. ◄

   Ausbildung, praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für SPA- und Hubschrauber-Klassen- oder Musterberechtigungen sind abzulegen in

   a) einem verfügbaren und zugänglichen FFS oder

   b) einer Kombination aus FSTD und dem Luftfahrzeug, wenn ein FFS nicht vorhanden oder zugänglich ist, oder

   c) in dem Luftfahrzeug, wenn kein FSTD verfügbar oder zugänglich ist.

   Werden während der Ausbildung, Prüfung oder Überprüfung FSTD eingesetzt, ist die Eignung der FSTD anhand der geltenden „*Table of functions and subjective tests*“ und der geltenden „*Table of FSTD validation tests*“, die der für dieses Gerät geltenden Primärreferenz zu entnehmen sind, zu prüfen. Alle Be- und Einschränkungen, die auf dem Eignungszertifikat des Geräts angegeben sind, sind zu beachten.

2. Falls nicht alle Prüfungsteile in höchstens zwei Versuchen bestanden werden, muss eine weitere Ausbildung absolviert werden.

3. Die praktische Prüfung kann beliebig oft wiederholt werden.

INHALT DER AUSBILDUNG, PRAKTISCHEN PRÜFUNG/BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG

4. Sofern nicht in den gemäß Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 (OSD) festgelegten betrieblichen Eignungsdaten etwas anderes festgelegt ist, müssen der Lehrplan für den Flugunterricht, die praktische Prüfung und die Befähigungsüberprüfung diesem Anhang genügen. Auf den Lehrplan, die praktische Prüfung und die Befähigungsüberprüfung dürfen bisherige Erfahrungen auf ähnlichen Flugzeugmustern entsprechend den OSD angerechnet werden.

5. Außer im Falle praktischer Prüfungen für die Erteilung einer ATPL kann, wenn dies in den OSD für das betreffende Luftfahrzeug entsprechend festgelegt ist, eine Anrechnung für Elemente der praktischen Prüfung gewährt werden, die auch in anderen Mustern oder Baureihen vorkommen, für die der Pilot qualifiziert ist.

DURCHFÜHRUNG DER PRÜFUNG/ÜBERPRÜFUNG

6. Der Prüfer hat die Auswahl zwischen verschiedenen Szenarios für die praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung, die simulierte relevante Betriebsabläufe enthalten. Flugsimulatoren (FFS) und sonstige Ausbildungsgeräte sind wie in diesem Anhang (Teil-FCL) festgelegt zu verwenden.

7. Während der Befähigungsüberprüfung muss sich der Prüfer davon überzeugen, dass der Inhaber der Klassen- oder Musterberechtigung einen angemessenen Stand an Theoriekenntnissen besitzt.

▼M8

8. Sollte der Bewerber die praktische Prüfung aus Gründen abbrechen, die der Prüfer für unangemessen hält, muss der Bewerber die gesamte praktische Prüfung erneut ablegen. Wird die Prüfung aus Gründen abgebrochen, die der Prüfer für angemessen hält, werden nur die nicht abgeschlossenen Abschnitte bei einem weiteren Flug geprüft.

9. Nach dem Ermessen des Prüfers dürfen die Bewerber ein Manöver oder ein Verfahren der Prüfung einmal wiederholen. Der Prüfer kann die Prüfung in jeder Phase beenden, wenn er der Meinung ist, dass die von den Bewerbern gezeigten fliegerischen Fähigkeiten eine vollständige Wiederholung der Prüfung erforderlich machen.

10. Bewerber müssen das Luftfahrzeug von einer Position aus fliegen, in der die relevanten PIC- oder Kopilot-Funktionen durchgeführt werden können. Unter Bedingungen mit einem Piloten wird die Prüfung so durchgeführt als wäre kein anderes Besatzungsmitglied anwesend.

11. Während der Vorbereitung auf die Prüfung vor dem Flug müssen die Bewerber die Leistungseinstellungen und Geschwindigkeiten festlegen. Die Bewerber müssen gegenüber dem Prüfer angeben, welche Überprüfungen und Aufgaben sie ausführen, und die Funkeinrichtungen benennen. Die Überprüfungen werden gemäß der Checkliste für das Luftfahrzeug, auf dem die Prüfung absolviert wird, und ggf. gemäß dem MCC-Konzept durchgeführt. Die Leistungsdaten für Start, Landeanflug und Landung müssen von den Bewerbern gemäß dem Betriebshandbuch oder Flughandbuch für das verwendete Luftfahrzeug berechnet werden. Entscheidungshöhen, Mindest-Sinkflughöhen und Fehlanflugpunkt werden mit dem Prüfer vereinbart.

12. Der Prüfer darf nicht in den Betrieb des Flugzeugs eingreifen, außer wenn dies im Interesse der Sicherheit oder zur Vermeidung einer unannehmbaren Verzögerung für anderen Verkehr notwendig ist.

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

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

14. Die Bewerber handeln während aller Abschnitte der praktischen Prüfung als PF, außer bei anormalen Verfahren und Notverfahren, die als PF oder PM gemäß MCC durchgeführt werden können. Bewerber um die erstmalige Erteilung einer Musterberechtigung für Luftfahrzeuge mit mehreren Piloten oder einer ATPL müssen auch die Fähigkeit nachweisen, als PM zu handeln. Die Bewerber können wählen, ob sie die praktische Prüfung auf dem linken oder auf dem rechten Sitz absolvieren möchten, sofern alle Prüfungselemente auf dem gewählten Sitz durchgeführt werden können.

15. Die nachfolgenden Punkte sind vom Prüfer bei Bewerbern für die ATPL oder eine Musterberechtigung für Luftfahrzeuge mit mehreren Piloten oder für den Betrieb mit mehreren Piloten in einem Flugzeug mit einem Piloten, die auch die Aufgaben eines PIC umfassen, speziell zu prüfen, unabhängig davon, ob die Bewerber als PF oder PM handeln:

a) Management der Besatzungskooperation,

b) allgemeine Überprüfung des Luftfahrzeugbetriebs durch entsprechende Überwachung und

c) Setzen von Prioritäten und Treffen von Entscheidungen nach Maßgabe von Sicherheitsaspekten und relevanten Regeln und Vorschriften, wie dies der betrieblichen Situation einschließlich Notfällen angemessen ist.

▼M8

16. Die Prüfung oder Überprüfung muss unter IFR durchgeführt werden, wenn die IR-Berechtigung eingeschlossen ist, und so weit wie möglich in der Umgebung eines simulierten gewerblichen Luftverkehrs. Ein wesentliches zu prüfendes Element ist die Fähigkeit, den Flug anhand von routinemäßigem Briefing-Material zu planen und durchzuführen.

17. Wenn der Musterberechtigungslehrgang weniger als 2 Stunden Flugausbildung auf dem Luftfahrzeug umfasste, kann die praktische Prüfung in einem FFS durchgeführt und vor der Flugausbildung auf dem Luftfahrzeug absolviert werden.

    Die zugelassene Flugausbildung ist von einem qualifizierten Lehrberechtigten durchzuführen und zwar unter der Verantwortung

    a) einer ATO oder

    b) einer Organisation, die Inhaberin einer nach Anhang III (Teil-ORO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 ausgestellten AOC ist und über eine Zulassung speziell für diese Ausbildung verfügt, oder

    c) des Lehrberechtigten in den Fällen, in denen keine Flugausbildung für ein SP-Luftfahrzeug bei einer ATO oder beim Inhaber eines AOC zugelassen ist und die Flugausbildung auf einem Luftfahrzeug von der zuständigen Behörde des Bewerbers genehmigt wurde.

    Bevor die neue Musterberechtigung in der Lizenz des Bewerbers eingetragen wird, erhält die zuständige Behörde ein Zeugnis über den Abschluss des Musterberechtigungslehrgangs einschließlich der Flugausbildung auf dem Luftfahrzeug.

18. Für die Ausbildung zur Beendigung ungewünschter Flugzustände bedeutet ein „Strömungsabriss“ entweder eine „Annäherung an den Strömungsabriss“ oder einen „Strömungsabriss“. Um die Beendigung eines Strömungsabrisses zu trainieren oder die musterspezifischen Merkmale eines Strömungsabrisses aufzuzeigen oder für beide Zwecke kann die ATO einen FFS einsetzen, sofern

    a) der FFS nach den besonderen Evaluierungsanforderungen in den FSTD(A)-Zulassungsspezifikationen (CS-FSTD(A)) zugelassen ist und

    b) die ATO erfolgreich gegenüber der zuständigen Behörde nachgewiesen hat, dass etwaige nachteilige Ausbildungstransfers abgemildert werden.

B. **Besondere Anforderungen an die Kategorie Flugzeug**

PRÜFUNGSMAßSTÄBE

1. Im Falle von Flugzeugen mit einem Piloten mit Ausnahme von technisch komplizierten Hochleistungsflugzeugen mit einem Piloten müssen Bewerber alle Abschnitte der praktischen Prüfung bzw. Befähigungsüberprüfung bestehen. Bestehen Bewerber ein Element eines Prüfungsteils nicht, gilt der gesamte Prüfungsteil als nicht bestanden. Bestehen die Bewerber nur einen Prüfungsteil nicht, müssen sie nur diesen Prüfungsteil wiederholen. Bestehen Bewerber mehr als einen Prüfungsteil nicht, müssen sie die gesamte Prüfung bzw. Überprüfung wiederholen. Wird ein Abschnitt bei der Wiederholungsprüfung oder der Wiederholungsüberprüfung — einschließlich jener Abschnitte, die bei einem früheren Versuch bestanden wurden — nicht bestanden, so ist die gesamte Prüfung oder Überprüfung zu wiederholen. Bei mehrmotorigen Flugzeugen mit einem Piloten muss Abschnitt 6 der entsprechenden Prüfung oder Überprüfung, der sich auf einen einseitigen Triebwerkausfall bezieht, bestanden werden.

2. Im Falle von technisch komplizierten Hochleistungsflugzeugen mit mehreren Piloten und mit einem Piloten müssen die Bewerber alle Abschnitte der praktischen Prüfung bzw. Befähigungsüberprüfung bestehen. Bestehen Bewerber mehr als fünf Elemente nicht, müssen sie die gesamte Prüfung bzw. Überprüfung wiederholen. Bewerber, die höchstens fünf Elemente nicht bestehen, müssen die nicht bestandenen Elemente wiederholen. Wird ein Element der Wiederholungsprüfung bzw. Wiederholungsüberprüfung — einschließlich jener Elemente, die bei einem früheren Versuch bestanden wurden — nicht bestanden, so ist die gesamte Prüfung oder Überprüfung zu wiederholen. Abschnitt 6 ist nicht Bestandteil der praktischen ATPL- oder MPL-Prüfung. Wenn Bewerber nur Abschnitt 6 nicht bestehen oder nicht absolvieren, wird die Musterberechtigung ohne CAT II- oder CAT III-Rechte erteilt. Zur Erweiterung der Musterberechtigung auf CAT II oder CAT III müssen die Bewerber Abschnitt 6 auf dem entsprechenden Luftfahrzeugmuster bestehen.

▼**M8**

TESTFLUGTOLERANZEN

3. Die Bewerber müssen die Fähigkeit zu Folgendem nachweisen:

a) Betreiben des Flugzeugs innerhalb seiner Grenzen,

b) reibungslose und genaue Durchführung sämtlicher Manöver,

c) Handeln mit gutem Urteilsvermögen und Verhalten als Luftfahrer,

d) Anwendung luftfahrttechnischer Kenntnisse,

e) Beherrschung des Flugzeugs zu jedem Zeitpunkt und in einer solchen Weise, dass der erfolgreiche Abschluss eines Verfahrens oder Manövers zu keinem Zeitpunkt in Frage gestellt ist,

f) ggf. Verständnis und Beherrschung der Besatzungskoordinations- und Besatzungsausfallverfahren und

g) ggf. effektive Kommunikation mit den anderen Besatzungsmitgliedern.

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

Höhe

im Allgemeinen	± 100 Fuß
Einleiten eines Durchstartens auf Entscheidungshöhe	+ 50 Fuß/– 0 Fuß
Mindest-Sinkflughöhe/MAPt/Höhe	+ 50 Fuß/– 0 Fuß

Einhalten eines Kurses über Grund

auf Funknavigationshilfen	± 5°
für Winkelabweichungen	Halbskalenausschlag, Azimut und Gleitpfad (z. B. LPV, ILS, MLS, GLS)
Laterale 2D- (LNAV) und 3D-Abweichungen (LNAV/VNAV)	Der seitliche Fehler/die seitliche Abweichung vom Kurs darf normalerweise nicht mehr als ± $\frac{1}{2}$ des dem Verfahren zugeordneten RNP-Wertes betragen. Kurze Abweichungen von diesem Standard bis zu maximal dem Einfachen des RNP-Wertes sind zulässig.
Vertikale 3D-Abweichungen (z. B. RNP APCH (LNAV/VNAV) unter Verwendung von Baro-VNAV)	maximal – 75 Fuß unter dem vertikalen Profil zu jeder Zeit und maximal + 75 Fuß über dem vertikalen Profil in oder unterhalb von 1 000 Fuß über dem Flugplatz.

Steuerkurs

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

Geschwindigkeit

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

▼**M8**

INHALT DER AUSBILDUNG, PRAKTISCHEN PRÜFUNG/BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG

5. Flugzeuge mit einem Piloten, ausgenommen technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge

a) Die folgenden Symbole bedeuten:

P = ausgebildet als PIC oder Kopilot und als PF und PM

OTD = Für diese Übung können sonstige Ausbildungsgeräte verwendet werden.

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

P# = Die Ausbildung muss um eine Außenkontrolle des Flugzeuges vor dem Start ergänzt werden.

b) Für die praktische Ausbildung sind mindestens Übungsgeräte des mit (P) angegebenen Niveaus oder Geräte eines mit Pfeil (—>) gekennzeichneten höheren Niveaus zu verwenden.

Zur Bezeichnung des Übungsgeräts werden die folgenden Abkürzungen verwendet:

A = *Aeroplane* (Flugzeug)

FFS = *Full Flight Simulator* (Flugsimulator)

FSTD = *Flight Simulation Training Device* (Flugsimulationsübungsgerät)

c) Die mit einem Sternchen (*) bezeichneten Punkte von Abschnitt 3B und — bei mehrmotorigen Flugzeugen — Abschnitt 6 müssen ausschließlich nach Instrumenten geflogen werden, wenn die praktische Prüfung bzw. Befähigungsüberprüfung eine Verlängerung/Erneuerung einer IR einschließt. Wenn die mit einem Sternchen (*) bezeichneten Punkte während der praktischen Prüfung bzw. Befähigungsüberprüfung nicht ausschließlich nach Instrumenten geflogen werden und wenn keine Anrechnung von IR-Rechten erfolgt, ist die Klassen- oder Musterberechtigung auf VFR beschränkt.

d) Abschnitt 3A muss zur Verlängerung einer Musterberechtigung oder einer Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge — nur VFR — absolviert werden, wenn die erforderliche Erfahrung von 10 Streckenabschnitten innerhalb der letzten 12 Monate nicht erfüllt ist. Abschnitt 3A ist nicht erforderlich, wenn Abschnitt 3B erfüllt ist.

e) Der Buchstabe „M“ in der Spalte für die praktische Prüfung oder die Befähigungsüberprüfung bedeutet, dass diese Übung verbindlich (*mandatory*) ist oder dass eine Auswahlmöglichkeit besteht, wenn mehr als eine Übung erscheint.

f) Für die praktische Ausbildung für Musterberechtigungen oder Klassenberechtigungen für mehrmotorige Flugzeuge ist ein FSTD zu verwenden, wenn dieses Teil eines genehmigten Lehrgangs zum Erwerb einer Klassen- oder Musterberechtigung ist. Bei der Genehmigung eines solchen Lehrgangs wird Folgendes berücksichtigt:

i) die Qualifizierung des FSTD gemäß den einschlägigen Anforderungen von Anhang VI (Teil-ARA) und Anhang VII (Teil-ORA),

ii) die Qualifikationen der Lehrberechtigten,

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

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

▼**M8**

g) Wird die Erlangung von Rechten für den Betrieb mit mehreren Piloten erstmals angestrebt, müssen Piloten, die Inhaber von Rechten für den Betrieb mit einem Piloten sind,

(1) bei einer ATO einen Brückenlehrgang absolvieren, der auch MCC-Manöver und -Verfahren sowie die Übungen von Abschnitt 7, bei denen Bedrohungs- und Fehlermanagement (*Threat and Error Management*, TEM), CRM und menschliche Faktoren zum Einsatz kommen, sowie

(2) eine Befähigungsüberprüfung im Betrieb mit mehreren Piloten bestehen.

h) Wird die Erlangung von Rechten für den Betrieb mit einem Piloten erstmals angestrebt, müssen Piloten, die Inhaber von Rechten für den Betrieb mit mehreren Piloten sind, eine Ausbildung bei einer ATO absolvieren und auf die folgenden zusätzlichen Manöver und Verfahren im Betrieb mit einem Piloten geprüft werden:

(1) für SE-Flugzeuge, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 und ggf. ein Anflug von Abschnitt 3.B sowie

(2) für ME-Flugzeuge, 1.6, Abschnitt 6 und ggf. ein Anflug von Abschnitt 3.B.

i) Piloten, die Inhaber von Rechten sowohl für den Betrieb mit einem Piloten als auch für den Betrieb mit mehreren Piloten nach den Buchstaben g und h sind, können ihre Rechte für beide Betriebsarten verlängern lassen, indem sie eine Befähigungsüberprüfung im Betrieb mit mehreren Piloten zusätzlich zu den in Buchstabe h Nummern 1 bzw. 2 genannten Übungen im Betrieb mit einem Piloten ablegen.

j) Wird eine praktische Prüfung bzw. Befähigungsüberprüfung nur im Betrieb mit mehreren Piloten abgelegt, ist die Musterberechtigung auf den Betrieb mit mehreren Piloten beschränkt. Die Beschränkung wird aufgehoben, wenn Piloten dem Buchstaben h genügen.

k) Ausbildung, Prüfung und Überprüfung erfolgen entsprechend der nachstehenden Tabelle.

(1) Ausbildung an einer ATO, Anforderungen an die Prüfung und Überprüfung zur Erlangung der Rechte für den Betrieb mit einem Piloten

(2) Ausbildung an einer ATO, Anforderungen an die Prüfung und Überprüfung zur Erlangung der Rechte für den Betrieb mit mehreren Piloten

(3) Ausbildung an einer ATO, Anforderungen an die Prüfung und Überprüfung für Piloten, die Inhaber von Rechten für den Betrieb mit einem Piloten sind und erstmals Rechte für den Betrieb mit mehreren Piloten beantragen (Brückenlehrgang)

(4) Ausbildung an einer ATO, Anforderungen an die Prüfung und Überprüfung für Piloten, die Inhaber von Rechten für den Betrieb mit mehreren Piloten sind und erstmals Rechte für den Betrieb mit einem Piloten beantragen (Brückenlehrgang)

(5) Ausbildung an einer ATO und Prüfungsanforderungen für die Verlängerung und Erneuerung von Rechten für den Betrieb mit einem und mit mehreren Piloten

▼M14

	1.		2.		3.		4.		5.	
	Art des Betriebs									
Luftfahrzeugmuster	**SP**		**MP**		**SP → MP (erstmalig)**		**MP → SP (erstmalig)**		**SP + MP**	
	Ausbildung	*Prüfung/Überprüfung*	*Ausbildung*	*Prüfung/Überprüfung*	*Ausbildung*	*Prüfung/Überprüfung*	*Ausbildung, Prüfung und Überprüfung (einmotorige (SE) Flugzeuge)*	*Ausbildung, Prüfung und Überprüfung (mehrmotorige (ME) Flugzeuge)*	*SE-Flugzeuge*	*ME-Flugzeuge*
Erstmalige Ausstellung										
Alle (außer technisch komplizierte Flugzeuge mit einem Piloten, *SP complex*)	Abschnitte 1-6	Abschnitte 1-6	MCC CRM Menschliche Faktoren TEM Abschnitte 1-7	Abschnitte 1-6	MCC CRM Menschliche Faktoren TEM Abschnitt 7	Abschnitte 1-6	1.6, 4.5, 4.6, 5.2 und ggf. ein Anflug aus Abschnitt 3.B	1.6, Abschnitt 6 und ggf. ein Anflug aus Abschnitt 3.B		
Technisch komplizierte Flugzeuge mit einem Piloten (SP complex)	1-7	1-6								
Verlängerung										
Alle	n.z.	Abschnitte 1-6	n.z.	Abschnitte 1-6	n.z.	n.z.	n.z.	n.z.	MPO: Abschnitte 1-7 (Ausbildung) Abschnitte 1-6 (Überprüfung) SPO: 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 und ggf. ein Anflug aus Abschnitt 3.B	MPO: Abschnitte 1-7 (Ausbildung) Abschnitte 1-6 (Überprüfung) SPO: 1.6, Abschnitt 6 und ggf. ein Anflug aus Abschnitt 3.B
Erneuerung										
Alle	FCL.740	Abschnitte 1-6	FCL.740	Abschnitte 1-6	n.z.	n.z.	n.z.	n.z.	Ausbildung: FCL.740 Überprüfung: wie für die Verlängerung	Ausbildung: FCL.740 Überprüfung: wie für die Verlängerung

▼**M12**

l) Für die Erteilung oder Wahrung von PBN-Rechten muss einer der Landeanflüge als RNP APCH erfolgen. Ist ein RNP APCH praktisch nicht durchführbar, muss er in einem entsprechend ausgerüsteten FSTD durchgeführt werden.

Abweichend von dem vorstehenden Unterabsatz dürfen in Fällen, in denen eine Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung von PBN-Rechten keine RNP-APCH-Übung beinhaltet, die PBN-Rechte des Piloten nicht die RNP APCH einschließen. Die Einschränkung wird aufgehoben, wenn der Pilot eine Befähigungsüberprüfung, einschließlich einer RNP-APCH-Übung, absolviert hat.

▼**M8**

TMG UND FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN, AUSGENOMMEN TECHNISCH KOMPLIZIERTE HOCHLEISTUNGSFLUGZEUGE		PRAKTISCHE AUSBILDUNG			PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR DIE KLASSEN- ODER MUSTERBERECHTIGUNG	
Manöver/Verfahren		FSTD	A	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft oder überprüft auf FSTD oder A	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung oder Überprüfung
ABSCHNITT 1						
1.	Abflug	OTD				
1.1	Vorflugkontrolle einschließlich: — Dokumentation — Masse und Schwerpunktlage — Flugwetterbriefing und — NOTAM					
1.2	Kontrollen vor dem Start					
1.2.1	Außen	OTD P#	P		M	
1.2.2	Innen	OTD P#	P		M	
1.3	Anlassen des Triebwerks: Normal Störungen	P——>	——>		M	
1.4	Rollen	P——>	——>		M	
1.5	Überprüfungen vor dem Abflug: Hochfahren des Triebwerks (falls zutreffend)	P——>	——>		M	
1.6	Startverfahren: — Normal mit Klappeneinstellungen gemäß Flughandbuch und — Seitenwind (falls Bedingungen vorhanden)	P——>	——>		M	
1.7	Steigflug: — Vx/Vy — Kurven auf Steuerkurse sowie — Übergang in Horizontalflug	P——>	——>		M	
1.8	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Sprechfunkverfahren	P——>			M	
ABSCHNITT 2						
2. 2.1	Verfahrensweisen in der Luft (Sichtwetterbedingungen (*visual meteorological conditions* (VMC)) Horizontaler Geradeausflug bei verschiedenen Geschwindigkeiten einschließlich Flug bei kritisch niedriger Fluggeschwindigkeit mit und ohne Flügelklappen (einschließlich Annäherung an V_{MCA}, soweit zutreffend)	P——>	——>			

▼M8

TMG UND FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN, AUSGENOMMEN TECHNISCH KOMPLIZIERTE HOCHLEISTUNGSFLUGZEUGE		PRAKTISCHE AUSBILDUNG			PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR DIE KLASSEN- ODER MUSTERBERECHTIGUNG	
	Manöver/Verfahren	FSTD	A	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft oder überprüft auf FSTD oder A	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung oder Überprüfung
2.2	Steilkurven (360° nach links und rechts mit 45° Querneigung)	P——>	——>		M	
2.3	Strömungsabrisse und deren Beendigung: i) Strömungsabriss in Reisekonfiguration, ii) Annäherung an den Strömungsabriss bei Sinkflugkurve mit Querneigung bei Landeanflugkonfiguration und -leistung, iii) Annäherung an den Strömungsabriss bei Landungskonfiguration und -leistung und iv) Annäherung an den Strömungsabriss, Steigflugkurve mit Startklappe und Steigflugleistung (nur einmotorige Flugzeuge)	P——>	——>		M	
2.4	Handling mit Autopilot und Flugkommandoanlage (kann in Abschnitt 3 durchgeführt werden), falls zutreffend	P——>	——>		M	
2.5	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Sprechfunkverfahren	P——>	——>		M	
ABSCHNITT 3A						
3A 3A.1	Strecken-VFR-Verfahren (siehe B.5 Buchstaben c und d) Flugplan, Koppelnavigation und Gebrauch der Navigationskarten	P——>	——>			
3A.2	Einhaltung von Höhe, Steuerkurs und Fluggeschwindigkeit	P——>	——>			
3A.3	Orientierung, zeitliche Planung und Korrektur der ETA	P——>	——>			
3A.4	Verwendung von Funknavigationshilfen (falls zutreffend)	P——>	——>			
3A.5	Flugmanagement (Flugdurchführungsplan, routinemäßige Überprüfungen einschließlich Treibstoff, Bordanlagen und Vereisung)	P——>	——>			
3A.6	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Sprechfunkverfahren	P——>	——>			
ABSCHNITT 3B						
3B 3B.1*	Instrumentenflug Abflug-IFR	P——>	——>		M	

▼**M8**

TMG UND FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN, AUSGENOMMEN TECHNISCH KOMPLIZIERTE HOCHLEISTUNGSFLUGZEUGE		PRAKTISCHE AUSBILDUNG			PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG FÜR DIE KLASSEN- ODER MUSTERBERECHTIGUNG	
Manöver/Verfahren		FSTD	A	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft oder überprüft auf FSTD oder A	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung oder Überprüfung
3B.2*	Strecken-IFR	P——>	——>		M	
3B.3*	Warteverfahren	P——>	——>		M	
3B.4*	3D-Betrieb auf Entscheidungshöhe DH/A 200 Fuß (60 m) oder zu höheren Minima, falls im Landeanflugverfahren vorgeschrieben (Autopilot kann bis zum Schnittpunkt Endanflugsegment/vertikaler Pfad verwendet werden)	P——>	——>		M	
3B.5*	2D-Betrieb auf Mindest-Sinkflughöhe (MDH/A)	P——>	——>		M	
3B.6*	Flugübungen einschließlich simulierter Ausfall von Kompass und Fluglageanzeiger: — Standardkurven sowie — Beenden von ungewöhnlichen Fluglagen	P——>	——>		M	
3B.7*	Ausfall von Landekurssender oder Gleitweganzeiger	P——>	——>			
3B.8*	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Sprechfunkverfahren	P——>	——>		M	
	absichtlich frei gelassen					
ABSCHNITT 4						
4. 4.1	Anflug und Landungen Anflugverfahren auf den Flugplatz	P——>	——>		M	
4.2	Normale Landung	P——>	——>		M	
4.3	Landung ohne Flügelklappen	P——>	——>		M	
4.4	Seitenwindlandung (unter geeigneten Bedingungen)	P——>	——>			
4.5	Landeanflug und Landung im Leerlauf aus einer Höhe von bis zu 2 000 Fuß über der Startbahn (nur einmotorige Flugzeuge)	P——>	——>			
4.6	Durchstarten aus der Mindesthöhe	P——>	——>		M	
4.7	Durchstarten und Landung bei Nacht (falls zutreffend)	P——>	——>			
4.8	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Sprechfunkverfahren	P——>	——>		M	
ABSCHNITT 5						
5.	Anormale Verfahren und Notverfahren (Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 4 kombiniert werden.)					

▼**M8**

TMG UND FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN, AUSGENOMMEN TECHNISCH KOMPLIZIERTE HOCHLEISTUNGSFLUGZEUGE		PRAKTISCHE AUSBILDUNG			PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG FÜR DIE KLASSEN- ODER MUSTERBERECHTIGUNG	
	Manöver/Verfahren	FSTD	A	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft oder überprüft auf FSTD oder A	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung oder Überprüfung
5.1	Startabbruch bei angemessener Geschwindigkeit	P——>	——>		M	
5.2	Simulierter Triebwerkausfall nach dem Start (nur einmotorige Flugzeuge)		P		M	
5.3	Simulierte Notlandung ohne Motorhilfe (nur einmotorige Flugzeuge)		P		M	
5.4	Simulierte Notfälle: i) Feuer oder Rauch im Flug und ii) Störung der Bordanlagen, wie erforderlich	P——>	——>			
5.5	Nur ME-Flugzeuge und TMG-Ausbildung: Triebwerkabschaltung und -neustart (in sicherer Höhe, falls im Luftfahrzeug durchgeführt)	P——>	——>			
5.6	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Sprechfunkverfahren					
ABSCHNITT 6						
6. 6.1*	Simulierter einseitiger Triebwerkausfall (Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 5 kombiniert werden.) Simulierter Triebwerkausfall während des Starts (in einer sicheren Höhe, falls nicht in einem FFS oder FNPT II durchgeführt)	P——>	—>X		M	
6.2*	Asymmetrischer Landeanflug und asymmetrisches Durchstarten	P——>	——>		M	
6.3*	Asymmetrischer Landeanflug und Landen bis zum vollständigen Stillstand	P——>	——>		M	
6.4	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Sprechfunkverfahren	P——>	——>		M	
ABSCHNITT 7						
7.	UPRT					
7.1	Flugmanöver und Verfahren					
7.1.1	Manuelle Flugsteuerung mit und ohne Flugkommandoanlage (kein Autopilot, keine automatische Schubregelung und ggfs. bei unterschiedlichen Regelungsalgorithmen)	P———>	——>			
7.1.1.1	Bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten (einschließlich Langsamflug) und Höhen im Rahmen der FSTD-Ausbildung	P———>	——>			

▼M8

TMG UND FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN, AUSGENOMMEN TECHNISCH KOMPLIZIERTE HOCHLEISTUNGSFLUGZEUGE		PRAKTISCHE AUSBILDUNG			PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR DIE KLASSEN- ODER MUSTERBERECHTIGUNG	
	Manöver/Verfahren	FSTD	A	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft oder überprüft auf FSTD oder A	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung oder Überprüfung
7.1.1.2	Steilkurven mit 45° Querneigung, 180° bis 360°, links und rechts	P———>	——>			
7.1.1.3	Kurven mit und ohne Stör-/Bremsklappen	P———>	——>			
7.1.1.4	Instrumentenflugverfahren, einschließlich Instrumentenabflug und -anflug sowie Sichtanflug	P———>	——>			
7.2 7.2.1	Ausbildung zur Beendigung ungewünschter Flugzustände Beendigung des Strömungsabrisses bei: — Startkonfiguration, — Reisekonfiguration in niedriger Höhe, — Reisekonfiguration nahe der maximalen Betriebshöhe und — Landekonfiguration	P———>	——>			
▼M14 7.2.2	Die folgenden Übungen mit ungewünschten Flugzuständen: — Beendigung des gezogenen Flugzustandes mit verschiedenen Querneigungswinkeln und — Beendigung des gedrückten Flugzustandes mit verschiedenen Querneigungswinkeln.	P	X Für diese Übung darf kein Flugzeug verwendet werden.			
▼M8 7.3	Durchstarten mit allen Triebwerken* in verschiedenen Phasen während eines Instrumentenanflugs	P——>	———>			
7.4	Abbruch des Landeanflugs mit allen Triebwerken in Funktion: — in verschiedenen Höhen unter DH/MDH 15 m (50 Fuß) über der Pistenschwelle — nach dem Aufsetzen (abgebrochene Landung) — In Flugzeugen, die nicht als Verkehrsflugzeuge gemäß JAR/FAR 25 oder als Zubringerflugzeuge gemäß SFAR 23 zugelassen sind, ist der Landeabbruch mit allen Triebwerken in Funktion unter MDH/A oder nach dem Aufsetzen einzuleiten.	P———>	———>			

▼M8

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

a) Die folgenden Symbole bedeuten:

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

OTD = Für diese Übung können sonstige Ausbildungsgeräte verwendet werden.

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

P# = Die Ausbildung muss um eine Außenkontrolle des Flugzeuges vor dem Start ergänzt werden.

b) Für die praktische Ausbildung sind mindestens Übungsgeräte des mit (P) angegebenen Niveaus oder Geräte eines mit Pfeil (—>) gekennzeichneten höheren Niveaus zu verwenden.

Zur Bezeichnung des Übungsgeräts werden die folgenden Abkürzungen verwendet:

A = *Aeroplane* (Flugzeug)

FFS = *Full Flight Simulator* (Flugsimulator)

FSTD = *Flight Simulation Training Device* (Flugsimulationsübungsgerät)

c) Die mit Sternchen (*) gekennzeichneten Übungen sind ausschließlich nach Instrumenten zu fliegen.

▼M12

d) Der Buchstabe „M“ in der Spalte für die praktische Prüfung oder die Befähigungsüberprüfung bedeutet, dass diese Übung verbindlich (mandatory) ist oder dass eine Auswahlmöglichkeit besteht, wenn mehr als eine Übung erscheint.

▼M8

e) Für die praktische Ausbildung und Prüfung ist ein FFS zu verwenden, wenn der FFS Teil eines genehmigten Musterberechtigungslehrgangs ist. Bei der Genehmigung eines solchen Lehrgangs wird Folgendes berücksichtigt:

i) die Qualifikationen der Lehrberechtigten,

ii) die Qualifikation und der Umfang der Ausbildung, die in dem Lehrgang in einem FSTD angeboten wird, und

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

f) Manöver und Verfahren müssen die MCC für Flugzeuge mit mehreren Piloten und für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten im Betrieb mit mehreren Piloten beinhalten.

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

h) Bei technisch komplizierten Hochleistungsflugzeugen mit einem Piloten ist die Musterberechtigung, wenn eine praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung im Betrieb mit mehreren Piloten durchgeführt wird, auf den Betrieb mit mehreren Piloten beschränkt. Wenn Rechte als Pilot im Betrieb mit einem Piloten beantragt werden, müssen die Manöver bzw. Verfahren gemäß den Abschnitten 2.5, 3.8.3.4, 4.4 und 5.5 sowie mindestens ein Manöver bzw. Verfahren aus Abschnitt 3.4 zusätzlich als alleiniger Pilot durchgeführt werden.

i) Im Falle einer gemäß ►M14 FCL.720.A(c) ◄ ausgestellten beschränkten Musterberechtigung müssen die Bewerber abgesehen von den praktischen Übungen in Bezug auf Start- und Landephasen die gleichen Anforderungen erfüllen wie andere Bewerber um eine Musterberechtigung.

▼**M12**

j) Für die Erteilung oder Wahrung von PBN-Rechten muss einer der Landeanflüge als RNP APCH erfolgen. Ist ein RNP APCH praktisch nicht durchführbar, muss er in einem entsprechend ausgerüsteten FSTD durchgeführt werden.

Abweichend von dem vorstehenden Unterabsatz dürfen in Fällen, in denen eine Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung von PBN-Rechten keine RNP-APCH-Übung beinhaltet, die PBN-Rechte des Piloten nicht die RNP APCH einschließen. Die Einschränkung wird aufgehoben, wenn der Pilot eine Befähigungsüberprüfung, einschließlich einer RNP-APCH-Übung, absolviert hat.

▼**M8**

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN		PRAKTISCHE AUSBILDUNG			PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR ATPL/MPL/MUSTERBERECHTIGUNG	
Manöver/Verfahren		FSTD	A	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft oder überprüft auf FSTD oder A	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung oder Überprüfung
ABSCHNITT 1						
1.	Flugvorbereitung	OTD				
1.1.	Flugleistungsberechnung	P				
1.2.	Außenkontrolle, Lage der zu kontrollierenden Punkte und Zweck der Kontrolle	OTD P#	P			
1.3.	Cockpitkontrolle	P———>	———>			
1.4.	Gebrauch der Checkliste vor dem Anlassen der Triebwerke, Anlassverfahren, Überprüfung der Funk- und Navigationsausrüstung, Auswahl und Einstellung der Navigations- und Sprechfunkfrequenzen	P———>	———>		M	
1.5.	Rollen nach Anweisung der Flugverkehrskontrollstelle oder des Lehrberechtigten	P———>	———>			
1.6.	Kontrollen vor dem Start	P———>	———>		M	
ABSCHNITT 2						
2.	Starts	P———>	———>			
2.1.	Normalstarts mit verschiedenen Klappenstellungen einschließlich beschleunigtem Startverfahren					
2.2*	Start nach Instrumenten; Übergang zum Instrumentenflug während des Rotierens oder unmittelbar nach dem Abheben	P———>	———>			
2.3.	Start bei Seitenwind	P———>	———>			
2.4.	Start mit höchstzulässiger Startmasse (tatsächlich oder simuliert)	P———>	———>			
2.5.	Starts mit simuliertem Triebwerkausfall:	P———>	———>			
2.5.1*	kurz nach Erreichen von V2					

▼**M8**

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN		PRAKTISCHE AUSBILDUNG			PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR ATPL/MPL/MUSTERBERECHTIGUNG	
Manöver/Verfahren		FSTD	A	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft oder überprüft auf FSTD oder A	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung oder Überprüfung
(In Flugzeugen, die nicht als Verkehrsflugzeuge oder als Zubringerflugzeuge zugelassen sind, darf der Triebwerkausfall nicht vor Erreichen einer Mindesthöhe von 500 Fuß über dem Pistenende simuliert werden. In Flugzeugen, die unter Berücksichtigung von Startmasse und Dichtehöhe Flugleistungswerte wie Verkehrsflugzeuge aufweisen, kann der Lehrberechtigte den Triebwerkausfall kurz nach Erreichen von V2 simulieren.)						
2.5.2*	zwischen V1 und V2	P	X		M nur FFS	
2.6.	Startabbruch bei angemessener Geschwindigkeit vor Erreichen von V1	P———>	——>X		M	
ABSCHNITT 3						
3.	Flugmanöver und Verfahren	P———>	——>			
3.1.	Manuelle Flugsteuerung mit und ohne Flugkommandoanlage (kein Autopilot, keine automatische Schubregelung und ggfs. bei unterschiedlichen Regelungsalgorithmen)					
3.1.1.	Bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten (einschließlich Langsamflug) und Höhen im Rahmen der FSTD-Ausbildung	P———>	——>			
3.1.2.	Steilkurven mit 45° Querneigung, 180° bis 360°, links und rechts	P———>	——>			
3.1.3.	Kurven mit und ohne Stör-/Bremsklappen	P———>	——>			
3.1.4.	Instrumentenflugverfahren, einschließlich Instrumentenabflug und -anflug sowie Sichtanflug	P———>	——>			
3.2.	Instabilitätseffekt (*Tuck under*) und Druckstöße (*Mach Buffet*) (falls zutreffend) und andere besondere Eigenheiten des Flugzeuges, z. B. Taumelschwingungen (*Dutch Roll*)	P———>	——>X Für diese Übung darf kein Flugzeug verwendet werden.		Nur FFS	

▼M8

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN		PRAKTISCHE AUSBILDUNG			PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR ATPL/MPL/MUSTERBERECHTIGUNG	
	Manöver/Verfahren	FSTD	A	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft oder überprüft auf FSTD oder A	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung oder Überprüfung
3.3.	Normalbetrieb von Systemen und Bedienelementen, für die der Flugingenieur/Bordtechniker (falls zutreffend) verantwortlich ist	OTD P———>	———>			
3.4.	Normaler und anormaler Betrieb folgender Systeme:				M	Aus 3.4.0 bis einschl. 3.4.14 sind zwingend mindestens 3 anormale Elemente auszuwählen.
3.4.0.	Triebwerk (gegebenenfalls mit Propelleranlage)	OTD P———>	———>			
3.4.1.	Druckkabine und Klimaanlage	OTD P———>	———>			
3.4.2.	Pitot-Anlage/statische Druckanlage	OTD P———>	———>			
3.4.3.	Kraftstoffsystem	OTD P———>	———>			
3.4.4.	Elektrische Anlage	OTD P———>	———>			
3.4.5.	Hydraulikanlage	OTD P———>	———>			
3.4.6.	Steuer- und Trimmanlage	OTD P———>	———>			
3.4.7.	Eisverhütungs- und Enteisungsanlage, Scheibenheizung	OTD P———>	———>			
3.4.8.	Autopilot/Flugkommandoanlage	OTD P———>	———>		M (nur für einen Piloten)	
3.4.9.	Anzeigen zur Warnung vor einem Strömungsabriss oder zu dessen Vermeidung sowie Stabilisierungsanlagen (SAS)	OTD P———>	———>			

▼**M8**

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN		PRAKTISCHE AUSBILDUNG			PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR ATPL/MPL/MUSTERBERECHTIGUNG	
	Manöver/Verfahren	FSTD	A	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft oder überprüft auf FSTD oder A	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung oder Überprüfung
3.4.10.	Bodenannäherungswarnanlage, Wetterradar, Funkhöhenmesser, Transponder	P———>	———>			
3.4.11	Funkgeräte, Navigationsgeräte, Instrumente, Flugmanagementsysteme	OTD P———>	———>			
3.4.12	Fahrwerk und Bremssystem	OTD P———>	———>			
3.4.13	Vorflügel, Klappen	OTD	———>			
3.4.14	Hilfstriebwerke (APUs)	OTD P———>	———>			
absichtlich frei gelassen						
3.6.	Anormale Verfahren und Notverfahren				M	Aus 3.6.1 bis einschl. 3.6.9 sind zwingend mindestens 3 Elemente auszuwählen.
3.6.1.	Maßnahmen bei Feuer von z. B. Triebwerk, APU, Kabine, Frachtraum, Cockpit, Tragfläche oder elektrischen Anlagen einschließlich Evakuierung	P———>	———>			
3.6.2.	Rauchbekämpfung und Rauchentfernung	P———>	———>			
3.6.3.	Triebwerkausfall, Abstellen und Wiederanlassen in sicherer Höhe	P———>	———>			
3.6.4.	Kraftstoff ablassen (simuliert)	P———>	———>			
3.6.5.	Windscherung bei Start/Landung	P	X		Nur FFS	
3.6.6.	Simulierter Kabinendruckausfall/Not-Sinkflug	P———>	———>			
3.6.7.	Ausfall eines Mitglieds der Flugbesatzung	P———>	———>			
3.6.8.	Sonstige Notverfahren gemäß Flugzeug-Flughandbuch (*Aeroplane Flight Manual*/AFM)	P———>	———>			

▼**M8**

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN		PRAKTISCHE AUSBILDUNG			PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR ATPL/MPL/MUSTERBERECHTIGUNG	
Manöver/Verfahren		FSTD	A	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft oder überprüft auf FSTD oder A	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung oder Überprüfung
3.6.9.	TCAS-Ereignis	OTD P———>	Ein Flugzeug darf nicht verwendet werden.		Nur FFS	
3.7.	Ausbildung zur Beendigung ungewünschter Flugzustände	P Für diesen Ausbildungszweck sind nur FFS zugelassen.	X Für diese Übung darf kein Flugzeug verwendet werden.			
3.7.1.	Beendigung des Strömungsabrisses bei: — Startkonfiguration, — Reisekonfiguration in niedriger Höhe, — Reisekonfiguration nahe der maximalen Betriebshöhe und — Landekonfiguration					
3.7.2.	Die folgenden Übungen mit ungewünschten Flugzuständen: — Beendigung des gezogenen Flugzustandes mit verschiedenen Querneigungswinkeln und — Beendigung des gedrückten Flugzustandes mit verschiedenen Querneigungswinkeln	P Für diesen Ausbildungszweck sind nur FFS zugelassen.	X Für diese Übung darf kein Flugzeug verwendet werden.		Nur FFS	
3.8.	Instrumentenflugverfahren					
3.8.1.*	Einhaltung von An- und Abflugstrecken sowie der ATC-Anweisungen	P———>	———>		M	
3.8.2*	Warteverfahren	P———>	———>			
3.8.3*	3D-Betrieb auf DH/A 200 Fuß (60 m) oder zu höheren Minima, falls im Landeanflugverfahren vorgeschrieben					

Hinweis: Gemäß AFM können „RNP APCH“-Verfahren die Verwendung des Autopiloten oder der Flugkommandoanlage erfordern. Bei der Wahl des manuell zu fliegenden Verfahrens sind Beschränkungen dieser Art zu berücksichtigen (z. B. Wahl eines ILS für 3.8.3.1, falls das AFM eine solche Beschränkung vorschreibt).

3.8.3.1.*	Manuell, ohne Flugkommandoanlage	P———>	———>		M (nur praktische Prüfung)	

▼M8

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN	PRAKTISCHE AUSBILDUNG			PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR ATPL/MPL/MUSTERBERECHTIGUNG	
Manöver/Verfahren	FSTD	A	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft oder überprüft auf FSTD oder A	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung oder Überprüfung
3.8.3.2. *Manuell, mit Flugkommandoanlage	P———>	———>			
3.8.3.3. *mit Autopilot	P———>	———>			

▼M12

3.8.3.4.* manuell, mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks während des Endanflugs, entweder bis zum Aufsetzen oder (je nach Anwendbarkeit) während des gesamten Fehlanflugverfahrens, beginnend i) vor Erreichen von 1 000 ft über Flugplatzhöhe und ii) nach Erreichen von 1 000 ft über Flugplatzhöhe. In Flugzeugen, die nicht als Verkehrsflugzeuge (JAR/FAR 25) oder als Zubringerflugzeuge (SFAR 23) zugelassen sind, muss der Anflug mit simuliertem Triebwerkausfall und darauf folgendem Durchstarten in Verbindung mit dem 2D-Anflug nach 3.8.4 ausgeführt werden. Das Durchstarten ist bei Erreichen der OCH/A einzuleiten, allerdings nicht später als bei Erreichen einer MDH/A von 500 ft über der Pistenschwelle. Bei Flugzeugen, die in Bezug auf Startmasse und Dichtehöhe Flugleistungswerte wie Verkehrsflugzeuge aufweisen, kann der Lehrberechtigte den Triebwerkausfall gemäß Übung 3.8.3.4 simulieren.	P — >	— >		M	
———————					

▼M8

3.8.4* * 2D-Betrieb bis zur MDH/A	P*—>	———>		M	
3.8.5. Anflug zu einer versetzten Piste (*Circling Approach*) unter folgenden Bedingungen:	P*—>	———>			

▼**M8**

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN		PRAKTISCHE AUSBILDUNG			PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR ATPL/MPL/MUSTERBERECHTIGUNG	
	Manöver/Verfahren	FSTD	A	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft oder überprüft auf FSTD oder A	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung oder Überprüfung
	a)* Anflug bis zur genehmigten Anflughöhe für einen Anflug zu einer versetzten Piste (*Circling Approach Altitude*) am betreffenden Flugplatz in Übereinstimmung mit den örtlichen Instrumentenanflug-Einrichtungen unter simulierten Instrumentenflugbedingungen gefolgt von: b) einem Anflug zu einer versetzten Piste mindestens 90° abweichend von der Endanflugrichtung unter Buchstabe a, in der genehmigten Mindesthöhe für einen Anflug zu einer versetzten Piste (*Minimum Circling Approach Altitude*) *Anmerkung:* Wenn die Bedingungen unter Buchstaben a und b aus Gründen der Flugverkehrskontrolle nicht möglich sind, kann ein Anflug mit simulierter niedriger Flugsicht simuliert werden.					
3.8.6.	Sichtanflug	P——>	———>			
ABSCHNITT 4						
4.	Fehlanflugverfahren					
4.1.	Durchstarten mit allen Triebwerken* während des 3D-Betriebs bei Erreichen der Entscheidungshöhe	P*—>	———>			
4.2.	Durchstarten mit allen Triebwerken* in verschiedenen Phasen während eines Instrumentenanflugs	P*—>	———>			
4.3.	Sonstige Fehlanflugverfahren	P*—>	———>			
4.4*	Manuelles Durchstarten mit simuliertem Ausfall des kritischen Triebwerkes nach einem Instrumentenanflug bei Erreichen der Entscheidungshöhe, MDH oder MAPt	P*———>	———>		M	
4.5.	Abbruch des Landeanflugs mit allen Triebwerken in Funktion: — in verschiedenen Höhen unter DH/MDH — nach dem Aufsetzen (abgebrochene Landung)	P———>	———>			

▼M8

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN		PRAKTISCHE AUSBILDUNG			PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR ATPL/MPL/MUSTERBERECHTIGUNG	
	Manöver/Verfahren	FSTD	A	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft oder überprüft auf FSTD oder A	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung oder Überprüfung
	In Flugzeugen, die nicht als Verkehrsflugzeuge gemäß JAR/FAR 25 oder als Zubringerflugzeuge gemäß SFAR 23 zugelassen sind, ist der Landeabbruch mit allen Triebwerken in Funktion unter MDH/A oder nach dem Aufsetzen einzuleiten.					
ABSCHNITT 5						
5.	Landungen	P				
5.1.	Normale Landungen* mit Sicht bei Erreichen der DA/H nach einem Instrumentenanflug					
5.2.	Landung mit simuliertem blockiertem Höhentrimmsystem in vertrimmter Stellung	P———>	Für diese Übung darf kein Flugzeug verwendet werden.		Nur FFS	
5.3.	Seitenwindlandungen (Flugzeug, soweit möglich)	P———>	———>			
5.4.	Platzrunden und Landungen ohne oder mit teilweise ausgefahrenen Klappen und Vorflügeln	P———>	———>			
5.5.	Landung mit simuliertem Ausfall des kritischen Triebwerks	P———>	———>		M	
5.6.	Landung mit Ausfall zweier Triebwerke: — Flugzeuge mit drei Triebwerken: das mittlere und ein äußeres Triebwerk, soweit gemäß AFM-Daten möglich und — Flugzeuge mit vier Triebwerken: zwei Triebwerke auf einer Seite	P	X		M Nur FFS (nur praktische Prüfung)	

Allgemeine Anmerkungen:

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

▼**M8**

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN		PRAKTISCHE AUSBILDUNG			PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR ATPL/MPL/MUSTERBERECHTIGUNG	
	Manöver/Verfahren	FSTD	A	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft oder überprüft auf FSTD oder A	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung oder Überprüfung
ABSCHNITT 6						
	Erweiterung einer Musterberechtigung für Instrumentenanflüge bis auf eine Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200 Fuß) (CAT II/III) Die nachfolgenden Manöver und Verfahren sind die Mindest-Ausbildungsanforderungen für die Erlaubnis von Instrumentenanflügen bis auf eine Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200 Fuß). Während der folgenden Instrumentenanflug- und Fehlanflugverfahren ist die gesamte Ausrüstung, die entsprechend der Musterzulassung für Instrumentenanflüge bis auf eine Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200 Fuß) notwendig ist, zu verwenden.					
6.1*	Startabbruch bei genehmigter Mindestpistensichtweite	P*———>	——>X Für diese Übung darf kein Flugzeug verwendet werden.		M*	
6.2*	CAT II/III Landeanflüge: unter simulierten Instrumentenflugbedingungen bis zur geltenden Entscheidungshöhe unter Verwendung des Flugführungssystems. Standardverfahren der Zusammenarbeit der Flugbesatzung (Aufgabenverteilung, Ausrufverfahren (*Call Out*), gegenseitige Überwachung, Informationsaustausch und Unterstützung) sind zu berücksichtigen.	P———>	———>		M	
6.3*	Durchstarten: nach Landeanflügen wie in 6.2 genannt bei Erreichen der Entscheidungshöhe. Die Ausbildung muss auch ein Durchstarten aufgrund ungenügender Pistensichtweite (simuliert), Windscherung, Abweichungen über die für einen erfolgreichen Anflug zulässigen Grenzen hinaus und Ausfall von Boden-/Bordeinrichtungen vor Erreichen der Entscheidungshöhe sowie Durchstarten mit simuliertem Ausfall von Bordsystemen beinhalten.	P———>	———>		M*	

▼M8

FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN		PRAKTISCHE AUSBILDUNG			PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR ATPL/MPL/MUSTERBERECHTIGUNG	
	Manöver/Verfahren	FSTD	A	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft oder überprüft auf FSTD oder A	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung oder Überprüfung
6.4*	Landung(en): mit Sicht bei Erreichen der Entscheidungshöhe nach einem Instrumentenanflug. In Abhängigkeit vom verwendeten Flugführungssystem ist eine automatische Landung durchzuführen.	P———>	———>		M	

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

7. Klassenberechtigungen — Wasserflugzeuge

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

KLASSENBERECHTIGUNG WASSERFLUGZEUGE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG	PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR DIE KLASSENBERECHTIGUNG
Manöver/Verfahren	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
ABSCHNITT 1		
1. **Abflug** 1.1. Vorflugkontrolle einschließlich: — Dokumentation, — Masse und Schwerpunktlage, — Flugwetterbriefing und — NOTAM		
1.2. Kontrollen vor dem Start Außen/innen		
1.3. Anlassen und Abstellen der Triebwerke Normal Störungen		
1.4. Rollen		
▼M15 1.5. Hochgeschwindigkeits-Taxiing („Step taxiing“)		
1.6. Festmachen: Strand		
Pier/Mole		
Boje		
1.7. Segeln auf dem Wasser mit abgestelltem Triebwerk („Engine-off sailing“)		

▼**M8**

KLASSENBERECHTIGUNG WASSERFLUGZEUGE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG	PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR DIE KLASSENBERECHTIGUNG
Manöver/Verfahren	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
1.8. Überprüfungen vor dem Abflug: Hochfahren des Triebwerks (falls zutreffend)		
1.9. Startverfahren: — Normal mit Klappeneinstellungen gemäß Flughandbuch und — Seitenwind (falls Bedingungen vorhanden)		
1.10. Steigflug: — Kurven auf Steuerkurse — Übergang in Horizontalflug		
1.11. Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Sprechfunkverfahren		
ABSCHNITT 2		
2. **Verfahrensweisen in der Luft (VFR)** 2.1. Horizontaler Geradeausflug bei verschiedenen Geschwindigkeiten einschließlich Flug bei kritisch niedriger Fluggeschwindigkeit mit und ohne Flügelklappen (einschließlich Annäherung an VMCA, soweit zutreffend)		
2.2. Steilkurven (360° nach links und rechts mit 45° Querneigung)		
2.3. Strömungsabrisse und deren Beendigung: i) Strömungsabriss in Reisekonfiguration; ii) Annäherung an den Strömungsabriss bei Sinkflugkurve mit Querneigung bei Landeanflugkonfiguration und -leistung; iii) Annäherung an den Strömungsabriss bei Landungskonfiguration und -leistung und iv) Annäherung an den Strömungsabriss, Steigflugkurve mit Startklappe und Steigflugleistung (nur einmotoriges Flugzeug)		
2.4. Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Sprechfunkverfahren		
ABSCHNITT 3		
3. **Strecken-VFR-Verfahren** 3.1. Flugplan, Koppelnavigation und Gebrauch der Navigationskarten		
3.2. Einhaltung von Höhe, Steuerkurs und Fluggeschwindigkeit		

▼**M8**

KLASSENBERECHTIGUNG WASSERFLUGZEUGE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG	PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR DIE KLASSENBERECHTIGUNG
Manöver/Verfahren	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
3.3. Orientierung, zeitliche Planung und Korrektur von ETA		
3.4. Verwendung von Funknavigationshilfen (falls zutreffend)		
3.5. Flugmanagement (Flugdurchführungsplan, routinemäßige Überprüfungen einschließlich Treibstoff, Bordanlagen und Vereisung)		
3.6. Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Sprechfunkverfahren		
ABSCHNITT 4		
4. **Ankünfte und Landungen** 4.1. Anflugverfahren auf den Flugplatz (nur Amphibienflugzeuge)		
4.2. Normale Landung		
4.3. Landung ohne Flügelklappen		
4.4. Seitenwindlandung (unter geeigneten Bedingungen)		
4.5. Landeanflug und Landung im Leerlauf aus einer Höhe von bis zu 2 000 Fuß über dem Wasser (nur einmotorige Flugzeuge)		
4.6. Durchstarten aus der Mindesthöhe		
4.7. Landung auf glasigem Wasser Landung auf rauem Wasser		
4.8. Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Sprechfunkverfahren		
ABSCHNITT 5		
5. **Anormale Verfahren und Notverfahren** (Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 4 kombiniert werden.) 5.1. Startabbruch bei angemessener Geschwindigkeit		
5.2. Simulierter Triebwerkausfall nach dem Start (nur einmotorige Flugzeuge)		
5.3. Simulierte Notlandung ohne Motorhilfe (nur einmotorige Flugzeuge)		

▼M8

KLASSENBERECHTIGUNG WASSERFLUGZEUGE	PRAKTISCHE AUSBILDUNG	PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR DIE KLASSENBERECHTIGUNG
Manöver/Verfahren	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
5.4. Simulierte Notfälle: i) Feuer oder Rauch im Flug und ii) Störung der Bordanlagen, wie erforderlich		
5.5. Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Sprechfunkverfahren		
ABSCHNITT 6		
6. **Simulierter einseitiger Triebwerkausfall** (Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 5 kombiniert werden.) 6.1. Simulierter Triebwerkausfall während des Starts (in einer sicheren Höhe, falls nicht in einem FFS und FNPT II durchgeführt)		
6.2. Triebwerkabschaltung und -neustart (nur praktische Prüfung ME)		
6.3. Asymmetrischer Landeanflug und asymmetrisches Durchstarten		
6.4. Asymmetrischer Landeanflug und Landen bis zum vollständigen Stillstand		
6.5. Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Sprechfunkverfahren		

C. **Besondere Anforderungen an die Kategorie Hubschrauber**

1. Bei einer praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für Musterberechtigungen und die ATPL müssen Bewerber die Abschnitte 1 bis 4 und 6 (soweit zutreffend) der praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung bestehen. Bestehen Bewerber mehr als fünf Elemente nicht, müssen sie die gesamte Prüfung bzw. Überprüfung wiederholen. Bewerber, die nicht mehr als fünf Elemente nicht bestehen, müssen die nicht bestandenen Elemente wiederholen. Wird ein Element der Wiederholungsprüfung oder Wiederholungsüberprüfung nicht bestanden oder wird ein anderes Element nicht bestanden, das bereits bestanden war, müssen die Bewerber die gesamte Prüfung bzw. Überprüfung wiederholen. Alle Abschnitte der praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung müssen innerhalb von 6 Monaten absolviert werden.

2. Bei einer Befähigungsüberprüfung für eine IR müssen die Bewerber Abschnitt 5 der Befähigungsüberprüfung bestehen. Bestehen Bewerber mehr als drei Elemente nicht, müssen sie den gesamten Abschnitt 5 wiederholen. Bewerber, die nicht mehr als drei Elemente nicht bestehen, müssen die nicht bestandenen Elemente wiederholen. Wird ein Element der Wiederholungsüberprüfung oder ein anderes Element von Abschnitt 5 nicht bestanden wird, das bereits bestanden war, müssen die Bewerber die gesamte Überprüfung wiederholen.

▼**M8**

TESTFLUGTOLERANZEN

3. Die Bewerber müssen die Fähigkeit zu Folgendem nachweisen:

   a) Betreiben des Hubschraubers innerhalb seiner Grenzen,

   b) reibungslose und genaue Durchführung sämtlicher Manöver,

   c) Handeln mit gutem Urteilsvermögen und Verhalten als Luftfahrer,

   d) Anwendung luftfahrttechnischer Kenntnisse,

   e) Beherrschung des Hubschraubers zu jedem Zeitpunkt und in einer solchen Weise, dass der erfolgreiche Abschluss eines Verfahrens oder Flugmanövers zu keinem Zeitpunkt in Frage gestellt ist,

   f) ggf. Verständnis und Beherrschung der Besatzungskoordinations- und Besatzungsausfallverfahren und

   g) ggf. effektive Kommunikation mit den anderen Besatzungsmitgliedern.

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

   a) Grenzen IFR-Flug

   Höhe

im Allgemeinen	± 100 Fuß
Einleiten eines Durchstartens auf Entscheidungshöhe	+ 50 Fuß/– 0 Fuß
Mindest-Sinkflughöhe/MAPt/Höhe	+ 50 Fuß/– 0 Fuß

   Einhalten eines Kurses über Grund

auf Funknavigationshilfen	± 5°
für Winkelabweichungen	Halbskalenausschlag, Azimut und Gleitpfad (z. B. LPV, ILS, MLS, GLS)
Laterale 2D- (LNAV) und 3D-Abweichungen (LNAV/VNAV)	Der seitliche Fehler/die seitliche Abweichung vom Kurs darf normalerweise nicht mehr als ± $\frac{1}{2}$ des dem Verfahren zugeordneten RNP-Wertes betragen. Kurze Abweichungen von diesem Standard bis zu maximal dem Einfachen des RNP-Wertes sind zulässig.
Vertikale 3D-Abweichungen (z. B. RNP APCH (LNAV/VNAV) unter Verwendung von Baro-VNAV)	maximal – 75 Fuß unter dem vertikalen Profil zu jeder Zeit und maximal + 75 Fuß über dem vertikalen Profil in oder unterhalb von 1 000 Fuß über dem Flugplatz

   Steuerkurs

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

   Geschwindigkeit

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

▼M8

b) Grenzen VFR-Flug

Höhe	
im Allgemeinen	± 100 Fuß
Steuerkurs	
Normalbetrieb	± 5°
anormaler Betrieb/Notfälle	± 10°
Geschwindigkeit	
im Allgemeinen	± 10 Knoten
bei simuliertem Triebwerkausfall	+ 10 Knoten/– 5 Knoten
Bodendrift	
Schwebeflug beim Start (HIGE)	± 3 Fuß
Landung	± 2 Fuß (mit 0 Fuß Rückwärts- oder Seitwärtsflug)

INHALT DER AUSBILDUNG, PRAKTISCHEN PRÜFUNG/BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG

ALLGEMEINES

5. Die folgenden Symbole bedeuten:

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

6. Für die praktische Ausbildung sind mindestens Übungsgeräte des mit (P) angegebenen Niveaus oder Geräte eines mit Pfeil (—>) gekennzeichneten höheren Niveaus zu verwenden.

Zur Bezeichnung des Übungsgeräts werden die folgenden Abkürzungen verwendet:

FFS = *Full Flight Simulator* (Flugsimulator)

FTD = *Flight Training Device* (Flugübungsgerät)

H Hubschrauber

7. Die mit Sternchen (*) gekennzeichneten Übungen sind nur von Bewerbern unter tatsächlichen oder simulierten Instrumentenflug-Wetterbedingungen zu fliegen, die eine IR(H) erneuern, verlängern oder diese Rechte auf ein anderes Muster ausdehnen möchten.

8. Instrumentenflugverfahren (Abschnitt 5) sind nur von Bewerbern durchzuführen, die eine IR(H) für Hubschrauber erneuern, verlängern oder diese Rechte auf ein anderes Muster ausdehnen möchten. Zu diesem Zweck kann ein FFS oder ein FTD 2/3 verwendet werden.

▼M12

8a. Für die Erteilung oder Wahrung von PBN-Rechten muss einer der Landeanflüge als RNP APCH erfolgen. Ist ein RNP APCH praktisch nicht durchführbar, muss er in einem entsprechend ausgerüsteten FSTD durchgeführt werden.

Abweichend von dem vorstehenden Unterabsatz dürfen in Fällen, in denen eine Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung von PBN-Rechten keine RNP-APCH-Übung beinhaltet, die PBN-Rechte des Piloten nicht die RNP APCH einschließen. Die Einschränkung wird aufgehoben, wenn der Pilot eine Befähigungsüberprüfung, einschließlich einer RNP-APCH-Übung, absolviert hat.

▼**M8**

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

10. Für die praktische Ausbildung und Prüfung ist ein FSTD zu verwenden, wenn das FSTD Teil einer genehmigten Ausbildung zum Erwerb einer Musterberechtigung ist. Für den Lehrgang wird Folgendes berücksichtigt:

    a) die Qualifizierung des FSTD gemäß den einschlägigen Anforderungen von Anhang VI (Teil-ARA) und Anhang VII (Teil-ORA),

    b) die Qualifikation des Lehrberechtigten und Prüfers,

    c) der Umfang der FSTD-Ausbildung während des Lehrgangs,

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

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

HUBSCHRAUBER MIT MEHREREN PILOTEN

11. Bewerber um die praktische Prüfung für die Erteilung der Musterberechtigung für Hubschrauber mit mehreren Piloten und ATPL(H) müssen nur die Abschnitte 1 bis 4 und, falls zutreffend, Abschnitt 6 bestehen.

12. Bewerber um die Verlängerung oder Erneuerung der Befähigungsüberprüfung für die Musterberechtigung für Hubschrauber mit mehreren Piloten müssen nur die Abschnitte 1 bis 4 und, falls zutreffend, Abschnitt 6 bestehen.

HUBSCHRAUBER MIT NUR EINEM/MEHREREN PILOTEN		PRAKTISCHE AUSBILDUNG			PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG	
	Manöver/Verfahren	FSTD	H	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in FSTD oder H	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
ABSCHNITT 1 — Flugvorbereitung und Vorflugkontrollen						
1.1	Außenkontrolle des Hubschraubers, Lage der zu kontrollierenden Punkte und Zweck der Kontrolle		P		M (falls im Hubschrauber durchgeführt)	
1.2	Cockpitkontrolle	P	——>		M	
1.3	Anlassverfahren, Überprüfung der Funk- und Navigationsausrüstung, Auswahl und Einstellung der Navigations- und Sprechfunkfrequenzen	P	——>		M	
1.4	Rollen/Schwebeflug nach Anweisung der Flugverkehrskontrollstelle oder des Lehrberechtigten	P	——>		M	
1.5	Verfahren und Kontrollen vor dem Start	P	——>		M	

▼M8

HUBSCHRAUBER MIT NUR EINEM/MEHREREN PILOTEN		PRAKTISCHE AUSBILDUNG			PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG	
Manöver/Verfahren		FSTD	H	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in FSTD oder H	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
ABSCHNITT 2 — Flugmanöver und -verfahren						
2.1	Starts (verschiedene Abflugprofile)	P	——>		M	
2.2	Schrägabflüge und -landungen oder bei Seitenwind	P	——>			
2.3	Start mit höchstzulässiger Startmasse (tatsächlich oder simuliert)	P	——>			
2.4	Start mit simuliertem Triebwerkausfall kurz vor Erreichen von TDP oder DPATO	P	——>		M	
2.4.1	Start mit simuliertem Triebwerkausfall kurz nach Erreichen von TDP oder DPATO	P	——>		M	
2.5	Steig- und Sinkflugkurven auf bestimmte Steuerkurse	P	——>		M	
2.5.1	Kurven mit 30° Querneigung, 180° bis 360° links und rechts ausschließlich nach Instrumenten	P	——>		M	
2.6	Autorotationssinkflug	P	——>		M	
2.6.1	Bei einmotorigen Hubschraubern (SEH) Autorotationslandung oder bei mehrmotorigen Hubschraubern (MEH) und Abfangen mit Motorhilfe	P	——>		M	
2.7	Landungen (verschiedene Anflugprofile)	P	——>		M	
2.7.1	Durchstarten oder Landung mit simuliertem Triebwerkausfall vor LDP oder DPBL	P	——>		M	
2.7.2	Landung mit simuliertem Triebwerkausfall nach LDP oder DPBL	P	——>		M	
ABSCHNITT 3 — Normaler und anormaler Betrieb der folgenden Systeme und Verfahren						
3.	Normaler und anormaler Betrieb der folgenden Systeme und Verfahren				M	Mindestens 3 Elemente aus diesem Abschnitt müssen ausgewählt werden
3.1	Motor	P	——>			
3.2	Klimaanlage (Heizung und Lüftung)	P	——>			

▼**M8**

HUBSCHRAUBER MIT NUR EINEM/MEHREREN PILOTEN		PRAKTISCHE AUSBILDUNG			PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG	
Manöver/Verfahren		FSTD	H	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in FSTD oder H	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
3.3	Pitot-Anlage/statische Druckanlage	P	——>			
3.4	Kraftstoffsystem	P	——>			
3.5	Elektrische Anlage	P	——>			
3.6	Hydraulikanlage	P	——>			
3.7	Steuer- und Trimmanlage	P	——>			
3.8	Eisverhütungs- und Enteisungsanlage	P	——>			
3.9	Autopilot/Flugkommandoanlage	P	—>			
3.10	Stabilisierungsanlage (SAS)	P	——>			
3.11	Wetterradar, Funkhöhenmesser, Transponder	P	——>			
3.12	Flächennavigationssystem	P	——>			
3.13	Fahrwerk	P	———>			
3.14	APU	P	——>			
3.15	Funkgeräte, Navigationsgeräte, Instrumente, Flugmanagementsysteme	P	——>			
ABSCHNITT 4 — Anormale Verfahren und Notverfahren						
4.	Anormale Verfahren und Notverfahren				M	Mindestens 3 Elemente aus diesem Abschnitt müssen ausgewählt werden
4.1	Feuerbekämpfung (einschließlich Evakuierung soweit zutreffend)	P	——>			
4.2	Rauchbekämpfung und Rauchentfernung	P	——>			
4.3	Triebwerkausfall, Abstellen und Wiederanlassen in sicherer Höhe	P	——>			
4.4	Kraftstoff ablassen (simuliert)	P	——>			
4.5	Ausfall der Heckrotorsteuerung (falls anwendbar)	P	——>			
4.5.1	Ausfall des Heckrotors (falls anwendbar)	P	Für diese Übung darf kein Hubschrauber verwendet werden.			

▼M8

HUBSCHRAUBER MIT NUR EINEM/MEHREREN PILOTEN		PRAKTISCHE AUSBILDUNG			PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG	
	Manöver/Verfahren	FSTD	H	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in FSTD oder H	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
4.6	Ausfall eines Mitglieds der Besatzung — nur MPH	P	——>			
4.7	Störung der Kraftübertragung (Getriebe)	P	——>			
4.8	Sonstige Notverfahren gemäß Flughandbuch	P	——>			
ABSCHNITT 5 — Instrumentenflugverfahren (durchzuführen unter tatsächlichen oder simulierten Instrumentenflug-Wetterbedingungen)						
5.1	Start nach Instrumenten: Übergang zum Instrumentenflug so bald wie möglich nach dem Abheben	P*	——>			
5.1.1	Simulierter Triebwerkausfall während des Abflugs	P*	——>		M*	
5.2	Einhaltung von An- und Abflugstrecken sowie der ATC-Anweisungen	P*	——>		M*	
5.3	Warteverfahren	P*	——>			
5.4	3D-Betrieb auf DH/A 200 Fuß (60 m) oder zu höheren Minima, falls im Landeanflugverfahren vorgeschrieben	P*	——>			
5.4.1	Manuell, ohne Flugkommandoanlage Hinweis: Gemäß AFM können „RNP APCH“-Verfahren die Verwendung des Autopiloten oder der Flugkommandoanlage erfordern. Bei der Wahl des manuell zu fliegenden Verfahrens sind Beschränkungen dieser Art zu berücksichtigen (z. B. Wahl eines ILS für 5.4.1, falls das AFM eine solche Beschränkung vorschreibt).	P*	——>		M*	
5.4.2	Manuell, mit Flugkommandoanlage	P*	——>		M*	
5.4.3	Mit gekoppeltem Autopilot	P*	——>			
5.4.4	Manuell, mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks; der Triebwerkausfall muss während des Endanflugs vor Erreichen einer Höhe von 1 000 Fuß über dem Flugplatz bis zum Aufsetzen oder bis zum Abschluss des Fehlanflugverfahrens simuliert werden	P*	——>		M*	

▼M8

HUBSCHRAUBER MIT NUR EINEM/MEHREREN PILOTEN		PRAKTISCHE AUSBILDUNG			PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG	
	Manöver/Verfahren	FSTD	H	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in FSTD oder H	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
5.5	* 2D-Betrieb bis zur MDA/H	P*	——>		M*	
5.6	Durchstarten mit allen Triebwerken bei Erreichen der DA/DH oder MDA/MDH	P*	——>			
5.6.1	Sonstige Fehlanflugverfahren	P*	——>			
5.6.2	Durchstarten mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks bei Erreichen der DA/H oder MDA/MDH	P*	——>		M*	
5.7	Autorotation unter IMC und Abfangen mit Motorhilfe	P*	——>		M*	
5.8	Aufrichten aus ungewöhnlichen Fluglagen	P*	——>		M*	
ABSCHNITT 6 — Gebrauch der Zusatzausrüstung						
6.	Gebrauch der Zusatzausrüstung	P	——>			

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

1. Bei einer praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für Musterberechtigungen für Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit müssen die Bewerber die Abschnitte 1 bis 5 und 6 (soweit zutreffend) der praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung bestehen. Bestehen Bewerber mehr als fünf Elemente nicht, müssen sie die gesamte Prüfung bzw. Überprüfung wiederholen. Bewerber, die nicht mehr als fünf Elemente nicht bestehen, müssen die nicht bestandenen Elemente wiederholen. Wird ein Element der Wiederholungsprüfung oder Wiederholungsüberprüfung nicht bestanden oder wird ein anderes Element nicht bestanden, das bereits bestanden war, müssen die Bewerber die gesamte Prüfung bzw. Überprüfung wiederholen. Alle Abschnitte der praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung müssen innerhalb von 6 Monaten absolviert werden.

TESTFLUGTOLERANZEN

2. Die Bewerber müssen die Fähigkeit zu Folgendem nachweisen:

   a) Betreiben des Luftfahrzeugs mit vertikaler Start- und Landefähigkeit innerhalb seiner Grenzen,

   b) reibungslose und genaue Durchführung sämtlicher Manöver,

   c) Handeln mit gutem Urteilsvermögen und Verhalten als Luftfahrer,

   d) Anwendung luftfahrttechnischer Kenntnisse,

▼M8

e) Beherrschung des Luftfahrzeugs mit vertikaler Start- und Landefähigkeit zu jedem Zeitpunkt und in einer solchen Weise, dass der erfolgreiche Abschluss eines Verfahrens oder Flugmanövers zu keinem Zeitpunkt in Frage gestellt ist,

f) Verständnis und Anwendung der Besatzungskoordinations- und Besatzungsausfallverfahren und

g) effektive Kommunikation mit den anderen Besatzungsmitgliedern.

3. Es gelten die nachfolgenden Grenzen, die entsprechend berichtigt werden können, um turbulente Bedingungen und die Handling-Eigenschaften und die Leistung des verwendeten Luftfahrzeugs mit vertikaler Start- und Landefähigkeit zu berücksichtigen.

a) **Grenzen IFR-Flug**

Höhe	
im Allgemeinen	± 100 Fuß
Einleiten eines Durchstartens auf Entscheidungshöhe	+ 50 Fuß/– 0 Fuß
Mindest-Sinkflughöhe	+ 50 Fuß/– 0 Fuß
Einhalten eines Kurses über Grund	
auf Funknavigationshilfen	± 5°
Präzisionsanflug	Halbskalenausschlag, Azimut und Gleitpfad
Steuerkurs	
Normalbetrieb	± 5°
anormaler Betrieb/Notfälle	± 10°
Geschwindigkeit	
im Allgemeinen	± 10 Knoten
bei simuliertem Triebwerkausfall	+ 10 Knoten/– 5 Knoten

b) Grenzen VFR-Flug:

Höhe	
im Allgemeinen	± 100 Fuß
Steuerkurs	
Normalbetrieb	± 5°
anormaler Betrieb/Notfälle	± 10°
Geschwindigkeit	
im Allgemeinen	± 10 Knoten
bei simuliertem Triebwerkausfall	+ 10 Knoten/– 5 Knoten
Bodendrift	
Schwebeflug beim Start (HIGE)	± 3 Fuß
Landung	± 2 Fuß (mit 0 Fuß Rückwärts- oder Seitwärtsflug)

INHALT DER AUSBILDUNG, PRAKTISCHEN PRÜFUNG/BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG

4. Die folgenden Symbole bedeuten:

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

5. Für die praktische Ausbildung sind mindestens Übungsgeräte des mit (P) angegebenen Niveaus oder Geräte eines mit Pfeil (—>) gekennzeichneten höheren Niveaus zu verwenden.

▼**M8**

6. Zur Bezeichnung des Übungsgeräts werden die folgenden Abkürzungen verwendet:

FFS = *Full Flight Simulator* (Flugsimulator)

FTD = *Flight Training Device* (Flugübungsgerät)

OTD = *Other Training Device* (sonstiges Übungsgerät)

PL = Luftfahrzeug mit vertikaler Start- und Landefähigkeit

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

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

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

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

8. Für die praktische Ausbildung und Prüfung ist ein FSTD zu verwenden, wenn das FSTD Teil eines genehmigten Musterberechtigungslehrgangs ist. Bei der Genehmigung eines solchen Lehrgangs wird Folgendes berücksichtigt:

a) die Qualifizierung des FSTD gemäß den einschlägigen Anforderungen von Anhang VI (Teil-ARA) und Anhang VII (Teil-ORA) und

b) die Qualifikationen des Lehrberechtigten.

KATEGORIE LUFTFAHRZEUGE MIT VERTIKALER START- UND LANDEFÄHIGKEIT		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG	
	Manöver/Verfahren	OTD	FTD	FFS	PL	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in FFS PL	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
ABSCHNITT 1 — Flugvorbereitung und Vorflugkontrollen								
1.1	Außenkontrolle des Luftfahrzeugs mit vertikaler Start- und Landefähigkeit, Lage der zu kontrollierenden Punkte und Zweck der Kontrolle				P			
1.2	Cockpitkontrolle	P	——>	——>	——>			
1.3	Anlassverfahren, Überprüfung der Funk- und Navigationsausrüstung, Auswahl und Einstellung der Navigations- und Sprechfunkfrequenzen	P	——>	——>	——>		M	
1.4	Rollen nach Anweisung der Flugverkehrskontrollstelle oder eines Lehrberechtigten		P	——>	——>			
1.5	Verfahren und Überprüfungen vor dem Abflug einschl. Leistungsprüfung	P	——>	——>	——>		M	

▼**M8**

KATEGORIE LUFTFAHRZEUGE MIT VERTIKALER START- UND LANDEFÄHIGKEIT		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG	
	Manöver/Verfahren	OTD	FTD	FFS	PL	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in FFS PL	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
ABSCHNITT 2 — Flugmanöver und -verfahren								
2.1	Normale VFR-Startprofile Landebahnbetrieb (STOL und VTOL) einschließlich Seitenwind Erhöhte Hubschrauberlandeplätze Hubschrauberbodenlandeplätze		P	——>	——>		M	
2.2	Start mit höchstzulässiger Startmasse (tatsächlich oder simuliert)		P	——>				
2.3.1	Startabbruch: — bei Landebahnbetrieb — bei Betrieb auf erhöhten Hubschrauberlandeplätzen und — bei Betrieb auf Hubschrauberbodenlandeplätzen		P	——>			M	
2.3.2	Start mit simuliertem Triebwerkausfall nach Passieren des Entscheidungspunktes: bei Landebahnbetrieb bei Betrieb auf erhöhten Hubschrauberlandeplätzen und bei Betrieb auf Hubschrauberbodenlandeplätzen		P	——>			M	
2.4	Autorotationssinkflug im Hubschraubermodus auf den Boden (für diese Übung darf kein Luftfahrzeug verwendet werden)	P	——>	——>			M Nur FFS	
2.4.1	Sinkflug mit im Fahrtwind mitdrehendem Rotor im Flugzeugmodus auf den Boden (für diese Übung darf kein Luftfahrzeug verwendet werden)		P	——>			M Nur FFS	
2.5	Normale VFR-Landeprofile, Landebahnbetrieb (STOL und VTOL) Erhöhte Hubschrauberlandeplätze Hubschrauberbodenlandeplätze		P	——>	——>		M	

▼**M8**

KATEGORIE LUFTFAHRZEUGE MIT VERTIKALER START- UND LANDEFÄHIGKEIT		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG	
Manöver/Verfahren		OTD	FTD	FFS	PL	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in FFS PL	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
2.5.1	Landung mit simuliertem Triebwerkausfall nach Erreichen des Entscheidungspunktes: — bei Landebahnbetrieb — bei Betrieb auf erhöhten Hubschrauberlandeplätzen und — bei Betrieb auf Hubschrauberbodenlandeplätzen							
2.6	Durchstarten oder Landung nach simuliertem Triebwerkausfall vor Erreichen des Entscheidungspunktes		P	——>			M	
ABSCHNITT 3 — Normaler und anormaler Betrieb der folgenden Systeme und Verfahren								
3.	Normaler und anormaler Betrieb der folgenden Systeme und Verfahren (kann in einem FSTD durchgeführt werden, falls für die Übung zugelassen)						M	Mindestens 3 Elemente aus diesem Abschnitt müssen ausgewählt werden
3.1	Motor	P	——>	——>				
3.2	Drucksystem und Klimaanlage (Heizung und Lüftung)	P	——>	——>				
3.3	Pitot-Anlage/statische Druckanlage	P	——>	——>				
3.4	Kraftstoffsystem	P	——>	——>				
3.5	Elektrische Anlage	P	——>	——>				
3.6	Hydraulikanlage	P	——>	——>				
3.7	Steuer- und Trimmanlage	P	——>	——>				
3.8	Eisverhütungs- und Enteisungsanlage, Scheibenheizung (falls vorhanden)	P	——>	——>				
3.9	Autopilot/Flugkommandoanlage	P	—>	—>				
3.10	Anzeigen zur Warnung vor einem Strömungsabriss oder zu dessen Vermeidung sowie Stabilisierungsanlagen (SAS)	P	——>	——>				

▼**M8**

KATEGORIE LUFTFAHRZEUGE MIT VERTIKALER START- UND LANDEFÄHIGKEIT		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG	
Manöver/Verfahren		OTD	FTD	FFS	PL	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in FFS PL	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
3.11	Wetterradar, Funkhöhenmesser, Transponder, Bodenannäherungswarnanlage (falls vorhanden)	P	——>	——>				
3.12	Fahrwerk	P	——>	——>				
3.13	APU	P	——>	——>				
3.14	Funkgeräte, Navigationsgeräte, Instrumente, Flugmanagementsysteme	P	——>	——>				
3.15	Flügelklappenanlage	P	——>	——>				
ABSCHNITT 4 — Anormale Verfahren und Notverfahren								
4.	Anormale Verfahren und Notverfahren (können in einem FSTD durchgeführt werden, falls für die Übung zugelassen)						M	Mindestens 3 Elemente aus diesem Abschnitt müssen ausgewählt werden
4.1	Verfahren bei Ausbruch eines Feuers, Triebwerk-, APU-, Frachtraum-, Cockpit- und elektrische Brände, einschließlich Evakuation, falls zutreffend	P	——>	——>				
4.2	Rauchbekämpfung und Rauchentfernung	P	——>	——>				
4.3	Triebwerkausfall, Abstellen und Wiederanlassen (für diese Übung darf kein Luftfahrzeug verwendet werden) einschließlich Übergang vom Hubschrauber- zum Flugzeugmodus und umgekehrt	P	——>	——>			Nur FFS	
4.4	Kraftstoff ablassen (simuliert, wenn vorhanden)	P	——>	——>				
4.5	Windscherung bei Start und Landung (für diese Übung darf kein Luftfahrzeug verwendet werden)			P			Nur FFS	
4.6	Simulierter Kabinendruckausfall/Not-Sinkflug (für diese Übung darf kein Luftfahrzeug verwendet werden)	P	——>	——>			Nur FFS	

▼**M8**

KATEGORIE LUFTFAHRZEUGE MIT VERTIKALER START- UND LANDEFÄHIGKEIT		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG	
Manöver/Verfahren		OTD	FTD	FFS	PL	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in FFS PL	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
4.7	ACAS-Ereignis (für diese Übung darf kein Luftfahrzeug verwendet werden)	P	——>	——>			Nur FFS	
4.8	Ausfall eines Mitglieds der Besatzung	P	——>	——>				
4.9	Störung der Kraftübertragung (Getriebe)	P	——>	——>			Nur FFS	
4.10	Beenden eines vollständigen Strömungsabrisses (Ein- und Ausschalten der Triebwerke) in Steigflug-, Reiseflug- und Landeanflug-Konfiguration, nachdem eine Strömungsabrisswarnanzeige aktiviert wurde (für diese Übung darf kein Luftfahrzeug verwendet werden)	P	——>	——>			Nur FFS	
4.11	Sonstige Notverfahren gemäß Flughandbuch	P	——>	——>				
ABSCHNITT 5 — Instrumentenflugverfahren (durchzuführen unter tatsächlichen oder simulierten Instrumentenflug-Wetterbedingungen)								
5.1	Start nach Instrumenten: Übergang zum Instrumentenflug so bald wie möglich nach dem Abheben	P*	——>	——>				
5.1.1	Simulierter Triebwerkausfall während des Abflugs nach Passieren des Entscheidungspunktes	P*	——>	——>			M*	
5.2	Einhaltung von An- und Abflugstrecken sowie der ATC-Anweisungen	P*	——>	——>			M*	
5.3	Warteverfahren	P*	——>	——>				
5.4	Präzisionslandeanflug bis zu einer Entscheidungshöhe von nicht weniger als 60 m (200 Fuß)	P*	——>	——>				
5.4.1	Manuell, ohne Flugkommandoanlage	P*	——>	——>			M* (nur praktische Prüfung)	
5.4.2	Manuell, mit Flugkommandoanlage	P*	——>	——>				
5.4.3	Mit Autopilot	P*	——>	——>				

▼**M8**

KATEGORIE LUFTFAHRZEUGE MIT VERTIKALER START- UND LANDEFÄHIGKEIT		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG	
Manöver/Verfahren		OTD	FTD	FFS	PL	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in FFS PL	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
5.4.4	Manuell, mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks; der Triebwerkausfall muss während des Endanflugs vor Überflug des Voreinflugzeichens (OM) und bis zum Aufsetzen oder bis zum Abschluss des Fehlanflugverfahrens simuliert werden	P*	——>	——>			M*	
5.5	Nicht-Präzisionsanflug bis zur MDA/H	P*	——>	——>			M*	
5.6	Durchstarten mit allen Triebwerken bei Erreichen der DA/DH oder MDA/MDH	P*	——>	——>				
5.6.1	Sonstige Fehlanflugverfahren	P*	——>	——>				
5.6.2	Durchstarten mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks bei Erreichen der DA/H oder MDA/MDH	P*					M*	
5.7	Autorotation unter IMC und Abfangen mit Motorhilfe zum Landen auf der Startbahn nur im Hubschraubermodus (für diese Übung darf kein Luftfahrzeug verwendet werden)	P*	——>	——>			M* Nur FFS	
5.8	Aufrichten aus ungewöhnlichen Fluglagen (diese Übung hängt von der Leistungsfähigkeit des FFS ab)	P*	——>	——>			M*	
ABSCHNITT 6 — Erweiterung einer Musterberechtigung für Instrumentenanflüge bis auf eine Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200 Fuß) (CAT II/III)								
6.	Erweiterung einer Musterberechtigung für Instrumentenanflüge bis auf eine Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (CAT II/III) Die nachfolgenden Manöver und Verfahren sind die Mindest- Ausbildungsanforderungen für die Erlaubnis von Instrumentenanflügen bis auf eine Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200 Fuß). Während der nachfolgenden Instrumentenanflüge und Fehlanflugverfahren müssen alle Geräte von Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit verwendet werden, die für die Musterzulassung für Instrumentenanflüge bis auf eine DH von weniger als 60 m (200 Fuß) erforderlich sind.							

▼**M8**

KATEGORIE LUFTFAHRZEUGE MIT VERTIKALER START- UND LANDEFÄHIGKEIT		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG	
Manöver/Verfahren		OTD	FTD	FFS	PL	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in FFS PL	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
6.1	Startabbruch bei genehmigter Mindestpistensichtweite		P	——>			M*	
6.2	ILS-Landeanflüge: unter simulierten Instrumentenflugbedingungen bis zur geltenden Entscheidungshöhe unter Verwendung des Flugführungssystems. Standardbetriebsverfahren der Besatzungskoordinierung sind einzuhalten		P	——>	——>		M*	
6.3	Durchstarten: nach Landeanflügen wie in 6.2 genannt bei Erreichen der Entscheidungshöhe. Die Ausbildung muss auch ein Durchstarten aufgrund ungenügender Pistensichtweite (simuliert), Windscherung, Abweichungen über die für einen erfolgreichen Anflug zulässigen Grenzen hinaus und Ausfall von Boden-/Bordeinrichtungen vor Erreichen der Entscheidungshöhe sowie Durchstarten mit simuliertem Ausfall von Bordsystemen beinhalten.		P	——>	——>		M*	
6.4	Landung(en): mit Sicht bei Erreichen der Entscheidungshöhe nach einem Instrumentenanflug. In Abhängigkeit vom verwendeten Flugführungssystem ist eine automatische Landung durchzuführen.		P	——>			M*	
ABSCHNITT 7 — Zusatzausrüstung								
7.	Gebrauch der Zusatzausrüstung		P	——>	——>			

E. **Besondere Anforderungen für die Kategorie Luftschiff**

1. Bei einer praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für Musterberechtigungen für Luftschiffe muss der Bewerber die Abschnitte 1 bis 5 und 6 (soweit zutreffend) der praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung bestehen. Bestehen Bewerber mehr als fünf Elemente nicht, müssen sie die gesamte Prüfung bzw. Überprüfung wiederholen. Bewerber, die nicht mehr als fünf Elemente nicht bestehen, müssen die nicht bestandenen Elemente wiederholen. Wird ein Element der Wiederholungsprüfung oder Wiederholungsüberprüfung nicht bestanden oder ein anderes Element wird nicht bestanden, das bereits bestanden war, muss der Bewerber die gesamte Prüfung bzw. Überprüfung wiederholen. Alle Abschnitte der praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung müssen innerhalb von 6 Monaten absolviert werden.

TESTFLUGTOLERANZEN

2. Die Bewerber müssen die Fähigkeit zu Folgendem nachweisen:

   a) Betreiben des Luftschiffs innerhalb seiner Grenzen,

▼**M8**

b) reibungslose und genaue Durchführung sämtlicher Manöver,

c) Handeln mit gutem Urteilsvermögen und Verhalten als Luftfahrer,

d) Anwendung luftfahrttechnischer Kenntnisse,

e) Beherrschung des Luftschiffs zu jedem Zeitpunkt und in einer solchen Weise, dass der erfolgreiche Abschluss eines Verfahrens oder Flugmanövers zu keinem Zeitpunkt in Frage gestellt ist,

f) Verständnis und Anwendung der Besatzungskoordinations- und Besatzungsausfallverfahren und

g) effektiv Kommunikation mit den anderen Besatzungsmitgliedern.

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

a) **Grenzen IFR-Flug:**

Höhe	
im Allgemeinen	± 100 Fuß
Einleiten eines Durchstartens auf Entscheidungshöhe	+ 50 Fuß/– 0 Fuß
Mindest-Sinkflughöhe	+ 50 Fuß/– 0 Fuß
Einhalten eines Kurses über Grund	
auf Funknavigationshilfen	± 5°
Präzisionsanflug	Halbskalenausschlag, Azimut und Gleitpfad
Steuerkurs	
Normalbetrieb	± 5°
anormaler Betrieb/Notfälle	± 10°

b) Grenzen VFR-Flug:

Höhe	
im Allgemeinen	± 100 Fuß
Steuerkurs	
Normalbetrieb	± 5°
anormaler Betrieb/Notfälle	± 10°

INHALT DER AUSBILDUNG, PRAKTISCHEN PRÜFUNG/BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG

4. Die folgenden Symbole bedeuten:

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

5. Für die praktische Ausbildung sind mindestens Übungsgeräte des mit (P) angegebenen Niveaus oder Geräte eines mit Pfeil (—>) gekennzeichneten höheren Niveaus zu verwenden.

6. Zur Bezeichnung des Übungsgeräts werden die folgenden Abkürzungen verwendet:

FFS = *Full Flight Simulator* (Flugsimulator)

FTD = *Flight Training Device* (Flugübungsgerät)

OTD = *Other Training Device* (sonstiges Übungsgerät)

As = Luftschiff

▼**M8**

a) Bewerber um die praktische Prüfung für die Erteilung der Musterberechtigung für Luftschiffe müssen die Abschnitte 1 bis 5 und, falls zutreffend, Abschnitt 6 bestehen.

b) Bewerber um die Verlängerung oder Erneuerung der Befähigungsüberprüfung für die Musterberechtigung für Luftschiffe müssen die Abschnitte 1 bis 5 und, falls zutreffend, Abschnitt 6 bestehen.

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

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

8. Für die praktische Ausbildung und Prüfung ist ein FSTD zu verwenden, wenn das FSTD Teil eines genehmigten Musterberechtigungslehrgangs ist. Für den Lehrgang wird Folgendes berücksichtigt:

a) die Qualifizierung des FSTD gemäß den einschlägigen Anforderungen von Anhang VI (Teil-ARA) und Anhang VII (Teil-ORA) und

b) die Qualifikationen des Lehrberechtigten.

LUFTSCHIFFKATEGORIE		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG	
Manöver/Verfahren		OTD	FTD	FFS	As	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in: FFS As	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
ABSCHNITT 1 — Flugvorbereitung und Vorflugkontrollen								
1.1	Bereitstellungsarbeiten				P			
1.2	Cockpitkontrolle	P	——>	——>	——>			
1.3	Anlassverfahren, Überprüfung der Funk- und Navigationsausrüstung, Auswahl und Einstellung der Navigations- und Sprechfunkfrequenzen		P	——>	——>		M	
1.4	Abmastverfahren und Bodenmanöver			P	——>		M	
1.5	Verfahren und Kontrollen vor dem Start	P	——>	——>	——>		M	
ABSCHNITT 2 — Flugmanöver und -verfahren								
2.1	Normale VFR-Startprofile			P	——>		M	
2.2	Start mit simuliertem Triebwerkausfall			P	——>		M	
2.3	Start mit Schwere > 0 (schwerer T/O)			P	——>			
2.4	Start mit Schwere < 0 (leichter T/O)			P	——>			
2.5	Normales Steigflugverfahren			P	——>			

▼M8

LUFTSCHIFFKATEGORIE		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG	
Manöver/Verfahren		OTD	FTD	FFS	As	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in FFS As	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
2.6	Flug auf Druckhöhe			P	——>			
2.7	Erkennen der Druckhöhe			P	——>			
2.8	Flug auf oder nahe Druckhöhe			P	——>		M	
2.9	Normaler Sinkflug und Landeanflug			P	——>			
2.10	Normale VFR-Landeprofile			P	——>		M	
2.11	Landung mit Schwere > 0 (schwere Landung)			P	——>		M	
2.12	Landung mit Schwere < 0 (leichte Landung)			P	——>		M	
	absichtlich frei gelassen							
ABSCHNITT 3 — Normaler und anormaler Betrieb der folgenden Systeme und Verfahren								
3.	Normaler und anormaler Betrieb der folgenden Systeme und Verfahren (kann in einem FSTD durchgeführt werden, falls für die Übung zugelassen):						M	Mindestens 3 Elemente aus diesem Abschnitt müssen ausgewählt werden
3.1	Motor	P	——>	——>	——>			
3.2	Aufblasen der Hülle	P	——>	——>	——>			
3.3	Pitot-Anlage/statische Druckanlage	P	——>	——>	——>			
3.4	Kraftstoffsystem	P	——>	——>	——>			
3.5	Elektrische Anlage	P	——>	——>	——>			
3.6	Hydraulikanlage	P	——>	——>	——>			
3.7	Steuer- und Trimmanlage	P	——>	——>	——>			
3.8	Ballonettsystem	P	——>	——>	——>			
3.9	Autopilot/Flugkommandoanlage	P	—>	—>	——>			
3.10	Stabilisierungsanlage (SAS)	P	——>	——>	——>			
3.11	Wetterradar, Funkhöhenmesser, Transponder, Bodenannäherungswarnanlage (falls vorhanden)	P	——>	——>	——>			

▼**M8**

LUFTSCHIFFKATEGORIE		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG	
Manöver/Verfahren		OTD	FTD	FFS	As	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in: FFS As	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
3.12	Fahrwerk	P	——>	——>	——>			
3.13	APU	P	——>	——>	——>			
3.14	Funkgeräte, Navigationsgeräte, Instrumente, Flugmanagementsysteme	P	——>	——>	——>			
	absichtlich frei gelassen							
ABSCHNITT 4 — Anormale Verfahren und Notverfahren								
4.	Anormale Verfahren und Notverfahren (können in einem FSTD durchgeführt werden, falls für die Übung zugelassen)						M	Mindestens drei Elemente aus diesem Abschnitt müssen ausgewählt werden.
4.1	Verfahren bei Ausbruch eines Feuers, Triebwerk-, APU-, Frachtraum-, Cockpit- und elektrische Brände, einschließlich Evakuation, falls zutreffend	P	——>	——>	——>			
4.2	Rauchbekämpfung und Rauchentfernung	P	——>	——>	——>			
4.3	Triebwerkausfall, Abstellen und Wiederanlassen In bestimmten Flugphasen, einschl. Ausfall mehrerer Triebwerke	P	——>	——>	——>			
4.4	Ausfall eines Mitglieds der Besatzung	P	——>	——>	——>			
4.5	Störung der Kraftübertragung (Getriebe)	P	——>	——>	——>		Nur FFS	
4.6	Sonstige Notverfahren gemäß Flughandbuch	P	——>	——>	——>			
ABSCHNITT 5 — Instrumentenflugverfahren (durchzuführen unter tatsächlichen oder simulierten Instrumentenflug-Wetterbedingungen)								
5.1	Start nach Instrumenten: Übergang zum Instrumentenflug so bald wie möglich nach dem Abheben	P*	——>	——>	——>			
5.1.1	Simulierter Triebwerkausfall während des Abflugs	P*	——>	——>	——>		M*	
5.2	Einhaltung von An- und Abflugstrecken sowie der ATC-Anweisungen	P*	——>	——>	——>		M*	

▼**M8**

LUFTSCHIFFKATEGORIE		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG	
Manöver/Verfahren		OTD	FTD	FFS	As	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in: FFS As	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
5.3	Warteverfahren	P*	——>	——>	——>			
5.4	Präzisionslandeanflug bis zu einer Entscheidungshöhe von nicht weniger als 60 m (200 Fuß)	P*	——>	——>	——>			
5.4.1	Manuell, ohne Flugkommandoanlage	P*	——>	——>	——>		M* (nur praktische Prüfung)	
5.4.2	Manuell, mit Flugkommandoanlage	P*	——>	——>	——>			
5.4.3	Mit Autopilot	P*	——>	——>	——>			
5.4.4	Manuell, mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks; der Triebwerkausfall muss während des Endanflugs vor Überflug des Voreinflugzeichens (OM) und bis zum Aufsetzen oder bis zum Abschluss des Fehlanflugverfahrens simuliert werden	P*	——>	——>	——>		M*	
5.5	Nicht-Präzisionsanflug bis zur MDA/H	P*	——>	——>	——>		M*	
5.6	Durchstarten mit allen Triebwerken bei Erreichen der DA/DH oder MDA/MDH	P*	——>	——>	——>			
5.6.1	Sonstige Fehlanflugverfahren	P*	——>	——>	——>			
5.6.2	Durchstarten mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks bei Erreichen der DA/H oder MDA/MDH	P*					M*	
5.7	Aufrichten aus ungewöhnlichen Fluglagen (dies hängt von der Qualität des FFS ab)	P*	——>	——>	——>		M*	

▼**M8**

LUFTSCHIFFKATEGORIE		PRAKTISCHE AUSBILDUNG					PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG	
Manöver/Verfahren		OTD	FTD	FFS	As	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in: FFS As	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
ABSCHNITT 6 — Erweiterung einer Musterberechtigung für Instrumentenanflüge bis auf eine Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200 Fuß) (CAT II/III)								
6.	Erweiterung einer Musterberechtigung für Instrumentenanflüge bis auf eine Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200 Fuß) (CAT II/III) Die nachfolgenden Manöver und Verfahren sind die Mindest- Ausbildungsanforderungen für die Erlaubnis von Instrumentenanflügen bis auf eine Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200 Fuß). Während der folgenden Instrumentenanflug- und Fehlanflugverfahren ist die gesamte Ausrüstung von Luftschiffen, die für die Musterzulassung für Instrumentenanflüge bis auf eine DH von weniger als 60 m (200 Fuß) erforderlich ist, zu verwenden.							
6.1	Startabbruch bei genehmigter Mindestpistensichtweite		P	——>			M*	
6.2	ILS-Landeanflüge: unter simulierten Instrumentenflugbedingungen bis zur geltenden Entscheidungshöhe unter Verwendung des Flugführungssystems. Die SOP für die Koordinierung der Besatzung sind zu beachten.		P	——>			M*	
6.3	Durchstarten nach Landeanflügen wie in 6.2 genannt bei Erreichen der DH. Die Ausbildung muss auch ein Durchstarten aufgrund ungenügender Pistensichtweite (simuliert), Windscherung, Abweichungen über die für einen erfolgreichen Anflug zulässigen Grenzen hinaus und Ausfall von Boden-/Bordeinrichtungen vor Erreichen der Entscheidungshöhe sowie Durchstarten mit simuliertem Ausfall von Bordsystemen beinhalten.		P	——>			M*	
6.4	Landung(en): mit Sicht bei Erreichen der Entscheidungshöhe nach einem Instrumentenanflug. In Abhängigkeit vom verwendeten Flugführungssystem ist eine automatische Landung durchzuführen.		P	——>			M*	
ABSCHNITT 7 — Zusatzausrüstung								
7.	Gebrauch der Zusatzausrüstung		P	——>				

▼**M14**

Anlage 10

— Verlängerung und Erneuerung von Musterberechtigungen sowie Verlängerung und Erneuerung von Instrumentenflugberechtigungen (IR) in Verbindung mit der Verlängerung oder Erneuerung von Musterberechtigungen — praktische EBT-Beurteilung

A — **Allgemein**

1. Die Verlängerung und Erneuerung von Musterberechtigungen sowie die Verlängerung und Erneuerung von Instrumentenflugberechtigungen (IR) in Verbindung mit der Verlängerung oder Erneuerung von Musterberechtigungen gemäß dieser Anlage dürfen nur bei EBT-Betreibern abgeschlossen werden, die alle folgenden Anforderungen erfüllen:

   a) Sie haben ein für die jeweilige Musterberechtigung oder IR relevantes EBT-Programm nach Anhang III (Teil-ORO) Punkt ORO.FC.231 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 erstellt.

   b) Sie verfügen über eine mindestens dreijährige Erfahrung mit der Durchführung eines gemischten EBT-Programms.

   c) Für jede Musterberechtigung im Rahmen des EBT-Programms hat die Organisation einen EBT-Manager benannt. Die EBT-Manager müssen alle folgenden Anforderungen erfüllen:

      i) Sie sind Inhaber von Prüferrechten für die entsprechende Musterberechtigung.

      ii) Sie verfügen über umfassende Ausbildungserfahrung als Lehrberechtigter für die entsprechende Musterberechtigung.

      iii) Bei ihnen handelt es sich entweder um die nach Anhang III (Teil-ORO) Punkt ORO.AOC.135(a)(2) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 benannte Person oder um einen Stellvertreter dieser Person.

2. Der für die jeweilige Musterberechtigung zuständige EBT-Manager muss sicherstellen, dass der Antragsteller alle Anforderungen dieses Anhangs an Qualifikation, Ausbildung und Erfahrung für die Verlängerung oder Erneuerung der betreffenden Berechtigung erfüllt.

3. Antragsteller, die eine Berechtigung gemäß dieser Anlage verlängern oder erneuern möchten, müssen alle folgenden Anforderungen erfüllen:

   a) Sie müssen in dem EBT-Programm des Betreibers eingeschrieben sein.

   b) Bei einer Verlängerung einer Berechtigung müssen sie das EBT-Programm des Betreibers innerhalb der Gültigkeitsdauer der betreffenden Berechtigung absolvieren.

   c) Bei einer Erneuerung einer Berechtigung müssen sie die vom EBT-Betreiber nach Anhang III (Teil-ORO) Punkt ORO.FC.231(a)(5) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 entwickelten Verfahren einhalten.

4. Die Verlängerung oder Erneuerung einer Berechtigung gemäß dieser Anlage umfasst alle folgenden Elemente:

   a) die fortlaufende praktische EBT-Beurteilung im Rahmen eines EBT-Programms,

   b) den Nachweis eines annehmbaren Leistungsniveaus bei allen Kompetenzen,

   c) den Verwaltungsakt der Verlängerung oder Erneuerung einer Lizenz, für den der für die jeweilige Musterberechtigung zuständige EBT-Manager sämtliche folgenden Schritte unternehmen muss.

      1. Er muss sicherstellen, dass die Anforderungen nach Punkt FCL.1030 erfüllt sind.

      2. Handelt er nach Punkt FCL.1030(b)(2), muss er in die Lizenz des Antragstellers das neue Ablaufdatum der Berechtigung eintragen. Dieser Eintrag kann von einer anderen Person im Namen des EBT-Managers vorgenommen werden, sofern dieser Person vom EBT-Manager die Befugnis übertragen wurde, diesen Eintrag entsprechend den im EBT-Programm festgelegten Verfahren vorzunehmen.

B — **Durchführung der praktischen EBT-beurteilung**

Die praktische EBT-Beurteilung muss in Übereinstimmung mit dem EBT-Programm des Betreibers durchgeführt werden.

▼B

ANHANG II

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

A. FLUGZEUGE

1. **Pilotenlizenzen**

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

a) für ATPL(A) und CPL(A): Erfüllung der Verlängerungsanforderungen von Teil-FCL für Muster-/Klassen- und Instrumentenflugberechtigung entsprechend den mit der Lizenz verbundenen Rechten als Befähigungsüberprüfung;

▼M3

b) Nachweis der Kenntnisse der entsprechenden Teile der betrieblichen Anforderungen und von Teil-FCL;

▼B

c) Nachweis der Sprachkompetenz gemäß FCL.055;

▼M4

d) Erfüllung der in nachfolgender Tabelle genannten Anforderungen:

Nationale Lizenz	Gesamte Flugstundenerfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatz-Lizenz gemäß Teil-FCL und Bedingungen (soweit zutreffend)	Wegfall von Bedingungen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1 500 als PIC auf Flugzeugen mit mehreren Piloten	Keine	ATPL(A)	Nicht zutreffend	a)
ATPL(A)	> 1 500 auf Flugzeugen mit mehreren Piloten	Keine	Wie in Buchstabe c Nummer 4	Wie in Buchstabe c Nummer 5	b)
ATPL(A)	> 500 auf Flugzeugen mit mehreren Piloten	Nachweis der Kenntnisse in Flugplanung und -durchführung gemäß FCL.515	ATPL(A), mit auf Kopilot beschränkter Musterberechtigung	Nachweis der Fähigkeit, als PIC tätig zu sein, wie in Anhang 9 von Teil-FCL festgelegt	c)
CPL/IR(A) und eine theoretische ICAO-ATPL-Prüfung im Mitgliedstaat der Lizenzerteilung bestanden		i) Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und -durchführung gemäß FCL.310 und FCL.615 Buchstabe b ii) Erfüllung der übrigen Anforderungen von FCL.720.A Buchstabe c	CPL/IR(A) mit ATPL-Theorie-Anrechnung	Nicht zutreffend	d)

▼**M4**

Nationale Lizenz	Gesamte Flugstundenerfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatz-Lizenz gemäß Teil-FCL und Bedingungen (soweit zutreffend)	Wegfall von Bedingungen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	> 500 auf Flugzeugen mit mehreren Piloten oder im Betrieb mit mehreren Piloten auf Flugzeugen mit einem Piloten, Kategorie für den regionalen Pendelverkehr CS-23, oder gleichwertige Berechtigung gemäß den Anforderungen von Teil-CAT und Teil-ORO für den gewerblichen Luftverkehr	i) Ablegen einer Prüfung über ATPL(A)-Kenntnisse im Mitgliedstaat der Lizenzerteilung (*) ii) Erfüllung der übrigen Anforderungen von FCL.720.A Buchstabe c	CPL/IR(A) mit ATPL-Theorie-Anrechnung	Nicht zutreffend	e)
CPL/IR(A)	> 500 als PIC auf Flugzeugen mit einem Piloten	Keine	CPL/IR(A) mit Klassenberechtigungen und Musterberechtigungen beschränkt auf Flugzeuge mit einem Piloten	Erlangung einer Musterberechtigung für ein Muster mit mehreren Piloten gemäß Teil-FCL	f)
CPL/IR(A)	< 500 als PIC auf Flugzeugen mit einem Piloten	Nachweis der Kenntnisse in Flugplanung und -durchführung für Ebene CPL/IR	Wie Spalte 4 Zeile f	Wie Spalte 5 Zeile f	g)
CPL(A)	> 500 als PIC auf Flugzeugen mit einem Piloten	Nachtflugberechtigung, falls zutreffend	CPL(A) mit Muster-/Klassenberechtigungen beschränkt auf Flugzeuge mit einem Piloten		h)
CPL(A)	< 500 als PIC auf Flugzeugen mit einem Piloten	i) Nachtflugberechtigung, falls zutreffend; ii) Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und -durchführung gemäß FCL.310	Wie Spalte 4 Zeile h		i)
PPL/IR(A)	≥ 75 gemäß IFR		PPL/IR(A) (IR beschränkt auf PPL)	Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und -durchführung gemäß FCL.615 Buchstabe b	j)

▼M4

Nationale Lizenz	Gesamte Flugstundenerfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatz-Lizenz gemäß Teil-FCL und Bedingungen (soweit zutreffend)	Wegfall von Bedingungen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
PPL(A)	≥ 70 auf Flugzeugen	Nachweis der Verwendung von Funknavigationshilfen	PPL(A)		k)

(*) CPL-Inhaber, die bereits Inhaber einer Musterberechtigung für ein Flugzeug mit mehreren Piloten sind, müssen keine Prüfung über theoretische ATPL(A)-Kenntnisse ablegen, solange sie weiterhin auf demselben Flugzeugmuster fliegen, aber theoretische ATPL(A)-Kenntnisse werden ihnen nicht auf eine Teil-FCL-Lizenz angerechnet. Wenn sie eine weitere Musterberechtigung für ein anderes Flugzeug mit mehreren Piloten beantragen, müssen sie Spalte 3 Zeile e Ziffer i der obigen Tabelle erfüllen.

▼B

2. **Lehrberechtigungen**

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

Nationale Zeugnisse oder Rechte	Erfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatz-Teil-FCL-Zeugnis
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	wie erforderlich gemäß Teil-FCL für das entsprechende Zeugnis	nicht zutreffend	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. **SFI-Zertifizierungsbescheinigung**

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

Nationale Zertifizierungsbescheinigung	Erfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatz-Teil-FCL-Zeugnis
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	> 1 500 Stunden als Pilot von MPA	i) ist derzeit Inhaber von oder war Inhaber einer von einem Mitgliedstaat ausgestellten CPL, MPL oder ATPL für Flugzeuge; ii) hat den Flugsimulatorinhalt des entsprechenden Musterberechtigungslehrgangs einschließlich MCC absolviert.	SFI(A)
SFI(A)	3 Jahre Erfahrung als SFI in jüngster Zeit	hat den Flugsimulatorinhalt des entsprechenden Musterberechtigungslehrgangs einschließlich MCC absolviert	SFI(A)

Die Umwandlung ist für einen Zeitraum von maximal 3 Jahren gültig. Für die Verlängerung ist die Erfüllung der entsprechenden Anforderungen gemäß Teil-FCL erforderlich.

▼B

4. **STI-Zeugnis**

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

Nationale Zertifizierungsbescheinigung	Erfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatz-Zertifizierungsbescheinigung
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	> 500 Stunden als Pilot auf SPA	i) ist derzeit Inhaber oder war Inhaber einer von einem Mitgliedstaat ausgestellten Pilotenlizenz; ii) hat eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anlage 9 von Teil-FCL in einem für die beabsichtigte Ausbildung geeigneten FSTD abgelegt.	STI(A)
STI(A)	3 Jahre Erfahrung als STI in jüngster Zeit	hat eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anlage 9 von Teil-FCL in einem für die beabsichtigte Ausbildung geeigneten FSTD abgelegt.	STI(A)

Für die Verlängerung des Zeugnisses ist die Erfüllung der entsprechenden Anforderungen gemäß Teil-FCL erforderlich.

B. HUBSCHRAUBER

1. **Pilotenlizenzen**

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

a) Erfüllung der Verlängerungsanforderungen von Teil-FCL für Muster- und Instrumentenflugberechtigung entsprechend den mit der Lizenz verbundenen Rechten als Befähigungsüberprüfung;

▼M3

b) Nachweis der Kenntnisse der entsprechenden Teile der betrieblichen Anforderungen und von Teil-FCL;

▼B

c) Nachweis der Sprachkompetenz gemäß FCL.055;

▼M3

d) Erfüllung der in nachfolgender Tabelle genannten Anforderungen:

Nationale Lizenz	Gesamte Flugstundenerfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatz-Lizenz gemäß Teil-FCL und Bedingungen (soweit zutreffend)	Wegfall von Bedingungen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) gültige IR(H)	> 1 000 als PIC auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	Keine	ATPL(H) und IR	Nicht zutreffend	a)
ATPL(H) keine IR(H) Rechte	> 1 000 als PIC auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	Keine	ATPL(H)		b)

▼**M3**

Nationale Lizenz	Gesamte Flugstundenerfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatz-Lizenz gemäß Teil-FCL und Bedingungen (soweit zutreffend)	Wegfall von Bedingungen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) gültige IR(H)	> 1 000 auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	Keine	ATPL(H) und IR mit auf Kopilot beschränkter Musterberechtigung	Nachweis der Fähigkeit, als PIC tätig zu sein, wie in Anlage 9 von Teil-FCL festgelegt	c)
ATPL(H) keine IR(H) Rechte	> 1 000 auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	Keine	ATPL(H) mit auf Kopilot beschränkter Musterberechtigung	Nachweis der Fähigkeit, als PIC tätig zu sein, wie in Anlage 9 von Teil-FCL festgelegt	d)
ATPL(H) gültige IR(H)	> 500 auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und Flugdurchführung gemäß FCL.515 und FCL.615 Buchstabe b	wie Spalte 4 Zeile c	wie Spalte 5 Zeile c	e)
ATPL(H) keine IR(H) Rechte	> 500 auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	wie Spalte 3 Zeile e	wie Spalte 4 Zeile d	wie Spalte 5 Zeile d	f)
CPL/IR(H) und eine theoretische ICAO-ATPL(H)-Prüfung im Mitgliedstaat der Lizenzerteilung bestanden		i) Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und -durchführung gemäß FCL.310 und FCL.615 Buchstabe b ii) Erfüllung der übrigen Anforderungen von FCL.720.H Buchstabe b	CPL/IR(H) mit Anrechnung der ATPL(H)-Theorie, sofern die ICAO ATPL(H)-Theorieprüfung als dem Niveau der Teil-FCL-ATPL entsprechend bewertet wird	Nicht zutreffend	g)
CPL/IR(H)	> 500 auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	i) Ablegen einer Prüfung über theoretische Teil-FCL ATPL(H)-Kenntnisse im Mitgliedstaat der Lizenzerteilung (*) ii) Erfüllung der übrigen Anforderungen von FCL.720.H Buchstabe b	CPL/IR(H) mit Anrechnung Theorie Teil-FCL-ATPL(H)	Nicht zutreffend	h)
CPL/IR(H)	> 500 als PIC auf Hubschraubern mit einem Piloten	Keine	CPL/IR(H) mit Musterberechtigungen beschränkt auf Hubschrauber mit einem Piloten	Erlangung einer Musterberechtigung für Muster mit mehreren Piloten gemäß Teil-FCL	i)

▼M3

Nationale Lizenz	Gesamte Flugstundenerfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatz-Lizenz gemäß Teil-FCL und Bedingungen (soweit zutreffend)	Wegfall von Bedingungen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	< 500 als PIC auf Hubschraubern mit einem Piloten	Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und Flugdurchführung gemäß FCL.310 und FCL.615 Buchstabe b	wie Spalte 4 Zeile i		j)
CPL(H)	> 500 als PIC auf Hubschraubern mit einem Piloten	Nachtflugberechtigung	CPL(H) mit Musterberechtigungen beschränkt auf Hubschrauber mit einem Piloten		k)
CPL(H)	< 500 als PIC auf Hubschraubern mit einem Piloten	Nachtflugberechtigung Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und -durchführung gemäß FCL.310	wie Spalte 4 Zeile k		l)
CPL (H) ohne Nachtflugberechtigung	> 500 als PIC auf Hubschraubern mit einem Piloten		wie Spalte 4 Zeile k und beschränkt auf VFR-Tagbetrieb	Erlangung einer Musterberechtigung für Muster mit mehreren Piloten gemäß Teil-FCL und einer Nachtflugberechtigung	m)
CPL (H) ohne Nachtflugberechtigung	< 500 als PIC auf Hubschraubern mit einem Piloten	Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und -durchführung gemäß FCL.310	wie Spalte 4 Zeile k und beschränkt auf VFR-Tagbetrieb		n)
PPL/IR(H)	≥ 75 gemäß IFR		PPL/IR(H) (IR beschränkt auf PPL)	Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und -durchführung gemäß FCL.615 Buchstabe b	o)
PPL(H)	≥ 75 auf Hubschraubern	Nachweis der Verwendung von Funknavigationshilfen	PPL(H)		p)

(*) CPL-Inhaber, die bereits Inhaber einer Musterberechtigung für einen Hubschrauber mit mehreren Piloten sind, müssen keine Prüfung über theoretische ATPL(H)-Kenntnisse ablegen, solange sie weiterhin auf demselben Hubschraubermuster fliegen, theoretische ATPL(H)-Kenntnisse werden ihnen jedoch nicht auf eine Lizenz gemäß Teil-FCL angerechnet. Wenn sie eine weitere Musterberechtigung für einen anderen Hubschrauber mit mehreren Piloten beantragen, müssen sie Spalte 3 Zeile h Ziffer i der obigen Tabelle erfüllen.

▼B

2. **Lehrberechtigungen**

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

Nationale Zeugnisse oder Rechte	Erfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatzzeugnis
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	wie gemäß Teil-FCL für das entsprechende Zeugnis erforderlich		FI(H)/IRI(H)/TRI(H)*

Für die Verlängerung des Zeugnisses ist die Erfüllung der entsprechenden Anforderungen gemäß Teil-FCL erforderlich.

3. **SFI-Zeugnis**

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

Nationales Zeugnis	Erfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatzzeugnis
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	> 1 000 Stunden als Pilot von MPH	i) ist derzeit Inhaber von oder war Inhaber einer von einem Mitgliedstaat ausgestellten CPL, MPL oder ATPL; ii) hat den Flugsimulatorinhalt des entsprechenden Musterberechtigungslehrgangs einschließlich MCC absolviert	SFI(H)
SFI(H)	3 Jahre Erfahrung als SFI in jüngster Zeit	hat den Simulatorinhalt des entsprechenden Musterberechtigungslehrgangs einschließlich MCC absolviert	SFI(H)

Für die Verlängerung des Zeugnisses ist die Erfüllung der entsprechenden Anforderungen gemäß Teil-FCL erforderlich.

4. **STI-Zeugnis**

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

Nationales Zeugnis	Erfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatzzeugnis
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	> 500 Stunden als Pilot auf SPH	i) ist derzeit Inhaber oder war Inhaber einer von einem Mitgliedstaat ausgestellten Pilotenlizenz; ii) hat eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anlage 9 von Teil-FCL in einem für die beabsichtigte Ausbildung geeigneten FSTD abgelegt	STI(H)

▼B

Nationales Zeugnis	Erfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatzzeugnis
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	3 Jahre Erfahrung als STI in jüngster Zeit	hat eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anlage 9 von Teil-FCL in einem für die beabsichtigte Ausbildung geeigneten FSTD abgelegt	STI(H)

Für die Verlängerung des Zeugnisses ist die Erfüllung der entsprechenden Anforderungen gemäß Teil-FCL erforderlich.

▼M13

———————

▼B

ANHANG IV

[TEIL-MED]

▼M9

ABSCHNITT A

ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN

UNTERABSCHNITT 1

Allgemeines

MED.A.001 Zuständige Behörde

Für die Zwecke dieses Anhangs (Teil-MED) gilt als zuständige Behörde:

a) für flugmedizinische Zentren (Aero-Medical Centres, AeMC):

   1. die von dem Mitgliedstaat, in dem sich die Hauptniederlassung des flugmedizinischen Zentrums befindet, benannte Behörde;

   2. die Agentur, wenn sich das flugmedizinische Zentrum in einem Drittstaat befindet;

b) für flugmedizinische Sachverständige (Aero-Medical Examiners, AME):

   1. die von dem Mitgliedstaat, in dem sich der Hauptpraxissitz des flugmedizinischen Sachverständigen befindet, benannte Behörde;

   2. die von dem Mitgliedstaat, in dem der flugmedizinische Sachverständige die Erteilung eines Zeugnisses als flugmedizinischer Sachverständiger beantragt, benannte Behörde, wenn sich der Hauptpraxissitz des flugmedizinischen Sachverständigen in einem Drittland befindet;

c) für Ärzte für Allgemeinmedizin die von dem Mitgliedstaat benannte Behörde, bei der der Arzt für Allgemeinmedizin seine Tätigkeit anmeldet;

d) für Ärzte für Arbeitsmedizin, die Flugbegleiter auf flugmedizinische Tauglichkeit untersuchen, die von dem Mitgliedstaat benannte Behörde, bei der der Arzt für Arbeitsmedizin seine Tätigkeit anmeldet.

MED.A.005 Geltungsbereich

Dieser Anhang (Teil-MED) enthält Anforderungen in Bezug auf

a) die Erteilung, die Gültigkeit, die Verlängerung und die Erneuerung des Tauglichkeitszeugnisses, das zur Ausübung der mit einer Pilotenlizenz verbundenen Rechte oder zur Ausübung der Rechte eines Flugschülers erforderlich ist;

b) die flugmedizinische Tauglichkeit von Flugbegleitern;

c) die Zertifizierung von flugmedizinischen Sachverständigen;

d) die Qualifikation von Ärzten für Allgemeinmedizin und für Arbeitsmedizin.

MED.A.010 Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieses Anhangs (Teil-MED) gelten folgende Begriffsbestimmungen:

— „Einschränkung“ bezeichnet eine in dem Tauglichkeitszeugnis oder dem ärztlichen Gutachten für Flugbegleiter festgehaltene Bedingung, die beim Ausüben der mit der Lizenz oder der Flugbegleiterbescheinigung verbundenen Rechte zu erfüllen ist;

— „flugmedizinische Untersuchung“ bezeichnet eine Inspektion, Palpation, Perkussion, Auskultation oder andere Überprüfungsmaßnahme zur Feststellung der Tauglichkeit zur Ausübung der Rechte der Lizenz oder zur Ausübung der den Flugbegleitern obliegenden Sicherheitsaufgaben;

▼M9

— „flugmedizinische Beurteilung“ bezeichnet das Ergebnis bezüglich der Tauglichkeit eines Bewerbers auf der Grundlage einer Prüfung des Bewerbers nach diesem Anhang (Teil-MED) und weiterer Untersuchungen und medizinischer Tests im klinisch angezeigten Umfang.

— „signifikant“ bezeichnet einen Schweregrad einer Erkrankung, die die sichere Ausübung der mit der Lizenz verbundenen Rechte oder die sichere Ausübung der den Flugbegleitern obliegenden Sicherheitsaufgaben unmöglich machen würde;

— „Bewerber“ bezeichnet eine Person, die ein Tauglichkeitszeugnis beantragt oder Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses ist und die einer flugmedizinischen Beurteilung ihrer Tauglichkeit zur Ausübung der mit der Lizenz verbundenen Rechte oder zur Ausübung der den Flugbegleitern obliegenden Sicherheitsaufgaben unterzogen wird;

— „Krankengeschichte“ bezeichnet die Schilderung oder Aufzeichnung früherer Krankheiten, Verletzungen, Behandlungen oder sonstiger medizinischer Sachverhalte, darunter auch Untauglichkeitsbeurteilungen oder Einschränkungen in Tauglichkeitszeugnissen, die für den gegenwärtigen Gesundheitszustand oder die flugmedizinische Tauglichkeit des Bewerbers relevant sind oder sein können;

— „Genehmigungsbehörde“ bezeichnet die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, die die Lizenz erteilt hat bzw. bei der eine Person die Erteilung einer Lizenz beantragt oder, wenn eine Person noch keine Lizenz beantragt hat, die gemäß FCL.001 von Anhang I (Teil-FCL) zuständige Behörde;

— „farbensicher“ bezeichnet die Fähigkeit eines Bewerbers, die in der Flugnavigation verwendeten Farben jederzeit zu unterscheiden und die in der Luftfahrt verwendeten farbigen Lichter korrekt zu erkennen;

— „Überprüfung“ bezeichnet eine Beurteilung des Verdachts auf eine bestimmte Erkrankung bei einem Bewerber mittels Untersuchungen und Tests zum Abklären des tatsächlichen Vorliegens dieser Erkrankung;

— „bestätigtes medizinisches Ergebnis“ bezeichnet das Ergebnis, zu dem einer oder mehrere von der Genehmigungsbehörde akzeptierte medizinische Experten auf der Grundlage objektiver und nichtdiskriminierender Kriterien für die Zwecke des jeweiligen Falls in Beratung mit flugbetrieblichen bzw. sonstigen Experten gelangt sind und für das möglicherweise eine betriebliche Risikobewertung angezeigt ist;

— „Missbrauch von Substanzen“ bezeichnet den Konsum einer oder mehrerer psychoaktiver Substanzen durch fliegendes Personal in einer Weise, die

  a) eine direkte Gefahr für die Person, die die Substanz(en) konsumiert, darstellt oder das Leben, die Gesundheit oder das Wohlergehen Dritter gefährdet und/oder

  b) berufliche, soziale, geistige oder körperliche Probleme oder Störungen verursacht oder verstärkt;

— „psychoaktive Substanzen“ bezeichnet Alkohol, Opioide, Kannabinoide, Beruhigungsmittel, Schlafmittel, Kokain, sonstige Psychostimulanzien, Halluzinogene und flüchtige Lösungsmittel, jedoch nicht Koffein und Tabak;

— „Refraktionsfehler“ bezeichnet die mit Standardmethoden in Dioptrien gemessene Abweichung von der Normalsichtigkeit, wobei der am stärksten ametrope Meridian zugrunde gelegt wird.

MED.A.015 Ärztliche Schweigepflicht

Die an einer flugmedizinischen Untersuchung, flugmedizinischen Beurteilung und Erteilung von Tauglichkeitszeugnissen beteiligten Personen stellen sicher, dass die Einhaltung der ärztlichen Schweigepflicht jederzeit gewährleistet ist.

MED.A.020 Eingeschränkte flugmedizinische Tauglichkeit

a) Lizenzinhaber dürfen die mit ihrer Lizenz und mit zugehörigen Berechtigungen oder Zeugnissen verbundenen Rechte nicht ausüben und Flugschüler dürfen nicht allein fliegen, wenn sie:

▼M9

1. sich der Einschränkung ihrer flugmedizinischen Tauglichkeit bewusst sind, die es ihnen unmöglich machen könnte, ihre Rechte sicher auszuüben;

2. ein verschreibungspflichtiges oder nicht verschreibungspflichtiges Arzneimittel einnehmen oder anwenden, das sie in der sicheren Ausübung der mit der verwendeten Lizenz verbundenen Rechte wahrscheinlich gefährdet;

3. sich einer medizinischen Behandlung, einem chirurgischen Eingriff oder einer anderen Behandlung unterziehen, die die sichere Ausübung der mit der verwendeten Lizenz verbundenen Rechte wahrscheinlich gefährdet.

b) Weiterhin müssen sich Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses ohne unangemessene Verzögerung und vor Ausübung der mit ihrer Lizenz verbundenen Rechte von den flugmedizinischen Beratungszentren, flugmedizinischen Sachverständigen bzw. Ärzten für Allgemeinmedizin flugmedizinisch beraten lassen, wenn sie

1. sich einem chirurgischen Eingriff oder einem invasiven Verfahren unterzogen haben;

2. mit der regelmäßigen Einnahme oder Anwendung von Arzneimitteln begonnen haben;

3. sich eine erhebliche Verletzung zugezogen haben, die eine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied nicht zulässt;

4. unter einer erheblichen Erkrankung leiden, die eine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied nicht zulässt;

5. schwanger sind;

6. in ein Krankenhaus oder eine Klinik eingewiesen worden sind;

7. erstmals eine korrigierende Sehhilfe benötigen.

c) In den Fällen von Buchstabe b gilt Folgendes:

1. Inhaber von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 und Klasse 2 müssen ein flugmedizinisches Zentrum oder einen flugmedizinischen Sachverständigen konsultieren. In diesem Fall muss das flugmedizinische Zentrum oder der flugmedizinische Sachverständige ihre flugmedizinische Tauglichkeit beurteilen und entscheiden, ob sie die mit ihrer Lizenz verbundenen Rechte wieder ausüben können;

2. Inhaber von LAPL-Tauglichkeitszeugnissen müssen ein flugmedizinisches Zentrum, einen flugmedizinischen Sachverständigen oder den Arzt für Allgemeinmedizin konsultieren, der das Tauglichkeitszeugnis unterschrieben hat. In diesem Fall muss das flugmedizinische Zentrum, der flugmedizinische Sachverständige oder der Arzt für Allgemeinmedizin ihre flugmedizinische Tauglichkeit beurteilen und entscheiden, ob sie die mit ihrer Lizenz verbundenen Rechte wieder ausüben können;

d) Flugbegleiter dürfen ihre Aufgaben an Bord eines Luftfahrzeugs nicht wahrnehmen bzw. die mit ihrer Flugbegleiterbescheinigung verbundenen Rechte nicht ausüben, wenn sie von einer Einschränkung ihrer flugmedizinischen Tauglichkeit Kenntnis haben, deren Ausmaß sie außer Stande setzen könnte, ihre Sicherheitsaufgaben und Verantwortlichkeiten wahrzunehmen;

e) Flugbegleiter, auf die die unter Buchstabe b Nummern 1 bis 5 genannten medizinischen Befunde zutreffen, müssen darüber hinaus unverzüglich ein flugmedizinisches Zentrum, einen flugmedizinischen Sachverständigen bzw. einen Arzt für Arbeitsmedizin konsultieren. In diesem Fall muss das flugmedizinische Zentrum, der flugmedizinische Sachverständige oder der Arzt für Arbeitsmedizin die flugmedizinische Tauglichkeit der Flugbegleiter beurteilen und entscheiden, ob diese imstande sind, ihre Sicherheitsaufgaben wieder wahrzunehmen.

▼M9

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

a) Bei der Durchführung flugmedizinischer Untersuchungen und Beurteilungen gemäß diesem Anhang (Part-MED) müssen das flugmedizinische Zentrum, der flugmedizinische Sachverständige, der Arzt für Allgemeinmedizin und der Arzt für Arbeitsmedizin

1. sicherstellen, dass die Kommunikation mit dem Bewerber ohne Sprachbarrieren möglich ist;

2. den Bewerber auf die Folgen hinweisen, die unvollständige, ungenaue oder falsche Angaben bezüglich seiner Krankengeschichte nach sich ziehen;

3. die Genehmigungsbehörde oder, im Falle von Inhabern von Flugbegleiterbescheinigungen, die zuständige Behörde informieren, falls der Bewerber unvollständige, ungenaue oder falsche Angaben bezüglich seiner Krankengeschichte macht;

4. die Genehmigungsbehörde informieren, wenn der Bewerber in irgendeiner Phase des Verfahrens die Beantragung eines Tauglichkeitszeugnisses zurückzieht.

b) Nach Abschluss der flugmedizinischen Untersuchungen und Beurteilungen müssen das flugmedizinische Zentrum, der flugmedizinische Sachverständige, der Arzt für Allgemeinmedizin und der Arzt für Arbeitsmedizin

1. dem Bewerber mitteilen, ob er tauglich oder nicht tauglich ist oder an den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde, das flugmedizinische Zentrum bzw. den flugmedizinischen Sachverständigen verwiesen wird;

2. den Bewerber über jede Einschränkung informieren, die die Flugausbildung oder die mit der Lizenz bzw. der Flugbegleiterbescheinigung verbundenen Rechte einschränken könnte;

3. einen Bewerber, der als untauglich beurteilt wurde, über sein Recht auf Überprüfung der Entscheidung gemäß den Verfahren der zuständigen Behörde informieren;

4. im Falle von Bewerbern um ein Tauglichkeitszeugnis dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde unverzüglich einen unterzeichneten oder elektronisch authentisierten Bericht mit den detaillierten Ergebnissen der für die Klasse des Tauglichkeitszeugnisses erforderlichen flugmedizinischen Untersuchungen und Beurteilungen sowie eine Kopie des Antragsformulars, des Untersuchungsformulars und des Tauglichkeitszeugnisses vorlegen;

5. den Bewerber auf seine Verpflichtungen im Falle einer Einschränkung der Tauglichkeit nach Punkt MED.A.020 hinweisen.

c) Wird eine Konsultation des medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde nach diesem Anhang (Teil-MED) gefordert, haben das flugmedizinische Zentrum und der flugmedizinische Sachverständige das von der zuständigen Behörde festgelegte Verfahren einzuhalten.

d) Flugmedizinische Zentren, flugmedizinische Sachverständige, Ärzte für Allgemeinmedizin und Ärzte für Arbeitsmedizin müssen ihre Aufzeichnungen der Einzelheiten der gemäß diesem Anhang (Teil-MED) durchgeführten flugmedizinischen Untersuchungen und Beurteilungen sowie ihre Ergebnisse für einen Zeitraum von mindestens 10 Jahren oder gegebenenfalls einen nach einzelstaatlichen Rechtsvorschriften vorgeschriebenen längeren Zeitraum aufbewahren.

e) Flugmedizinische Zentren, flugmedizinische Sachverständige, Ärzte für Allgemeinmedizin und Ärzte für Arbeitsmedizin müssen dem medizinischen Sachverständigen der zuständigen Behörde auf Aufforderung alle flugmedizinischen Aufzeichnungen und Berichte und sonstigen relevanten Informationen vorlegen, wenn dies erforderlich ist für

1. die Erteilung von Tauglichkeitszeugnissen;

2. Aufsichtszwecke.

▼M9

f) Nach Punkt ARA.MED.160(d) müssen flugmedizinische Zentren und flugmedizinische Sachverständige die Daten in die Europäische flugmedizinische Datenbank eintragen und die Daten aktualisieren.

UNTERABSCHNITT 2

Anforderungen an Tauglichkeitszeugnisse

MED.A.030 Tauglichkeitszeugnisse

a) Ein Flugschüler darf erst dann Alleinflüge durchführen, wenn er Inhaber des Tauglichkeitszeugnisses ist, das für die betreffende Lizenz erforderlich ist.

b) Ein Bewerber für eine Lizenz nach Anhang I (Teil-FCL) muss über ein Tauglichkeitszeugnis verfügen, das nach diesem Anhang (Teil-MED) erteilt wurde und für die Rechte geeignet ist, die mit der beantragten Lizenz verbunden sind.

▼M12

c) Für die Ausübung

1. der mit einer Leichtluftfahrzeug-Pilotenlizenz (LAPL), einer Ballonpilotenlizenz (BPL) nach Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 oder einer Segelflugzeugpilotenlizenz (SPL) nach Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 verbundenen Rechte benötigt der Pilot mindestens ein gültiges LAPL-Tauglichkeitszeugnis,

2. der mit einer Privatpilotenlizenz (PPL) verbundenen Rechte benötigt der Pilot mindestens ein gültiges Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2,

3. der mit einer BPL verbundenen Rechte für die Zwecke

   i) der gewerblichen Beförderung von Fahrgästen mit Ballonen benötigt der Pilot mindestens ein gültiges Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2,

   ii) eines anderen Flugbetriebs als der gewerblichen Beförderung von Fahrgästen mit Ballonen benötigt der Pilot, wenn sich mehr als 4 Personen an Bord befinden, mindestens ein gültiges Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2,

4. der mit einer SPL verbundenen Rechte für die Zwecke des gewerblichen Flugbetriebs mit Segelflugzeugen, mit Ausnahme des in Artikel 3 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission genannten Flugbetriebs, benötigt der Pilot mindestens ein gültiges Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2,

5. der mit einer Lizenz für Berufspiloten (CPL), einer Lizenz für Piloten in mehrköpfigen Flugbesatzungen (MPL) oder einer Lizenz für Verkehrspiloten (ATPL) verbundenen Rechte benötigt der Pilot ein gültiges Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1.

▼M9

d) Wenn die Privatpilotenlizenz oder die Leichtluftfahrzeug-Pilotenlizenz um eine Nachtflugberechtigung ergänzt werden soll, muss der Lizenzinhaber farbensicher sein.

▼M12

e) Wenn eine Privatpilotenlizenz um eine Instrumentenflugberechtigung oder eine Basis-Instrumentenflugberechtigung ergänzt werden soll, muss der Lizenzinhaber sich Reintonaudiometrie-Untersuchungen mit der Periodizität und nach dem Standard, die für Inhaber von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 vorgeschrieben sind, unterziehen.

▼M9

f) Lizenzinhaber dürfen zu keiner Zeit über mehrere gemäß diesem Anhang (Teil-MED) erteilte Tauglichkeitszeugnisse verfügen.

MED.A.035 Beantragung eines Tauglichkeitszeugnisses

a) Die Beantragung eines Tauglichkeitszeugnisses hat in der von der zuständigen Behörde festgelegten Art und Weise zu erfolgen.

▼M9

b) Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis müssen dem flugmedizinischen Zentrum, dem flugmedizinischen Sachverständigen bzw. dem Arzt für Allgemeinmedizin Folgendes vorlegen:

1. den Nachweis ihrer Identität;

2. eine unterzeichnete Erklärung:

i) über medizinische Sachverhalte, die ihre Krankengeschichte betreffen;

ii) darüber, ob sie bereits zu einem früheren Zeitpunkt ein Tauglichkeitszeugnis beantragt haben oder sich einer flugmedizinischen Untersuchung zum Erwerb eines Tauglichkeitszeugnisses unterzogen haben, und, falls zutreffend, bei wem und mit welchem Ergebnis;

iii) darüber, ob sie jemals als untauglich beurteilt wurden oder ein ihnen erteiltes Tauglichkeitszeugnis ausgesetzt oder widerrufen wurde.

c) Bei der Beantragung einer Verlängerung oder Erneuerung des Tauglichkeitszeugnisses müssen Bewerber vor Beginn der entsprechenden flugmedizinischen Untersuchungen dem flugmedizinischen Zentrum, dem flugmedizinischen Sachverständigen bzw. dem Arzt für Allgemeinmedizin das letzte Tauglichkeitszeugnis vorlegen.

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

a) Ein Tauglichkeitszeugnis darf erst erteilt, verlängert oder erneuert werden, wenn die erforderlichen flugmedizinischen Untersuchungen bzw. Beurteilungen abgeschlossen sind und der Bewerber als tauglich beurteilt wurde.

b) *Erstmalige Erteilung*

1. Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 müssen von einem flugmedizinischen Zentrum erteilt werden.

2. Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 2 müssen von einem flugmedizinischen Zentrum oder von einem flugmedizinischen Sachverständigen erteilt werden.

3. LAPL-Tauglichkeitszeugnisse müssen von einem flugmedizinischen Zentrum oder von einem flugmedizinischen Sachverständigen erteilt werden. Sie können auch von einem Arzt für Allgemeinmedizin erteilt werden, sofern nach dem einzelstaatlichen Recht des Mitgliedstaats der Genehmigungsbehörde, bei der das Tauglichkeitszeugnis beantragt wurde, zulässig.

c) *Verlängerung und Erneuerung*

1. Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 und der Klasse 2 müssen von einem flugmedizinischen Zentrum oder von einem flugmedizinischen Sachverständigen verlängert und erneuert werden.

2. LAPL-Tauglichkeitszeugnisse müssen von einem flugmedizinischen Zentrum oder von einem flugmedizinischen Sachverständigen verlängert und erneuert werden. Sie können auch von einem Arzt für Allgemeinmedizin verlängert oder erneuert werden, sofern nach dem einzelstaatlichen Recht des Mitgliedstaats der Genehmigungsbehörde, bei der das Tauglichkeitszeugnis beantragt wurde, zulässig.

d) Das flugmedizinische Zentrum, der flugmedizinische Sachverständige oder der Arzt für Allgemeinmedizin darf ein Tauglichkeitszeugnis nur erteilen, verlängern oder erneuern, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

1. Der Bewerber hat ihnen eine vollständige Krankengeschichte und — sofern vom flugmedizinischen Zentrum, vom flugmedizinischen Sachverständigen oder vom Arzt für Allgemeinmedizin gefordert — die Ergebnisse der medizinischen Untersuchungen und Tests vorgelegt, die vom behandelnden Arzt des Bewerbers oder von sonstigen Fachärzten durchgeführt wurden;

▼M9

2. das flugmedizinische Zentrum, der flugmedizinische Sachverständige oder der Arzt für Allgemeinmedizin hat die flugmedizinische Beurteilung auf Grundlage der medizinischen Untersuchungen und Tests durchgeführt, die für das betreffende Tauglichkeitszeugnis erforderlich sind, um zu bestätigen, dass der Bewerber sämtlichen relevanten Anforderungen dieses Anhangs (Teil-MED) genügt.

e) Der flugmedizinische Sachverständige, das flugmedizinische Zentrum oder, im Falle einer Verweisung, der medizinische Sachverständige der Genehmigungsbehörde kann verlangen, dass sich der Bewerber, wenn dies klinisch oder epidemiologisch indiziert ist, weiteren medizinischen Untersuchungen und Überprüfungen unterzieht, bevor das Tauglichkeitszeugnis erteilt, verlängert oder erneuert wird.

f) Der medizinische Sachverständige der Genehmigungsbehörde kann ein Tauglichkeitszeugnis erteilen oder neu erteilen.

MED.A.045 Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung von Tauglichkeitszeugnissen

a) *Gültigkeit*

1. Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 sind für einen Zeitraum von 12 Monaten gültig.

2. Abweichend von Nummer 1 sind Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 6 Monate gültig, wenn der Lizenzinhaber:

i) auf Luftfahrzeugen mit einem alleinigen Piloten in der gewerblichen Beförderung von Fluggästen tätig ist und das 40. Lebensjahr vollendet hat;

ii) das 60. Lebensjahr vollendet hat.

3. Die Gültigkeitsdauer von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 2 beträgt

i) 60 Monate, bis der Lizenzinhaber das 40. Lebensjahr vollendet hat. Die Gültigkeit eines Tauglichkeitszeugnisses, das vor Vollendung des 40. Lebensjahres des Lizenzinhabers ausgestellt wurde, endet mit Vollendung des 42. Lebensjahres des Lizenzinhabers;

ii) 24 Monate bei Lizenzinhabern, die zwischen 40 und 50 Jahre alt sind. Die Gültigkeit eines Tauglichkeitszeugnisses, das vor Vollendung des 50. Lebensjahres des Lizenzinhabers ausgestellt wurde, endet mit Vollendung des 51. Lebensjahres des Lizenzinhabers;

iii) 12 Monate bei Lizenzinhabern, die älter als 50 Jahre sind.

4. Die Gültigkeitsdauer von LAPL-Tauglichkeitszeugnissen beträgt

i) 60 Monate, bis der Lizenzinhaber das 40. Lebensjahr vollendet hat. Die Gültigkeit eines Tauglichkeitszeugnisses, das vor Vollendung des 40. Lebensjahres des Lizenzinhabers ausgestellt wurde, endet mit Vollendung des 42. Lebensjahres des Lizenzinhabers;

ii) 24 Monate bei Lizenzinhabern, die älter als 40 Jahre sind.

5. Die Gültigkeitsdauer eines Tauglichkeitszeugnisses, einschließlich aller zugehörigen Untersuchungen oder besonderen Überprüfungen, berechnet sich ab dem Zeitpunkt der flugmedizinischen Untersuchung im Falle einer erstmaligen Erteilung und Erneuerung und ab dem Zeitpunkt des Ablaufs der Gültigkeit des vorherigen Tauglichkeitszeugnisses im Falle einer Verlängerung.

b) *Verlängerung*

Flugmedizinische Untersuchungen bzw. Beurteilungen zur Verlängerung eines Tauglichkeitszeugnisses können bis zu 45 Tage vor dem Ablaufdatum des Tauglichkeitszeugnisses durchgeführt werden.

▼M9

c) *Erneuerung*

1. Erfüllt der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses die Vorgaben gemäß Buchstabe b nicht, so ist eine Erneuerungsuntersuchung bzw. -beurteilung erforderlich.

2. Für Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 und der Klasse 2 gilt Folgendes:

i) Ist die Gültigkeit des Tauglichkeitszeugnisses seit weniger als 2 Jahren abgelaufen, wird eine routinemäßige flugmedizinische Untersuchung zur Verlängerung durchgeführt;

▼C9

ii) ist die Gültigkeit des Tauglichkeitszeugnisses seit mehr als 2 Jahren, jedoch weniger als 5 Jahren abgelaufen, darf das flugmedizinische Zentrum oder der flugmedizinische Sachverständige die flugmedizinische Untersuchung zur Erneuerung erst nach einer Beurteilung der flugmedizinischen Aufzeichnungen des Bewerbers durchführen;

▼M9

iii) ist die Gültigkeit des Tauglichkeitszeugnisses seit mehr als 5 Jahren abgelaufen, gelten dieselben flugmedizinischen Untersuchungsanforderungen wie bei einer erstmaligen Erteilung, wobei die Beurteilung auf der Grundlage der Anforderungen für eine Verlängerung durchzuführen ist.

3. Bei LAPL-Tauglichkeitszeugnissen hat das flugmedizinische Zentrum, der flugmedizinische Sachverständige oder der Arzt für Allgemeinmedizin eine Beurteilung der Krankengeschichte des Bewerbers und die flugmedizinischen Untersuchungen bzw. Beurteilungen nach den Punkten MED.B.005 und MED.B.095 durchzuführen.

MED.A.046 Aussetzung oder Widerruf eines Tauglichkeitszeugnisses

a) Die Genehmigungsbehörde kann ein Tauglichkeitszeugnis aussetzen oder widerrufen.

b) Bei einer Aussetzung des Tauglichkeitszeugnisses hat der Inhaber das Tauglichkeitszeugnis auf Aufforderung durch die Genehmigungsbehörde an diese zurückzugeben.

c) Nach einem Widerruf des Tauglichkeitszeugnisses hat der Inhaber das Tauglichkeitszeugnis unverzüglich an die Genehmigungsbehörde zurückzugeben.

MED.A.050 Verweisung

a) Wird ein Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 oder der Klasse 2 nach Punkt MED.B.001 an den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde verwiesen, übermittelt das flugmedizinische Zentrum oder der flugmedizinische Sachverständige die betreffenden medizinischen Unterlagen an die Genehmigungsbehörde.

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

ABSCHNITT B

ANFORDERUNGEN AN DIE ERTEILUNG VON TAUGLICHKEITSZEUGNISSEN FÜR PILOTEN

UNTERABSCHNITT 1

Allgemeines

MED.B.001 Einschränkungen in Tauglichkeitszeugnissen

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

1. Wenn ein Bewerber die Anforderungen, die für die Erteilung eines Tauglichkeitszeugnisses der jeweiligen Klasse gelten, nicht vollständig erfüllt, aber davon ausgegangen werden kann, dass die sichere Ausübung der mit der verwendeten Lizenz verbundenen Rechte dadurch wahrscheinlich nicht gefährdet wird, muss das flugmedizinische Zentrum oder der flugmedizinische Sachverständige

▼**M9**

i) bei Bewerbern um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 die Entscheidung über die Tauglichkeit des Bewerbers, wie in diesem Abschnitt angegeben, dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde übertragen;

ii) in Fällen, in denen eine Verweisung an den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde in diesem Abschnitt nicht vorgesehen ist, beurteilen, ob der Bewerber imstande ist, seine Aufgaben sicher auszuüben, wenn die auf dem Tauglichkeitszeugnis angegebene(n) Einschränkung(en) eingehalten wird/werden, und das Tauglichkeitszeugnis mit der (den) erforderlichen Einschränkung(en) erteilen;

iii) bei Bewerbern um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2 in Konsultation mit dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde, wie in diesem Abschnitt angegeben, beurteilen, ob der Bewerber imstande ist, seine Aufgaben sicher auszuüben, wenn die auf dem Tauglichkeitszeugnis angegebene(n) Einschränkung(en) eingehalten wird/werden, und das Tauglichkeitszeugnis mit der (den) erforderlichen Einschränkung(en) erteilen;

2. Das flugmedizinische Zentrum oder der flugmedizinische Sachverständige kann ein Tauglichkeitszeugnis mit den gleichen Einschränkungen verlängern oder erneuern, ohne den Bewerber an die Genehmigungsbehörde zu verweisen oder den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde zu konsultieren.

b) *Einschränkungen in Tauglichkeitszeugnissen für LAPL*

1. Wenn ein Arzt für Allgemeinmedizin nach eingehender Prüfung der Krankengeschichte des Bewerbers für ein LAPL-Tauglichkeitszeugnis zu dem Schluss kommt, dass dieser den Anforderungen an die flugmedizinische Tauglichkeit nicht genügt, muss der Arzt für Allgemeinmedizin den Bewerber an ein flugmedizinisches Zentrum oder an einen flugmedizinischen Sachverständigen verweisen, es sei denn bei dem Bewerber sind nur Einschränkungen hinsichtlich des Tragens einer korrigierenden Sehhilfe oder der Gültigkeitsdauer des Tauglichkeitszeugnisses erforderlich.

2. Wird ein Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis für LAPL nach Nummer 1 an ein flugmedizinisches Zentrum oder einen flugmedizinischen Sachverständigen verwiesen, müssen diese unter gebührender Berücksichtigung der Punkte MED.B.005 und MED.B.095 beurteilen, ob der Bewerber imstande ist, seine Aufgaben sicher auszuüben, wenn die auf dem Tauglichkeitszeugnis angegebene(n) Einschränkung(en) eingehalten wird/werden, und das Tauglichkeitszeugnis mit der (den) erforderlichen Einschränkung(en) erteilen. Das flugmedizinische Zentrum oder der flugmedizinische Sachverständige muss stets das Erfordernis in Erwägung ziehen, dem Bewerber das Recht zur Beförderung von Fluggästen einzuschränken (Einschränkung OPL — Operational Passenger Limitation — gültig nur ohne Fluggäste).

3. Der Arzt für Allgemeinmedizin kann ein Tauglichkeitszeugnis für LAPL mit den gleichen Einschränkungen verlängern oder erneuern, ohne den Bewerber an ein flugmedizinisches Zentrum oder an einen flugmedizinischen Sachverständigen zu verweisen.

c) Bei der Beurteilung, ob eine Einschränkung notwendig ist, ist insbesondere Folgendes zu prüfen:

1. ob ein bestätigtes medizinisches Ergebnis darauf hinweist, dass unter bestimmten Umständen die Nichterfüllung der nummerischen oder sonstig festgelegten Anforderungen eine Ausprägung annimmt, bei der die Ausübung der mit der beantragten Lizenz verbundenen Rechte die Flugsicherheit wahrscheinlich nicht gefährdet;

2. die für die auszuübende Tätigkeit relevante Fähigkeit, Qualifikation und Erfahrung des Bewerbers.

▼**M9**

d) *Kürzel für Einschränkungen der Tätigkeit (als Pilot)*

1. Einschränkung auf den Betrieb mit mehreren Piloten (Operational Multi-pilot Limitation, OML — nur Klasse 1)

i) Wenn der Inhaber einer CPL, ATPL oder MPL die Anforderungen für ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 nicht vollständig erfüllt und an den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde verwiesen wurde, muss dieser medizinische Sachverständige beurteilen, ob das Tauglichkeitszeugnis mit der Einschränkung OML („gültig nur als qualifizierter Kopilot oder mit qualifiziertem Kopiloten“) erteilt werden kann.

ii) Der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses mit der Einschränkung OML darf ein Luftfahrzeug nur zusammen mit einem anderen Piloten führen, wenn dieser andere Pilot für das Führen eines Luftfahrzeugs der betreffenden Klasse und des betreffenden Musters vollständig qualifiziert ist, nicht der Einschränkung OML unterliegt und das 60. Lebensjahr noch nicht vollendet hat.

iii) Die Einschränkung OML für Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 ist erstmals vom medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde einzutragen und darf nur von diesem ausgetragen werden.

2. Einschränkung auf den Betrieb mit Sicherheitspiloten (Operational Safety Pilot Limitation, OSL — Klasse 2 und LAPL-Rechte)

i) Der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses mit der Einschränkung OSL darf ein Luftfahrzeug nur führen, wenn ein anderer Pilot mitfliegt, der als verantwortlicher Pilot Luftfahrzeuge der betreffenden Klasse und des betreffenden Musters führen darf, wenn das Luftfahrzeug mit Doppelsteuer ausgerüstet ist und der zweite Pilot einen Sitz einnimmt, der die unmittelbare Übernahme der Steuerung erlaubt.

ii) Die Einschränkung OSL für Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 2 darf von dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde, einem flugmedizinischen Zentrum oder einem flugmedizinischen Sachverständigen in Konsultation mit dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde ein- oder ausgetragen werden.

iii) Die Einschränkung OSL für Tauglichkeitszeugnisse für LAPL darf von dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde, einem flugmedizinischen Zentrum oder einem flugmedizinischen Sachverständigen ein- oder ausgetragen werden.

3. Einschränkung auf den Betrieb ohne Fluggäste (Operational passenger limitation, OPL — Klasse 2 und LAPL-Rechte)

i) Der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses mit der Einschränkung OPL darf nur Luftfahrzeuge führen, an deren Bord sich keine Fluggäste befinden.

ii) Die Einschränkung OPL für Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 2 darf von dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde, einem flugmedizinischen Zentrum oder einem flugmedizinischen Sachverständigen in Konsultation mit dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde ein- oder ausgetragen werden.

iii) Die Einschränkung OPL für Tauglichkeitszeugnisse für LAPL darf von dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde, einem flugmedizinischen Zentrum oder einem flugmedizinischen Sachverständigen ein- oder ausgetragen werden.

▼M9

4. Einschränkung des Pilotenbetriebs (Operational pilot restriction limitation, ORL — Klasse 2 und LAPL-Rechte)

i) Der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses mit der Einschränkung ORL darf nur dann ein Luftfahrzeug führen, wenn eine der beiden folgenden Bedingungen erfüllt ist:

A) Ein anderer Pilot fliegt mit, der vollständig qualifiziert ist, als verantwortlicher Pilot Luftfahrzeuge der betreffenden Klasse und des betreffenden Musters zu führen, das Luftfahrzeug ist mit Doppelsteuer ausgerüstet und der zweite Pilot nimmt einen Sitz ein, der die unmittelbare Übernahme der Steuerung erlaubt.

B) An Bord des Luftfahrzeugs befinden sich keine Fluggäste.

ii) Die Einschränkung ORL für Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 2 darf von dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde, einem flugmedizinischen Zentrum oder einem flugmedizinischen Sachverständigen in Konsultation mit dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde ein- oder ausgetragen werden.

iii) Die Einschränkung ORL für Tauglichkeitszeugnisse für LAPL darf von dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde, einem flugmedizinischen Zentrum oder einem flugmedizinischen Sachverständigen ein- oder ausgetragen werden.

5. Besondere Einschränkungen wie angegeben (Special restrictions as specified, SSL)

Der Einschränkung SSL auf einem Tauglichkeitszeugnis ist eine Beschreibung der Einschränkung hinzuzufügen.

e) Sofern für die Gewährleistung der Flugsicherheit erforderlich, können dem Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses durch den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde, das flugmedizinische Zentrum, den flugmedizinische Sachverständigen bzw. den Arzt für Allgemeinmedizin weiter Einschränkungen auferlegt werden.

f) Alle dem Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses auferlegten Einschränkungen sind in diesem anzugeben.

MED.B.005 Allgemeine medizinische Anforderungen

Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis sind gemäß den in den Unterabschnitten 2 und 3 im Einzelnen aufgeführten medizinischen Anforderungen zu beurteilen.

Darüber hinaus sind Bewerber als untauglich zu beurteilen, wenn sie einen der folgenden medizinischen Befunde aufweisen, der dazu führt, dass sie funktional so stark beeinträchtigt werden, dass die sichere Ausübung der mit der beantragten Lizenz verbundenen Rechte wahrscheinlich gefährdet wird oder sie wahrscheinlich plötzlich außerstande gesetzt werden, diese Rechte auszuüben.

a) angeborene oder erworbene Normabweichungen;

b) aktive, latente, akute oder chronische Erkrankungen oder Behinderungen;

c) Wunden, Verletzungen oder Operationsfolgen;

d) Wirkungen oder Nebenwirkungen eines für therapeutische, diagnostische oder präventive Zwecke angewandten bzw. eingenommenen verschreibungspflichtigen oder nicht verschreibungspflichtigen Arzneimittels.

UNTERABSCHNITT 2

Medizinische Anforderungen an die Erteilung von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 und Klasse 2

MED.B.010 Herz-Kreislauf-System

a) *Untersuchung*

1. Bei klinischer Indikation und zu den folgenden Zeitpunkten sind ein standardmäßiges 12-Kanal-Ruhe-Elektrokardiogramm (EKG) zu erstellen und ein Bericht zu verfassen:

▼M9

i) für Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 bei der Erstuntersuchung, danach alle 5 Jahre bis zur Vollendung des 30. Lebensjahres, alle 2 Jahre bis zur Vollendung des 40. Lebensjahres, jährlich bis zur Vollendung des 50. Lebensjahres sowie danach bei sämtlichen Verlängerungs- und Erneuerungsuntersuchungen;

ii) für Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 2 bei der Erstuntersuchung, bei der ersten Untersuchung nach Vollendung des 40. Lebensjahres, bei der ersten Untersuchung nach Vollendung des 50. Lebensjahres und danach alle 2 Jahre.

2. Bei klinischer Indikation ist eine erweiterte kardiovaskuläre Beurteilung erforderlich.

3. Für Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 ist eine erweiterte kardiovaskuläre Beurteilung bei der ersten Verlängerungs- oder Erneuerungsuntersuchung nach Vollendung des 65. Lebensjahres sowie anschließend alle 4 Jahre durchzuführen.

4. Für Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 ist eine Bestimmung der Serumlipide, einschließlich des Cholesterins, bei der Erstuntersuchung sowie bei der ersten Untersuchung nach Vollendung des 40. Lebensjahres durchzuführen.

b) *Herz-Kreislauf-System — Allgemeines*

1. Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 sind als untauglich zu beurteilen, wenn bei ihnen einer der folgenden medizinischen Befunde vorliegt:

i) thorakales oder suprarenales abdominales Aortenaneurysma vor chirurgischem Eingriff;

ii) signifikante funktionelle oder symptomatische Veränderung an einer der Herzklappen;

iii) Herz- oder Herz-Lungen-Transplantation;

iv) symptomatische hypertrophe Kardiomyopathie.

2. Bevor ihr Antrag weiter in Betracht gezogen wird, müssen Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 an den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde verwiesen werden, wenn ihrer dokumentierten Krankengeschichte oder Diagnose zufolge bei ihnen einer der folgenden medizinischen Befunde vorliegt:

i) periphere arterielle Gefäßerkrankung vor oder nach chirurgischem Eingriff;

ii) thorakales oder suprarenales abdominales Aortenaneurysma nach chirurgischem Eingriff;

iii) infrarenales abdominales Aortenaneurysma vor oder nach chirurgischem Eingriff;

iv) nicht signifikante funktionelle Veränderungen an einer der Herzklappen;

v) Zustand nach Herzklappenoperation;

vi) Veränderungen des Perikards, Myokards oder Endokards;

vii) angeborene Veränderung des Herzens vor oder nach korrigierendem chirurgischem Eingriff;

viii) vasovagale Synkopen unbekannter Ursache;

ix) arterielle oder venöse Thrombose;

x) Lungenembolie;

xi) kardiovaskuläre Störung, die einer systemischen Behandlung mit Antikoagulanzien bedarf.

3. Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2, bei denen einer der in den Nummern 1 und 2 genannten Befunde vorliegt, müssen von einem Kardiologen beurteilt werden, bevor ihre Tauglichkeit in Konsultation mit dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde beurteilt werden kann.

▼M9

4. Die Feststellung der Tauglichkeit von Bewerbern mit anderen Herzerkrankungen als in den Nummern 1 und 2 erfordert eine zufriedenstellende kardiologische Beurteilung.

c) *Blutdruck*

1. Der Blutdruck des Bewerbers ist bei jeder Untersuchung zu notieren.

2. Bewerber mit einem Blutdruck außerhalb des Normbereichs sind weitergehend im Hinblick auf ihr Herz-Kreislaufsystem und ihre Medikation zu beurteilen, um feststellen zu können, ob sie nach den Nummern 3 und 4 als untauglich zu beurteilen sind.

3. Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 sind als untauglich zu beurteilen, wenn bei ihnen einer der folgenden medizinischen Befunde vorliegt:

i) symptomatische Hypotonie;

ii) ein Blutdruck, der bei der Untersuchung behandelt oder unbehandelt dauerhaft einen systolischen Wert von 160 mmHg und/oder einen diastolischen Wert von 95 mmHg überschreitet.

4. Bewerber, die damit begonnen haben, zur Kontrolle des Blutdrucks Arzneimittel einzunehmen, sind als untauglich zu beurteilen, bis festgestellt wurde, dass keine signifikanten Nebenwirkungen zu verzeichnen sind.

d) *Koronare Herzkrankheit*

1. Bevor ihr Antrag weiter in Betracht gezogen wird, müssen Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1, bei denen einer der folgenden medizinischen Befunde vorliegt, an den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde verwiesen werden und sich einer kardiologischen Beurteilung unterziehen, um eine Myokardischämie auszuschließen:

i) Verdacht auf Myokardischämie;

ii) asymptomatische, wenig ausgeprägte koronare Herzkrankheit, die keiner antianginösen Therapie bedarf.

2. Bevor ihr Antrag weiter in Betracht gezogen wird, müssen Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2, bei denen einer der in Nummer 1 genannten medizinischen Befunde vorliegt, sich einer zufriedenstellenden kardiologischen Beurteilung unterziehen.

3. Bewerber sind als untauglich zu beurteilen, wenn bei ihnen einer der folgenden medizinischen Befunde vorliegt:

i) Myokardischämie;

ii) symptomatische koronare Herzkrankheit;

iii) medikamentös behandelte Symptome einer koronaren Herzkrankheit.

4. Bewerber, die sich erstmals ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 erteilen lassen möchten, sind als untauglich zu beurteilen, wenn ihrer Krankengeschichte oder Diagnose zufolge bei ihnen einer der folgenden Befunde vorliegt:

i) Myokardischämie;

ii) Myokardinfarkt;

iii) Revaskularisation oder Stenting bei koronarer Herzkrankheit.

5. Bevor ihr Antrag weiter in Betracht gezogen wird, ist bei Bewerbern um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2, die nach einem Myokardinfarkt oder einem chirurgischen Eingriff aufgrund koronarer Herzkrankheit keine Symptome zeigen, der medizinische Sachverständige der Genehmigungsbehörde zu konsultieren, um festzustellen, ob die kardiologische Beurteilung zufriedenstellend ist. Solche Bewerber, die ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 verlängern lassen möchten, müssen an den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde verwiesen werden.

▼M9

e) *Rhythmus- und Überleitungsstörungen*

1. Bewerber sind als untauglich zu beurteilen, wenn bei ihnen einer der folgenden medizinischen Befunde vorliegt:

   i) symptomatische sinoatriale Störung;

   ii) kompletter AV-Block;

   iii) symptomatische QT-Verlängerung;

   iv) automatisches implantierbares Defibrillator-System;

   v) ventrikulärer antitachykarder Herzschrittmacher.

2. Bevor ihr Antrag weiter in Betracht gezogen wird, müssen Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 an den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde verwiesen werden, wenn bei ihnen eine signifikante Überleitungs- und Rhythmusstörung des Herzens, darunter eine der folgenden Störungen, vorliegt:

   i) supraventrikuläre Rhythmusstörung, einschließlich intermittierender oder permanenter sinoatrialer Funktionsstörung, Vorhofflimmern und/oder Vorhofflattern sowie asymptomatische Sinuspausen;

   ii) kompletter Linksschenkelblock;

   iii) AV-Block, Typ Mobitz II;

   iv) Tachykardie mit breitem und/oder schmalem Kammerkomplex;

   v) ventrikuläre Präexzitation;

   vi) asymptomatische QT-Verlängerung;

   vii) Brugada-typische Stromkurvenverläufe im Elektrokardiogramm.

3. Bevor ihr Antrag weiter in Betracht gezogen wird, ist bei Bewerbern um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2, bei denen einer der in Nummer 2 genannten medizinischen Befunde vorliegt, der medizinische Sachverständige der Genehmigungsbehörde zu konsultieren, um festzustellen, ob die kardiologische Beurteilung zufriedenstellend ist.

4. Bewerber mit einem der folgenden medizinischen Befunde können als tauglich beurteilt werden, sofern ihre kardiologische Beurteilung zufriedenstellend ist und keine andere Normabweichung vorliegt:

   i) inkompletter Schenkelblock;

   ii) kompletter Rechtsschenkelblock;

   iii) stabiler Linkslagetyp;

   iv) asymptomatische Sinusbradykardie;

   v) asymptomatische Sinustachykardie;

   vi) asymptomatische isolierte, uniforme supraventrikuläre oder ventrikuläre Extrasystolen;

   vii) AV-Block 1. Grades;

   viii) AV-Block, Typ Mobitz I.

5. Bewerber, bei denen ihrer Krankengeschichte zufolge einer der folgenden Befunde vorliegt, haben sich einer zufriedenstellenden kardiovaskulären Beurteilung zu unterziehen, bevor sie als tauglich beurteilt werden können.

   i) Ablationstherapie;

   ii) Herzschrittmacherimplantation.

▼M9

Solche Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 müssen an den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde verwiesen werden. Solche Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2 sind in Konsultation mit dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde zu beurteilen.

MED.B.015 Lunge und Atemwege

a) Bewerber mit signifikanter Beeinträchtigung der Lungenfunktion sind als untauglich zu beurteilen. Sie können jedoch als tauglich beurteilt werden, sobald die Lungenfunktion wieder hergestellt und zufriedenstellend ist.

b) Bei Bewerbern um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 müssen bei der Erstuntersuchung und bei klinischer Indikation Tests der Lungenmorphologie und Lungenfunktion durchgeführt werden.

c) Bei Bewerbern um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2 müssen bei klinischer Indikation Tests der Lungenmorphologie und Lungenfunktion durchgeführt werden.

d) Bewerber, bei denen ihrer Krankengeschichte zufolge einer der folgenden Befunde vorliegt, haben sich einer zufriedenstellenden pneumologischen Beurteilung zu unterziehen, bevor sie als tauglich beurteilt werden können.

1. Asthma bronchiale, das einer Arzneimitteltherapie bedarf;

2. aktive entzündliche Erkrankung von Lunge oder Atemwegen;

3. aktive Sarkoidose;

4. Pneumothorax;

5. Schlaf-Apnoe-Syndrom;

6. größerer thoraxchirurgischer Eingriff;

7. Pneumektomie;

8. chronisch-obstruktive Atemwegserkrankung.

Bevor ihr Antrag weiter in Betracht gezogen wird, müssen Bewerber, bei denen einer der in den Nummern 3 und 5 genannten medizinischen Befunde vorliegt, sich einer zufriedenstellenden kardiologischen Beurteilung unterziehen.

e) Flugmedizinische Beurteilung

1. Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1, bei denen einer der in Buchstabe d genannten medizinischen Befunde vorliegt, sind an den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde zu verweisen.

2. Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2, bei denen einer der in Buchstabe d genannten medizinischen Befunde vorliegt, sind in Konsultation mit dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde zu beurteilen.

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

MED.B.020 Verdauungssystem

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

b) Bewerber, die Hernien aufweisen, die zu Handlungsunfähigkeit führen können, sind als untauglich zu beurteilen.

▼M9

c) Bewerber mit den folgenden Erkrankungen im Bereich des Magen-Darm-Trakts können nach erfolgreicher Behandlung oder nach vollständiger Genesung nach einem chirurgischen Eingriff und vorbehaltlich einer zufriedenstellenden gastroenterologischen Beurteilung als tauglich beurteilt werden:

1. rezidivierende dyspeptische Funktionsstörungen, die einer Arzneimitteltherapie bedürfen;

2. Pankreatitis;

3. symptomatische Gallensteine;

4. klinische Diagnose oder dokumentierte Krankengeschichte einer chronisch-entzündlichen Darmerkrankung;

5. Operation des Verdauungstraktes oder seiner Adnexe, einschließlich partieller oder vollständiger Entfernung oder Umleitung eines dieser Organe.

d) Flugmedizinische Beurteilung

1. Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1, bei denen einer der in Buchstabe c Nummern 2, 4 und 5 genannten medizinischen Befunde vorliegt, sind an den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde zu verweisen.

2. Die Beurteilung der Tauglichkeit von Bewerbern um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2, bei denen einer der in Buchstabe c Nummer 2 genannten medizinischen Befunde vorliegt, muss in Konsultation mit dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde erfolgen.

MED.B.025 Stoffwechsel- und endokrines System

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

b) *Diabetes mellitus*

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

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

c) *Flugmedizinische Beurteilung*

1. Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 müssen an den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde verwiesen werden, wenn sie zur Einstellung ihres Blutzuckerspiegels einer anderen Medikation als der Verabreichung von Insulin bedürfen.

2. Die Beurteilung der Tauglichkeit von Bewerbern um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2, die zur Einstellung ihres Blutzuckerspiegels andere Medikamente als Insulin einnehmen müssen, muss in Konsultation mit dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde erfolgen.

MED.B.030 Hämatologie

a) Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 müssen bei jeder flugmedizinischen Untersuchung einer Hämoglobinbelastungsprobe unterzogen werden.

b) Bewerber mit einem hämatologischen Befund können vorbehaltlich einer zufriedenstellenden flugmedizinischen Beurteilung als tauglich beurteilt werden.

▼M9

c) Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1, bei denen einer der folgenden genannten hämatologischen Befunde vorliegt, sind an den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde zu verweisen:

1. von der Norm abweichende Hämoglobinwerte, einschließlich, jedoch nicht beschränkt auf, Anämie, Erythrozytose oder Hämoglobinopathie;

2. signifikante Vergrößerung der Lymphknoten;

3. Vergrößerung der Milz;

4. Blutgerinnungs-, Blutungs- oder thrombotische Störungen;

5. Leukämie.

d) Die Beurteilung der Tauglichkeit von Bewerbern um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2, bei denen einer der in Buchstabe c Nummern 4 und 5 genannten hämatologischen Befunde vorliegt, muss in Konsultation mit dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde erfolgen.

MED.B.035 Urogenitalsystem

a) Bei jeder flugmedizinischen Untersuchung ist eine Urinanalyse durchzuführen. Bewerber sind als untauglich zu beurteilen, wenn ihr Urin als pathologisch signifikant geltende Normabweichungen aufweist, die dazu führen könnten, dass sie funktional so stark beeinträchtigt werden, dass die sichere Ausübung der mit der beantragten Lizenz verbundenen Rechte wahrscheinlich gefährdet wird oder der Bewerber wahrscheinlich plötzlich außerstande gesetzt wird, diese Rechte auszuüben.

b) Bewerber mit Erkrankungs- oder Operationsfolgen des Harntrakts oder seiner Adnexe, die wahrscheinlich Handlungsunfähigkeit verursachen, insbesondere Obstruktionen durch Striktur oder Kompression, sind als untauglich zu beurteilen.

c) Bewerber mit einem der folgenden Befunde oder einer der folgenden Krankengeschichten können vorbehaltlich einer zufriedenstellenden urogenitalen Beurteilung als tauglich beurteilt werden:

1. Nierenerkrankung;

2. Harnstein(e) oder anamnestische Nierenkolik.

d) Bewerber, die sich einem größeren chirurgischen Eingriff im Urogenitalsystem oder dessen Adnexen mit partieller oder vollständiger Entfernung oder Umleitung eines dieser Organe unterzogen haben, sind als untauglich zu beurteilen. Nach vollständiger Genesung können sie jedoch als tauglich beurteilt werden.

e) Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1, auf die die Buchstaben c und d zutreffen, müssen an den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde verwiesen werden.

MED.B.040 Infektionskrankheiten

a) Bewerber sind als untauglich zu beurteilen, wenn ihre Krankengeschichte eine Infektionskrankheit aufweist oder bei ihnen eine Infektionskrankheit klinisch diagnostiziert wurde, die die sichere Ausübung der mit der Lizenz verbundenen Rechte wahrscheinlich gefährdet.

b) Bewerber mit positivem HIV-Befund können vorbehaltlich einer zufriedenstellenden flugmedizinischen Beurteilung als tauglich beurteilt werden. Solche Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 müssen an den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde verwiesen werden.

MED.B.045 Geburtshilfe und Gynäkologie

a) Bewerberinnen, bei denen eine größere gynäkologische Operation durchgeführt wurde, sind als untauglich zu beurteilen. Nach vollständiger Genesung können sie jedoch als tauglich beurteilt werden.

▼M9

b) *Schwangerschaft*

1. Eine schwangere Bewerberin kann die Ausübung ihrer Rechte bis zum Ende der 26. Schwangerschaftswoche fortsetzen, sofern das flugmedizinische Zentrum oder der flugmedizinische Sachverständige der Auffassung ist, dass sie hierfür tauglich ist.

2. Für Inhaberinnen eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1, die schwanger sind, gilt eine OML-Einschränkung. In diesem Fall kann ungeachtet Punkt MED.B.001 die Einschränkung OML vom flugmedizinischen Zentrum oder vom flugmedizinischen Sachverständigen auferlegt und aufgehoben werden.

3. Eine Bewerberin kann nach Beendigung der Schwangerschaft die Ausübung ihre Rechte wieder aufnehmen.

MED.B.050 Bewegungsapparat

a) Bewerber, deren Körpergröße in sitzender Position, Arm- und Beinlänge sowie Muskelkraft für die sichere Ausübung ihrer mit der Lizenz verbundenen Rechte nicht ausreichen, sind als untauglich zu bewerten. Reicht ihre Körpergröße in sitzender Position, ihre Arm- und Beinlänge sowie ihre Muskelkraft jedoch für die sichere Ausübung ihrer mit der Lizenz verbundenen Rechte für ein bestimmtes Luftfahrzeugmuster aus und kann dies erforderlichenfalls mittels eines medizinischen Flug- oder Simulatorflugtests nachgewiesen werden, kann der Bewerber als tauglich beurteilt werden und seine Rechte sind entsprechend einzuschränken.

b) Bewerber, deren Funktion des Bewegungsapparats nicht zufriedenstellend ist und die daher nicht in der Lage sind, die mit der Lizenz verbundenen Rechte sicher auszuüben, sind als untauglich zu beurteilen. Reicht die Funktion ihres Bewegungsapparates jedoch für die sichere Ausübung ihrer mit der Lizenz verbundenen Rechte für ein bestimmtes Luftfahrzeugmuster aus und kann dies erforderlichenfalls mittels eines medizinischen Flug- oder Simulatorflugtests nachgewiesen werden, kann der Bewerber als tauglich beurteilt werden und seine Rechte sind entsprechend einzuschränken.

c) Treten im Zusammenhang mit der in den Buchstaben a und b genannten Beurteilungen Zweifel auf, sind Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 an den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde zu verweisen und Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2 sind in Konsultation mit dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde zu beurteilen.

MED.B.055 Mentale Gesundheit

a) Im Rahmen der erstmaligen flugmedizinischen Untersuchung zur Erteilung eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 ist eine umfassende Beurteilung der mentalen Gesundheit vorzunehmen.

b) Im Rahmen der erstmaligen flugmedizinischen Untersuchung zur Erteilung eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 ist ein Drogen- und Alkohol-Screening vorzunehmen.

c) Bewerber mit psychischen Störungen oder Verhaltensstörungen, die auf den Konsum oder Missbrauch von Alkohol oder sonstigen psychoaktiven Substanzen zurückzuführen sind, sind bis zur Genesung und Einstellung des Konsums oder Missbrauchs der psychoaktiven Substanzen und bis zu einer zufriedenstellenden psychiatrischen Beurteilung nach erfolgreicher Behandlung als untauglich zu beurteilen.

d) Bewerber, bei denen ihrer klinischen Diagnose oder dokumentierten Krankengeschichte zufolge einer der folgenden psychiatrischen Befunde vorliegt, haben sich einer zufriedenstellenden psychiatrischen Beurteilung zu unterziehen, bevor sie als tauglich beurteilt werden können.

1. affektive Störung;

2. neurotische Störung;

3. Persönlichkeitsstörung;

4. psychische Störung oder Verhaltensstörung;

5. Missbrauch einer psychoaktiven Substanz.

▼M9

e) Bewerber mit einer singulären oder wiederholten Selbstverletzung oder einem Selbstmordversuch in der Krankengeschichte sind als untauglich zu beurteilen. Nach zufriedenstellender psychiatrischer Beurteilung können sie jedoch als tauglich beurteilt werden.

f) Flugmedizinische Beurteilung

1. Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1, bei denen einer der in den Buchstaben c, d oder e genannten Befunde vorliegt, sind an den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde zu verweisen.

2. Die Beurteilung der Tauglichkeit von Bewerbern um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2, bei denen einer der in den Buchstaben c, d oder e genannten Befunde vorliegt, muss in Konsultation mit dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde erfolgen.

g) Bewerber, die ihrer dokumentierten Krankengeschichte oder klinischen Diagnose zufolge an Schizophrenie erkrankt sind oder schizotype oder wahnhafte Störungen aufweisen, sind als untauglich zu beurteilen.

MED.B.065 Neurologie

a) Bewerber, bei denen ihrer klinischen Diagnose oder ihrer dokumentierten Krankengeschichte zufolge einer der folgenden medizinischen Befunde vorliegt, sind als untauglich zu beurteilen:

1. Epilepsie mit Ausnahme der in Buchstabe b Nummern 1 und 2 genannten Fälle;

2. rezidivierende Episoden von Bewusstseinsstörungen unbekannter Ursache;

b) Bewerber, bei denen ihrer klinischen Diagnose oder ihrer Krankengeschichte zufolge einer der folgenden Befunde vorliegt, haben sich einer weiteren Beurteilung zu unterziehen, bevor sie als tauglich beurteilt werden können:

1. Epilepsie ohne Anfallsrezidiv seit dem 5. Lebensjahr;

2. unbehandelte Epilepsie ohne Anfallsrezidiv seit über 10 Jahren;

3. epileptiforme EEG-Anomalien und fokale langsame Wellen;

4. progressiv oder nicht progressiv verlaufende Erkrankung des Nervensystems;

5. entzündliche Erkrankung des zentralen oder peripheren Nervensystems;

6. Migräne;

7. Einzelepisode von Bewusstseinsstörungen unbekannter Ursache;

8. Bewusstseinsverlust nach Kopfverletzung;

9. penetrierende Hirnverletzung;

10. Verletzung des Rückenmarks oder der peripheren Nerven;

11. Störungen des Nervensystems aufgrund von Gefäßschäden, einschließlich hämorrhagischer und ischämischer Ereignisse.

Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 müssen an den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde verwiesen werden. Die Beurteilung der Tauglichkeit von Bewerbern um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2 muss in Konsultation mit dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde erfolgen.

▼M9

MED.B.070 Sehorgan

a) *Untersuchung*

1. Für ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1:

i) Bei der Erstuntersuchung ist eine umfassende Untersuchung des Auges durchzuführen, die in Abhängigkeit von der Refraktion und der funktionellen Leistungsfähigkeit des Auges bei klinischer Indikation und in regelmäßigen Abständen wiederholt werden muss.

ii) Bei sämtlichen Verlängerungs- und Erneuerungsuntersuchungen ist eine Routineuntersuchung des Auges durchzuführen.

2. Für ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2:

i) Bei der Erstuntersuchung und bei sämtlichen Verlängerungs- und Erneuerungsuntersuchungen ist eine Routineuntersuchung des Auges durchzuführen.

ii) Bei klinischer Indikation ist eine umfassende Untersuchung des Auges durchzuführen.

b) *Sehschärfe*

1. Für ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1:

i) Der korrigierte oder unkorrigierte Fernvisus muss für jedes Auge getrennt mindestens den Wert 6/9 (0,7) und bei beidäugigem Sehen mindestens den Wert 6/6 (1,0) erreichen.

ii) Bewerber, deren Sehschärfe auf einem Auge bei der Erstuntersuchung unter dem Grenzwert liegt, sind als untauglich zu beurteilen.

iii) Unbeschadet des Buchstaben b Nummer 1 Ziffer i müssen Bewerber mit einer erworbenen Sehschärfe auf einem Auge unter dem Grenzwert oder einer erworbenen Einäugigkeit bei Verlängerungs- und Erneuerungsuntersuchungen an den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde verwiesen werden und können vorbehaltlich einer zufriedenstellenden augenärztlichen Beurteilung als tauglich beurteilt werden.

2. Für ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2:

i) Der korrigierte oder unkorrigierte Fernvisus muss für jedes Auge getrennt mindestens den Wert 6/12 (0,5) und bei beidäugigem Sehen mindestens den Wert 6/9 (0,7) erreichen.

ii) Unbeschadet des Buchstaben b Nummer 2 Ziffer i können Bewerber mit einer Sehschärfe auf einem Auge unter dem Grenzwert oder Einäugigkeit in Konsultation mit dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde und vorbehaltlich einer zufriedenstellenden augenärztlichen Beurteilung als tauglich beurteilt werden.

3. Bewerber müssen, gegebenenfalls mit korrigierender Sehhilfe, eine Tafel vom Typ N5 (oder gleichwertig) aus einer Entfernung von 30 bis 50 cm und eine Tafel vom Typ N14 (oder gleichwertig) aus einer Entfernung von 100 cm lesen können.

c) *Refraktionsfehler und Anisometropie*

1. Bewerber mit Refraktionsfehler oder Anisometropie können vorbehaltlich einer zufriedenstellenden augenärztlichen Beurteilung als tauglich beurteilt werden.

2. Unbeschadet des Buchstaben c Nummer 1 sind Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 mit einem der folgenden medizinischen Befunde an den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde zu verweisen und können vorbehaltlich einer zufriedenstellenden augenärztlichen Beurteilung als tauglich beurteilt werden.

i) Kurzsichtigkeit von mehr als –6,0 Dioptrien;

ii) Astigmatismus von mehr als 2,0 Dioptrien;

iii) Anisometropie von mehr als 2,0 Dioptrien;

▼**M9**

3. ►**M15** Unbeschadet des Buchstabens c Nummer 1 sind Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 mit einer Weitsichtigkeit von mehr als +5,0 Dioptrien an den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde zu verweisen und können vorbehaltlich einer zufriedenstellenden augenärztlichen Beurteilung als tauglich beurteilt werden, sofern sie über ausreichende Fusionsreserven verfügen, ihr Augeninnendruck und die Vorderkammerwinkel normal sind und keine sonstige signifikante Pathologie nachweisbar ist. ◄

4. Bewerber mit klinisch diagnostiziertem Keratokonus können vorbehaltlich einer zufriedenstellenden augenärztlichen Beurteilung als tauglich beurteilt werden. Solche Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 müssen an den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde verwiesen werden.

d) *Binokularfunktion*

1. Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 sind als untauglich zu beurteilen, wenn sie keine normale Binokularfunktion aufweisen und wenn dieser medizinische Befund wahrscheinlich die sichere Ausübung der mit der Lizenz verbundenen Rechte gefährdet, wobei gegebenenfalls geeignete Korrekturmaßnahmen zu berücksichtigen sind.

2. Bewerber mit Diplopie sind als untauglich zu beurteilen.

e) *Gesichtsfelder*

Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 sind als untauglich zu beurteilen, wenn sie keine normalen Gesichtsfelder aufweisen und wenn dieser medizinische Befund wahrscheinlich die sichere Ausübung der mit der Lizenz verbundenen Rechte gefährdet, wobei gegebenenfalls geeignete Korrekturmaßnahmen zu berücksichtigen sind.

f) *Augenoperation*

Bewerber, bei denen eine Augenoperation durchgeführt wurde, sind als untauglich zu beurteilen. Nach der vollständigen Wiederherstellung ihres Sehvermögens und vorbehaltlich einer zufriedenstellenden augenärztlichen Beurteilung können Sie jedoch als tauglich beurteilt werden.

g) *Brillen und Kontaktlinsen*

1. Kann ein zufriedenstellendes Sehvermögen nur unter Einsatz korrigierender Sehhilfen erreicht werden, so müssen die Brillen oder Kontaktlinsen das bestmögliche Sehvermögen vermitteln, gut vertragen werden und für fliegerische Zwecke geeignet sein.

2. Die Anforderungen an das Sehvermögen müssen bei der Ausübung der mit der/den verwendeten Lizenz(en) verbundenen Rechte mit nur einer einzigen Brille erfüllt werden können.

3. Für die Fernsicht müssen bei der Ausübung der mit der/den verwendeten Lizenz(en) verbundenen Rechte eine Brille oder Kontaktlinsen getragen werden.

4. Für die Nahsicht muss bei der Ausübung der mit der/den verwendeten Lizenz(en) verbundenen Rechte eine Brille griffbereit sein.

5. Bei der Ausübung der mit der/den verwendeten Lizenz(en) verbundenen Rechte muss jederzeit eine Ersatzbrille für die Fern- bzw. Nahsicht mit gleicher Korrektur griffbereit sein.

6. Sofern bei der Ausübung der mit der/den verwendeten Lizenz(en) verbundenen Rechte Kontaktlinsen getragen werden, müssen diese für die Korrektur des Fernvisus bestimmt und monofokal sein, dürfen keine Färbung aufweisen und müssen gut vertragen werden.

7. Bewerber mit starkem Refraktionsfehler müssen Kontaktlinsen oder eine Brille mit hochbrechenden Gläsern tragen.

8. Orthokeratologische Kontaktlinsen dürfen nicht verwendet werden.

MED.B.075 Farberkennung

a) Bewerber sind als untauglich zu beurteilen, wenn sie nicht nachweisen können, dass sie die für die sichere Ausübung der mit der Lizenz verbundenen Rechte relevanten Farben erkennen können.

▼M9

b) *Untersuchung und Beurteilung*

1. Bewerber, die sich erstmals ein Tauglichkeitszeugnis erteilen lassen möchten, müssen sich dem Ishihara-Test unterziehen. Bewerber, die den Test bestehen, können als tauglich beurteilt werden.

2. Für ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1:

   i) Bewerber, die den Ishihara-Test nicht bestehen, sind an den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde zu verweisen und müssen sich weitergehenden Farberkennungstests unterziehen, um nachzuweisen, dass sie farbensicher sind.

   ii) Bewerber müssen normale Trichromaten oder farbensicher sein.

   iii) Bewerber, die weiterführende Farberkennungstests nicht bestehen, sind als untauglich zu beurteilen.

3. Für ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2:

   i) Bewerber, die den Ishihara-Test nicht bestehen, müssen sich weiterführenden Farberkennungstests unterziehen, um nachzuweisen, dass sie farbensicher sind.

   ii) Bei Bewerbern, deren Farberkennung nicht zufriedenstellend ist, ist das Tauglichkeitszeugnis auf die Ausübung der mit der verwendeten Lizenz verbundenen Rechte auf Flüge am Tag einzuschränken.

MED.B.080 Hals, Nase, Ohren

a) *Untersuchung*

1. Das Hörvermögen ist bei allen Bewerbern zu untersuchen.

   i) Für die Erteilung eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 und für die Erteilung eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 2 bei Ergänzung der Lizenz um eine Instrumentenflugberechtigung oder Strecken-Instrumentenflugberechtigung ist das Hörvermögen bei der Erstuntersuchung, bis zur Vollendung des 40. Lebensjahres alle 5 Jahre und danach alle 2 Jahre mit Reintonaudiometrie zu überprüfen.

   ii) Bei Bewerbern, die sich erstmalig ein Tauglichkeitszeugnis erteilen lassen möchten, darf der bei einer Reintonaudiometrie auf jedem Ohr einzeln gemessene Hörverlust bei einer Frequenz von 500 Hz, 1 000 Hz oder 2 000 Hz nicht mehr als 35 dB und bei einer Frequenz von 3 000 Hz nicht mehr als 50 dB betragen. Bewerber mit einem stärker beeinträchtigten Hörvermögen, die sich ihr Tauglichkeitszeugnis verlängern oder erneuern lassen möchten, müssen ein zufriedenstellendes Hörvermögen nachweisen.

2. Eine umfassende Untersuchung von Hals, Nase und Ohren ist bei der Ersterteilung eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 und danach bei klinischer Indikation in regelmäßigen Abständen durchzuführen.

b) Bewerber mit einem der folgenden medizinischen Befunde müssen sich weiterführenden Untersuchungen für den Nachweis unterziehen, dass der Befund die sichere Ausübung der mit der/den verwendeten Lizenz(en) verbundenen Rechte nicht gefährdet.

1. Hypakusis;

2. eine aktive pathologische Veränderung des Innen- oder Mittelohrs;

3. eine nicht verheilte Perforation oder eine Fehlfunktion eines Trommelfells oder beider Trommelfelle;

4. Fehlfunktion der Eustachischen Röhre(n);

5. Störungen des Gleichgewichtssinns;

6. signifikante Behinderung der Nasengänge;

7. Funktionsstörung der Nasennebenhöhlen;

▼M9

8. signifikante Missbildung oder signifikante Infektion der Mundhöhle oder der oberen Atemwege;

9. signifikante Sprach- oder Stimmstörungen;

10. Folgen einer Operation des Innen- oder Mittelohrs.

c) *Flugmedizinische Beurteilung*

1. Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1, bei denen einer der in Buchstabe b Nummern 1, 4 und 5 genannten medizinischen Befunde vorliegt, sind an den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde zu verweisen.

2. Die Beurteilung der Tauglichkeit von Bewerbern um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2, bei denen einer der in Buchstabe b Nummern 4 und 5 genannten medizinischen Befunde vorliegt, muss in Konsultation mit dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde erfolgen.

3. Die Beurteilung der Tauglichkeit von Bewerbern um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2 bei Ergänzung der Lizenz um eine Instrumentenflugberechtigung oder eine Strecken-Instrumentenflugberechtigung, bei denen der in Buchstabe b Nummer 1 genannte Befund vorliegt, muss in Konsultation mit dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde erfolgen.

MED.B.085 Dermatologie

Bewerber sind als untauglich zu beurteilen, wenn sie einen nachgewiesenen dermatologischen Befund aufweisen, der die sichere Ausübung der mit der Lizenz verbundenen Rechte wahrscheinlich gefährdet.

MED.B.090 Onkologie

a) Bevor ihr Antrag weiter in Betracht gezogen wird, müssen sich Bewerber mit einer primären oder sekundären malignen Erkrankung einer zufriedenstellenden onkologischen Beurteilung unterziehen. Solche Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 müssen an den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde verwiesen werden. Solche Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2 sind in Konsultation mit dem medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde zu beurteilen.

b) Bewerber, bei denen ihrer dokumentierten Krankengeschichte oder klinischen Diagnose zufolge ein maligner intrazerebraler Tumor vorliegt, müssen als untauglich beurteilt werden.

UNTERABSCHNITT 3

Besondere Anforderungen an die Erteilung von Tauglichkeitszeugnissen für LAPL

MED.B.095 Ärztliche Untersuchung und Beurteilung von Bewerbern um Tauglichkeitszeugnisse für LAPL

a) Bewerber um Tauglichkeitszeugnisse für LAPL sind gemäß der besten flugmedizinischen Praxis zu beurteilen.

b) Die vollständige Krankengeschichte des Bewerbers ist besonders zu berücksichtigen.

c) Die Erstbeurteilung, alle anschließenden Folgebeurteilungen, nachdem der Lizenzinhaber das 50. Lebensjahr vollendet hat, sowie alle Beurteilungen, bei denen die Krankengeschichte des Bewerbers dem Sachverständigen nicht vorliegt, umfassen zumindest

1. eine klinische Untersuchung;

2. eine Messung des Blutdrucks;

3. eine Urinanalyse;

4. einen Sehtest;

5. einen Hörtest.

▼M9

d) Nach der Erstbeurteilung müssen anschließende Folgebeurteilungen mindestens die beiden folgenden Positionen umfassen, bis der Lizenzinhaber das 50. Lebensjahr vollendet hat:

1. eine Beurteilung der Krankengeschichte des LAPL-Inhabers;

2. die unter Buchstabe c genannten Maßnahmen, soweit sie vom flugmedizinischen Zentrum, dem flugmedizinischen Sachverständigen oder dem Arzt für Allgemeinmedizin entsprechend der besten flugmedizinischen Praxis für notwendig erachtet werden.

▼B

ABSCHNITT C

ANFORDERUNGEN FÜR DIE FLUGMEDIZINISCHE TAUGLICHKEIT DER KABINENBESATZUNG

UNTERABSCHNITT 1

Allgemeine Anforderungen

MED.C.001 Allgemeines

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

MED.C.005 Flugmedizinische Beurteilungen

a) Flugbegleiter müssen sich flugmedizinischen Beurteilungen unterziehen, um nachzuweisen, dass sie keine körperlichen oder psychischen Erkrankungen aufweisen, aufgrund deren sie handlungsunfähig werden oder ihre jeweiligen Sicherheitspflichten und Verantwortlichkeiten nicht mehr wahrnehmen könnten.

b) Bevor einem Flugbegleiter erstmals Aufgaben an Bord eines Luftfahrzeugs zugewiesen werden, muss dieser sich einer flugmedizinischen Beurteilung unterziehen, die anschließend spätestens alle 60 Monate zu wiederholen ist.

c) Flugmedizinische Beurteilungen sind von einem flugmedizinischen Sachverständigen, von einem flugmedizinischen Zentrum oder — sofern dies im Einklang mit den Anforderungen gemäß MED.D.040 steht — von einem Arzt für Arbeitsmedizin durchzuführen.

UNTERABSCHNITT 2

Anforderungen für die flugmedizinische Beurteilung von Flugbegleitern

MED.C.020 Allgemeines

Flugbegleiter dürfen keine:

a) angeborenen oder erworbenen Normabweichungen;

b) aktiven, latenten, akuten oder chronischen Erkrankungen oder Behinderungen;

c) Wunden, Verletzungen oder Operationsfolgen und

d) Wirkungen und Nebenwirkungen eines für therapeutische, diagnostische oder präventive Zwecke angewendeten bzw. eingenommenen verschreibungspflichtigen oder nicht verschreibungspflichtigen Arzneimittels aufweisen, die eine funktionelle Beeinträchtigung eines Ausmaßes nach sich ziehen würden, das zu Handlungsunfähigkeit führen oder ihre Fähigkeit zur Wahrnehmung ihrer Sicherheitspflichten und Verantwortlichkeiten beeinträchtigen könnte.

MED.C.025 Inhalt flugmedizinischer Beurteilungen

a) Eine flugmedizinische Erstbeurteilung umfasst mindestens:

(1) eine Beurteilung der Krankengeschichte des sich bewerbenden Flugbegleiters und

▼B

(2) eine klinische Untersuchung:

i) des Herz-Kreislauf-Systems;

ii) von Lunge und Atemwegen;

iii) des Bewegungsapparats;

iv) von Hals, Nase und Ohren;

v) des Sehorgans und

vi) der Farberkennung.

b) Jede anschließend durchgeführte flugmedizinische Folgebeurteilung umfasst zumindest:

(1) eine Beurteilung der Krankengeschichte des sich bewerbenden Flugbegleiters sowie

▼C1

(2) eine klinische Untersuchung, sofern dies gemäß den aktuellen flugmedizinischen Erkenntnissen für notwendig erachtet wird.

▼B

c) Im Sinne von Buchstabe a und Buchstabe b müssen in Zweifelsfällen oder bei klinischer Indikation im Rahmen der flugmedizinischen Beurteilung eines Flugbegleiters auch weitere ärztliche Untersuchungen, Tests oder Überprüfungen durchgeführt werden, die vom flugmedizinischen Sachverständigen, vom flugmedizinischen Zentrum oder vom Arzt für Arbeitsmedizin für notwendig erachtet werden.

UNTERABSCHNITT 3

Zusätzliche Anforderungen an Bewerber um bzw. Inhaber von Flugbegleiterbescheinigungen

MED.C.030 Ärztliches Gutachten für Flugbegleiter

a) Nach Abschluss jeder flugmedizinischen Beurteilung müssen Bewerber um bzw. Inhaber von Flugbegleiterbescheinigungen:

(1) vom flugmedizinischen Sachverständigen, vom flugmedizinischen Zentrum oder vom Arzt für Arbeitsmedizin ein ärztliches Gutachten für Flugbegleiter erhalten und

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

b) *Ärztliches Gutachten für Flugbegleiter*

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

MED.C.035 Einschränkungen

a) Wenn Inhaber einer Flugbegleiterbescheinigung den in Unterabschnitt 2 angegebenen medizinischen Anforderungen nicht vollständig genügen, muss der flugmedizinische Sachverständige, das flugmedizinische Zentrum oder der Arzt für Arbeitsmedizin erwägen, ob diese ihre Aufgaben unter Einhaltung einer oder mehrerer Einschränkungen sicher ausführen können.

b) Sämtliche Einschränkungen, die für die Ausübung der durch die Flugbegleiterbescheinigung gewährten Rechte gelten, müssen auf dem ärztlichen Gutachten für Flugbegleiter angegeben werden und dürfen nur von einem Arzt für Arbeitsmedizin in Konsultation mit einem flugmedizinischen Sachverständigen, von einem flugmedizinischen Sachverständigen oder von einem flugmedizinischen Zentrum aufgehoben werden.

▼M9

ABSCHNITT D

FLUGMEDIZINISCHE SACHVERSTÄNDIGE, ÄRZTE FÜR ALLGEMEINMEDIZIN, ÄRZTE FÜR ARBEITSMEDIZIN

UNTERABSCHNITT 1

Flugmedizinische Sachverständige

MED.D.001 Rechte

a) Die Rechte eines Inhabers eines Zeugnisses als flugmedizinischer Sachverständiger bestehen in der Erteilung, Verlängerung und Erneuerung von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 2 und von Tauglichkeitszeugnissen für LAPL sowie in der Durchführung der betreffenden medizinischen Untersuchungen und Beurteilungen.

b) Inhaber eines Zeugnisses als flugmedizinischer Sachverständiger können, sofern sie den Anforderungen nach Punkt MED.D.015 genügen, eine Ausweitung ihrer Rechte beantragen, damit sie auch die medizinischen Untersuchungen durchführen dürfen, die für die Verlängerung und Erneuerung von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 erforderlich sind.

c) Die in den Buchstaben a und b genannten Rechte eines Inhabers eines Zeugnisses als flugmedizinischer Sachverständiger umfassen das Recht, die flugmedizinischen Untersuchungen und Beurteilungen von Flugbegleitern durchzuführen bzw. die entsprechenden medizinischen Gutachten in Bezug auf die Flugbegleiter gemäß diesem Anhang (Teil-MED) zu erstellen.

d) Der Umfang der Rechte eines flugmedizinischen Sachverständigen sowie alle damit verbundenen Auflagen sind im Zeugnis anzugeben.

e) Ein Inhaber eines Zeugnisses als flugmedizinischer Sachverständiger darf zu keiner Zeit über mehrere gemäß dieser Verordnung ausgestellte Zeugnisse als flugmedizinischer Sachverständiger verfügen.

f) Inhaber eines Zeugnisses als flugmedizinischer Sachverständiger dürfen flugmedizinische Untersuchungen und Beurteilungen nur dann in einem anderen als dem Mitgliedstaat durchführen, in dem ihr Zeugnis als flugmedizinischer Sachverständiger erteilt wurde, wenn sie alle der nachfolgenden Schritte unternommen haben:

   1. der betreffende andere Mitgliedstaat hat ihnen Zugang zur Ausübung ihrer beruflichen Tätigkeit als Facharzt gewährt;

   2. sie haben die zuständige Behörde des betreffenden anderen Mitgliedstaats darüber in Kenntnis gesetzt, dass sie im Rahmen ihrer Rechte als flugmedizinische Sachverständige beabsichtigen, flugmedizinische Untersuchungen und Beurteilungen durchzuführen und Tauglichkeitszeugnisse auszustellen;

   3. sie wurden von der zuständigen Behörde des betreffenden anderen Mitgliedstaats unterwiesen.

MED.D.005 Antragstellung

a) Anträge auf Erteilung eines Zeugnisses als flugmedizinischer Sachverständiger oder auf Ausweitung der Rechte als flugmedizinischer Sachverständiger sind in der von der zuständigen Behörde festgelegten Form und Art zu stellen.

b) Für die Erteilung eines Zeugnisses als flugmedizinischer Sachverständiger ist der zuständigen Behörde Folgendes vorzulegen:

   1. Angaben zur Person und berufliche Anschrift;

   2. Unterlagen, aus denen hervorgeht, dass die Bewerber den Anforderungen nach Punkt MED.D.010 genügen, einschließlich eines Nachweises über den erfolgreichen Abschluss eines im Hinblick auf die beantragten Rechte geeigneten flugmedizinischen Lehrgangs;

   3. eine schriftliche Erklärung, dass der flugmedizinische Sachverständige, sobald das Zeugnis als flugmedizinischer Sachverständiger erteilt wurde, Tauglichkeitszeugnisse auf der Grundlage der Anforderungen dieser Verordnung ausstellen wird.

▼M9

c) Führen flugmedizinische Sachverständige flugmedizinische Untersuchungen an mehreren Orten durch, müssen sie der zuständigen Behörde alle relevanten Informationen über die einzelnen Untersuchungsorte und -einrichtungen vorlegen.

MED.D.010 Anforderungen an die Erteilung eines Zeugnisses als flugmedizinischer Sachverständiger

Bewerbern ist ein Zeugnis als flugmedizinischer Sachverständiger zu erteilen, wenn sie alle folgenden Bedingungen erfüllen:

a) Sie verfügen über eine vollständige Befähigung und Approbation als Arzt sowie über eine Bescheinigung über den Abschluss einer fachärztlichen Ausbildung;

b) sie haben erfolgreich einen Grundlehrgang in Flugmedizin abgeschlossen, einschließlich einer praktischen Ausbildung in Untersuchungsmethoden und flugmedizinischer Beurteilung;

c) sie haben der zuständigen Behörde nachgewiesen, dass sie

1. über geeignete Einrichtungen, Verfahren, Unterlagen sowie über funktionsfähige Ausrüstung verfügen, die für die Durchführung flugmedizinischer Untersuchungen geeignet sind;

2. die notwendigen Verfahren eingerichtet und Voraussetzungen geschaffen haben, um die ärztliche Schweigepflicht zu gewährleisten.

MED.D.011 Rechte des Inhabers eines Zeugnisses als flugmedizinischer Sachverständiger

Mit der Erteilung eines Zeugnisses als flugmedizinischer Sachverständiger erhält der Inhaber dieses Zeugnisses das Recht, Folgendes erstmals zu erteilen, zu verlängern und zu erneuern:

a) Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 2

b) Tauglichkeitszeugnisse für LAPL

c) ärztliche Gutachten für Flugbegleiter.

MED.D.015 Anforderungen für die Ausweitung von Rechten

Bewerbern ist eine Erweiterung ihres Zeugnisses als flugmedizinischer Sachverständiger auf die Verlängerung und Erneuerung von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 zu erteilen, wenn sie alle folgenden Bedingungen erfüllen:

a) Sie verfügen über ein gültiges Zeugnis als flugmedizinischer Sachverständiger;

b) sie haben in den letzten 3 Jahren vor Antragstellung mindestens 30 Untersuchungen zum Zwecke der Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 2 oder gleichwertige Untersuchungen durchgeführt;

c) sie haben erfolgreich einen Aufbaulehrgang in Flugmedizin abgeschlossen, einschließlich einer praktischen Schulung in Untersuchungsmethoden und flugmedizinischer Beurteilung;

d) sie haben erfolgreich eine mindestens zweitägige praktische Schulung entweder an einem flugmedizinischen Zentrum oder unter der Aufsicht der zuständigen Behörde absolviert.

MED.D.020 Lehrgänge in Flugmedizin

a) Die in den Punkten MED.D.010(b) und MED.D.015(c) genannten Lehrgänge dürfen nur nach vorheriger Genehmigung des jeweiligen Lehrgangs durch die zuständige Behörde des Mitgliedstaats angeboten werden, in dem die Organisation, die den Lehrgang anbietet, ihre Hauptniederlassung hat. Diese Genehmigung wird nur erteilt, wenn die Organisation, die den Lehrgang anbietet, nachweist, dass der Lehrplan die Lernziele zum Erwerb der erforderlichen Kompetenzen enthält und die Personen, die den Lehrgang durchführen, über angemessene Kenntnisse und Erfahrungen verfügen.

▼M9

b) Mit Ausnahme von Auffrischungslehrgängen findet am Ende jedes Lehrgangs eine schriftliche Prüfung über die in dem Lehrgang vermittelten Inhalte statt.

c) Die Organisation, die den Lehrgang anbietet, stellt allen Teilnehmern, die die Prüfung bestanden haben, eine Bescheinigung über den erfolgreichen Abschluss des Lehrgangs aus.

MED.D.025 Änderungen am Zeugnis als flugmedizinischer Sachverständiger

a) Inhaber eines Zeugnisses als flugmedizinischer Sachverständiger müssen der zuständigen Behörde folgende Umstände unverzüglich mitteilen, die sich auf ihr Zeugnis auswirken könnten:

1. gegen den flugmedizinischen Sachverständigen wurde ein Disziplinarverfahren oder eine Untersuchung durch eine medizinische Aufsichtsbehörde eingeleitet;

2. die Voraussetzungen, unter denen das Zeugnis erteilt wurde, einschließlich des Inhalts der mit dem Antrag vorgelegten Angaben, haben sich geändert;

3. die Anforderungen für die Erteilung des AME-Zeugnisses werden nicht mehr erfüllt;

4. der Ort bzw. die Orte, an denen der flugmedizinische Sachverständige seine Tätigkeit ausübt, oder die Kontaktadresse haben sich geändert.

b) Das Versäumnis, die zuständige Behörde nach Buchstabe a zu informieren, führt zur Aussetzung oder zum Widerruf des AME-Zeugnisses nach Anhang II (Teil-ARA) Punkt ARA.MED.250.

MED.D.030 Gültigkeit des AME-Zeugnisses

Ein AME-Zeugnis wird für eine Dauer von drei Jahren erteilt, sofern die zuständige Behörde nicht beschließt, diesen Zeitraum aus hinreichend gerechtfertigten Gründen im Einzelfall zu verkürzen.

Auf Antrag des Inhabers ist das Zeugnis

a) zu verlängern, sofern der Inhaber

1. weiterhin die allgemeinen Voraussetzungen für die Ausübung seiner Arzttätigkeit erfüllt und weiterhin als Arzt approbiert ist;

2. in den letzten 3 Jahren eine Auffrischungsschulung in Flugmedizin absolviert hat;

3. jedes Jahr mindestens 10 flugmedizinische oder gleichwertige Untersuchungen durchgeführt hat;

4. weiterhin die mit dem Zeugnis verbundenen Bedingungen erfüllt;

5. seine Rechte gemäß den Bestimmungen dieses Anhangs (Teil-MED) ausübt;

6. entsprechend dem von der zuständigen Behörde festgelegten Verfahren nachgewiesen hat, dass er weiterhin über die flugmedizinische Befähigung verfügt.

b) zu erneuern, sofern der Inhaber entweder den in Buchstabe a genannten Anforderungen für die Verlängerung oder sämtlichen folgenden Anforderungen genügt:

1. Er erfüllt weiterhin die allgemeinen Voraussetzungen für die Ausübung seiner Arzttätigkeit und ist weiterhin als Arzt approbiert;

2. er hat im vorangegangenen Jahr eine Auffrischungsschulung in Flugmedizin absolviert;

3. er hat im vorangegangenen Jahr erfolgreich eine praktische Schulung entweder an einem flugmedizinischen Zentrum oder unter der Aufsicht der zuständigen Behörde absolviert;

▼M9

4. er erfüllt weiterhin die Anforderungen von Punkt MED.D.010;

5. er hat entsprechend dem von der zuständigen Behörde festgelegten Verfahren nachgewiesen, dass er weiterhin über die flugmedizinische Befähigung verfügt.

UNTERABSCHNITT 2

Ärzte für Allgemeinmedizin

MED.D.035 Anforderungen an Ärzte für Allgemeinmedizin

Ärzte für Allgemeinmedizin dürfen als flugmedizinische Sachverständige für die Erteilung von Tauglichkeitszeugnissen für LAPL nur dann tätig sein, wenn sie sämtliche der folgenden Anforderungen erfüllen:

▼C9

a) Sie üben ihre Tätigkeit in einem Mitgliedstaat aus, in dem Ärzte für Allgemeinmedizin Zugang zu den vollständigen medizinischen Aufzeichnungen der Bewerber haben;

▼M9

b) sie üben ihre Tätigkeit im Einklang mit etwaigen Zusatzanforderungen aus, die nach einzelstaatlichem Recht in dem Mitgliedstaat der für sie zuständigen Behörde gelten;

c) sie verfügen über die vollständige Befähigung und Approbation als Arzt gemäß dem einzelstaatlichen Recht in dem Mitgliedstaat der für sie zuständigen Behörde;

d) vor Aufnahme dieser Tätigkeit haben sie die zuständige Behörde entsprechend unterrichtet.

UNTERABSCHNITT 3

Ärzte für Arbeitsmedizin

MED.D.040 Anforderungen an Ärzte für Arbeitsmedizin

In den Mitgliedstaaten, in denen die zuständige Behörde überzeugt ist, dass die nach dem nationalen Gesundheitssystem jeweils geltenden Anforderungen an Ärzte für Arbeitsmedizin die Einhaltung der in diesem Anhang (Teil-MED) festgelegten Anforderungen an Ärzte für Arbeitsmedizin gewährleisten können, dürfen Ärzte für Arbeitsmedizin die flugmedizinische Beurteilung von Flugbegleitern durchführen, sofern

a) sie über die vollständige Befähigung und Approbation als Arzt verfügen und auf dem Gebiet der Arbeitsmedizin qualifiziert sind;

b) die Arbeitsumgebung und Sicherheitsaufgaben der Flugbegleiter während des Flugs Teil des Ausbildungsplans zum Arzt für Arbeitsmedizin oder Teil sonstiger Lehrgänge oder betrieblicher Erfahrungen waren;

c) sie vor Aufnahme dieser Tätigkeit die zuständige Behörde entsprechend unterrichtet haben.

▼M1

ANHANG V

QUALIFIKATION VON FLUGBEGLEITERN, DIE AN DER GEWERBSMÄßIGEN BEFÖRDERUNG IM LUFTVERKEHR MITWIRKEN

[TEIL-CC]

TEILABSCHNITT

GEN ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN

CC.GEN.001 Zuständige Behörde

Für die Zwecke dieses Teils ist die zuständige Behörde die Behörde des Mitgliedstaats, in dem die Erteilung einer Flugbegleiterbescheinigung beantragt wird.

CC.GEN.005 Geltungsbereich

In diesem Teil werden die Anforderungen für die Erteilung von Flugbegleiterbescheinigungen und die Bedingungen für ihre Gültigkeit und Verwendung durch ihre Inhaber festgelegt.

CC.GEN.015 Beantragung von Flugbegleiterbescheinigungen

Die Beantragung einer Flugbegleiterbescheinigung hat in der von der zuständigen Behörde festgelegten Form und Weise zu erfolgen.

CC.GEN.020 Mindestalter

Antragsteller für eine Flugbegleiterbescheinigung müssen mindestens 18 Jahre alt sein.

CC.GEN.025 Rechte und Bedingungen

a) Inhaber einer Flugbegleiterbescheinigung sind berechtigt, als Flugbegleiter in der gewerbsmäßigen Beförderung in den in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b und c der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 genannten Luftfahrzeugen tätig zu sein.

b) Flugbegleiter dürfen die in Buchstabe a genannten Rechte nur ausüben, wenn sie:

1. Inhaber einer gültigen Flugbegleiterbescheinigung gemäß CC.CCA.105 sind und

2. CC.GEN.030, CC.TRA.225 und die entsprechenden Anforderungen von Teil-MED erfüllen.

CC.GEN.030 Dokumente und Führung von Aufzeichnungen

Zum Nachweis der Einhaltung der einschlägigen Anforderungen gemäß CC.GEN.025 Buchstabe b hat der Inhaber die Flugbegleiterbescheinigung, die Liste und die Ausbildungs- und Überprüfungsnachweise für seine Luftfahrzeugmuster- oder -variantenqualifikation(en) aufzubewahren und auf Verlangen vorzuweisen, sofern nicht der Betreiber, der seine Dienste in Anspruch nimmt, diese Nachweise aufbewahrt und auf Verlangen einer zuständigen Behörde oder des Inhabers jederzeit vorlegen kann.

TEILABSCHNITT CCA

SPEZIFISCHE ANFORDERUNGEN AN DIE FLUGBEGLEITERBESCHEINIGUNG

CC.CCA.100 Erteilung der Flugbegleiterbescheinigung

a) Flugbegleiterbescheinigungen werden nur Antragstellern erteilt, die die Prüfung nach dem Abschluss der Erstausbildung gemäß diesem Teil bestanden haben.

b) Flugbegleiterbescheinigungen werden erteilt:

1. von der zuständigen Behörde und/oder

▼M1

2. von einer Organisation, die von der zuständigen Behörde die Genehmigung hierfür erhalten hat.

CC.CCA.105 Gültigkeit der Flugbegleiterbescheinigung

Die Flugbegleiterbescheinigung wird für unbestimmte Zeit erteilt und bleibt gültig, außer wenn:

a) sie von der zuständigen Behörde ausgesetzt oder widerrufen wird oder

b) der Inhaber die damit verbundenen Rechte während der letzten 60 Monate nicht auf mindestens einem Luftfahrzeugmuster ausgeübt hat.

CC.CCA.110 Aussetzung und Widerruf der Flugbegleiterbescheinigung

a) Wenn Inhaber diesen Teil nicht erfüllen, kann die zuständige Behörde die Flugbegleiterbescheinigung aussetzen oder widerrufen.

b) Im Falle der Aussetzung oder des Widerrufs der Flugbegleiterbescheinigung durch die zuständige Behörde:

1. wird der Inhaber schriftlich über diese Entscheidung und sein Beschwerderecht gemäß dem einzelstaatlichen Recht informiert;

2. darf der Inhaber die mit der Flugbegleiterbescheinigung verbundenen Rechte nicht ausüben;

3. hat der Inhaber die Betreiber, die seine Dienste in Anspruch nehmen, unverzüglich zu informieren, und

4. hat der Inhaber seine Bescheinigung gemäß dem entsprechenden von der zuständigen Behörde festgelegten Verfahren zurückzugeben.

TEILABSCHNITT TRA

AUSBILDUNGSANFORDERUNGEN FÜR ANTRAGSTELLER FÜR UND INHABER VON FLUGBEGLEITERBESCHEINIGUNGEN

CC.TRA.215 Durchführung der Ausbildung

Die in diesem Teil vorgeschriebene Ausbildung muss:

a) von Ausbildungseinrichtungen oder gewerblichen Luftverkehrsbetreibern durchgeführt werden, die von der zuständigen Behörde die Genehmigung hierzu erhalten haben;

b) von Personal durchgeführt werden, das über entsprechende Erfahrung und Qualifikationen für die zu unterrichtenden Schulungsbestandteile verfügt, und

c) gemäß dem Ausbildungsprogramm und Lehrplan durchgeführt werden, die in der Zulassung der Organisation festgelegt sind.

CC.TRA.220 Erstausbildung und Prüfung

a) Antragsteller für eine Flugbegleiterbescheinigung müssen eine Erstausbildung absolvieren, um sich mit der Luftfahrtumgebung vertraut zu machen und ausreichende allgemeine Kenntnisse und grundlegende Fertigkeiten zu erwerben, die für die Durchführung von Aufgaben und die Einhaltung ihrer Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Sicherheit von Fluggästen und des Fluges im normalen, abnormalen und Notfallbetrieb erforderlich sind.

b) Das Programm der Erstausbildung muss mindestens die in Anlage 1 zu diesem Teil genannten Bestandteile umfassen. Es muss aus einer theoretischen und einer praktischen Ausbildung bestehen.

c) Antragsteller für eine Flugbegleiterbescheinigung müssen sich einer Prüfung unterziehen, die alle Bestandteile des in Buchstabe b genannten Ausbildungsprogramms mit Ausnahme der CRM-Ausbildung umfasst und in der sie den Nachweis erbringen, dass sie die in Buchstabe a verlangten Kenntnisse und Fertigkeiten erworben haben.

▼M1

CC.TRA.225 — Luftfahrzeugmuster- oder -variantenqualifikation(en)

a) Inhaber einer gültigen Flugbegleiterbescheinigung dürfen nur in einem Luftfahrzeug tätig sein, wenn sie gemäß den entsprechenden Anforderungen von Teil-ORO qualifiziert sind.

b) Um für ein Luftfahrzeugmuster oder eine Luftfahrzeugvariante qualifiziert zu sein:

1. muss der Inhaber die entsprechenden Ausbildungs-, Überprüfungs- und Gültigkeitsanforderungen erfüllen, die je nach dem zu betreibenden Luftfahrzeug Folgendes umfassen:

   i) luftfahrzeugmusterspezifische Ausbildung, Betreiber-Umschulung und Vertrautmachen;

   ii) Unterschiedsschulung;

   iii) Auffrischungsschulung und

2. muss der Inhaber innerhalb der letzten 6 Monate auf dem Luftfahrzeugmuster tätig gewesen sein oder eine entsprechende Auffrischungsausbildung und Überprüfung absolviert haben, bevor er wieder auf diesem Luftfahrzeugmuster tätig wird.

▼M1

Anlage 1 zu Teil-CC

Erstausbildung und Prüfung

AUSBILDUNGSPROGRAMM

Das Ausbildungsprogramm der Erstausbildung muss mindestens Folgendes umfassen:

1. **Allgemeine theoretische Kenntnisse über die Luftfahrt und Luftfahrtvorschriften, die alle für die Aufgaben und Verantwortlichkeiten von Flugbegleitern relevanten Elemente abdecken**

1.1. Luftfahrtterminologie, aerodynamische Grundlagen, Fluggastverteilung, Einsatzgebiete, Wetterkunde und Auswirkungen einer Oberflächenkontamination am Luftfahrzeug;

1.2. für Flugbegleiter relevante Luftfahrtvorschriften und die Rolle der zuständigen Behörde;

1.3. Aufgaben und Zuständigkeiten von Flugbegleitern während des Betriebs und die Notwendigkeit, auf Notsituationen unverzüglich und effektiv zu reagieren;

1.4. Aufrechterhaltung der Fähigkeiten und Tauglichkeit, um als Flugbegleiter Dienst zu tun, unter Beachtung der Bestimmungen über Flug-, Flugdienst- und Ruhezeiten;

1.5. die Notwendigkeit, einschlägige Unterlagen und Handbücher durch fortlaufende Einarbeitung der vom Betreiber herausgegebenen Änderungen auf dem neuesten Stand zu halten;

1.6. Wahrnehmung der Aufgaben der Flugbegleiter in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Betriebshandbuchs des Betreibers;

1.7. die Notwendigkeit einer Einweisung für Flugbegleiter vor dem Flug und der Bereitstellung notwendiger Sicherheitshinweise bezüglich ihrer spezifischen Aufgaben und

1.8. Notwendigkeit der Aufklärung der Flugbegleiter darüber, wann sie die Befugnis und die Pflicht haben, eine Evakuierung und andere Notfallverfahren einzuleiten.

2. **Kommunikation**

Während der Schulung ist schwerpunktmäßig die Bedeutung der effektiven Verständigung zwischen Flugbegleitern und Flugbesatzung zu vermitteln, einschließlich Kommunikationstechniken, gemeinsamer Sprache und Fachausdrücken.

3. **Einführender Lehrgang über menschliche Faktoren in der Luftfahrt und effektives Arbeiten als Besatzung (Crew Resource Management, CRM)**

Dieser Lehrgang muss von mindestens einem CRM-Lehrberechtigten für Flugbegleiter durchgeführt werden. Die Lehrgangsinhalte müssen ausführlich behandelt werden und mindestens Folgendes umfassen:

3.1. *Allgemeines:* Menschliche Faktoren in der Luftfahrt, allgemeine Erläuterung von CRM-Grundsätzen und -Zielen, menschliches Leistungsvermögen und dessen Grenzen;

3.2. *In Bezug auf den einzelnen Flugbegleiter:* Persönlichkeitsbewusstsein, menschliches Fehlverhalten und Zuverlässigkeit, Einstellungen und Verhaltensweisen, Selbsteinschätzung; Stress und Stressverarbeitung; Ermüdung und Aufmerksamkeit; Durchsetzungsfähigkeit; Situationsbewusstsein, Informationsaufnahme und -verarbeitung.

4. **Umgang mit Fluggästen und Überwachung der Kabine**

4.1. Bedeutung der ordnungsgemäßen Sitzplatzzuteilung im Hinblick auf die Masse und den Schwerpunkt des Flugzeugs, spezielle Kategorien von Fluggästen und die Notwendigkeit, Sitzplätze an unbeaufsichtigten Ausgängen mit körperlich geeigneten Personen zu besetzen;

▼M1

4.2. Bestimmungen hinsichtlich des sicheren Verstauens von Handgepäck und Gegenständen für den Kabinenservice und der Bedeutung der sicheren Unterbringung im Hinblick darauf, dass diese Gegenstände keine Gefahr für die Insassen der Kabine darstellen und die Notausrüstung oder die Ausgänge nicht versperren oder beschädigen;

4.3. Hinweise für die Erkennung und den Umgang mit Fluggästen, die betrunken sind oder werden, unter Einfluss berauschender Mittel stehen oder aggressiv sind;

4.4. Vorsichtsmaßnahmen für die Beförderung von lebenden Tieren in der Kabine;

4.5. Aufgaben, die beim Auftreten von Turbulenzen wahrzunehmen sind, einschließlich Sicherung der Kabine, und

4.6. Methoden, um Fluggäste zu motivieren, sowie die notwendigen Verfahren für den Umgang mit einer größeren Menschenmenge (Crowd Control), um eine Notevakuierung zu beschleunigen.

5. **Flugmedizinische Schulung und Erste Hilfe**

5.1. Allgemeine Ausbildung in flugmedizinischen Aspekten und Überlebenstechniken;

5.2. körperliche Auswirkungen des Fliegens mit besonderem Schwerpunkt auf Hypoxie (Sauerstoffmangel), Sauerstoffbedarf; Funktion der Eustachi-Röhre und Barotraumata

5.3. grundlegende Erste-Hilfe-Maßnahmen, einschließlich Versorgung von:

a. Luftkrankheit,

b. Störungen des Magen-Darm-Trakts,

c. Hyperventilation,

d. Verbrennungen,

e. Wunden,

f. bewusstlosen Personen und

g. Knochenbrüche und Verletzungen des Weichteilgewebes;

5.4. medizinische Notfälle während des Fluges und entsprechende Erste Hilfe, die mindestens Folgendes umfasst:

a. Asthma,

b. Stressreaktionen und allergische Reaktionen,

c. Schockzustände,

d. Diabetes,

e. Erstickungsanfälle,

f. epileptische Anfälle,

g. Geburt,

h. Schlaganfall und

i. Herzinfarkt;

5.5. Gebrauch von geeigneter Ausrüstung einschließlich Sauerstoff für Erste Hilfe, Erste-Hilfe-Kästen und notfallmedizinischen Hilfe-Kästen und deren Inhalt;

▼M1

5.6. praktische Ausbildung in Herz-Lungen-Wiederbelebung durch jeden Flugbegleiter an einem speziellen Dummy unter Berücksichtigung der Luftfahrzeugumgebung und

5.7. Gesundheit und Hygiene auf Reisen, einschließlich:

a. Hygiene an Bord,

b. Risiko der Ansteckung mit Infektionskrankheiten und Möglichkeiten, diese Risiken zu begrenzen,

c. Behandlung von klinischem Abfall,

d. Desinfektion des Luftfahrzeugs,

e. Umgang mit Todesfällen an Bord und

f. Wachsamkeitsmanagement, körperliche Auswirkungen einer Übermüdung, Schlafphysiologie, zirkadianer Rhythmus und Überschreitung von Zeitzonen.

6. **Gefährliche Güter gemäß den anwendbaren Technischen Anweisungen der ICAO**

7. **Allgemeine Sicherheitsaspekte in der Luftfahrt einschließlich Kenntnis der Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008**

8. **Schulung zur Brand- und Rauchbekämpfung**

8.1. Verantwortlichkeit der Flugbegleiter, bei Notfällen im Zusammenhang mit einem Brand und einer Rauchentwicklung schnell zu reagieren, mit besonderem Schwerpunkt auf der Ermittlung des Brandherds;

8.2. Bedeutung einer sofortigen Information der Flugbesatzung, sowie die spezifischen Maßnahmen für Koordination und Unterstützung, wenn Brände oder Rauch entdeckt werden;

8.3. Notwendigkeit einer häufigen Überprüfung von Bereichen, in denen Brandgefahr besteht, wie z. B. Toiletten, und der entsprechenden Rauchmelder;

8.4. Einstufung von Bränden und Wahl der geeigneten Löschmittel sowie Verfahren für bestimmte Brandsituationen,

8.5. Techniken der Anwendung der Löschmittel, Folgen einer falschen Anwendung und einer Verwendung in engen Räumen, einschließlich praktischer Übungen zur Brandbekämpfung und zum Anlegen und Benutzen von in der Luftfahrt verwendeter Rauchschutzausrüstung; und

8.6. allgemeine Verfahren von Boden-Rettungsdiensten auf Flughäfen.

9. **Überlebensschulung**

9.1. Grundsätze für das Überleben in lebensfeindlicher Umgebung (z. B. Polargebiete, Wüsten, Dschungel, hohe See); und

9.2. Schulung für das Überleben im Wasser, einschließlich praktisches Anlegen und Handhabung persönlicher Schwimmhilfen im Wasser und Gebrauch von Rettungsflößen oder ähnlicher Ausrüstung sowie deren praktische Benutzung im Wasser.

▼M1

ANHANG VI

ANFORDERUNGEN AN BEHÖRDEN BEZÜGLICH DES FLIEGENDEN PERSONALS

[TEIL-ARA]

TEILABSCHNITT GEN

ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN

ABSCHNITT I

Allgemeines

▼M7

_____

▼M1

ARA.GEN.115 Aufsichtsunterlagen

Die zuständige Behörde stellt dem betreffenden Personal alle Rechtsakte, Normen, Vorschriften und technischen Veröffentlichungen und zugehörigen Dokumente zur Verfügung, damit es seine Aufgaben erfüllen und seinen Verantwortlichkeiten nachkommen kann.

ARA.GEN.120 Nachweisverfahren

a) Die Agentur erarbeitet annehmbare Nachweisverfahren (Acceptable Means of Compliance, AMC), die zur Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen verwendet werden können. Wenn die AMC erfüllt werden, sind auch die damit zusammenhängenden Anforderungen der Durchführungsbestimmungen erfüllt.

b) Es können alternative Nachweisverfahren verwendet werden, um die Einhaltung der Durchführungsbestimmungen zu erreichen.

c) Die zuständige Behörde richtet ein System zur laufenden Überprüfung ein, ob die alternativen Nachweisverfahren, die sie selbst oder Organisationen und Personen, die ihrer Aufsicht unterliegen, verwenden, die Feststellung der Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen ermöglichen.

d) Die zuständige Behörde überprüft alle alternativen Nachweisverfahren, die von einer Organisation vorgeschlagen werden, gemäß ORA.GEN.120 mittels einer Analyse der vorgelegten Unterlagen und, falls dies für notwendig erachtet wird, einer Inspektion der Organisation.

   Stellt die zuständige Behörde fest, dass die alternativen Nachweisverfahren den Durchführungsbestimmungen entsprechen, wird sie unverzüglich:

   1. dem Antragsteller mitteilen, dass die alternativen Nachweisverfahren angewandt werden können, und ggf. die Zulassung oder das Zeugnis des Antragstellers entsprechend ändern,

   2. die Agentur unter Beifügung von Kopien aller einschlägigen Unterlagen über deren Inhalt informieren und

   3. andere Mitgliedstaaten über die akzeptierten alternativen Nachweisverfahren informieren.

e) Wendet die zuständige Behörde selbst alternative Nachweisverfahren an, um die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen zu erreichen:

   1. stellt sie diese allen Organisationen und Personen zur Verfügung, die ihrer Aufsicht unterliegen, und

   2. benachrichtigt sie unverzüglich die Agentur.

   Die zuständige Behörde legt der Agentur eine vollständige Beschreibung der alternativen Nachweisverfahren, einschließlich eventueller relevanter Änderungen von Verfahren sowie eine Beurteilung vor, mit der nachgewiesen wird, dass die Durchführungsbestimmungen erfüllt werden.

▼M14

ARA.GEN.125 Mitteilungen an die Agentur

a) Treten bei der Durchführung der Verordnung (EU) 2018/1139 und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte signifikante Probleme auf, unterrichtet die zuständige Behörde die Agentur hiervon innerhalb von 30 Tagen nach dem Zeitpunkt, zu dem sie von den Problemen Kenntnis erlangt hat.

b) Unbeschadet der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates [1] und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte übermittelt die zuständige Behörde der Agentur so bald wie möglich sicherheitsrelevante Informationen aus den in der nationalen Datenbank gespeicherten Ereignismeldungen.

▼M1

ARA.GEN.135 Sofortige Reaktion auf ein Sicherheitsproblem

▼M14

a) Unbeschadet der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte wendet die zuständige Behörde ein System für die angemessene Erfassung, Analyse und Weitergabe von Sicherheitsinformationen an.

b) Die Agentur wendet ein System für die angemessene Analyse eingegangener relevanter Sicherheitsinformationen an und legt den Mitgliedstaaten und der Kommission unverzüglich alle Informationen, einschließlich Empfehlungen oder zu ergreifender Abhilfemaßnahmen, vor, die diese benötigen, um zeitnah auf ein Sicherheitsproblem hinsichtlich Erzeugnissen, Teilen, nicht eingebauter Ausrüstungen, Personen oder Organisationen reagieren zu können, die der Verordnung (EU) 2018/1139 und den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten unterliegen.

▼M1

c) Nach Erhalt der unter Buchstaben a und b genannten Informationen ergreift die zuständige Behörde geeignete Maßnahmen, um dem Sicherheitsproblem zu begegnen.

▼M14

d) Nach Buchstabe c ergriffene Maßnahmen müssen unverzüglich allen Personen bzw. Organisationen mitgeteilt werden, die diese nach Maßgabe der Verordnung (EU) 2018/1139 und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte befolgen müssen. Die zuständige Behörde muss diese Maßnahmen auch der Agentur und, falls ein gemeinsames Handeln erforderlich ist, den übrigen betroffenen Mitgliedstaaten mitteilen.

▼M1

ABSCHNITT II

Management

ARA.GEN.200 Managementsystem

a) Die zuständige Behörde richtet ein Managementsystem ein und erhält es aufrecht, das mindestens Folgendes umfasst:

▼M14

1. dokumentierte Richtlinien und Verfahren zur Beschreibung ihrer Organisation und der Mittel und Methoden, die sie anwendet, um die Einhaltung der Verordnung (EU) 2018/1139 und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte zu erreichen. Die Verfahren müssen auf dem neuesten Stand gehalten werden und dienen als Arbeitsgrundlage innerhalb der zuständigen Behörde für alle entsprechenden Aufgaben;

[1] Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission (ABl. L 122 vom 24.4.2014, S. 18).“

▼M1

2. ausreichend Personal zur Durchführung ihrer Aufgaben und die Erfüllung ihrer Verpflichtungen. Dieses Personal ist für die Durchführung der ihm zugewiesenen Aufgaben qualifiziert und verfügt über die erforderliche(n) Kenntnisse, Erfahrung und Grund- und Auffrischungsschulung, um die Aufrechterhaltung der Kompetenz sicherzustellen. Es ist ein System vorhanden, das die Verfügbarkeit von Personal regelt, um eine einwandfreie Durchführung aller Aufgaben sicherzustellen;

3. geeignete Einrichtungen und Büroräume zur Durchführung der zugewiesenen Aufgaben;

4. eine Funktion zur Überwachung der Einhaltung der einschlägigen Anforderungen durch das Managementsystem und der Angemessenheit der Verfahren, einschließlich der Einrichtung eines internen Auditverfahrens und eines Verfahrens für das Sicherheitsrisikomanagement. Die Überwachung der Einhaltung beinhaltet ein Feedback-System für im Rahmen von Audits gefundene Beanstandungen an die leitenden Mitarbeiter der zuständigen Behörde, um die Umsetzung eventuell erforderlicher Abhilfemaßnahmen sicherzustellen, und

5. eine Person oder einen Personenkreis, die/der gegenüber den leitenden Mitarbeitern der zuständigen Behörde letztverantwortlich für die Überwachung der Einhaltung ist.

b) Die zuständige Behörde bestellt für jeden Tätigkeitsbereich einschließlich des Managementsystems eine oder mehrere Personen mit leitender Gesamtverantwortlichkeit für die Durchführung der betreffenden Aufgabe(n).

▼M14

c) Die zuständige Behörde legt Verfahren für die Teilnahme an einem gegenseitigen Austausch aller erforderlichen Informationen mit den betreffenden anderen zuständigen Behörden und für die gegenseitige Unterstützung dieser Behörden fest, unabhängig davon, ob die Informationen aus dem Mitgliedstaat oder aus anderen Mitgliedstaaten stammen. Hierunter fallen beispielsweise folgende Informationen:

1. Informationen über Verstöße, Abhilfemaßnahmen im Nachgang zu diesen Beanstandungen sowie über Durchsetzungsmaßnahmen, die infolge der Aufsicht über Personen und Organisationen ergriffen wurden, die Tätigkeiten im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ausüben, aber von der zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaats oder der Agentur zertifiziert sind oder gegenüber der zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaats oder der Agentur Erklärungen abgegeben haben;

2. Informationen aus der obligatorischen und freiwilligen Meldung von Ereignissen nach Anhang VII Punkt ORA.GEN.160.

▼M1

d) Der Agentur wird für die Zwecke der Standardisierung eine Abschrift der Verfahren in Bezug auf das Managementsystem und deren Änderungen vorgelegt.

ARA.GEN.205 Zuweisung von Aufgaben an qualifizierte Stellen

a) Aufgaben im Zusammenhang mit der Erstzertifizierung oder fortlaufenden Aufsicht über Personen oder Organisationen, die der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihren Durchführungsbestimmungen unterliegen, werden von den Mitgliedstaaten nur qualifizierten Stellen zugewiesen. Bei der Zuweisung von Aufgaben stellt die zuständige Behörde sicher, dass sie

▼M1

1. über ein System verfügt, um erstmalig und fortlaufend zu bewerten, dass die qualifizierte Stelle Anhang V der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 entspricht.

   Das System und die Ergebnisse der Bewertungen werden dokumentiert;

2. eine dokumentierte Vereinbarung mit der qualifizierten Stelle geschlossen hat, die von beiden Parteien auf der entsprechenden Managementebene genehmigt wurde und in der Folgendes eindeutig geregelt ist:

   i) die durchzuführenden Aufgaben;

   ii) die vorzulegenden Erklärungen, Berichte und Aufzeichnungen;

   iii) die bei der Durchführung dieser Aufgaben zu erfüllenden technischen Bedingungen;

   iv) der damit zusammenhängende Haftpflicht-Versicherungsschutz und

   v) der Schutz von Informationen, die bei der Durchführung dieser Aufgaben gewonnen werden.

b) Die zuständige Behörde stellt sicher, dass von dem internen Auditverfahren und einem Verfahren für das Sicherheitsrisikomanagement gemäß ARA.GEN.200 Buchstabe a Absatz 4 alle in ihrem Namen durchgeführten Zertifizierungs- und fortlaufenden Aufsichtsaufgaben erfasst werden.

▼M14

ARA.GEN.210 Änderungen am Managementsystem

a) Die zuständige Behörde muss über ein System zur Identifizierung solcher Änderungen verfügen, die sich auf ihre Fähigkeit auswirken, ihre Aufgaben und Zuständigkeiten wahrzunehmen, die in der Verordnung (EU) 2018/1139 und den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten festgelegt sind. Dieses System muss es ihr ermöglichen, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass ihr Managementsystem angemessen und effektiv bleibt.

b) Im Fall von Änderungen der Verordnung (EU) 2018/1139 und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte muss die zuständige Behörde ihr Managementsystem zeitnah entsprechend aktualisieren, um eine wirksame Umsetzung sicherzustellen.

c) Die zuständige Behörde unterrichtet die Agentur von Änderungen, die sich auf ihre Fähigkeit auswirken, ihre Aufgaben und Zuständigkeiten wahrzunehmen, die in der Verordnung (EU) 2018/1139 und den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten festgelegt sind.“

▼M1

ARA.GEN.220 Führung von Aufzeichnungen

a) Die zuständige Behörde richtet ein Aufzeichnungssystem für die angemessene Aufbewahrung, Zugänglichkeit und verlässliche Rückverfolgbarkeit von Folgendem ein:

   1. der dokumentierten Richtlinien und Verfahren des Managementsystems;

   2. der Ausbildung, Qualifikation und Autorisierung ihres Personals;

   3. der Zuweisung von Aufgaben, wobei die in ARA.GEN.205 genannten Punkte sowie die Einzelheiten der zugewiesenen Aufgaben erfasst werden;

▼M7

4. der Verfahren für die Zertifizierung und die Vorlage von Erklärungen sowie der Aufsicht über zertifizierte und erklärte Organisationen;

▼M1

5. der Verfahren für die Erteilung von Lizenzen, Berechtigungen, Zeugnissen und Bescheinigungen an Personal und für die fortlaufende Aufsicht über die Inhaber dieser Lizenzen, Berechtigungen, Zeugnisse und Bescheinigungen;

6. der Verfahren für die Ausstellung von FSTD-Qualifikationsbescheinigungen und für die fortlaufende Aufsicht über FSTD und die Organisation, die sie betreibt;

7. der Aufsicht über Personen und Organisationen, die Tätigkeiten innerhalb des Hoheitsgebiets des Mitgliedstaats durchführen, aber von der zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaats oder der Agentur überwacht werden oder zertifiziert wurden, wie zwischen diesen Behörden vereinbart;

8. der Bewertung alternativer Nachweisverfahren, die von Organisationen vorgeschlagen wurden, und der Benachrichtigung der Agentur darüber sowie der Beurteilung alternativer Nachweisverfahren, die von der zuständigen Behörde selbst verwendet werden;

9. der Beanstandungen, Abhilfemaßnahmen und des Datums des Abschlusses von Maßnahmen;

10. der Durchsetzungsmaßnahmen;

▼M11

(11) der Sicherheitsinformationen und Folgemaßnahmen;

(12) der Anwendung von Flexibilitätsbestimmungen gemäß Artikel 71 der Verordnung (EU) Nr. 2018/1139 und

(13) des Verfahrens zur Bewertung und Zulassung von Luftfahrzeugen nach ORA.ATO.135(a) und DTO.GEN.240(a).

▼M12

b) Die zuständige Behörde führt und aktualisiert fortlaufend ein Verzeichnis aller von ihr ausgestellten Zeugnisse für Organisationen, FSTD-Qualifikationsbescheinigungen und Lizenzen, Zeugnisse und Bescheinigungen für Personal, aller ihr vorgelegten DTO-Erklärungen sowie der DTO-Ausbildungsprogramme, die sie im Hinblick auf die Einhaltung von Anhang I (Teil-FCL), Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission oder Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission überprüft oder genehmigt hat.

▼M1

c) Alle Aufzeichnungen werden für den in dieser Verordnung genannten Mindestzeitraum aufbewahrt. Falls eine entsprechende Angabe fehlt, werden die Aufzeichnungen vorbehaltlich geltender datenschutzrechtlicher Bestimmungen mindestens 5 Jahre aufbewahrt.

ABSCHNITT III

Aufsicht, Zertifizierung und Durchsetzung

ARA.GEN.300 Aufsicht

a) Die zuständige Behörde überprüft Folgendes:

1. Einhaltung der Anforderungen an Organisationen bzw. Personen vor Ausstellung eines Zeugnisses als Organisation, einer Zulassung, einer FSTD-Qualifikationsbescheinigung oder einer Lizenz, eines Zeugnisses, einer Berechtigung oder einer Bescheinigung für Personal;

▼M7

2. Die laufende Einhaltung der Anforderungen, die für Inhaber von Lizenzen, Berechtigungen und Zeugnissen, für die von ihr zertifizierten Organisationen, die Inhaber einer FSTD- Qualifikationsbescheinigung und Organisationen gelten, die ihr eine Erklärung vorgelegt haben;

▼M1

3. Umsetzung geeigneter, von der zuständigen Behörde auferlegter Sicherheitsmaßnahmen gemäß ARA.GEN.135 Buchstaben c und d.

b) Diese Überprüfung:

1. stützt sich auf Unterlagen, die speziell dazu bestimmt sind, den Mitarbeitern, die für die Sicherheitsaufsicht verantwortlich sind, Anleitung für die Durchführung ihrer Aufgaben zu geben;

2. macht für die betreffenden Personen und Organisationen die Ergebnisse der Sicherheitsaufsicht verfügbar;

3. beruht auf Audits und Inspektionen, einschließlich Vorfeldinspektionen und unangekündigter Inspektionsbesuche, und

4. liefert der zuständigen Behörde die erforderlichen Nachweise, falls weitere Maßnahmen, einschließlich der in ARA.GEN.350 und ARA.GEN.355 vorgesehenen Maßnahmen, erforderlich sind.

c) Der Umfang der Aufsicht gemäß Buchstaben a und b wird auf der Grundlage der Ergebnisse der bisherigen Aufsichtstätigkeiten und der Sicherheitsprioritäten bestimmt.

d) Unbeschadet der Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten und ihrer Verpflichtungen gemäß ARO.RAMP wird der Umfang der Aufsicht über die Tätigkeiten, die im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats von Personen oder Organisationen, die in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassen bzw. ansässig sind, durchgeführt werden, auf der Grundlage der Sicherheitsprioritäten sowie der bisherigen Aufsichtstätigkeiten festgelegt.

e) Wenn sich die Tätigkeiten einer Person oder Organisation auf mehr als einen Mitgliedstaat erstrecken oder eine Beteiligung der Agentur erfordern, kann die gemäß Buchstabe a für die Aufsicht zuständige Behörde vereinbaren, dass Aufsichtsaufgaben von der/den zuständigen Behörde(n) des Mitgliedstaats/der Mitgliedstaaten, in dem/denen die Tätigkeit stattfindet, oder von der Agentur durchgeführt wird. Personen bzw. Organisationen, die von einer solchen Vereinbarung betroffen sind, werden über ihr Bestehen und ihren Umfang informiert.

f) Die zuständige Behörde sammelt und verarbeitet alle Informationen, die als nützlich für die Aufsicht angesehen werden, einschließlich Vorfeldinspektionen und unangekündigter Inspektionen.

ARA.GEN.305 Aufsichtsprogramm

a) Die zuständige Behörde richtet ein Aufsichtsprogramm ein und erhält es aufrecht, das die Aufsichtstätigkeiten gemäß ARA.GEN.300 und ARO.RAMP umfasst.

b) Für Organisationen, die von der zuständigen Behörde zertifiziert sind, und Inhaber einer FSTD-Qualifikationsbescheinigung wird das Aufsichtsprogramm unter Berücksichtigung der spezifischen Natur der Organisation, der Komplexität ihrer Tätigkeiten und der Ergebnisse bisheriger Zertifizierungs- und/oder Aufsichtstätigkeiten erarbeitet, wobei eine Beurteilung der damit verbundenen Risiken zugrunde gelegt wird. Innerhalb eines jeden Aufsichtsplanungszyklus ist Folgendes enthalten:

1. Audits und Inspektionen, einschließlich Vorfeldinspektionen und unangekündigter Inspektionen, je nach Bedarf, und

2. Besprechungen zwischen dem verantwortlichen Betriebsleiter und der zuständigen Behörde, um sicherzustellen, dass beide über wesentliche Probleme auf dem Laufenden bleiben.

c) Auf Organisationen, die von der zuständigen Behörde zertifiziert wurden, und Inhaber einer FSTD-Qualifikationsbescheinigung findet ein Aufsichtsplanungszyklus von längstens 24 Monaten Anwendung.

▼M1

Der Aufsichtsplanungszyklus kann verkürzt werden, wenn es Hinweise darauf gibt, dass die Sicherheitsleistung der Organisation oder des Inhabers der FSTD-Qualifikationsbescheinigung nachgelassen hat.

Der Aufsichtsplanungszyklus kann auf höchstens 36 Monate verlängert werden, wenn die zuständige Behörde während der letzten 24 Monate festgestellt hat, dass:

1. die Organisation eine wirksame Ermittlung von Gefahren für die Flugsicherheit und das Management damit verbundener Risiken unter Beweis gestellt hat;
2. die Organisation gemäß ORA.GEN.130 ständig nachgewiesen hat, dass sie vollständige Kontrolle über alle Änderungen hat;
3. keine Verstöße der Stufe 1 („Level 1 Findings“) beanstandet wurden und
4. alle Abhilfemaßnahmen innerhalb des von der zuständigen Behörde akzeptierten oder verlängerten Zeitraums gemäß ARA.GEN.350 Buchstabe d Absatz 2 durchgeführt wurden.

Der Aufsichtsplanungszyklus kann weiter auf höchstens 48 Monate verlängert werden, wenn die Organisation zusätzlich zu dem Vorstehenden ein wirksames, fortlaufendes System für Meldungen gegenüber der zuständigen Behörde über die Sicherheitsleistung und die Einhaltung aufsichtsrechtlicher Bestimmungen durch die zuständige Organisation selbst eingerichtet und die zuständige Behörde dieses genehmigt hat.

▼M4

ca) Ungeachtet Buchstabe c findet auf Organisationen, die nur Ausbildungen zur Erteilung von LAPL, PPL, SPL oder BPL und damit verbundenen Berechtigungen und Zeugnissen durchführen, ein Aufsichtsplanungszyklus von längstens 48 Monaten Anwendung. Der Aufsichtsplanungszyklus wird verkürzt, wenn es Nachweise dafür gibt, dass die Sicherheitsleistung der Organisation nachgelassen hat.

Der Aufsichtsplanungszyklus kann auf höchstens 72 Monate verlängert werden, wenn die zuständige Behörde während der letzten 48 Monate festgestellt hat, dass:

(1) die Organisation, wie durch die Ergebnisse der jährlichen Prüfung gemäß ORA.GEN.200 Buchstabe c nachgewiesen, eine wirksame Ermittlung von Gefahren für die Flugsicherheit und das Management damit verbundener Risiken unter Beweis gestellt hat;

(2) die Organisation, wie durch die Ergebnisse der jährlichen Prüfung gemäß ORA.GEN.200 Buchstabe c nachgewiesen, die Kontrolle über alle Änderungen gemäß ORA.GEN.130 fortlaufend bewahrt hat;

(3) keine Beanstandungen der Stufe 1 gemacht wurden und

(4) alle Abhilfemaßnahmen innerhalb des von der zuständigen Behörde akzeptierten oder verlängerten Zeitraums gemäß ARA.GEN.350 Buchstabe d Absatz 2 durchgeführt wurden.

▼C5

d) Für Personen, die Inhaber einer Lizenz, eines Zeugnis, einer Berechtigung oder einer Bescheinigung sind, das bzw. die von der zuständigen Behörde ausgestellt wurde, umfasst das Aufsichtsprogramm Inspektionen, einschließlich unangekündigter Inspektionen, wenn angemessen.

▼M1

e) Das Aufsichtsprogramm enthält Aufzeichnungen über die Zeitpunkte, zu denen Audits, Inspektionen und Besprechungen fällig sind und wann solche Audits, Inspektionen und Besprechungen durchgeführt wurden.

▼M7

f) Unbeschadet der Buchstaben b, c und ca wird das Programm für die Aufsicht über die DTO unter Berücksichtigung der besonderen Art der Organisation, der Komplexität ihrer Tätigkeiten und der Ergebnisse zurückliegender Aufsichtstätigkeiten sowie auf der Grundlage einer Bewertung der mit der durchgeführten Ausbildung verbundenen Risiken erstellt. ►C15 Die Aufsichtstätigkeiten umfassen — auch unangekündigte — Inspektionen und können, wenn es die zuständige Behörde für notwendig erachtet, auch Audits beinhalten. ◄

▼M1

ARA.GEN.310 Erstzertifizierungsverfahren — Organisationen

a) Bei Eingang eines Antrags auf erstmalige Ausstellung eines Zeugnisses für eine Organisation prüft die zuständige Behörde die Erfüllung der einschlägigen Anforderungen durch die Organisation.

▼M1

b) Kommt die zuständige Behörde zu dem Ergebnis, dass die Organisation die einschlägigen Anforderungen erfüllt, stellt sie das Zeugnis bzw. die Zeugnisse gemäß Anlage III und Anlage V dieses Teils aus. Das Zeugnis bzw. die Zeugnisse wird/werden auf unbegrenzte Zeit ausgestellt. Die Rechte und der Umfang der Tätigkeiten, deren Durchführung der Organisation gestattet ist, werden in den dem Zeugnis bzw. den Zeugnissen beigefügten Zulassungsbedingungen aufgeführt.

c) Um es einer Organisation zu ermöglichen, Änderungen ohne vorherige Genehmigung der zuständigen Behörde gemäß ORA.GEN.130 durchzuführen, genehmigt die zuständige Behörde das von der Organisation vorgelegte Verfahren, in dem der Umfang solcher Änderungen festgelegt und beschrieben ist, wie solche Änderungen verwaltet und mitgeteilt werden.

ARA.GEN.315 Verfahren für die Erteilung, Verlängerung, Erneuerung oder Änderung von Lizenzen, Berechtigungen, Zeugnissen oder Bescheinigungen — Personen

a) Bei Eingang eines Antrags auf Erteilung, Verlängerung, Erneuerung oder Änderung einer Lizenz, einer Berechtigung, eines Zeugnisses oder einer Bescheinigung einer Person und entsprechender Unterlagen hierfür prüft die zuständige Behörde, ob der Antragsteller die einschlägigen Anforderungen erfüllt.

b) Kommt die zuständige Behörde zu dem Ergebnis, dass der Antragsteller die einschlägigen Anforderungen erfüllt, erteilt, verlängert, erneuert oder ändert sie die Lizenz, das Zeugnis, die Berechtigung oder die Bescheinigung.

ARA.GEN.330 Änderungen — Organisationen

a) Bei Eingang eines Antrags auf eine Änderung, die der vorherigen Genehmigung bedarf, überprüft die zuständige Behörde die Erfüllung der einschlägigen Anforderungen, bevor sie die Genehmigung erteilt.

Die zuständige Behörde schreibt die Bedingungen vor, unter denen die Organisation während der Änderung arbeiten darf, sofern sie nicht zu dem Ergebnis kommt, dass das Zeugnis der Organisation ausgesetzt werden muss.

Kommt die zuständige Behörde zu dem Ergebnis, dass die Organisation die einschlägigen Anforderungen erfüllt, genehmigt sie die Änderung.

b) Unbeschadet weiterer Durchsetzungsmaßnahmen beschränkt oder widerruft die zuständige Behörde das Zeugnis der Organisation oder setzt es aus, wenn die Organisation Änderungen, die der vorherigen Genehmigung bedürfen, ohne die Genehmigung der zuständigen Behörde gemäß Buchstabe a durchführt.

c) Bei Änderungen, die keiner vorherigen Genehmigung bedürfen, überprüft die zuständige Behörde die Informationen in der von der Organisation gemäß ORA.GEN.130 übersandten Benachrichtigung daraufhin, ob die einschlägigen Anforderungen erfüllt sind. Im Fall einer Nichteinhaltung:

1. teilt die zuständige Behörde der Organisation die Nichteinhaltung mit und verlangt weitere Änderungen und

2. verfährt die zuständige Behörde bei Verstößen der Stufe 1 („Level 1 Findings“) oder Verstößen der Stufe 2 („Level 2 Findings“) gemäß ARA.GEN.350.

▼M7

d) Unbeschadet der Buchstaben a, b und c handelt die zuständige Behörde entsprechend den Punkten ARA.DTO.105 bzw. ARA.DTO.110, wenn die in den von einer DTO vorgelegten Erklärungen enthaltenen Informationen oder das von einer DTO nach Punkt DTO.GEN.116 von Anhang VIII (Teil-DTO) gemeldete Ausbildungsprogramm geändert werden.

▼M1

ARA.GEN.350 Beanstandungen und Abhilfemaßnahmen — Organisationen

a) Die für die Aufsicht gemäß ARA.GEN.300 Buchstabe a zuständige Behörde verfügt über ein System für die Analyse von Beanstandungen hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Sicherheit.

b) Ein Verstoß der Stufe 1 („Level 1 Finding“) wird durch die zuständige Behörde beanstandet, wenn eine wesentliche Nichteinhaltung der einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen, der Verfahren und Handbücher der Organisation oder der Bedingungen einer Zulassung oder eines Zeugnisses festgestellt wird, die den Sicherheitsstatus senkt oder die Flugsicherheit schwerwiegend gefährdet.

▼M1

Verstöße der Stufe 1 („Level 1 Findings“) schließen ein:

1. Nichtgewährung des Zutritts der zuständigen Behörde zu Einrichtungen der Organisation, wie in ORA.GEN.140 definiert, während der normalen Betriebszeiten und nach zweimaliger schriftlicher Aufforderung;

2. Erlangung oder Aufrechterhaltung der Gültigkeit des Zeugnisses als Organisation durch Fälschung eingereichter Nachweise;

3. festgestellte missbräuchliche oder betrügerische Verwendung des Zeugnisses als Organisation und

4. Fehlen eines verantwortlichen Betriebsleiters.

c) Ein Verstoß der Stufe 2 („Level 2 Finding“) wird durch die zuständige Behörde beanstandet, wenn eine Nichteinhaltung der einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen, der Verfahren und Handbücher der Organisation oder der Bedingungen einer Zulassung oder eines Zeugnisses festgestellt wird, die den Sicherheitsstatus senken oder die Flugsicherheit gefährden könnte.

d) Liegt eine Beanstandung im Rahmen der Aufsicht oder auf sonstige Weise vor, teilt die zuständige Behörde, unbeschadet erforderlicher zusätzlicher Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihren Durchführungsbestimmungen, der Organisation die Feststellung schriftlich mit und verlangt Abhilfemaßnahmen bezüglich der festgestellten Nichteinhaltung(en). Gegebenenfalls informiert die zuständige Behörde das Land, in dem das Luftfahrzeug registriert ist.

1. Bei Verstößen der Stufe 1 („Level 1 Findings“) ergreift die zuständige Behörde sofortige und angemessene Maßnahmen, um Tätigkeiten einzuschränken oder zu verbieten, und ergreift, falls angemessen, Maßnahmen zum Widerruf des Zeugnisses oder bestimmter Zulassungen oder schränkt diese ganz oder teilweise ein oder setzt sie aus, je nach Ausmaß des Verstoßes der Stufe 1 („Level 1 Finding“), bis die Organisation erfolgreiche Abhilfemaßnahmen durchgeführt hat.

2. Bei Verstößen der Stufe 2 („Level 2 Findings“):

   i) räumt die zuständige Behörde der Organisation eine Frist für die Durchführung von Abhilfemaßnahmen ein, die der Art des Verstoßes angemessen ist, anfänglich jedoch nicht mehr als 3 Monate beträgt. Am Ende dieser Frist und unter Berücksichtigung der Art des Verstoßes kann die zuständige Behörde die Frist von 3 Monaten verlängern, wenn ihr ein zufrieden stellender Abhilfeplan vorgelegt und dieser von ihr genehmigt wird, und

   ii) bewertet die zuständige Behörde die Abhilfemaßnahmen und den von der Organisation vorgeschlagenen Umsetzungsplan und akzeptiert diese, wenn sie bei der Beurteilung zu dem Ergebnis kommt, dass sie ausreichen, um der Nichteinhaltung abzuhelfen.

3. Legt eine Organisation keinen akzeptablen Abhilfeplan vor oder führt sie innerhalb der von der zuständigen Behörde akzeptierten oder verlängerten Frist die Abhilfemaßnahmen nicht durch, wird die Beanstandung auf einen Verstoß der Stufe 1 („Level 1 Finding“) hochgestuft und werden die unter Buchstabe d Absatz 1 festgelegten Maßnahmen ergriffen.

4. Die zuständige Behörde führt Aufzeichnungen über alle festgestellten oder ihr angezeigten Beanstandungen und, falls zutreffend, die von ihr angewandten Durchsetzungsmaßnahmen sowie alle Abhilfemaßnahmen und Fristen für den Abschluss von Maßnahmen bezüglich der Beanstandungen.

▼M12

da) Abweichend von den Punkten a bis d und für den Fall, dass die zuständige Behörde im Rahmen ihrer Aufsicht oder auf anderem Wege Nachweise dafür erhält, dass DTO die in Anhang IV der Verordnung (EU) 2018/1139 festgelegten grundlegenden Anforderungen, die in Anhang I (Teil-FCL) und Anhang VIII (Teil-DTO) dieser Verordnung enthaltenen Anforderungen oder die Anforderungen von Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission oder Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission nicht erfüllen, wird die zuständige Behörde

▼M7

1. die Beanstandung aufnehmen und verzeichnen, dies dem Vertreter der DTO schriftlich mitteilen und eine angemessene Frist festlegen, innerhalb der die DTO die in Punkt DTO.GEN.150 von Anhang VIII (Teil-DTO) genannten Schritte ergreifen muss;

▼M7

2. unverzüglich geeignete Maßnahmen ergreifen, um die von der Nichteinhaltung der Anforderungen betroffenen Ausbildungstätigkeiten zu beschränken oder zu untersagen, bis die DTO die in Nummer 1 genannten Abhilfemaßnahmen ergriffen hat, sofern es sich um eine der folgenden Situationen handelt:

   i) Es wurde ein Sicherheitsproblem festgestellt;

   ii) die DTO ergreift keine Abhilfemaßnahmen nach Punkt DTO.GEN.150;

3. die Genehmigung des in Punkt DTO.GEN.230(c) von Anhang VIII (Teil-DTO) genannten Ausbildungsprogramms beschränken, aussetzen oder widerrufen;

4. etwaige weitere Durchsetzungsmaßnahmen ergreifen, die notwendig sind, um die Beendigung der Nichteinhaltung und gegebenenfalls die Behebung der Folgen der Nichteinhaltung zu gewährleisten.

▼M12

e) Unbeschadet weiterer Durchsetzungsmaßnahmen informiert die Behörde eines Mitgliedstaats, die gemäß den Bestimmungen von Punkt ARA.GEN.300(d) handelt, die zuständige Behörde eines anderen Mitgliedstaats oder die Agentur, wenn sie eine Nichteinhaltung der grundlegenden Anforderungen von Anhang IV der Verordnung (EU) 2018/1139 oder der Anforderungen von Anhang I (Teil-FCL), Anhang VII (Teil-ORA) und Anhang VIII (Teil-DTO) dieser Verordnung oder der Anforderungen von Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission oder Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission seitens einer Organisation beanstandet, die von dieser zuständigen Behörde oder der Agentur zertifiziert wurde oder die dieser zuständigen Behörde oder der Agentur eine Erklärung vorgelegt hat.

▼M1

ARA.GEN.355 Beanstandungen und Durchsetzungsmaßnahmen — Personen

a) Erhält die für die Aufsicht gemäß ARA.GEN.300 Buchstabe a zuständige Behörde im Rahmen der Aufsicht oder auf anderem Wege Nachweise für eine Nichteinhaltung der einschlägigen Anforderungen durch eine Person, die Inhaber einer Lizenz, eines Zeugnisses, einer Berechtigung oder einer Bescheinigung ist, das bzw. die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihren Durchführungsbestimmungen ausgestellt wurde, dann nimmt die zuständige Behörde die Beanstandung auf, verzeichnet diese und teilt dies dem Inhaber der Lizenz, des Zeugnisses, der Berechtigung oder der Bescheinigung schriftlich mit.

b) Bei Vorliegen einer Beanstandung führt die zuständige Behörde eine Untersuchung durch. Bestätigt sich dabei der Tatbestand eines Verstoßes,

   1. beschränkt oder widerruft sie die Lizenz, das Zeugnis, die Berechtigung oder die Bescheinigung bzw. setzt diese(s) aus, wenn ein Sicherheitsproblem festgestellt wird, und

   2. ergreift sie ggf. weitere Durchsetzungsmaßnahmen, die geeignet sind, eine fortgesetzte Nichteinhaltung zu unterbinden.

c) Die zuständige Behörde informiert ggf. die Person oder Organisation, die das Tauglichkeitszeugnis oder die Bescheinigung ausgestellt hat.

d) Unbeschadet weiterer Durchsetzungsmaßnahmen informiert die Behörde eines Mitgliedstaats, die gemäß den Bestimmungen von ARA.GEN.300 Buchstabe d handelt, die zuständige Behörde eines anderen Mitgliedstaats, wenn sie Anhaltspunkte für die Nichteinhaltung der einschlägigen Anforderungen durch eine Person findet, die Inhaber einer Lizenz, eines Zeugnisses, einer Berechtigung oder einer Bescheinigung ist, das bzw. die von dieser zuständigen Behörde des anderen Mitgliedstaats ausgestellt wurde.

e) Werden im Rahmen der Aufsicht oder auf anderem Wege Anhaltspunkte für eine Nichteinhaltung der einschlägigen Anforderungen durch eine Person gefunden, die den Anforderungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihren Durchführungsbestimmungen unterliegt und nicht Inhaber einer Lizenz, eines Zeugnisses, einer Berechtigung oder einer Bescheinigung ist, das bzw. die gemäß dieser Verordnung und ihren Durchführungsbestimmungen ausgestellt wurde, ergreift die zuständige Behörde, die die Nichteinhaltung festgestellt hat, die ggf. erforderlichen Durchsetzungsmaßnahmen zur Unterbindung einer fortgesetzten Nichteinhaltung.

▼M11

ARA.GEN.360 Wechsel der zuständigen Behörde

▼M12

a) Beantragt ein Lizenzinhaber einen Wechsel der zuständigen Behörde nach Punkt FCL.015(e) von Anhang I (Teil-FCL), Punkt BFCL.015(f) von Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission oder Punkt SFCL.015(f) von Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission, ersucht die zuständige Behörde, die den Antrag erhält, unverzüglich die zuständige Behörde des Lizenzinhabers, Folgendes unverzüglich zu übermitteln:

1. eine Verifizierung der Lizenz;

2. Kopien der von dieser zuständigen Behörde nach Punkt ARA.GEN.220 und Punkt ARA.MED.150 aufbewahrten medizinischen Aufzeichnungen des Lizenzinhabers. Die medizinischen Aufzeichnungen müssen nach Anhang IV (Teil-MED) Punkt MED.A.015 übermittelt werden und eine vom medizinischen Sachverständigen überprüfte und unterzeichnete Zusammenfassung der einschlägigen Krankengeschichte des Antragstellers enthalten.

▼C8

b) Die übermittelnde zuständige Behörde bewahrt die Originale der Lizenzierung und medizinischen Aufzeichnungen des Lizenzinhabers gemäß den Punkten ARA.GEN.220, ARA.FCL.120 und ARA.MED.150 auf.

▼M11

c) Die zuständige Behörde, die den Antrag erhält, stellt unverzüglich die Lizenz und das Tauglichkeitszeugnis erneut aus, sofern sie alle in Buchstabe a genannten Unterlagen erhalten und bearbeitet hat. Bei der Neuausstellung der Lizenz und des Tauglichkeitszeugnisses fordert die zuständige Behörde, die den Antrag erhält, den Lizenzinhaber unverzüglich auf, ihr die von der übermittelnden zuständigen Behörde ausgestellte Lizenz und das zugehörige Tauglichkeitszeugnis zurückzugeben.

d) Nachdem die zuständige Behörde, die den Antrag erhält, dem Lizenzinhaber die Lizenz und das Tauglichkeitszeugnis neu ausgestellt und der Lizenzinhaber die Lizenz und das zugehörige Tauglichkeitszeugnis gemäß Buchstabe c zurückgegeben hat, teilt sie dies der übermittelnden zuständigen Behörde unverzüglich mit. Bis zum Empfang dieser Mitteilung ist die übermittelnde zuständige Behörde weiter für die dem Lizenzinhaber ursprünglich ausgestellte Lizenz und das zugehörige Tauglichkeitszeugnis verantwortlich.

▼M1

TEILABSCHNITT FCL

SPEZIFISCHE ANFORDERUNGEN IN BEZUG AUF DIE LIZENZIERUNG VON FLUGBESATZUNGEN

ABSCHNITT I

Allgemeines

ARA.FCL.120 Führung von Aufzeichnungen

Zusätzlich zu den gemäß ARA.GEN.220 Buchstabe a erforderlichen Aufzeichnungen nimmt die zuständige Behörde in ihr Aufzeichnungssystem Ergebnisse der Prüfungen der theoretischen Kenntnisse und der Beurteilungen der praktischen Fähigkeiten von Piloten auf.

ABSCHNITT II

Lizenzen, Berechtigungen und Zeugnisse

ARA.FCL.200 Verfahren für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung einer Lizenz, einer Berechtigung oder eines Zeugnisses

▼M6

a) Erteilung von Lizenzen und Berechtigungen. Die zuständige Behörde erteilt eine Flugbesatzungslizenz und damit verbundene Berechtigungen unter Verwendung des in Anlage I dieses Teils festgelegten Formblatts.

▼M6

Beabsichtigt ein Pilot, das Gebiet der Union mit einem Luftfahrzeug zu verlassen, das in einem anderen Mitgliedstaat als dem eingetragen ist, in dem die Lizenz der Flugbesatzung erteilt wurde, hat die zuständige Behörde

1. den folgenden Vermerk auf der Flugbesatzungslizenz unter Position XIII einzutragen: „Diese Lizenz ist mit der ICAO-Anlage zu dieser Lizenz automatisch validiert“; und

2. dem Piloten die ICAO-Anlage ausgedruckt oder in elektronischer Form zur Verfügung zu stellen.

▼M1

b) Ausstellung von Lehrberechtigungen und Prüferzeugnissen. Die zuständige Behörde stellt eine Lehrberechtigung oder ein Prüferzeugnis aus:

1. in Form einer Eintragung zu den einschlägigen Rechten in der Pilotenlizenz, wie in Anlage I zu diesem Teil festgelegt, oder

2. als eigenständiges Dokument in der von der zuständigen Behörde festgelegten Form und Weise.

▼M14

c) Eintragungen in Lizenzen durch Prüfer. Vor der ausdrücklichen Ermächtigung eines Prüfers zur Verlängerung oder Erneuerung von Berechtigungen oder Zeugnissen legt die zuständige Behörde geeignete Verfahren fest.

▼M4

d) Eintragungen in Lizenzen durch Lehrberechtigte. Vor der ausdrücklichen Ermächtigung bestimmter Lehrberechtigter zur Verlängerung einer Klassenberechtigung für einmotorige Flugzeuge mit Kolbenmotor oder Reisemotorsegler legt die zuständige Behörde geeignete Verfahren fest.

▼M12

e) Lehrberechtigte für die Erteilung von Lehrberechtigungen für FI(B) oder FI(S): Die zuständige Behörde entwickelt geeignete Verfahren für die Durchführung der in folgenden Punkten festgelegten Schulungsflüge unter Aufsicht:

▼M14

1. Punkt BFCL.315(a)(4)(ii) und Punkt BFCL.360(a)(2) von Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission und

▼M12

2. Punkt SFCL.315(a)(7)(ii) und Punkt SFCL.360(a)(2) von Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission.

▼M1

ARA.FCL.205 Überwachung von Prüfern

a) Die zuständige Behörde erarbeitet ein Aufsichtsprogramm zur Überwachung des Verhaltens und der Leistung von Prüfern unter Berücksichtigung:

1. der Anzahl der Prüfer, die sie zertifiziert hat, und

2. der Anzahl der von anderen zuständigen Behörden zertifizierten Prüfer, die ihre Rechte innerhalb des Hoheitsgebiets ausüben, in dem die zuständige Behörde die Aufsicht ausübt.

▼M3

b) Die zuständige Behörde muss ein Verzeichnis der von ihr zertifizierten Prüfer führen. In dem Verzeichnis sind die Rechte der Prüfer aufzuführen, und das Verzeichnis ist von der zuständigen Behörde zu veröffentlichen und zu aktualisieren.

▼M1

c) Die zuständige Behörde legt Verfahren für die Bestimmung von Prüfern zur Durchführung von praktischen Prüfungen fest.

▼M3

ARA.FCL.210 Informationen für Prüfer

a) Die zuständige Behörde hat die Agentur über die nationalen Verwaltungsverfahren, Anforderungen bezüglich des Schutzes personenbezogener Daten, Haftung, Unfallversicherung und in ihrem Hoheitsgebiet erhobenen Gebühren zu informieren, die von Prüfern bei der Durchführung von praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen eines Bewerbers anzuwenden sind, für den die zuständige Behörde nicht dieselbe ist, die die Berechtigung des Prüfers ausgestellt hat.

▼M3

b) Um die Verbreitung und den Zugang der von den zuständigen Behörden gemäß Buchstabe a übermittelten Informationen zu erleichtern, hat die Agentur diese Informationen in einem von ihr festgelegten Format zu veröffentlichen.

c) Die zuständige Behörde kann Prüfern, die sie zertifiziert hat, und Prüfern, die von anderen zuständigen Behörden zertifiziert sind und die ihre Rechte in ihrem Hoheitsgebiet ausüben, Sicherheitskriterien vorgeben, die bei der Durchführung von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen in einem Luftfahrzeug zu befolgen sind.

▼M1

ARA.FCL.215 Gültigkeitsdauer

a) Im Fall der Erteilung oder Erneuerung einer Berechtigung oder eines Zeugnisses verlängert die zuständige Behörde bzw. im Fall einer Erneuerung ein speziell von der zuständigen Behörde anerkannter Prüfer die Gültigkeitsdauer bis zum Ende des betreffenden Monats.

b) Im Fall der Verlängerung einer Berechtigung, einer Lehrberechtigung oder eines Prüferzeugnisses verlängert die zuständige Behörde oder ein speziell von der zuständigen Behörde anerkannter Prüfer die Gültigkeitsdauer der Berechtigung bzw. des Zeugnisses bis zum Ende des betreffenden Monats.

c) Die zuständige Behörde oder ein von der zuständigen Behörde speziell zu diesem Zweck anerkannter Prüfer trägt das Ablaufdatum in die Lizenz oder das Zeugnis ein.

d) Die zuständige Behörde kann Verfahren erarbeiten, die es Inhabern einer Lizenz oder eines Zeugnisses erlauben, nach erfolgreicher Ablegung der entsprechenden Prüfung(en) die Rechte für einen Zeitraum von höchstens 8 Wochen auch dann auszuüben, wenn die Eintragung/Berechtigung noch nicht in der Lizenz bzw. dem Zeugnis eingetragen/vorgenommen ist.

ARA.FCL.220 Verfahren für die Neuerteilung einer Pilotenlizenz

a) Die zuständige Behörde erteilt eine Lizenz neu, wann immer dies aus administrativen Gründen notwendig ist, sowie:

1. nach der erstmaligen Erteilung einer Berechtigung oder

2. wenn in Absatz XII der in Anlage I dieses Teils genannten Lizenz kein Platz mehr vorhanden ist.

b) Auf das neue Lizenzdokument dürfen nur gültige Berechtigungen und Zeugnisse übertragen werden.

ARA.FCL.250 Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf von Lizenzen, Berechtigungen und Zeugnissen

a) Die zuständige Behörde beschränkt oder widerruft eine Pilotenlizenz und die damit verbundenen Berechtigungen oder Zeugnisse oder setzt sie gemäß ARA.GEN.355 unter anderem unter den folgenden Umständen aus:

1. Erlangung der Pilotenlizenz, der Berechtigung oder des Zeugnisses durch Fälschung eingereichter Nachweise;

2. Fälschung des Flugbuchs und von Lizenz- oder Zeugniseinträgen;

▼M12

3. Der Lizenzinhaber erfüllt die geltenden Anforderungen von Anhang I (Teil-FCL), von Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission oder von Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission nicht mehr.

▼M1

4. Ausübung der Rechte einer Lizenz, einer Berechtigung oder eines Zeugnisses unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen;

▼M1

5. Nichteinhaltung der geltenden betrieblichen Anforderungen;

6. festgestellte missbräuchliche oder betrügerische Verwendung des Zeugnisses oder

7. inakzeptable Leistung des Prüfers in einer der ihm obliegenden Pflichten und Verantwortlichkeiten.

b) Die zuständige Behörde kann eine Lizenz, eine Berechtigung oder ein Zeugnis auch auf schriftliches Verlangen des Inhabers der Lizenz oder des Zeugnisses einschränken, aussetzen oder widerrufen.

c) Alle praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen, die während der Aussetzung oder nach dem Widerruf eines Prüferzeugnisses durchgeführt wurden, sind ungültig.

ABSCHNITT III

Prüfung der Theoretischen Kenntnisse

ARA.FCL.300 Prüfungsverfahren

▼M12

a) Die zuständige Behörde trifft die notwendigen Vorkehrungen und legt Verfahren dafür fest, dass Antragsteller Prüfungen der Theoriekenntnisse gemäß den einschlägigen Anforderungen von Anhang I (Teil-FCL), von Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission oder von Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission ablegen können.

▼M1

b) Im Fall der ATPL, MPL, Lizenz für Berufspiloten (CPL) und Instrumentenflugberechtigungen erfüllen diese Verfahren alle nachfolgenden Bedingungen:

1. Die Prüfungen werden schriftlich oder computergestützt abgehalten.

2. Die Prüfungsfragen werden aus der europäischen zentralen Fragenbank (European Central Question Bank, ECQB) von der zuständigen Behörde nach einem gemeinsamen Verfahren so ausgewählt, dass der gesamte Lehrplan (Syllabus) in jedem Fach abgedeckt wird. Die ECQB ist eine Datenbank mit Multiple-Choice-Fragen, die von der Agentur geführt wird.

3. Die Prüfung im Fach „Sprechfunkverkehr“ kann getrennt von den übrigen Fächern durchgeführt werden. Antragsteller, die bereits eine oder beide Prüfungen im Fach „Sprechfunkverkehr“ unter Sichtflugregeln (Visual Flight Rules, VFR) und Instrumentenflugregeln (Instrument Flight Rules, IFR) erfolgreich abgelegt haben, werden in den diesbezüglichen Abschnitten nicht erneut geprüft.

c) Die zuständige Behörde informiert die Antragsteller über die angebotenen Prüfungssprachen.

d) Die zuständige Behörde legt geeignete Verfahren zur Sicherstellung der Integrität der Prüfungen fest.

e) Stellt die zuständige Behörde fest, dass der Antragsteller während der Prüfung die Prüfungsverfahren nicht einhält, wird geprüft, ob ein bestimmtes Fach oder die Prüfung insgesamt als nicht bestanden gewertet wird.

f) Die zuständige Behörde schließt Antragsteller, denen ein Betrug nachgewiesen wird, für einen Zeitraum von mindestens 12 Monaten ab dem Datum der Prüfung, bei der der Betrug festgestellt wurde, von allen weiteren Prüfungen aus.

TEILABSCHNITT CC

SPEZIFISCHE ANFORDERUNGEN IN BEZUG AUF FLUGBEGLEITER

ABSCHNITT I

Flugbegleiterbescheinigungen

ARA.CC.100 Verfahren für Flugbegleiterbescheinigungen

a) Die zuständige Behörde legt Verfahren für die Ausstellung, Führung von Aufzeichnungen und Aufsicht über Flugbegleiterbescheinigungen gemäß ARA.GEN.315, ARA.GEN.220 und ARA.GEN.300 fest.

b) Flugbegleiterbescheinigungen werden unter Verwendung des Formulars in Anlage II zu diesem Teil und der dort genannten Spezifikationen ausgestellt

▼M1

entweder

1. von der zuständigen Behörde

und/oder, falls von einem Mitgliedstaat so festgelegt,

2. von einer Organisation, die von der zuständigen Behörde die Genehmigung hierfür erhalten hat.

c) Die zuständige Behörde macht öffentlich zugänglich:

1. welche Stellen Flugbegleiterbescheinigungen in ihrem Hoheitsgebiet ausstellen und

2. falls Organisationen dafür zugelassen sind, das Verzeichnis dieser Organisationen.

ARA.CC.105 Aussetzung oder Widerruf von Flugbegleiterbescheinigungen

Die zuständige Behörde ergreift Maßnahmen gemäß ARA.GEN.355, einschließlich der Aussetzung oder des Widerrufs von Flugbegleiterbescheinigungen, mindestens in den folgenden Fällen:

a) bei Nichteinhaltung von Teil-CC oder der einschlägigen Anforderungen von Teil-ORO und Teil-CAT, wenn ein Sicherheitsproblem festgestellt wurde;

b) bei Erlangung oder Aufrechterhaltung der Gültigkeit der Flugbegleiterbescheinigung durch Fälschung eingereichter Nachweise;

c) wenn der Inhaber der Flugbegleiterbescheinigung durch Alkohol oder Drogen beeinträchtigt ist und

d) bei festgestellter missbräuchlicher oder betrügerischer Verwendung der Flugbegleiterbescheinigung.

ABSCHNITT II

Organisationen, die Flugbegleiterschulungen durchführen oder Flugbegleiterbescheinigungen ausstellen

ARA.CC.200 Zulassung von Organisationen für die Durchführung von Flugbegleiterschulungen oder die Ausstellung von Flugbegleiterbescheinigungen

a) Vor der Erteilung einer Zulassung für die Durchführung von Flugbegleiterschulungen an eine Ausbildungsorganisation oder einen gewerblichen Luftverkehrsbetreiber prüft die zuständige Behörde:

1. ob die Durchführung der Ausbildungslehrgänge durch die Organisation und die von ihr verwendeten Lehrpläne und zugehörigen Programme den einschlägigen Anforderungen von Teil-CC entsprechen;

2. ob die von der Organisation verwendeten Ausbildungsgeräte die Fluggastkabine des/der Luftfahrzeugmuster(s) und die technischen Merkmale der von den Flugbegleitern zu verwendenden Ausrüstung realistisch wiedergeben und

3. ob die Ausbilder, die die Ausbildungen durchführen, für das entsprechende Ausbildungsfach ausreichende Erfahrung und Qualifikation besitzen.

b) Können in einem Mitgliedstaat Organisationen die Zulassung für die Ausstellung von Flugbegleiterbescheinigungen erhalten, darf die zuständige Behörde solche Zulassungen nur Organisationen erteilen, die die Anforderungen gemäß Buchstabe a erfüllen. Vor der Erteilung einer solchen Zulassung:

1. beurteilt die zuständige Behörde die Leistungsfähigkeit und Rechenschaftspflichtigkeit der Organisation, die die entsprechenden Aufgaben durchführen soll;

2. vergewissert sich die zuständige Behörde, dass die Organisation über dokumentierte Verfahren für die Durchführung der entsprechenden Aufgaben verfügt, wozu unter anderem Verfahren für die Durchführung von Prüfungen durch Personal, das entsprechend qualifiziert und frei von Interessenkonflikten ist, und für die Ausstellung von Flugbegleiterbescheinigungen gemäß ARA.GEN.315 und ARA.CC.100 Buchstabe b gehören, und

▼M1

3. verpflichtet die zuständige Behörde die Organisation, Informationen und Unterlagen bezüglich der von ihr ausgestellten Flugbegleiterbescheinigungen und deren Inhaber vorzulegen, wie sie die zuständige Behörde für die Durchführung ihrer Aufgaben hinsichtlich der Führung von Aufzeichnungen, der Aufsicht und ihrer Durchsetzungsaufgaben benötigt.

TEILABSCHNITT ATO

SPEZIFISCHE ANFORDERUNGEN IN BEZUG AUF ZUGELASSENE AUSBILDUNGSORGANISATIONEN (APPROVED TRAINING ORGANISATIONS, ATO)

ABSCHNITT I

Allgemeines

ARA.ATO.105 Aufsichtsprogramm

Das Aufsichtsprogramm für ATO umfasst die Überwachung der Lehrgangsstandards, einschließlich Stichproben bei Ausbildungsflügen mit Schülern, soweit bei dem verwendeten Luftfahrzeug sinnvoll.

▼M12

ARA.ATO.110 Genehmigung von Mindestausrüstungslisten

Erhält die zuständige Behörde einen Antrag auf Genehmigung einer Mindestausrüstungsliste nach Punkt ORO.MLR.105 von Anhang III (Teil-ORO) und Punkt NCC.GEN.101 von Anhang VI (Teil-NCC) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012, verfährt sie nach Anhang II (Teil-ARO) Punkt ARO.OPS.205 jener Verordnung.

▼M1

ARA.ATO.120 Führung von Aufzeichnungen

Zusätzlich zu den gemäß ARA.GEN.220 erforderlichen Aufzeichnungen nimmt die zuständige Behörde Einzelheiten zu den von der ATO durchgeführten Lehrgängen und ggf. Aufzeichnungen über die für die Ausbildung verwendeten FSTD in ihr Aufzeichnungssystem auf.

TEILABSCHNITT FSTD

SPEZIFISCHE ANFORDERUNGEN IN BEZUG AUF DIE QUALIFIKATION VON FLUGSIMULATIONSÜBUNGSGERÄTEN (FLIGHT SIMULATION TRAINING DEVICES, FSTD)

ABSCHNITT I

Allgemeines

ARA.FSTD.100 FSTD-Beurteilungsverfahren

a) Nach Eingang eines Antrags auf Erteilung einer FSTD-Qualifikationsbescheinigung

1. überprüft die zuständige Behörde das FSTD, für das eine erstmalige Beurteilung durchgeführt oder das höhergestuft werden soll, anhand der relevanten Qualifikationsgrundlagen;

2. bewertet die zuständige Behörde das FSTD in denjenigen anwendbaren Bereichen, die für die Durchführung der Verfahren für die Ausbildung, Prüfung und Befähigungsüberprüfung bzw. Kompetenzbeurteilung der Flugbesatzung unerlässlich sind;

3. führt die zuständige Behörde Validierungs-, fliegerische und funktionelle Tests anhand der Qualifikationsgrundlagen durch und überprüft die Ergebnisse solcher Tests für die Festlegung des Qualifizierungshandbuchs (Qualification Test Guide, QTG) und

4. überprüft die zuständige Behörde, ob die Organisation, die das FSTD betreibt, die relevanten Anforderungen erfüllt. Dies gilt nicht für die Erstbeurteilung von Basisinstrumentenflug-Übungsgeräten (Basic Instrument Training Devices, BITD).

b) Die zuständige Behörde genehmigt das QTG erst nach Abschluss der Erstbeurteilung des FSTD und wenn alle Unstimmigkeiten in dem QTG zur Zufriedenheit der zuständigen Behörde behoben wurden. Das aus dem Erstbeurteilungsverfahren hervorgehende QTG ist das Referenz-Qualifizierungshandbuch (Master QTG, MQTG) für die FSTD-Qualifikation und die späteren wiederkehrenden FSTD-Beurteilungen.

▼M1

c) Qualifikationsgrundlagen und Sonderbedingungen.

1. Die zuständige Behörde kann Sonderbedingungen für die FSTD-Qualifikationsgrundlagen festlegen, wenn die Anforderungen von ORA.FSTD.210 Buchstabe a erfüllt sind und nachgewiesen wird, dass die Sonderbedingungen ein Sicherheitsniveau gewährleisten, das dem in der relevanten Zulassungsspezifikation festgelegten gleichwertig ist.

2. Wenn die zuständige Behörde — sofern dies nicht die Agentur selbst ist — Sonderbedingungen für die Qualifikationsgrundlagen eines FSTD festgelegt hat, teilt sie dies der Agentur unverzüglich mit. Der Benachrichtigung wird eine vollständige Beschreibung der festgelegten Sonderbedingungen und eine Sicherheitsbewertung beigefügt, um den Nachweis zu erbringen, dass ein der relevanten Zulassungsspezifikation gleichwertiges Sicherheitsniveau erreicht wird.

ARA.FSTD.110 Ausstellung von FSTD-Qualifikationsbescheinigungen

a) Nach Abschluss einer Beurteilung des FSTD und wenn sich die zuständige Behörde überzeugt hat, dass das FSTD die relevanten Qualifikationsgrundlagen gemäß ORA.FSTD.210 erfüllt und die Organisation, die es betreibt, die relevanten Anforderungen für die Aufrechterhaltung der Qualifikation des FSTD gemäß ORA.FSTD.100 erfüllt, stellt die zuständige Behörde die FSTD-Qualifikationsbescheinigung unter Verwendung des in Anlage IV dieses Teils festgelegten Formblatts für eine unbegrenzte Dauer aus.

ARA.FSTD.115 Vorläufige FSTD-Qualifikation

a) Im Fall der Einführung neuer Luftfahrzeugprogramme kann die zuständige Behörde, wenn die Einhaltung der in diesem Teilabschnitt festgelegten Anforderungen für die FSTD-Qualifikation nicht möglich ist, eine vorläufige FSTD-Qualifikation ausstellen.

b) Bei Flugsimulatoren (Full Flight Simulators, FFS) kann eine vorläufige Qualifikation nur für Stufe A, B oder C gewährt werden.

c) Eine vorläufige Qualifikationsstufe gilt so lange, bis eine endgültige Qualifikationsstufe erteilt werden kann, längstens jedoch drei Jahre.

ARA.FSTD.120 Verlängerung einer FSTD-Qualifikation

a) Die zuständige Behörde überwacht die Organisation, die die FSTD betreibt, fortlaufend, um sicherzustellen, dass:

1. die einzelnen Tests des MQTG nach einem festgelegten Plan in einem 12-Monats-Zeitraum durchgeführt werden;

2. die Ergebnisse der wiederkehrenden Beurteilungen weiterhin die Qualifikationsstandards erfüllen und mit Datum versehen aufbewahrt werden und

3. ein Konfigurationskontrollsystem vorhanden ist, das die ständige Integrität der Hardware und Software der qualifizierten FSTD gewährleistet.

b) Die zuständige Behörde führt wiederkehrende Beurteilungen der FSTD gemäß dem in ARA.FSTD.100 festgelegten Verfahren durch. Diese Beurteilungen finden statt:

▼M1

1. jährlich im Fall eines Flugsimulators (Full Flight Simulator, FFS), eines Flugübungsgeräts (Flight Training Device, FTD) oder eines Flug- und Navigationsverfahrens-Übungsgeräts (Flight and Navigation Procedures Trainer, FNPT); der wiederkehrende 12-Monats-Zeitraum beginnt mit dem Datum der erstmaligen Qualifikation. Die wiederkehrende FSTD-Beurteilung erfolgt innerhalb eines Zeitraums von 60 Tagen vor dem Ende dieses wiederkehrenden 12-Monats-Zeitraums;

2. alle 3 Jahre im Fall von BITD.

ARA.FSTD.130 Änderungen

a) Bei Eingang eines Antrags auf Änderungen der FSTD-Qualifikationbescheinigung zieht die zuständige Behörde die entsprechenden Elemente der Anforderungen des Erstbeurteilungsverfahrens gemäß ARA.FSTD.100 Buchstaben a und b heran.

b) Die zuständige Behörde kann bei größeren Änderungen oder wenn ein FSTD nicht mehr auf der Ebene der ursprünglichen Qualifikation zu arbeiten scheint, eine Sonderbeurteilung durchführen.

c) Die zuständige Behörde führt stets eine Sonderbeurteilung durch, bevor sie für das FSTD eine höhere Qualifikationsstufe gewährt.

ARA.FSTD.135 Verstöße und Abhilfemaßnahmen — FSTD-Qualifikationsbescheinigung

Die zuständige Behörde beschränkt oder widerruft eine FSTD-Qualifikationsbescheinigung oder setzt sie gemäß ARA.GEN.350 unter anderem unter den folgenden Umständen aus:

a) Erlangung der FSTD-Qualifikationsbescheinigung durch Fälschung eingereichter Nachweise;

b) die Organisation, die das FSTD betreibt, kann nicht länger den Nachweis erbringen, dass das FSTD die Qualifikationsgrundlagen erfüllt, oder

c) die Organisation, die das FSTD betreibt, erfüllt die relevanten Anforderungen von Teil-ORA nicht mehr.

ARA.FSTD.140 Führung von Aufzeichnungen

Zusätzlich zu den gemäß ARA.GEN.220 erforderlichen Aufzeichnung führt und aktualisiert die zuständige Behörde ein Verzeichnis der ihrer Aufsicht unterliegenden qualifizierten FSTD, der Termine, zu denen Beurteilungen fällig sind, und darüber, wann solche Beurteilungen durchgeführt wurden.

TEILABSCHNITT AeMC

SPEZIFISCHE ANFORDERUNGEN IN BEZUG AUF FLUGMEDIZINISCHE ZENTREN (AERO-MEDICAL CENTRES, AeMC)

ABSCHNITT I

Allgemeines

ARA.AeMC.110 Erstzertifizierungsverfahren

Für das Zertifizierungsverfahren für AeMC gelten die Bestimmungen gemäß ARA.GEN.310.

ARA.AeMC.150 Verstöße und Abhilfemaßnahmen — AeMC

Unbeschadet ARA.GEN.350 sind Verstöße der Stufe 1 („Level 1 Findings“) unter anderem Folgende:

a) Nichternennung eines Leiters des AeMC;

b) Verletzung der medizinischen Vertraulichkeit flugmedizinischer Aufzeichnungen und

c) Nichtvorlage der medizinischen und statistischen Daten für Aufsichtszwecke bei der zuständigen Behörde.

▼M1

TEILABSCHNITT MED

SPEZIFISCHE ANFORDERUNGEN AN DIE FLUGMEDIZINISCHE ZERTIFIZIERUNG

ABSCHNITT I

Allgemeines

ARA.MED.120 Medizinische Sachverständige

Die zuständige Behörde muss einen oder mehrere medizinische Sachverständige zur Durchführung der in diesem Abschnitt beschriebenen Aufgaben ernennen. Der medizinische Sachverständige muss als Arzt ausgebildet und zugelassen sein und muss:

a) mindestens 5 Jahre praktische Erfahrung nach dem Studium besitzen;

b) spezifische Kenntnisse und Erfahrung in der Flugmedizin besitzen und

c) eine spezifische Ausbildung im Bereich der medizinischen Begutachtung absolviert haben.

ARA.MED.125 Verweisung an die Genehmigungsbehörde

Hat ein AeMC oder flugmedizinischer Sachverständiger (aero-medical examiner, AME) die Entscheidung über die Tauglichkeit eines Antragstellers der Genehmigungsbehörde verwiesen:

a) hat der medizinische Sachverständige oder von der zuständigen Behörde ernanntes medizinisches Personal die entsprechenden medizinischen Unterlagen zu prüfen und fordert ggf. weitere medizinische Unterlagen, Untersuchungen und Tests an und

b) hat der medizinische Sachverständige die Tauglichkeit des Antragstellers zwecks Ausstellung eines Tauglichkeitszeugnisses ggf. mit einer oder mehreren Einschränkungen festzulegen.

▼M3

ARA.MED.130 Format des Tauglichkeitszeugnisses

Das Tauglichkeitszeugnis muss den folgenden Spezifikationen genügen:

a) Inhalt

1. Staat, in dem die Pilotenlizenz ausgestellt oder beantragt wurde (I)
2. Klasse des Tauglichkeitszeugnisses (II)
3. Nummer der Zeugnisses, beginnend mit dem UN-Ländercode des Staats, in dem die Pilotenlizenz ausgestellt oder beantragt wurde, gefolgt von einem Code aus Zahlen und/oder Buchstaben in arabischen Ziffern und lateinischen Schriftzeichen (III)
4. Name des Inhabers (IV)
5. Staatsangehörigkeit des Inhabers (VI)
6. Geburtsdatum des Inhabers: (TT/MM/JJJJ) (XIV)
7. Unterschrift des Inhabers (VII)
8. Einschränkung(en) (XIII)
9. Ablaufdatum des Tauglichkeitszeugnisses (IX) für:
   i) Klasse 1 gewerbsmäßiger Betrieb mit Personenbeförderung auf Luftfahrzeugen, die mit nur einem Piloten betrieben werden
   ii) Klasse 1 sonstiger gewerbsmäßiger Betrieb
   iii) Klasse 2
   iv) LAPL
10. Datum der medizinischen Untersuchung
11. Datum des letzten Elektrokardiogramms

▼M3

12. Datum des letzten Audiogramms

13. Ausstellungsdatum und Unterschrift des AME oder medizinischen Sachverständigen, der das Zeugnis ausstellt hat. Ärzte für Allgemeinmedizin können in diesem Feld ergänzt werden, wenn sie gemäß der nationalen Gesetzgebung des Mitgliedstaats, in dem die Lizenz ausgestellt wird, die Berechtigung zur Ausstellung von Tauglichkeitszeugnissen besitzen.

14. Siegel oder Stempel (XI)

b) Material: Außer im Fall von LAPL bei Ausstellung durch einen Arzt für Allgemeinmedizin muss das Papier oder sonstige verwendete Material Veränderungen oder Radierungen verhindern oder leicht erkennbar machen. Einträge oder Streichungen im Formblatt müssen von der Genehmigungsbehörde eindeutig autorisiert sein.

c) Sprache: Zeugnisse müssen in der Landesprache/den Landessprachen und in englischer Sprache und denjenigen weiteren Sprachen abgefasst sein, die die Genehmigungsbehörde für zweckmäßig hält.

d) Alle Datumsangaben im Tauglichkeitszeugnis müssen im Format TT/MM/JJJJ gemacht werden.

▼M1

ARA.MED.135 Flugmedizinische Formblätter

Die zuständige Behörde muss Formblätter verwenden für:

a) Anträge auf ein Tauglichkeitszeugnis;

b) Untersuchungsberichte für Antragsteller Klasse 1 und Klasse 2 und

c) Untersuchungsberichte für Antragsteller für eine Leichtflugzeug-Pilotenlizenz (Light Aircraft Pilot Licence, LAPL).

ARA.MED.145 Meldung von Ärzten für Allgemeinmedizin an die zuständige Behörde

Die zuständige Behörde muss ggf. ein Verfahren für Meldungen von Ärzten für Allgemeinmedizin einführen, um sicherzustellen, dass diese mit den Tauglichkeitsanforderungen gemäß MED.B.095 vertraut sind.

ARA.MED.150 Führung von Aufzeichnungen

a) Zusätzlich zu den gemäß ARA.GEN.220 erforderlichen Aufzeichnungen hat die zuständige Behörde Einzelheiten zu den von AME, AeMC und Ärzten für Allgemeinmedizin vorgelegten flugmedizinischen Untersuchungen und Beurteilungen in ihr Aufzeichnungssystem aufzunehmen.

b) Die Aufbewahrungsfrist für alle flugmedizinischen Aufzeichnungen von Lizenzinhabern beträgt mindestens 10 Jahre nach Ablauf ihres letzten Tauglichkeitszeugnisses.

▼C11

c) Für Zwecke der flugmedizinischen Beurteilung und der Standardisierung müssen flugmedizinische Aufzeichnungen nach schriftlicher Einverständniserklärung des Antragstellers/Lizenzinhabers folgenden Stellen zur Verfügung gestellt werden:

▼M1

1. einem AeMC, AME oder Arzt für Allgemeinmedizin für die Zwecke der Ergänzung einer flugmedizinischen Beurteilung;

2. einer medizinischen Prüfungskommission, die von der zuständigen Behörde für eine Zweitüberprüfung von grenzwertigen Fällen eingesetzt werden kann;

3. entsprechenden Fachärzten für die Zwecke der Ergänzung einer flugmedizinischen Beurteilung;

4. dem medizinischen Sachverständigen der zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaats für die Zwecke einer gemeinsamen Aufsicht;

5. dem betreffenden Antragsteller/Lizenzinhaber auf dessen schriftlichen Antrag und

6. nach Anonymisierung des Antragstellers/Lizenzinhabers der Agentur für Standardisierungszwecke.

▼M1

d) Die zuständige Behörde kann flugmedizinische Aufzeichnungen im Einklang mit der in einzelstaatliches Recht umgesetzten Richtlinie 95/46/EG für andere Zwecke als in Buchstabe c zur Verfügung stellen.

e) Die zuständige Behörde muss Verzeichnisse führen über:

1. alle AME, die über ein gültiges, von dieser Behörde ausgestelltes Zeugnis verfügen, und

2. alle Ärzte für Allgemeinmedizin, die als AME in ihren Hoheitsgebiet tätig sind.

Diese Verzeichnisse werden den anderen Mitgliedstaaten und der Agentur auf Verlangen vorgelegt.

▼M9

ARA.MED.160 Informationsaustausch über Tauglichkeitszeugnisse mithilfe eines zentralen Datenspeichers.

a) Die Agentur hat einen Zentralspeicher, die Europäische flugmedizinische Datenbank (European Aero-Medical Repository, EAMR), zu errichten und verwalten.

b) Für die Zwecke der Erteilung von Tauglichkeitszeugnissen und der Aufsicht über Bewerber und Inhaber von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 sowie für die Zwecke der Aufsicht über flugmedizinische Sachverständige und flugmedizinische Zentren müssen die in Buchstabe c genannten Personen über die EAMR folgende Informationen austauschen:

1. Basisdaten des Bewerbers oder Inhabers eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1: Genehmigungsbehörde; Name und Vorname; Geburtsdatum; Staatsangehörigkeit; vom Bewerber bereitgestellte E-Mail-Adresse und Nummer eines oder mehrerer Ausweisdokumente (Personalausweis oder Reisepass);

2. Daten zum Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1: Zeitpunkt der medizinischen Untersuchung bzw. bei noch nicht abgeschlossener medizinischer Untersuchung das Datum des Beginns der medizinischen Untersuchung; Datum der Erteilung und des Ablaufs der Gültigkeit des Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1; Ort der Untersuchung; Einschränkungen; Status des Tauglichkeitszeugnisses (neu erteilt, freigegeben, ausgesetzt, widerrufen); Kennnummer des medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde, des flugmedizinischen Sachverständigen oder des flugmedizinische Zentrums, der/das das Tauglichkeitszeugnis erteilt hat, sowie der zuständigen Behörde.

c) Für die Zwecke nach Buchstabe b müssen folgende Personen über einen Zugang zur EAMR und den darin enthaltenen Daten verfügen:

1. Die medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde des Bewerbers um oder Inhabers von Tauglichkeitszeugnisse(n) der Klasse 1 sowie sonstige ordnungsgemäß autorisierte Mitarbeiter dieser Behörde, deren Aufgabe es ist, die gemäß dieser Verordnung geforderten Daten des Bewerbers oder Zeugnisinhabers einzugeben bzw. zu verwalten;

2. flugmedizinische Sachverständige und ordnungsgemäß autorisierte Mitarbeiter flugmedizinischer Zentren, denen der Bewerber oder Zeugnisinhaber eine Erklärung nach Punkt MED.A.035(b)(2)vorgelegt hat;

3. ordnungsgemäß autorisierte Mitarbeiter der zuständigen Behörde, die für die Aufsicht über die flugmedizinischen Sachverständigen oder flugmedizinischen Zentren, die die flugmedizinische Beurteilung dieser Bewerber und Zeugnisinhaber durchführen, verantwortlich ist.

Darüber hinaus können die Agentur und nationale zuständige Behörden anderen Personen den Zugang zur EAMR und den darin enthaltenen Daten gewähren, wenn dies für die Zwecke einer ordnungsgemäßen Funktionsweise der EAMR, insbesondere für deren technische Instandhaltung, notwendig ist. In diesem Fall muss die Agentur oder die betreffende nationale zuständige Behörde gewährleisten, dass diese Personen ordnungsgemäß befugt und qualifiziert sind und dass deren Zugang auf das für die Zwecke, für die ihnen der Zugang gewährt wurde, notwendige Maß beschränkt wird und sie zuvor eine Schulung zu den geltenden Rechtsvorschriften über den Schutz personenbezogener Daten und diesbezügliche Sicherungsmaßnahmen erhalten haben. Jedes Mal, wenn eine zuständige Behörde einer Person diesen Zugang gewährt, hat sie die Agentur hierüber im Voraus zu unterrichten.

▼M9

d) Die in Buchstabe c genannten Genehmigungsbehörden, flugmedizinischen Sachverständigen und flugmedizinischen Zentren müssen jedes Mal, wenn sie einen Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 oder einen Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 untersucht haben, die in Buchstabe b genannten Daten unverzüglich in die EAMR eingeben oder gegebenenfalls die in der EAMR enthaltenen Daten aktualisieren.

e) Handelt es sich hierbei um personenbezogene Daten im Sinne des Artikels 2 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 ([1]), müssen sie bei jeder Neueingabe oder Aktualisierung dieser Daten den Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 oder den Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 hierüber im Voraus informieren.

f) Die Agentur gewährleistet die Integrität und Sicherheit der EAMR und der darin enthaltenen Daten durch eine geeignete Infrastruktur für Informationstechnologie. In Rücksprache mit den nationalen zuständigen Behörden legt sie die notwendigen Protokolle und technischen Maßnahmen fest und wendet diese an, mit denen gewährleistet wird, dass jeder Zugang zur EAMR und den in ihr enthaltenen Daten rechtmäßig und sicher ist.

g) Die Agentur gewährleistet, dass alle in der EAMR enthaltenen Daten nach zehn Jahren gelöscht werden. Die Frist berechnet sich ab dem Zeitpunkt des Ablaufs der Gültigkeit des Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1, das dem betreffenden Bewerber oder Inhaber zuletzt erteilt wurde, oder ab dem Zeitpunkt des letzten Eintrags oder der letzten Aktualisierung der Daten zu diesem Bewerber oder Zeugnisinhaber, je nachdem, welcher Zeitpunkt später liegt.

h) Die Agentur gewährleistet, dass Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 oder Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 Zugang zu allen sie betreffenden Daten haben, die in der EAMR gespeichert sind, und dass sie darüber informiert werden, dass sie die Richtigstellung oder Streichung dieser Daten beantragen können. Die Genehmigungsbehörden bewerten diese Anträge und gewährleisten, dass die Daten korrigiert oder gestrichen werden, wenn sie der Auffassung sind, dass die betreffenden Daten unzutreffend oder für die in Buchstabe b genannten Zwecke unnötig sind.

▼M1

ABSCHNITT II

Flugmedizinische Sachverständige (Aero-medical examiners, AME)

ARA.MED.200 Verfahren für die Ausstellung, Verlängerung, Erneuerung oder Änderung eines AME-Zeugnisses

a) Für das Anerkennungsverfahren für AME gelten die Bestimmungen gemäß ARA.GEN.315. Vor der Ausstellung des Zeugnisses muss sich die zuständige Behörde davon überzeugen, dass die AME-Praxis vollständig für flugmedizinische Untersuchungen im Umfang des beantragten AME-Zeugnisses ausgestattet ist.

▼M3

b) Wenn die zuständige Behörde davon überzeugt ist, dass der AME die maßgeblichen Anforderungen erfüllt, muss sie das AME-Zeugnis für einen Zeitraum von höchstens drei Jahren ausstellen, verlängern, erneuern oder ändern unter Verwendung des in Anlage VII dieses Teils festgelegten Formblatts.

▼M1

ARA.MED.240 Ärzte für Allgemeinmedizin, die als AME fungieren

Die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats muss die Agentur und die zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten benachrichtigen, wenn die flugmedizinischen Untersuchungen für die LAPL in ihrem Hoheitsgebiet von Ärzten für Allgemeinmedizin durchgeführt werden können.

ARA.MED.245 Fortlaufende Aufsicht über AME und Ärzte für Allgemeinmedizin

Bei der Erstellung des laufenden Aufsichtsprogramms gemäß ARA.GEN.305 muss die zuständige Behörde die Anzahl der AME und Ärzte für Allgemeinmedizin berücksichtigen, die ihre Rechte in dem Hoheitsgebiet ausüben, in dem sie die Aufsicht ausübt.

([1]) Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr (ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1).

▼M1

ARA.MED.250 Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf eines AME-Zeugnisses

a) Die zuständige Behörde muss ein AME-Zeugnis beschränken, aussetzen oder widerrufen, wenn:

1. der AME die einschlägigen Anforderungen nicht länger erfüllt;
2. die Kriterien für eine Zertifizierung bzw. fortgesetzte Zertifizierung nicht erfüllt sind;
3. die flugmedizinischen Aufzeichnungen mangelhaft geführt oder falsche Daten oder Informationen vorgelegt werden;

▼C11

4. medizinische Aufzeichnungen, Zeugnisse oder Unterlagen gefälscht werden;

▼M1

5. Sachverhalte im Zusammenhang mit einem Antrag auf ein Tauglichkeitszeugnis oder mit einem Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses verheimlicht werden oder falsche oder betrügerische Erklärungen oder Darstellungen gegenüber der zuständigen Behörde abgegeben werden;
6. Beanstandungen aus Audits der AME-Praxis nicht behoben werden und
7. auf Verlangen des zertifizierten AME.

b) Das Zeugnis eines AME ist automatisch in den folgenden Fällen zu widerrufen:

1. Entzug der Approbation oder
2. Streichung aus dem Arztregister.

ARA.MED.255 Durchsetzungsmaßnahmen

Werden im Rahmen der Aufsicht oder in anderer Weise Anhaltspunkte für eine Nichteinhaltung seitens eines AeMC, AME oder Arztes für Allgemeinmedizin festgestellt, verfügt die lizenzierende Behörde über ein Verfahren zur Überprüfung der von diesem AeMC, AME oder Arzt für Allgemeinmedizin ausgestellten Tauglichkeitszeugnisse und kann sie für ungültig erklären, wenn dies zur Gewährleistung der Flugsicherheit notwendig ist.

ABSCHNITT III

Tauglichkeitszeugnisse

ARA.MED.315 Überprüfung von Untersuchungsberichten

Bei der Genehmigungsbehörde muss ein Verfahren bestehen für:

a) die Überprüfung der eingereichten Untersuchungs- und Beurteilungsberichte von AeMC, AME und Ärzten für Allgemeinmedizin und zu deren Information über Inkonsistenzen, Irrtümer oder Fehler beim Beurteilungsverfahren und

b) die Unterstützung von AME und AeMC bei Anfragen zur Tauglichkeit in unklaren Fällen.

ARA.MED.325 Verfahren für die Zweitüberprüfung

Zur Überprüfung von grenzwertigen und strittigen Fällen muss die zuständige Behörde ein Verfahren unter Einbindung unabhängiger medizinischer Berater, die Erfahrung in der Flugmedizin aufweisen, festlegen, um die Eignung eines Antragstellers für die Ausstellung eines Tauglichkeitszeugnisses zu prüfen und diesbezügliche Empfehlungen zu geben.

▼M4

ARA.MED.330 Besondere medizinische Umstände

a) Werden neue Medizintechnologien, Arzneimittel oder medizinische Verfahren ermittelt, die eine Beurteilung von Bewerbern, die sonst nicht den Anforderungen entsprechen, als tauglich rechtfertigen könnten, können Forschungsarbeiten durchgeführt werden, um Nachweise für die sichere Ausübung der mit der Lizenz verbundenen Rechte zu erbringen.

b) Zur Durchführung der Forschungsarbeiten kann eine zuständige Behörde in Zusammenarbeit mit mindestens einer anderen zuständigen Behörde ein medizinisches Beurteilungsprotokoll entwickeln und bewerten, auf dessen Grundlage diese zuständigen Behörden eine festgelegte Anzahl von Tauglichkeitszeugnissen für Piloten mit angemessenen Einschränkungen ausstellen können.

▼M4

c) Flugmedizinische Zentren und flugmedizinische Sachverständige können auf der Grundlage eines Forschungsprotokolls Tauglichkeitszeugnisse nur ausstellen, wenn sie von der zuständigen Behörde dazu angewiesen wurden.

d) Das Protokoll wird zwischen den betroffenen zuständigen Behörden abgestimmt und umfasst mindestens:

(1) eine Risikobewertung;

(2) eine Auswertung der einschlägigen Literatur und eine Bewertung, mit der Nachweise dafür erbracht werden, dass ein auf der Grundlage des Forschungsprotokolls ausgestelltes Tauglichkeitszeugnis nicht die sichere Ausübung der mit der Lizenz verbundenen Rechte gefährden würde;

(3) detaillierte Auswahlkriterien für Piloten, die für das Protokoll zugelassen werden;

(4) die im Tauglichkeitszeugnis zu vermerkenden Einschränkungen;

(5) die von den betreffenden zuständigen Behörden durchzuführenden Überwachungsverfahren;

(6) die Bestimmung von Endpunkten für die Außerkraftsetzung des Protokolls.

e) Das Protokoll muss den einschlägigen ethischen Grundsätzen entsprechen.

f) Die Ausübung der mit der Lizenz verbundenen Rechte durch Lizenzinhaber, die über ein auf der Grundlage des Protokolls ausgestelltes Tauglichkeitszeugnis verfügen, ist auf Flüge in Luftfahrzeugen beschränkt, die in in das Forschungsprotokoll einbezogenen Mitgliedstaaten eingetragen sind. Diese Beschränkung muss im Tauglichkeitszeugnis vermerkt werden.

g) Die beteiligten zuständigen Behörden:

(1) haben der Agentur Folgendes zur Verfügung zu stellen:

i) das Forschungsprotokoll vor seiner Umsetzung;

ii) die Einzelheiten und Qualifikationen der benannten lokalen Anlaufstelle jeder beteiligten zuständigen Behörde;

iii) dokumentierte Berichte von regelmäßigen Bewertungen seiner Wirksamkeit;

(2) haben den flugmedizinischen Zentren und flugmedizinischen Sachverständigen, die ihrer Zuständigkeit unterliegen, zu deren Information Einzelheiten des Protokolls vor seiner Umsetzung zur Verfügung zu stellen.

▼M7

TEILABSCHNITT DTO

SPEZIFISCHE ANFORDERUNGEN IN BEZUG AUF ERKLÄRTE AUSBILDUNGSORGANISATIONEN (DECLARED TRAINING ORGANISATIONS, DTO)

ARA.DTO.100 Der zuständigen Behörde vorzulegende Erklärung

a) Bei Erhalt einer Erklärung von einer DTO überprüft die zuständige Behörde, ob die Erklärung alle in Punkt DTO.GEN.115 von Anhang VIII (Teil-DTO) genannten Informationen enthält, bestätigt den Erhalt der Erklärung und teilt dem Vertreter der DTO die der DTO zugewiesene Referenznummer mit.

▼M12

b) Enthält die Erklärung nicht die erforderlichen Informationen oder enthält sie Informationen, die auf eine Nichteinhaltung der grundlegenden Anforderungen von Anhang IV der Verordnung (EU) 2018/1139, der Anforderungen von Anhang I (Teil-FCL), Anhang VIII (Teil-DTO) dieser Verordnung oder der Anforderungen von Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission oder Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission schließen lassen, verfährt die zuständige Behörde nach Punkt ARA.GEN.350(da).

▼M7

ARA.DTO.105 Änderungen der Erklärungen

Nachdem ihr eine Änderung der in der Erklärung einer DTO enthaltenen Informationen gemeldet wurde, handelt die zuständige Behörde nach Punkt ARA.DTO.100.

ARA.DTO.110 Überprüfung der Einhaltung des Ausbildungsprogramms

▼M12

a) Nachdem die zuständige Behörde nach Punkt DTO.GEN.115(c) von Anhang VIII (Teil-DTO) von einer DTO das Ausbildungsprogramm und etwaige Änderungen dieses Programms oder nach Punkt DTO.GEN.230(c) jenes Anhangs den Antrag auf Genehmigung des Ausbildungsprogramms erhalten hat, überprüft sie dieses Ausbildungsprogramm im Hinblick auf die Einhaltung der Anforderungen von Anhang I (Teil-FCL), Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission bzw. Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission.

▼M7

b) Hat die zuständige Behörde zu ihrer Zufriedenheit festgestellt, dass das DTO-Ausbildungsprogramm und etwaige Änderungen dieses Programms mit diesen Anforderungen übereinstimmen, teilt sie dies dem Vertreter der DTO schriftlich mit bzw. genehmigt in dem in Anhang VIII (Teil-DTO) Punkt DTO.GEN.230(c) genannten Fall das Ausbildungsprogramm. Diese Genehmigung erteilt sie auf dem in Anlage VIII dieses Anhangs (Teil-ARA) enthaltenen Formblatt.

c) Im Falle einer Nichteinhaltung handelt die zuständige Behörde nach Punkt ARA.GEN.350(da) oder, bei einem Fall nach Punkt DTO.GEN.230(c) von Anhang VIII (Teil-DTO), lehnt den Antrag auf Genehmigung des Ausbildungsprogramms ab.

▼M4

Anlage I

Pilotenlizenz

▼M12

Die von einem Mitgliedstaat nach Anhang I (Teil-FCL), Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission und Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission erteilte Flugbesatzungslizenz genügt den folgenden Spezifikationen:

▼M4

a) Inhalt. Die angegebene Elementnummer wird stets in Verbindung mit der Überschrift des Elements angegeben. Elemente I bis XI sind die „ständigen" Elemente und Elemente XII bis XIV sind die „variablen" Elemente, die auf einem getrennten oder abtrennbaren Teil des Hauptformblatts erscheinen können. Getrennte oder abtrennbare Teile müssen deutlich als Teil der Lizenz erkennbar sein.

(1) Ständige Elemente:

I. Ausstellendes Land;

II. Titel der Lizenz;

▼M12

III. fortlaufende Nummer der Lizenz, beginnend mit dem UN-Ländercode des Landes, das die Lizenz ausstellt, gefolgt von „FCL", „BFCL" bzw. „SFCL" und einem Code aus Zahlen und/oder Buchstaben in arabischen Ziffern und lateinischen Schriftzeichen;

▼M4

IV. Name des Inhabers (in lateinischer Schrift, auch wenn die Schrift der Landessprache(n) nicht auf dem lateinischen Alphabet beruht);

IVa. Geburtsdatum;

V. Anschrift des Inhabers;

VI. Staatsangehörigkeit des Inhabers;

VII. Unterschrift des Inhabers;

VIII. zuständige Behörde und, falls erforderlich, Bedingungen, unter denen die Lizenz erteilt wurde;

IX. Zertifizierung der Gültigkeit und Autorisierung für die gewährten Rechte;

X. Unterschrift des die Lizenz ausstellenden Beamten und Datum der Erteilung und

XI. Siegel oder Stempel der zuständigen Behörde.

(2) Variable Elemente:

▼M12

XII. Berechtigungen, Zeugnisse und, im Falle von Ballonen und Segelflugzeugen, Rechte: Klasse, Muster, Lehrberechtigung usw., ggfs. mit Ablaufdatum. Sprechfunkrechte (Radio Telephony, R/T) können auf dem Lizenzformblatt oder auf einem getrennten Zeugnis eingetragen werden;

▼M6

XIII. Bemerkungen: d. h. spezielle Vermerke im Zusammenhang mit Einschränkungen und Vermerke für Rechte, einschließlich Vermerken für die Sprachkompetenz, Anmerkungen zur automatischen Validierung der Lizenz sowie Berechtigungen für Luftfahrzeuge des Anhangs II bei deren Einsatz zur gewerbsmäßigen Beförderung im Luftverkehr und

▼M4

XIV. sonstige von der zuständigen Behörde verlangte Angaben (z. B. Geburtsort/Herkunftsort).

b) Material. Das Papier oder sonstiges verwendetes Material muss Veränderungen oder Radierungen verhindern oder leicht erkennbar machen. Einträge oder Streichungen im Formblatt müssen von der zuständigen Behörde eindeutig autorisiert sein.

▼M4

c) Sprache. Lizenzen müssen in der/den Landesprache(n) und in englischer Sprache und denjenigen weiteren Sprachen abgefasst sein, die die zuständige Behörde für zweckmäßig hält.

Titelseite

Name und Logo der zuständigen Behörde (Englisch und ggf. sonstige von der zuständigen Behörde festgelegte Sprache(n)) EUROPÄISCHE UNION (nur Englisch) PILOTENLIZENZ (Englisch und ggf. sonstige von der zuständigen Behörde festgelegte Sprache(n)) ►(1) Ausgestellt nach Teil-FCL/Teil-BFCL/Teil-SFCL (Nichtzutreffendes bitte streichen) ◄ ►(2) Diese Lizenz erfüllt die ICAO-Richtlinien, außer im Falle der LAPL- und BIR-Rechte oder falls ein LAPL-Tauglichkeitszeugnis beigefügt ist ◄ (Englisch und ggf. sonstige von der zuständigen Behörde festgelegte Sprache(n)) EASA-Formblatt 141 Ausgabe 2		Anforderungen ‚European Union' ist bei Nicht-EU-Mitgliedstaaten zu streichen Alle Seiten müssen die Größe ein Achtel A4 haben

►(1) (2) M12

Seite 2

I	**Ausstellendes Land**		Anforderungen
III	**Lizenznummer**		►(1) Die fortlaufende Nummer der Lizenz beginnt stets mit dem UN-Ländercode des Staats, der die Lizenz erteilt, gefolgt von ‚FCL', ‚BFCL' bzw. ‚SFCL' ◄
IV	**Name und Vorname des Inhabers**		
IVa	**Geburtsdatum** (siehe Anweisungen)		Es ist das vollständige Standard-Datumsformat zu verwenden, d. h. TT/MM/JJJJ
XIV	**Geburtsort**		
V	**Anschrift des Inhabers:** Straße, Ort, Gebiet, Postleitzahl		
VI	**Staatsangehörigkeit**		
VII	**Unterschrift des Inhabers**		
VIII	**Ausstellende zuständige Behörde** z. B. Diese CPL(A) wurde auf der Grundlage einer von ..... (Drittland) ausgestellten ATPL erteilt.....		
X	**Unterschrift des Ausstellers und Datum**		
XI	**Siegel oder Stempel der zuständigen Behörde**		

►(1) M12

▼M4

Seite 3

II	**Titel der Lizenz, Datum der Ersterteilung und Ländercode**		►(1) Abkürzungen werden wie in Teil-FCL (z. B. PPL(H), ATPL(A) usw.) Teil-BFCL und Teil-SFCL verwendet ◄ Es ist das vollständige Standard-Datumsformat zu verwenden, d. h. TT/MM/JJJJ
IX	**Gültigkeit:** Die mit der Lizenz verbundenen Rechte dürfen nur ausgeübt werden, wenn der Inhaber im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses für die jeweiligen Rechte ist. Zum Zwecke der Identifizierung des Lizenzinhabers muss ein Dokument mit einem Foto mitgeführt werden.		Dieses Dokument ist nicht festgelegt, jedoch genügt außerhalb des Landes der Lizenzerteilung beispielsweise ein Reisepass.
XII	**Sprechfunkrechte:** Der Inhaber dieser Lizenz besitzt die nachgewiesene Kompetenz für die Bedienung von Sprechfunkausrüstung an Bord von Luftfahrzeugen in ..... (Sprache(n) angeben).		
XIII	**Bemerkungen:** Sprachkenntnisse: (Sprache(n)/Stufe/Gültigkeitsfrist)		Alle weiteren erforderlichen Lizenzierungsinformationen sowie Rechte, wie von ICAO-, EG- oder EU-Richtlinien/Verordnungen festgelegt, sind hier einzutragen. Sprachkompetenzvermerk(e), Stufe und Gültigkeitsfrist sind ebenfalls anzugeben. Im Fall von LAPL: LAPL nicht gemäß ICAO-Standards erteilt ►(2) Im Fall von SPL, mit Ausnahme der in►(3) Artikel 3b Absatz 2 Buchstabe a ◄der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission genannten Fälle: Rechte für Kunstflug und Wolkenflug mit Segelflugzeugen sowie für Startmethoden (launching) nach Anhang III (Teil-SFCL) Punkt SFCL.155, Punkt SFCL.200 bzw. Punkt SFCL.215 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission. ◄

►(1) (2) M12

►(3) M14

Zusätzliche Seiten — Anforderungen

Die Seiten 1, 2 und 3 der Lizenz entsprechen dem unter diesem Punkt im Muster festgelegten Format. Die zuständige Behörde fügt zusätzliche entsprechend angepasste Seiten mit Tabellen hinzu, die mindestens folgende Informationen enthalten:

— Berechtigungen, Zeugnisse, Vermerke und Rechte;

— Ablaufdatum der Berechtigungen und der Rechte im Zusammenhang mit Lehrberechtigungen und Prüferzeugnissen;

— Datum der Prüfung oder Überprüfung;

— Bemerkungen und Einschränkungen (Einschränkungen hinsichtlich des Betriebs);

— Felder für die Nummer der Lehrberechtigung und/oder des Prüferzeugnisses und gegebenenfalls Unterschrift;

— Abkürzungen.

Diese zusätzlichen Seiten sind für die Verwendung durch die zuständige Behörde oder besonders ermächtigte Lehrberechtigte oder Prüfer bestimmt.

Die erstmalige Erteilung von Berechtigungen oder Zeugnissen wird von der zuständigen Behörde eingetragen. Eine Verlängerung oder Erneuerung von Berechtigungen oder Zeugnissen kann von der zuständigen Behörde oder besonders ermächtigten Lehrberechtigten oder Prüfern vorgenommen werden.

Einschränkungen hinsichtlich des Betriebs werden in der Spalte Bemerkungen und Einschränkungen entsprechend der betreffenden eingeschränkten Rechte vorgenommen, z. B. praktische IR-Prüfung mit Kopilot abgelegt, eingeschränkte Ausbildungsberechtigung für 1 Luftfahrzeugmuster.

Nicht verlängerte Berechtigungen können von der zuständigen Behörde aus der Lizenz entfernt werden.

▼M1

Anlage II zum ANHANG VI TEIL-ARA

EASA-Standard-Formblatt für Flugbegleiterbescheinigungen

Für in einem Mitgliedstaat gemäß Teil-CC ausgestellte Flugbegleiterbescheinigungen gelten folgende Spezifikationen:

1. CABIN CREW ATTESTATION/ FLUGBEGLEITERBESCHEINIGUNG

Issued in accordance with Part-CC/Ausgestellt gemäß Teil-CC

2. **Reference number/Referenznummer:**
3. **State of issue/Ausstellendes Land:**
4. **Full name of holder/Vollständiger Name des Inhabers:**
5. **Date and place of birth/Geburtsdatum und -ort:**
6. **Nationality/Staatsangehörigkeit:**
7. **Signature of holder/Unterschrift des Inhabers:**
8. **Competent authority/Zuständige Behörde:**
9. **Issuing body/Erteilende Stelle:** *Official seal, Stamp or Logo/Dienstsiegel, Stempel oder Logo*
10. **Signature of issuing officer/Unterschrift des Ausstellers:**
11. **Date of issue/Ausstellungsdatum:**
12. The holder may only exercise the privileges to act as cabin crew on aircraft engaged in commercial air transport operations if he/she complies with the requirements in Part-CC for continuous fitness and valid aircraft type qualifications./
Der Inhaber darf die Rechte, als Flugbegleiter auf Luftfahrzeugen tätig zu sein, die der gewerbsmäßigen Beförderung dienen, nur ausüben, wenn er die Anforderungen gemäß Teil-CC bezüglich der fortlaufenden Tauglichkeit und gültiger Luftfahrzeugmuster-Qualifikationen erfüllt.

EASA-Formblatt 142 Ausgabe 1

Anleitung:

▼M3

a) Die Flugbegleiterbescheinigung muss alle in EASA-Formblatt 142 genannten Elemente gemäß den nachfolgend aufgeführten und erläuterten Punkten 1-12 enthalten.

b) Das Format muss entweder 105 mm x 74 mm (ein Achtel A4) oder 85 mm x 54 mm sein, und das verwendete Material muss Veränderungen oder Radierungen verhindern oder leicht erkennbar machen.

▼M1

c) Das Dokument muss in englischer Sprache und denjenigen weiteren Sprachen abgefasst sein, die die zuständige Behörde für zweckmäßig hält.

d) Das Dokument muss von der zuständigen Behörde oder von einer Organisation ausgestellt sein, die für die Ausstellung von Flugbegleiterbescheinigungen zugelassen ist. Im letzteren Fall muss ein Verweis auf die Zulassung durch die zuständige Behörde des Mitgliedstaats aufgenommen werden.

e) Die Flugbegleiterbescheinigung wird in allen Mitgliedstaaten anerkannt und braucht bei der Arbeitsaufnahme in einem anderen Mitgliedstaat nicht ausgetauscht zu werden.

Punkt 1: Der Titel „FLUGBEGLEITERBESCHEINIGUNG“ und der Verweis auf Teil-CC.

Punkt 2: Die Referenznummer der Bescheinigung beginnt mit dem UN-Ländercode des Mitgliedstaats, gefolgt von mindestens den beiden letzten Ziffern des Ausstellungsjahres und einer individuellen Kennziffer/Nummer gemäß einem von der zuständigen Behörde festgelegten Code (z. B. BE-08-XXXX).

Punkt 3: Mitgliedstaat, in dem dieses Dokument ausgestellt wird.

Punkt 4: Vollständiger Name (Nachname und Vorname) wie im amtlichen Identitätsdokument des Inhabers angegeben.

▼**M1**

Punkt 5 und 6: Geburtsdatum und -ort und Staatsangehörigkeit wie im amtlichen Identitätsdokument des Inhabers angegeben.

Punkt 7: Unterschrift des Inhabers.

▼**M3**

Punkt 8: Hier sind nähere Angaben zur zuständigen Behörde des Mitgliedstaats zu machen, in dem die Bescheinigung ausgestellt wird (vollständiger Name der zuständigen Behörde, Postanschrift und Dienstsiegel bzw. Stempel oder Logo).

▼**M4**

Punkt 9: Wenn die zuständige Behörde die ausstellende Stelle ist, ist „zuständige Behörde“ einzutragen und das Dienstsiegel bzw. der Stempel oder das Logo anzubringen. Nur in diesem Fall kann die zuständige Behörde festlegen, ob ihr Dienstsiegel, Stempel oder Logo auch unter Punkt 8 angegeben werden muss.

▼**M1**

Punkt 10: Unterschrift der im Namen der ausstellenden Stelle handelnden Person.

Punkt 11: Es ist das vollständige Standard-Datumsformat zu verwenden: d. h. Tag/Monat/Jahr, (z. B. 22/02/2008).

Punkt 12: Der gleiche Satz in englischer Sprache und die vollständige und genaue Übersetzung in denjenigen anderen Sprachen, die die zuständige Behörde für zweckmäßig hält.

▼**M12**

Anlage III zum ANHANG VI TEIL-ARA

ZEUGNIS FÜR ZUGELASSENE AUSBILDUNGSORGANISATIONEN (ATO)

Europäische Union *

Zuständige Behörde

ZEUGNIS ALS ZUGELASSENE AUSBILDUNGSORGANISATION

[NUMMER DES ZEUGNISSES/REFERENZ]

Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission [und Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission/Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission (NACH BEDARF ANPASSEN)] und vorbehaltlich der nachstehenden Bedingungen zertifiziert [zuständige Behörde] hiermit

[NAME DER AUSBILDUNGSORGANISATION]

[ANSCHRIFT DER AUSBILDUNGSORGANISATION]

als nach Teil-ORA zertifizierte Ausbildungsorganisation mit der Berechtigung zur Durchführung von Teil-FCL- [Teil-BFCL-] [Teil-SFCL-] Ausbildungslehrgängen, einschließlich der Verwendung von FSTD, wie in der beigefügten Ausbildungslehrgangszulassung aufgeführt [NACH BEDARF ANPASSEN].

BEDINGUNGEN:

Dieses Zeugnis ist auf die Rechte und den Umfang der Durchführung von Ausbildungslehrgängen, einschließlich der Verwendung von FSTD, wie in der beigefügten Ausbildungslehrgangszulassung aufgeführt, beschränkt.

Dieses Zeugnis ist gültig, solange die zugelassene Organisation Teil-ORA, Teil-FCL, Teil-BFCL, Teil-SFCL [NACH BEDARF ANPASSEN] und sonstige einschlägige Vorschriften erfüllt.

Vorbehaltlich der Einhaltung der vorstehenden Bedingungen bleibt dieses Zeugnis gültig, solange es nicht zurückgegeben, ersetzt, eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen wird.

Datum der Ausstellung:

Unterschrift

[Zuständige Behörde]

* „Europäische Union“ ist bei Nicht-EU-Mitgliedstaaten zu streichen.

EASA-FORMBLATT 143 Ausgabe 2 — Seite 1/2

▼**M12**

ZEUGNIS ALS ZUGELASSENE AUSBILDUNGSORGANISATION

ZULASSUNG FÜR DIE DURCHFÜHRUNG VON AUSBILDUNGSLEHRGÄNGEN

Anlage zum ATO-Zeugnis Nr.:

[NUMMER DES ZEUGNISSES/REFERENZ]

[NAME DER AUSBILDUNGSORGANISATION]

hat das Recht erhalten, die folgenden Teil-FCL/Teil-BFCL/Teil-SFCL/[NACH BEDARF ANPASSEN] — Lehrgänge anzubieten und durchzuführen und die folgenden FSTD zu verwenden:

Ausbildungslehrgang	Verwendete FSTD, einschließlich Buchstabencode (1)

(1) wie auf der Qualifikationsbescheinigung angegeben

Diese Ausbildungslehrgangszulassung bleibt gültig, solange:

a) das ATO-Zeugnis nicht zurückgegeben, ersetzt, eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen wird, und

b) alle Betriebsabläufe nach Teil-ORA, Teil-FCL, Teil-BFCL, Teil-SFCL [NACH BEDARF ANPASSEN] und sonstigen einschlägigen Vorschriften und, falls zutreffend, den in den Unterlagen der Organisation festgelegten Verfahren, sofern nach Teil-ORA gefordert, durchgeführt werden.

Datum der Ausstellung:

Unterschrift:[Zuständige Behörde]

Für den Mitgliedstaat/EASA

EASA-FORMBLATT 143 Ausgabe 2 — Seite 2/2

▼**M1**

Anlage IV zum ANHANG VI TEIL-ARA

QUALIFIKATIONSBESCHEINIGUNG FÜR FLUGSIMULATIONS-ÜBUNGSGERÄT

Einleitung

Für die FSTD-Qualifikationsbescheinigung ist EASA-Formblatt 145 zu verwenden. Dieses Dokument muss die FSTD-Spezifikation, einschließlich eventueller Einschränkungen und Sondergenehmigungen oder -zulassungen, wie für die entsprechenden FSTD erforderlich, enthalten. Die Qualifikationsbescheinigung muss in Englisch und ggf. sonstigen von der zuständigen Behörde festgelegten Sprachen abgefasst sein.

Bei umrüstbaren FSTD ist eine getrennte Qualifikationsbescheinigung für jedes Luftfahrzeugmuster erforderlich. Für unterschiedliche Triebwerks- und Ausrüstungsausstattungen an einem FSTD sind keine getrennten Qualifikationsbescheinigungen erforderlich. Alle Qualifikationsbescheinigungen müssen mit einer laufenden Nummer mit einem vorangesetzten Buchstabencode versehen sein, der nur für das jeweilige FSTD gilt. Der Buchstabencode darf nur für die jeweilige zuständige ausstellende Behörde gelten.

▼M1

Europäische Union (*)

Zuständige Behörde

QUALIFIKATIONSBESCHEINIGUNG FÜR FLUGSIMULATIONSÜBUNGSGERÄT

REFERENZ:

Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission und vorbehaltlich der nachstehenden Bedingungen bescheinigt [die zuständige Behörde] hiermit

FSTD [TYP UND BUCHSTABENCODE]

in [NAME und ANSCHRIFT DER ORGANISATION]

die Einhaltung der Qualifikationsanforderungen gemäß Teil-OR, vorbehaltlich der Bedingungen der beigefügten FSTD-Spezifikation.

Diese Qualifikationsbescheinigung bleibt gültig, solange das FSTD und der Inhaber der Qualifikationsbescheinigung die einschlägigen Anforderungen von Teil-OR erfüllen und solange die Qualifikationsbescheinigung nicht zurückgegeben, ersetzt, ausgesetzt oder widerrufen wird.

Datum der Ausstellung: .....

Unterschrift: .....

(*) ‚Europäische Union' ist bei Nicht-EU-Mitgliedstaaten zu streichen

▼M1

[Zuständige Behörde]

FSTD-QUALIFIKATIONSBESCHEINIGUNG: [Referenz]

FSTD-SPEZIFIKATIONEN

A. Modelliertes Luftfahrzeug:

B. FSTD-Qualifikationsstufe:

C. Primäres Referenzdokument:

D. Sichtsystem:

E. Bewegungssystem:

F. Simulierte Triebwerke:

G. Cockpitausstattung:

H. ACAS-Ausstattung:

I. Windscherung:

J. Weitere Leistungsmerkmale:

K. Einschränkungen oder Beschränkungen:

L. **Leitlinien für Ausbildung, Prüfung und Überprüfung**

CAT I	RVR	m	DH	ft	
CAT II	RVR	m	DH	ft	
CAT III (niedrigstes Minimum)	RVR	m	DH	ft	
LVTO	RVR	m			
Flugerfahrung					
IFR-Ausbildung/Überprüfung					/
Musterberechtigung					
Befähigungsüberprüfungen					
Automatischer Anflug					
Automatische Landung/System zur Steuerung des Ausrollens					/
ACAS I/II					/
Windscherungs-Warnsystem/Windscherungsvorhersage					/
Wetterradar					
HUD/HUGS					/
FANS					
GPWS/EGPWS					/
ETOPS-Fähigkeit					
GPS					
Sonstige					

Datum der Ausstellung: .....

Unterschrift: .....

Für den Mitgliedstaat/EASA
EASA-Formblatt 145 Ausgabe 1 — Seite 2/2

▼M3

Anlage V zum ANHANG VI TEIL-ARA

ZEUGNIS FÜR FLUGMEDIZINISCHE ZENTREN (Aero-Medical Centres, AeMC)

Europäische Union [1]

Zuständige Behörde

ZEUGNIS FÜR FLUGMEDIZINISCHES ZENTRUM

REFERENZ:

Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission und vorbehaltlich der nachstehenden Bedingungen wird hiermit durch die [zuständige Behörde]

[NAME DER ORGANISATION]

[ANSCHRIFT DER ORGANISATION]

als gemäß Teil-ORA zertifiziertes flugmedizinisches Zentrum mit den Rechten und dem Tätigkeitsbereich wie in den beigefügten Zulassungsbedingungen genannt anerkannt.

BEDINGUNGEN:

1. Dieses Zeugnis ist auf die im Abschnitt „Umfang der Zulassung" im genehmigten Handbuch der Organisation genannten Rechte beschränkt.
2. Dieses Zeugnis verpflichtet zur Einhaltung der in der Dokumentation der Organisation genannten Verfahren wie in Teil-ORA vorgeschrieben.
3. Dieses Zeugnis bleibt vorbehaltlich der Einhaltung der Anforderungen von Teil-ORA gültig, solange es nicht zurückgegeben, ersetzt, ausgesetzt oder widerrufen wird.

Datum der Ausstellung ..... Unterschrift .....

[1] „Europäische Union" ist bei Nicht-EU-Mitgliedstaaten zu streichen
EASA-Formblatt 146 Ausgabe 1

▼**M1**

Anlage VI zum ANHANG VI TEIL-ARA

▼**M3**

(LEERE SEITE)

▼M1

Anlage VII zum ANHANG VI TEIL-ARA

ZEUGNIS FÜR FLUGMEDIZINISCHE SACHVERSTÄNDIGE (Aero-Medical Examiners, AME)

Europäische Union (*)
Zuständige Behörde

ZEUGNIS FÜR FLUGMEDIZINISCHE SACHVERSTÄNDIGE

ZEUGNIS Nr./REFERENZ:

Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission und vorbehaltlich der nachstehenden Bedingungen wird hiermit durch die [zuständige Behörde]

[NAME DES FLUGMEDIZINISCHEN SACHVERSTÄNDIGEN]

[ANSCHRIFT DES FLUGMEDIZINISCHEN SACHVERSTÄNDIGEN]

als flugmedizinischer Sachverständiger zertifiziert

BEDINGUNGEN:

1. Dieses Zeugnis ist auf die Rechte gemäß der Anlage zu diesem AME-Zeugnis beschränkt.

2. Dieses Zeugnis verpflichtet zur Einhaltung der Durchführungsbestimmungen und Verfahren gemäß Teil-MED.

3. Dieses Zeugnis bleibt vorbehaltlich der Einhaltung der Anforderungen von Teil-MED für einen Zeitraum von drei Jahren bis [xx/yy/zzzz (**)] gültig, sofern es nicht zurückgegeben, ersetzt, ausgesetzt oder widerrufen wird.

Datum der Ausstellung: xx/yy/zzzz

Unterschrift: [Zuständige Behörde]

(*) „Europäische Union“ ist bei Nicht-EU-Mitgliedstaaten zu streichen
(**) Ende der Gültigkeitsdauer: Tag/Monat/Jahr

EASA-Formblatt 148 Ausgabe 1

▼M1

ZEUGNIS FÜR FLUGMEDIZINISCHE SACHVERSTÄNDIGE

Anlage zum AME-Zeugnis Nr.:

RECHTE UND UMFANG

[Name und akademischer Titel des flugmedizinischen Sachverständigen] hat das Recht/die Rechte zur Durchführung flugmedizinischer Untersuchungen und Beurteilungen für die Ausstellung von Tauglichkeitszeugnissen gemäß der nachstehenden Tabelle sowie zur Ausstellung dieser Tauglichkeitszeugnisse für:

LAPL	[ja/Datum]
Klasse 2	[ja/Datum]
Klasse 1 Verlängerung/Erneuerung	[ja/Datum]/[nein]

Datum der Ausstellung: xx/yy/zzzz

Unterschrift: [Zuständige Behörde]

▼**M12**

Anlage VIII zu ANHANG VI (Teil-ARA)

Genehmigung des Ausbildungsprogramms

einer erklärten Ausbildungsorganisation (DTO)

Europäische Union (*)

Zuständige Behörde

Ausstellende Behörde:

Name der DTO:

DTO-Referenznummer:

Genehmigte(s) Ausbildungsprogramm(e):	*Dok. Nr.*	*Bemerkungen:*
Prüfer-Standardisierung — FE(S), FE(B) (* *)		
Prüfer-Auffrischungskurs — FE(S), FE(B) (* *)		

Die vorstehend genannte zuständige Behörde hat das/die vorstehende(n) Ausbildungsprogramm(e) geprüft und die Einhaltung der Anforderungen von Anhang I (Teil-FCL) dieser Verordnung, Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission und Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission festgestellt.

Datum der Ausstellung:

Unterschrift [Zuständige Behörde]

(*) „Europäische Union“ ist bei Nicht-EU-Mitgliedstaaten zu streichen.
(**) Je nach Bedarf anzupassen.

►**M14** EASA-Formblatt 157 — Ausgabe 2 ◄ — Seite 1/1

▼M1

ANHANG VII

ANFORDERUNGEN AN ORGANISATIONEN BEZÜGLICH DES FLIEGENDEN PERSONALS

[TEIL-ORA]

TEILABSCHNITT GEN

ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN

ABSCHNITT I

Allgemeines

ORA.GEN.105 Zuständige Behörde

a) Für die Zwecke dieses Teils ist die zuständige Behörde, die die Aufsicht ausübt über:

1. Organisationen, die einer Zertifizierungsverpflichtung unterliegen:

i) für Organisationen, die ihren Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat haben, die von diesem Mitgliedstaat benannte Behörde;

ii) für Organisationen, die ihren Hauptgeschäftssitz in einem Drittland haben, die Agentur;

2. FSTD:

i) die Agentur für FSTD:

— die sich außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten befinden, oder

— die sich innerhalb des Hoheitsgebiets von Mitgliedstaaten befinden und von Organisationen, deren Hauptgeschäftssitz in einem Drittland liegt, betrieben werden;

ii) für innerhalb des Hoheitsgebiets von Mitgliedstaaten befindliche und von Organisationen, deren Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat liegt, betriebene FSTD die von dem Mitgliedstaat, in dem die die FSTD betreibende Organisation ihren Hauptgeschäftssitz hat, benannte Behörde oder die Agentur, falls der betreffende Mitgliedstaat dies beantragt.

b) Wird das außerhalb des Hoheitsgebiets des Mitgliedstaats befindliche FSTD von einer Organisation betrieben, die von einem Mitgliedstaat zertifiziert wurde, qualifiziert die Agentur dieses FSTD in Abstimmung mit dem Mitgliedstaat, der die Organisation zertifiziert hat, die das FSTD betreibt.

ORA.GEN.115 Antrag auf ein Zeugnis als Organisation

a) Anträge auf ein Zeugnis als Organisation oder eine Änderung an einem bestehenden Zeugnis werden in der von der zuständigen Behörde festgelegten Form und Weise unter Beachtung der einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen gestellt.

b) Antragsteller für ein Erstzeugnis legen der zuständigen Behörde Nachweise darüber vor, in welcher Weise sie die Anforderungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihren Durchführungsbestimmungen erfüllen werden. Diese Nachweise enthalten ein Verfahren, in dem beschrieben ist, wie Änderungen, für die keine vorherige Genehmigung erforderlich ist, behandelt und der zuständigen Behörde gemeldet werden.

ORA.GEN.120 Nachweisverfahren

a) Eine Organisation kann alternative Nachweisverfahren zu den von der Agentur angenommenen AMC verwenden, um die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen nachzuweisen.

▼M1

b) Wenn eine Organisation alternative Nachweisverfahren verwenden möchte, legt sie der zuständigen Behörde vor deren Umsetzung eine vollständige Beschreibung der alternativen Nachweisverfahren vor. Die Beschreibung enthält alle eventuell relevanten Änderungen von Handbüchern oder Verfahren sowie eine Bewertung, mit der nachgewiesen wird, dass die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und deren Durchführungsbestimmungen erfüllt werden.

Die Organisation kann diese alternativen Nachweisverfahren vorbehaltlich der vorherigen Genehmigung durch die zuständige Behörde und nach Eingang der gemäß ARA.GEN.120 Buchstabe d vorgeschriebenen Benachrichtigung umsetzen.

ORA.GEN.125 Zulassungsbedingungen und Rechte einer Organisation

Zertifizierte Organisationen halten den Aufgabenbereich und die Rechte ein, die in den Bedingungen der Zulassung festgelegt sind, die dem Zeugnis der Organisation beigefügt sind.

ORA.GEN.130 Änderungen bei Organisationen

a) Bei Änderungen, die Folgendes betreffen:

1. den Aufgabenbereich des Zeugnisses oder die Bedingungen der Zulassung einer Organisation oder

2. eines der Elemente des Managementsystems der Organisation, wie in ORA.GEN.200 Buchstabe a Absatz 1 und Buchstabe a Absatz 2 vorgeschrieben,

wird die vorherige Genehmigung der zuständigen Behörde eingeholt.

b) Bei Änderungen, die einer vorherigen Genehmigung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihren Durchführungsbestimmungen bedürfen, beantragt die Organisation eine Genehmigung bei der zuständigen Behörde. Der Antrag wird vor der Umsetzung solcher Änderungen gestellt, um es der zuständigen Behörde zu ermöglichen, die fortgesetzte Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen zu überprüfen und, falls erforderlich, das Zeugnis als Organisation und damit zusammenhängende Zulassungsbedingungen zu ändern.

Die Organisation legt der zuständigen Behörde einschlägige Unterlagen vor.

Die Änderung darf erst nach der formellen Genehmigung der zuständigen Behörde gemäß ARA.GEN.330 umgesetzt werden.

Soweit möglich arbeitet die Organisation während solcher Änderungen gemäß den von der zuständigen Behörde vorgeschriebenen Bedingungen.

c) Alle Änderungen, die keiner vorherigen Genehmigung bedürfen, werden gemäß dem von der zuständigen Behörde nach ARA.GEN.310 Buchstabe c festgelegten Verfahren behandelt und dieser mitgeteilt.

ORA.GEN.135 Fortlaufende Gültigkeit

a) Das Zeugnis der Organisation bleibt gültig, sofern:

1. Die Organisation weiterhin die einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen unter Berücksichtigung der Bestimmungen bezüglich der Behandlung von Beanstandungen gemäß ORA.GEN.150 erfüllt;

2. der zuständigen Behörde Zugang zur Organisation gemäß ORA.GEN.140 gewährt wird, damit sich diese von der fortgesetzten Einhaltung der einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen überzeugen kann, und

3. es nicht zurückgegeben oder widerrufen wird.

b) Nach Widerruf oder Rückgabe wird das Zeugnis unverzüglich an die zuständige Behörde zurückgegeben.

▼M1

ORA.GEN.140 Zugang

Für die Zwecke einer Überprüfung der Einhaltung der einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen gewährt die Organisation Zugang zu allen Einrichtungen, Luftfahrzeugen, Dokumenten, Aufzeichnungen, Daten, Verfahren und sonstigem für ihre Tätigkeit relevantem Material, das einer Zertifizierung unterliegt, sei es extern an Dritte vergeben oder nicht, für alle Personen, die autorisiert wurden von:

a) der zuständigen Behörde gemäß ORA.GEN.105 oder

b) der gemäß den Bestimmungen von ARA.GEN.300 Buchstabe d, ARA.GEN.300 Buchstabe e oder ARO.RAMP handelnden Behörde.

ORA.GEN.150 Beanstandungen

Nach Erhalt einer Benachrichtigung über Beanstandungen:

a) geht die Organisation der Grundursache für die Nichteinhaltung nach;

b) erstellt die Organisation einen Abhilfeplan und

c) weist die Organisation zur Zufriedenheit der zuständigen Behörde innerhalb einer mit dieser Behörde vereinbarten Frist gemäß ARA.GEN.350 Buchstabe d die Umsetzung der Abhilfemaßnahmen nach.

ORA.GEN.155 Sofortige Reaktion auf ein Sicherheitsproblem

Die Organisation setzt Folgendes um:

a) alle von der zuständigen Behörde auferlegte Sicherheitsmaßnahmen gemäß ARA.GEN.135 Buchstabe c und

b) alle relevanten obligatorischen, von der Agentur herausgegebene Sicherheitsinformationen, einschließlich Lufttüchtigkeitsanweisungen.

▼M14

ORA.GEN.160 Meldung von Ereignissen

a) Im Rahmen ihres Managementsystems muss die Organisation ein System sowohl zur freiwilligen Meldung von Ereignissen als auch zur Meldung meldepflichtiger Ereignisse einrichten und pflegen. Für Organisationen, die ihren Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat haben, muss dieses System die Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 und der Verordnung (EU) 2018/1139 sowie der auf der Grundlage dieser Verordnungen erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte erfüllen.

b) Die Organisation muss der zuständigen Behörde und, sofern es sich um ein Luftfahrzeug handelt, das nicht in einem Mitgliedstaat registriert ist, dem Eintragungsstaat alle sicherheitsrelevanten Vorkommnisse oder Sachverhalte, die ein Luftfahrzeug, seine Insassen oder Dritte gefährden oder — bei Ausbleiben von Abhilfemaßnahmen oder bei Nichtbeachtung — gefährden könnten, sowie insbesondere jeden Unfall oder jede schwere Störung melden.

c) Unbeschadet Buchstabe b muss die Organisation der zuständigen Behörde und dem Inhaber der Entwurfsgenehmigung des Luftfahrzeugs alle Störungen, Fehlfunktionen, technischen Mängel, Überschreitungen technischer Beschränkungen und Ereignisse, die auf ungenaue, unvollständige oder mehrdeutige Informationen in den nach der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 festgelegten Daten hinweisen, sowie sonstige irreguläre Umstände, die den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs gefährdet haben oder hätten gefährden können und nicht zu einem Unfall oder einer schweren Störung geführt haben, melden.

d) Unbeschadet der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte müssen die Meldungen nach Punkt (c)

▼M14

(1) so bald wie möglich vorgelegt werden, in jedem Fall jedoch innerhalb von höchstens 72 Stunden, nachdem die Organisation das Vorkommnis oder den Sachverhalt festgestellt hat, auf den sich die Meldung bezieht, sofern außergewöhnliche Umstände dies nicht unmöglich machen;

(2) in der von der zuständigen Behörde nach Punkt ORA.GEN.105 festgelegten Form und Weise erfolgen;

(3) alle der Organisation bekannten relevanten Informationen über den Sachverhalt enthalten.

e) Für Organisationen, die ihren Hauptgeschäftssitz nicht in einem Mitgliedstaat haben, gilt:

(1) Die Erstmeldungen meldepflichtiger Ereignisse müssen

i) die Vertraulichkeit der Identität des Meldenden und der in der Meldung genannten Personen angemessen wahren;

ii) so bald wie möglich vorgelegt werden, in jedem Fall jedoch innerhalb von höchstens 72 Stunden, nachdem die Organisation von dem Ereignis erfahren hat, sofern außergewöhnliche Umstände dies nicht unmöglich machen;

iii) in der von der Agentur festgelegten Form und Weise erfolgen;

iv) alle der Organisation bekannten relevanten Informationen über den Sachverhalt enthalten.

(2) Gegebenenfalls wird eine Folgemeldung mit Einzelheiten zu den Maßnahmen erstellt, die die Organisation zu ergreifen gedenkt, um ähnliche Ereignisse in Zukunft zu verhindern, sobald diese Maßnahmen bekannt sind. Diese Folgemeldung muss

i) den jeweiligen Stellen übermittelt werden, die die ursprüngliche Meldung nach den Buchstaben b und c erhalten haben,

ii) in der von der Agentur festgelegten Form und Weise erfolgen.

▼M1

ABSCHNITT II

Management

ORA.GEN.200 Managementsystem

a) Die Organisation erarbeitet, implementiert und pflegt ein Managementsystem, das Folgendes beinhaltet:

1. klar definierte Linien der Verantwortlichkeit und Rechenschaftspflicht in der gesamten Organisation, einschließlich einer unmittelbaren Sicherheitsrechenschaftspflicht des verantwortlichen Betriebsleiters;

2. eine Beschreibung der allgemeinen Richtlinien und Grundsätze der Organisation bezüglich der Sicherheit, als Sicherheitsrichtlinien bezeichnet;

3. eine Beschreibung der mit den Tätigkeiten der Organisation verbundenen Flugsicherheitsrisiken, ihrer Bewertung und des Managements der damit verbundenen Risiken, einschließlich Maßnahmen zur Senkung des Risikos und zur Überprüfung der Wirksamkeit dieser Maßnahmen;

4. die Aufrechterhaltung der notwendigen Fachkompetenz des Personals für die Bewältigung seiner Aufgaben;

▼M1

5. Dokumentation aller Schlüsselverfahren des Managementsystems, einschließlich eines Verfahrens, das dem Personal seine Verantwortlichkeiten deutlich macht, und des Verfahrens für die Änderung dieser Dokumentation;

6. eine Funktion für die Überwachung der Einhaltung der einschlägigen Anforderungen durch die Organisation. Die Überwachung der Einhaltung beinhaltet ein Feedback-System der Beanstandungen an den verantwortlichen Betriebsleiter, um die wirksame Umsetzung eventuell erforderlicher Abhilfemaßnahmen sicherzustellen, und

▼M14

7. etwaige zusätzliche einschlägige Anforderungen, die in der Verordnung (EU) 2018/1139 und der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 sowie in den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten vorgeschrieben sind.

▼M1

b) Das Managementsystem ist der Größe der Organisation und der Natur und Komplexität ihrer Tätigkeiten angemessen, wobei die mit diesen Tätigkeiten verbundenen Gefahren und zugehörigen Risiken zu berücksichtigen sind.

▼M4

c) Ungeachtet Buchstabe a können in einer Organisation, die nur Ausbildung zur Erteilung von LAPL, PPL, SPL oder BPL und der damit verbundenen Berechtigungen oder Zeugnisse durchführt, das unter Buchstabe a Nummer 3 definierte Management in Bezug auf die Flugsicherheitsrisiken und die unter Buchstabe a Nummer 6 definierte Überwachung der Einhaltung durch eine innerbetriebliche Prüfung erfolgen, die mindestens einmal pro Kalenderjahr vorgenommen wird. Die Organisation hat die zuständige Behörde unverzüglich über die Ergebnisse dieser Prüfung zu informieren.

▼M1

ORA.GEN.205 Extern vergebene Tätigkeiten

a) Extern vergebene Tätigkeiten sind alle im Zulassungsumfang der Organisation erfassten Tätigkeiten, die von einer anderen Organisation durchgeführt werden, die entweder selbst für die Durchführung dieser Tätigkeiten zertifiziert ist oder, falls sie sie nicht zertifiziert ist, im Rahmen der Zulassung der Organisation arbeitet. Die Organisation stellt sicher, dass — wenn sie einen Teil ihrer Tätigkeiten extern vergibt bzw. einkauft — die extern vergebenen oder eingekauften Dienstleistungen oder Produkte die einschlägigen Anforderungen erfüllen.

b) Vergibt die zertifizierte Organisation einen Teil ihrer Tätigkeiten an eine Organisation, die nicht selbst für die Durchführung dieser Tätigkeiten gemäß diesem Teil zertifiziert ist, arbeitet die unter Vertrag genommene Organisation mit einer Genehmigung der unter Vertrag nehmenden Organisation. Die unter Vertrag nehmende Organisation stellt sicher, dass die zuständige Behörde Zugang zu der unter Vertrag genommenen Organisation hat, um sich von der ständigen Einhaltung der einschlägigen Anforderungen überzeugen zu können.

ORA.GEN.210 Personelle Anforderungen

a) Die Organisation bestellt einen verantwortlichen Betriebsleiter, der ermächtigt ist, sicherzustellen, dass alle Tätigkeiten finanziert und gemäß den einschlägigen Anforderungen durchgeführt werden können. Der verantwortliche Betriebsleiter ist für die Einrichtung und Pflege eines wirksamen Managementsystems verantwortlich.

b) Eine Person oder Gruppe von Personen wird von der Organisation bestellt und ist dafür zuständig sicherzustellen, dass die Organisation die einschlägigen Anforderungen stets einhält. Diese Personen sind letztlich dem verantwortlichen Betriebsleiter gegenüber rechenschaftspflichtig.

▼M1

c) Die Organisation verfügt über ausreichend qualifiziertes Personal für die gemäß den einschlägigen Anforderungen geplanten Aufgaben und durchzuführenden Tätigkeiten.

d) Die Organisation verfügt über geeignete Aufzeichnungen über Erfahrung, Qualifikation und Schulung, mit denen die Einhaltung von Buchstabe c nachgewiesen werden kann.

e) Die Organisation stellt sicher, dass sich ihr Personal der Vorschriften und Verfahren bewusst ist, die für die Durchführung seiner Aufgaben von Bedeutung sind.

ORA.GEN.215 Anforderungen an die Einrichtung

Die Organisation verfügt über Einrichtungen, die es ihr ermöglichen, alle geplanten Aufgaben und Tätigkeiten gemäß den einschlägigen Anforderungen zu verwalten und durchzuführen.

ORA.GEN.220 Führung von Aufzeichnungen

a) Die Organisation richtet ein Aufzeichnungssystem ein, das eine angemessene Aufbewahrung und eine verlässliche Rückverfolgbarkeit aller erarbeiteten Tätigkeiten erlaubt und insbesondere alle in ORA.GEN.200 genannten Elemente erfasst.

b) Das Format der Aufzeichnungen ist in den Verfahren der Organisation festgelegt.

c) Die Aufzeichnungen werden so aufbewahrt, dass sie vor Beschädigung, Änderung und Diebstahl geschützt sind.

TEILABSCHNITT ATO ZUGELASSENE *AUSBILDUNGSORGANISATIONEN*

ABSCHNITT I *Allgemeines*

ORA.ATO.100 Geltungsbereich

In diesem Teilabschnitt sind die Anforderungen festgelegt, die Organisationen erfüllen müssen, die Ausbildungen für Pilotenlizenzen und entsprechende Berechtigungen und Zeugnisse durchführen.

ORA.ATO.105 Anwendung

a) Antragsteller für die Ausstellung eines Zeugnisses als zugelassene Ausbildungsorganisation (Approved Training Organisation, ATO) legen der zuständigen Behörde Folgendes vor:

1. die nachfolgenden Informationen:

i) Name und Anschrift der Ausbildungsorganisation;

ii) Datum des geplanten Beginns der Tätigkeit;

iii) Angaben zur Person und zu den Qualifikationen des Ausbildungsleiters (Head of Training, HT), der Fluglehrer, der Lehrberechtigten für die Flugsimulationsausbildung und der Theorielehrer;

▼C11

iv) Name und Anschrift der Flugplätze und/oder Einsatzorte, an denen die Ausbildung durchgeführt werden soll;

▼M1

v) Verzeichnis der für die Ausbildung betriebenen Luftfahrzeuge, einschließlich ihrer Gruppe, ihrer Klasse oder ihres Musters, der Registrierung, der Eigentümer und der Kategorie des Lufttüchtigkeitszeugnisses, falls zutreffend;

vi) Verzeichnis der Flugsimulationsübungsgeräte (Flight Simulation Training Devices, FSTD), die die Ausbildungsorganisation zu verwenden beabsichtigt, falls zutreffend;

▼M1

vii) Art der Ausbildung, die die Ausbildungsorganisation durchführen möchte, und das entsprechende Ausbildungsprogramm und

2. die Betriebs- und Ausbildungshandbücher.

b) Testflugausbildungsorganisationen. Abweichend von Buchstabe a Absatz 1 Ziffer iv und v legen Ausbildungsorganisationen, die Testflugausbildungen durchführen, nur Folgendes vor:

▼C11

1. Name und Anschrift der wichtigsten Flugplätze und/oder Einsatzorte, an denen die Ausbildung durchgeführt werden soll; und

▼M1

2. ein Verzeichnis der Luftfahrzeugmuster oder -kategorien, die für die Testflugausbildung verwendet werden sollen.

c) Im Fall einer Änderung des Zeugnisses legen Antragsteller der zuständigen Behörde die einschlägigen Teile der in Buchstabe a genannten Informationen und Unterlagen vor.

ORA.ATO.110 Personelle Anforderungen

a) Es ist ein HT zu benennen. Der HT hat umfassende Erfahrung als Lehrberechtigter in den Bereichen, die für die von der ATO angebotenen Ausbildung relevant sind, und gute Führungsqualitäten nachzuweisen.

b) Die Zuständigkeiten des HT müssen Folgendes beinhalten:

▼M12

1. Sicherstellung, dass die angebotene Ausbildung in Einklang ist mit Anhang I (Teil-FCL), Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission bzw. Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission, und, im Fall einer Testflugausbildung, dass die einschlägigen Anforderungen von Anhang I (Teil 21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission und das Ausbildungsprogramm festgelegt wurden,

▼M1

2. Sicherstellung einer zufrieden stellenden Eingliederung von Flugausbildung in einem Luftfahrzeug oder einem Flugsimulationsübungsgerät (Flight Simulation Training Device, FSTD) und theoretischem Unterricht und

3. Überwachung des Fortschritts der einzelnen Schüler.

c) Theorielehrer:

1. müssen einen praktischen Luftfahrthintergrund in den für die angebotene Ausbildung relevanten Bereichen nachweisen und haben einen Ausbildungslehrgang in Unterrichtstechniken absolviert oder

2. müssen Erfahrung mit der Erteilung von theoretischem Unterricht und einen entsprechenden theoretischen Hintergrund in dem Fach, in dem sie theoretischen Unterricht erteilen werden, nachweisen.

▼M12

d) Fluglehrer und Lehrberechtigte für die Flugsimulationsübungsausbildung müssen die Qualifikationen besitzen, die nach Anhang I (Teil-FCL), Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission und nach Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission für die Art der von ihnen erteilten Ausbildung vorgeschrieben sind.

▼M1

ORA.ATO.120 Führung von Aufzeichnungen

▼M7

Die folgenden Aufzeichnungen müssen über den ganzen Zeitraum des Ausbildungslehrgangs und für einen Zeitraum von 3 Jahren nach Abschluss der Ausbildung aufbewahrt werden:

▼M1

a) Einzelheiten der Ausbildung, die die einzelnen Schüler am Boden, im Luftfahrzeug und in einem synthetischen Flugübungsgerät erhalten haben;

b) ausführliche und regelmäßige Fortschrittsberichte der Lehrberechtigten mit Beurteilungen, sowie regelmäßige Überprüfungen des Lernfortschritts durch Prüfungen im Flug und am Boden und

▼M1

c) Informationen über die Lizenzen und entsprechenden Berechtigungen und Zeugnisse der Schüler, einschließlich der Ablaufdaten von Tauglichkeitszeugnissen und Berechtigungen.

ORA.ATO.125 Ausbildungsprogramm

a) Für jede Art von Ausbildung ist ein Ausbildungsprogramm zu erstellen.

▼M12

b) Das Ausbildungsprogramm muss den Anforderungen von Anhang I (Teil-FCL), Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission bzw. Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission und, im Fall einer Testflugausbildung, den einschlägigen Anforderungen von Anhang I (Teil 21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission genügen.

▼M1

ORA.ATO.130 Ausbildungshandbuch und Betriebshandbuch

a) Die ATO hat ein Ausbildungshandbuch und ein Betriebshandbuch zu erstellen und zu pflegen, das die erforderlichen Informationen und Anleitungen enthält, um es dem Personal zu ermöglichen, seine Verpflichtungen zu erfüllen und Schülern Anleitung zu geben, wie sie die Anforderungen des Lehrgangs erfüllen können.

b) Die ATO stellt dem Personal und ggf. Schülern die im Ausbildungshandbuch, Betriebshandbuch und den Zulassungsunterlagen der ATO enthaltenen Informationen zur Verfügung.

c) Falls die ATO eine Testflugausbildung durchführen, erfüllt das Betriebshandbuch die in Teil-21 festgelegten Anforderungen an das Testflugbetriebshandbuch.

d) Im Betriebshandbuch sind Regelungen zur Flugzeitbeschränkung für Fluglehrer, einschließlich maximaler Flugstunden, maximaler Flugdienststunden und Mindestruhezeiten zwischen Unterrichtsaufgaben gemäß Teil-ORO festzulegen.

ORA.ATO.135 Schulflugzeuge und FSTD

▼M11

a) Die ATO muss eine Flotte geeigneter Schulluftfahrzeuge oder FSTDs einsetzen, die für die angebotenen Ausbildungslehrgänge angemessen ausgerüstet sind. Die Luftfahrzeugflotte muss aus Luftfahrzeugen bestehen, die alle Anforderungen der Verordnung (EU) 2018/1139 erfüllen. Luftfahrzeuge, die unter die Verordnung (EU) 2018/1139 Anhang I Buchstaben a, b, c oder d fallen, dürfen für die Ausbildung verwendet werden, wenn alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

1. Die zuständige Behörde hat in einem Bewertungsverfahren ein Sicherheitsniveau bestätigt, das mit dem durch die Gesamtheit der grundlegenden Anforderungen in Anhang II der Verordnung (EU) 2018/1139 definierten Sicherheitsniveau vergleichbar ist;

2. die zuständige Behörde hat die Verwendung der Luftfahrzeuge für die Ausbildung in der ATO zugelassen.

▼M1

b) Die ATO darf Ausbildungen in FSTD nur durchführen, wenn sie gegenüber der zuständigen Behörde Folgendes nachweist:

1. die Eignung des FSTD in Bezug auf das entsprechende Ausbildungsprogramm;

2. dass die verwendeten FSTD die einschlägigen Anforderungen von Teil-FCL erfüllen;

3. im Fall von Flugsimulatoren (FFS), dass der FFS das jeweilige Luftfahrzeugmuster angemessen nachbildet, und

▼M1

4. dass sie ein geeignetes System für die Überwachung von Änderungen am FSTD und zur Sicherstellung, dass die Änderungen die Eignung des Ausbildungsprogramms nicht beeinträchtigen, eingerichtet hat.

c) Wenn das Luftfahrzeug, das für die praktische Prüfung verwendet wird, ein anderer Typ als der FFS ist, der für die Sichtflugausbildung verwendet wird, beträgt die maximale Anrechnung diejenige, die für das Flug- und Navigationsverfahrens-Übungsgerät II (Flight and Navigation Procedures Trainer II, FNPT II) im Fall von Flugzeugen und FNPT II/III im Fall von Hubschraubern im entsprechenden Flugausbildungsprogramm gewährt wird.

d) Testflugausbildungsorganisationen. Luftfahrzeuge für die Testflugausbildung sind mit den für die jeweilige Ausbildung geeigneten Testfluginstrumenten auszurüsten.

▼C11

ORA.ATO.140 Flugplätze und Einsatzorte

Bei der Durchführung einer Flugausbildung auf einem Luftfahrzeug hat die ATO Flugplätze oder Einsatzorte zu nutzen, die im Hinblick auf die angebotene Ausbildung und die verwendeten Luftfahrzeugmuster und -kategorien geeignete Einrichtungen und Merkmale für die entsprechenden Flugübungen besitzen.

▼M2

ORA.ATO.145 Voraussetzungen für die Ausbildung

a) Die ATO hat sicherzustellen, dass die Schüler alle Voraussetzungen für die Ausbildung gemäß Teil-MED, Teil-FCL und, falls zutreffend, wie im verbindlichen Teil der gemäß der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 ermittelten Betriebseignungsdaten festgelegt, erfüllen.

b) Bei einer ATO, die eine Testflugausbildung durchführt, müssen die Schüler alle gemäß der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 festgelegten Anforderungen erfüllen.

▼M1

ORA.ATO.150 Ausbildung in einem Drittland

Besitzt die ATO eine Zulassung zur Durchführung der Ausbildung für die Instrumentenflugberechtigung (Instrument Rating, IR) in einem Drittland,

a) so hat das Ausbildungsprogramm Akklimatisierungsflüge in einem der Mitgliedstaaten zu beinhalten, bevor die praktische IR-Prüfung durchgeführt wird, und

b) wird die praktische IR-Prüfung in einem der Mitgliedstaaten absolviert.

ABSCHNITT II

Zusätzliche Anforderungen an ATO, die Ausbildungen für CPL, MPL und ATPL und die entsprechenden Berechtigungen und Zeugnisse durchführen

ORA.ATO.210 Personelle Anforderungen

a) *Ausbildungsleiter (Head of Training, HT).* Außer im Fall von ATO, die Testflugausbildung durchführen, muss der benannte HT umfassende Ausbildungserfahrung als Lehrberechtigter für Berufspilotenlizenzen und die entsprechenden Berechtigungen oder Zeugnisse nachweisen.

b) *Cheffluglehrer (Chief Flight Instructor, CFI).* Die ATO, die Flugunterricht durchführt, benennt einen CFI, der für die Aufsicht über Lehrberechtigte für die Flugausbildung und für die Ausbildung im FSTD sowie für die Standardisierung der Flugausbildung und der Ausbildung im FSTD verantwortlich ist. Der CFI ist im Besitz der auf die durchgeführten Ausbildungslehrgänge bezogenen höchsten Lizenz für beruflich tätige Piloten einschließlich der entsprechenden Berechtigungen und Inhaber einer Lehrberechtigung für Flugausbildung für mindestens einen der angebotenen Ausbildungslehrgänge.

c) *Chef-Theorielehrer (Chief Theoretical Knowledge Instructor, CTKI).* Die ATO, die Theorieunterricht durchführt, hat einen CTKI zu benennen, der für die Aufsicht über alle Theorielehrer und für die Standardisierung aller Theorielehrgänge verantwortlich ist. Der CTKI muss umfassende Erfahrung als Theorielehrer in den Bereichen, die für die von der ATO angebotenen Ausbildung relevant sind, nachweisen.

▼M1

ORA.ATO.225 Ausbildungsprogramm

a) Das Ausbildungsprogramm hat eine Übersicht über den Flug- und theoretischen Unterricht, dargestellt als wöchentliche oder Phasen-Struktur, ein Verzeichnis der Standardübungen und eine Lehrplanübersicht zu enthalten.

b) Inhalt und Ablauf des Ausbildungsprogramms sind im Ausbildungshandbuch anzugeben.

ORA.ATO.230 Ausbildungshandbuch und Betriebshandbuch

a) Im Ausbildungshandbuch sind die Standards, Zielsetzungen und Ausbildungsziele für die einzelnen Ausbildungsphasen anzugeben, die der Schüler durchlaufen muss. Darüber hinaus muss das Ausbildungshandbuch Folgendes beinhalten:

— Ausbildungsplan,

— Briefing und Flugübungen,

— Flugausbildung in einem FSTD, falls zutreffend,

— theoretischer Unterricht.

b) Das Betriebshandbuch muss alle relevanten Informationen für die einzelnen Personengruppen wie z. B. Fluglehrer, Lehrberechtigte für die Flugsimulationsausbildung, Theorielehrer und Betriebs- und Wartungspersonal sowie allgemeine, technische, Strecken- und Personalausbildungsinformationen enthalten.

ABSCHNITT III

Zusätzliche Anforderungen an ATO, die spezielle Arten der Ausbildung durchführen

Kapitel 1

Fernunterricht

ORA.ATO.300 Allgemeines

Die ATO kann eine Zulassung zur Durchführung modularer Kursprogramme in Form von Fernunterricht in den folgenden Fällen erhalten:

a) modulare Kurse im theoretischen Unterricht;

b) Kurse für zusätzliche Theoriekenntnisse für eine Klassen- oder Musterberechtigung oder

c) genehmigte Theoriekurse vor dem Eintritt für eine erste Musterberechtigung für einen mehrmotorigen Hubschrauber.

ORA.ATO.305 Präsenzseminare

a) Alle Fächer des modularen Fernunterrichts müssen auch Präsenzseminare einschließen.

b) Der Anteil der in Präsenzseminaren verbrachten Zeit beträgt mindestens 10 % der Gesamtdauer des Lehrgangs.

c) Zu diesem Zweck muss entweder am Hauptgeschäftssitz der ATO oder in einer andernorts gelegenen geeigneten Einrichtung ein Kurslokal vorhanden sein.

ORA.ATO.310 Lehrberechtigte

Alle Lehrberechtigten müssen mit den Anforderungen des Fernunterrichtsprogramms vollständig vertraut sein.

Kapitel 2

Ausbildung ohne Flugzeiten

ORA.ATO.330 Allgemeines

a) Die Genehmigung für eine Ausbildung ohne Flugzeiten (Zero Flight-Time Training, ZFTT) gemäß Teil-FCL wird nur einer ATO erteilt, die auch die Rechte zur Durchführung einer gewerbsmäßigen Beförderung besitzt, oder einer ATO, die spezifische Vereinbarungen mit gewerblichen Luftverkehrsbetreibern nachweisen kann.

▼M1

b) Eine Genehmigung für ZFTT wird nur Betreibern erteilt, die mindestens 90 Tage betriebliche Erfahrung auf dem Flugzeugmuster haben.

c) Wird eine ZFTT von einer ATO durchgeführt, die eine spezifische Vereinbarung mit einem Betreiber besitzt, findet die Anforderung von 90 Tagen betrieblicher Erfahrung keine Anwendung, wenn der Lehrberechtigte für Musterberechtigungen (Type Rating Instructor, TRI(A)), der mit den zusätzlichen Starts und Landungen befasst ist, wie in Teil-ORO vorgeschrieben, betriebliche Erfahrung auf dem Flugzeugmuster besitzt.

ORA.ATO.335 Flugsimulator (Full Flight Simulator, FFS)

a) Der für ZFTT zugelassene FFS ist gemäß den Managementsystemkriterien der ATO funktionsfähig.

b) Das Bewegungs- und das Sichtsystem des FFS müssen gemäß den einschlägigen Zulassungsspezifikationen für FSTD, wie in ORA.FSTD.205 ausgeführt, vollständig funktionsfähig sein.

Kapitel 3

Kurse für Lizenzen für Piloten in mehrköpfigen Flugbesatzungen (Multi-Crew Pilot Licence, MPL)

ORA.ATO.350 Allgemeines

Die Rechte zur Durchführung integrierter MPL-Ausbildungslehrgänge und von MPL-Lehrgängen für Lehrberechtigte werden der ATO nur erteilt, wenn sie auch die Rechte zur Durchführung der gewerbsmäßigen Beförderung oder eine spezifische Vereinbarung mit einem gewerblichen Luftverkehrsbetreiber besitzt.

Kapitel 4

Testflugausbildung

ORA.ATO.355 Testflugausbildungsorganisationen

a) Die Rechte einer ATO, die für die Durchführung einer Testflugausbildung für den Erwerb von Testflugberechtigungen der Kategorie 1 oder 2 gemäß Teil-FCL zugelassen ist, können um die Durchführung einer Ausbildung für weitere Kategorien von Testflügen und weitere Kategorien von Testflugpersonal erweitert werden, sofern:

1. die einschlägigen Anforderungen von Teil-21 erfüllt werden und

2. eine spezifische Vereinbarung zwischen der ATO und der Teil-21-Organisation besteht, die solches Personal beschäftigt oder zu beschäftigen beabsichtigt.

b) Die Ausbildungsaufzeichnungen müssen die schriftlichen Berichte des Kursteilnehmers, wie im Ausbildungsprogramm vorgesehen, einschließlich, falls zutreffend, einer Datenverarbeitung und -analyse der für die betreffende Art von Testflügen aufgezeichneten Parameter enthalten.

TEILABSCHNITT FSTD

ANFORDERUNGEN AN ORGANISATIONEN, DIE FLUGSIMULATIONS-ÜBUNGSGERÄTE (FLIGHT SIMULATION TRAINING DEVICES, FSTD) BETREIBEN, UND FÜR DIE QUALIFIKATION VON FSTD

ABSCHNITT I

Anforderungen an Organisationen, die FSTD betreiben

ORA.FSTD.100 Allgemeines

a) Antragsteller für eine FSTD-Qualifikationsbescheinigung haben gegenüber der zuständigen Behörde den Nachweis zu erbringen, dass sie ein Managementsystem gemäß ORA.GEN Abschnitt II eingerichtet haben. Dieser Nachweis gewährleistet, dass der Antragsteller direkt oder über einen Vertrag die Fähigkeit besitzt, die Leistung, Funktionen und sonstigen Eigenschaften, die für die Qualifikationsstufe des FSTD spezifiziert wurden, aufrechtzuerhalten und die Installation des FSTD zu überwachen.

▼M1

b) Ist der Antragsteller Inhaber einer gemäß diesem Teil ausgestellten Qualifikationsbescheinigung, so sind die Spezifikationen des FSTD:

1. in den Bedingungen des ATO-Zeugnisses oder

2. im Fall eines AOC-Inhabers im Ausbildungshandbuch festgelegt.

ORA.FSTD.105 Aufrechterhaltung der FSTD-Qualifikation

a) Für die Aufrechterhaltung der Qualifikation des FSTD führt der Inhaber der FSTD-Qualifikationsbescheinigung alle Validierungstests sowie funktionellen und fliegerischen Tests des Referenz-Qualifikationshandbuchs (Master Qualification Test Guide, MQTG) fortlaufend über einen Zeitraum von 12 Monaten durch.

b) Die Ergebnisse werden datiert, als analysiert und bewertet gekennzeichnet und gemäß ORA.FSTD.240 für den Nachweis, dass die FSTD-Standards eingehalten werden, aufbewahrt.

c) Es wird ein Konfigurationskontrollsystem eingerichtet, das die fortlaufende Integrität der Hardware und Software des qualifizierten FSTD gewährleistet.

ORA.FSTD.110 Modifikationen

a) Der Inhaber einer FSTD-Qualifikationsbescheinigung errichtet und pflegt ein System für die Identifizierung, Bewertung und Durchführung aller wesentlichen Modifikationen an den von ihm betriebenen FSTD, insbesondere für:

1. jegliche Luftfahrzeugmodifikation, die für Ausbildung, Prüfung und Überprüfung wesentlich ist, und zwar unabhängig davon, ob dies von einer Lufttüchtigkeitsanweisung vorgeschrieben wird oder nicht, und

2. jegliche Modifikation an einem FSTD, einschließlich des Bewegungs- und des Sichtsystems, wenn dies für Ausbildung, Prüfung und Überprüfung wesentlich ist, wie z. B. im Fall von Datenrevisionen.

b) Modifikationen an der Hardware und Software des FSTD, die sich auf die Handhabung, die Leistung und den Systembetrieb auswirken, und größere Modifikationen am Bewegungs- oder Sichtsystem werden beurteilt, um die Auswirkungen auf die ursprünglichen Qualifikationskriterien zu ermitteln. Die Organisation bereitet Revisionen für betroffene Validierungstests vor. Die Organisation testet das FSTD anhand der neuen Kriterien.

c) Die Organisation informiert die zuständige Behörde vorab über alle größeren Änderungen, um festzustellen, ob die durchzuführenden Tests zufrieden stellend sind. Die zuständige Behörde prüft, ob eine Sonderbeurteilung des FSTD erforderlich ist, bevor es nach der Modifizierung wieder für die Ausbildung verwendet wird.

ORA.FSTD.115 Anlagen

a) Der Inhaber einer FSTD-Qualifikationsbescheinigung stellt sicher, dass:

1. das FSTD in einer geeigneten Umgebung untergebracht ist, die einen sicheren und zuverlässigen Betrieb ermöglicht;

2. alle Insassen und das Wartungspersonal des FSTD eine Einweisung über die FSTD-Sicherheit erhalten haben, um sicherzustellen, dass sie mit der Sicherheitsausrüstung und den Verfahren im FSTD in einem Notfall vertraut sind, und

▼M1

3. das FSTD und seine Ausstattung die örtlichen Vorschriften bezüglich Arbeitsschutz und -sicherheit erfüllen.

b) Die Sicherheitsfunktionen des FSTD, wie z. B. Notschalter und Notbeleuchtung, werden mindestens einmal jährlich überprüft und dokumentiert.

ORA.FSTD.120 Weitere Ausrüstung

Wird dem FSTD weitere Ausrüstung hinzugefügt, wird diese, auch wenn sie nicht für die Qualifikation erforderlich ist, von der zuständigen Behörde beurteilt, um sicherzustellen, dass sie die Qualität der Ausbildung nicht beeinträchtigt.

ABSCHNITT II

Anforderungen an die Qualifikation von FSTD

ORA.FSTD.200 Antrag auf FSTD-Qualifikation

a) Die Beantragung einer FSTD-Qualifikationsbescheinigung erfolgt in der von der zuständigen Behörde festgelegten Form und Weise:

1. im Fall von einfachen Instrumentenflug-Übungsgeräten (Basic Instrument Training Devices, BITD) durch den BITD-Hersteller;

2. in allen anderen Fällen durch die Organisation, die das FSTD zu betreiben beabsichtigt.

b) Antragsteller für eine Erstbeurteilung haben der zuständigen Behörde Nachweise darüber vorzulegen, in welcher Weise sie die Anforderungen gemäß dieser Verordnung erfüllen werden. Diese Nachweise haben das Verfahren, mit dem die Einhaltung von ORA.GEN.130 und ORA.FSTD.230 sichergestellt wird, zu enthalten.

ORA.FSTD.205 Zulassungsspezifikationen für FSTD

a) Die Agentur gibt gemäß Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 Zulassungsspezifikationen als Standardmittel für den Nachweis dafür heraus, dass die FSTD die grundlegenden Anforderungen von Anhang III der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 erfüllen.

b) Diese Zulassungsspezifikationen sind ausreichend detailliert und spezifisch, um Antragstellern die Bedingungen zu verdeutlichen, unter denen Qualifikationen erteilt werden.

ORA.FSTD.210 Qualifikationsgrundlagen

a) Die Qualifikationsgrundlagen für die Ausstellung einer FSTD-Qualifikationsbescheinigung umfassen:

1. die einschlägigen von der Agentur festgelegten Zulassungsspezifikationen, die am Tag des Antrags auf Erstbeurteilung gelten;

▼M2

2. soweit anwendbar, die durch den verbindlichen Teil der nach der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 genehmigten betrieblichen Eignungsdaten festgelegten Luftfahrzeug-Validierungsdaten und

▼M1

3. eventuelle von der zuständigen Behörde festgelegte Sonderbedingungen, falls die entsprechenden Zulassungsspezifikationen keine geeigneten oder angemessenen Normen für das FSTD enthalten, weil das FSTD neuartige oder andere Leistungsmerkmale als diejenigen aufweist, auf denen die einschlägigen Zulassungsspezifikationen basieren.

b) Die Qualifikationsgrundlagen gelten für alle zukünftigen wiederkehrenden Qualifikationen des FSTD, sofern es nicht in eine andere Kategorie eingestuft wird.

▼M1

ORA.FSTD.225 Dauer und fortlaufende Gültigkeit

a) Die Qualifikation für Flugsimulatoren (Full Flight Simulator, FFS), Flugübungsgerät (Flight Training Device, FTD) und Flug- und Navigationsverfahrens-Übungsgerät (Flight and Navigation Procedures Trainer, FNPT) bleibt gültig, sofern:

1. das FSTD und die Betreiberorganisation die einschlägigen Anforderungen ständig erfüllen;

2. der zuständigen Behörde Zugang zur Organisation gemäß ORA.GEN.140 gewährt wird, damit sich diese von der fortgesetzten Einhaltung der einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen überzeugen kann, und

3. die Qualifikationsbescheinigung nicht zurückgegeben oder widerrufen wird.

b) Die Frist von 12 Monaten gemäß ARA.FSTD.120 Buchstabe b Absatz 1 kann unter den folgenden Voraussetzungen auf bis zu 36 Monate verlängert werden:

1. das FSTD wurde einer erstmaligen und mindestens einer wiederkehrenden Beurteilung unterzogen, bei der die Einhaltung der Qualifikationsgrundlagen festgestellt wurde;

2. der Inhaber der FSTD-Qualifikationsbescheinigung hat während der vorhergehenden 36 Monate die behördlichen FSTD-Beurteilungen erfolgreich absolviert;

3. die zuständige Behörde führt alle 12 Monate ein formelles Audit des Systems der Organisation zur Überwachung der Einhaltung gemäß ORA.GEN.200 Buchstabe a Absatz 6 durch und

4. eine hierzu bestellte Person der Organisation mit entsprechender Erfahrung überprüft alle 12 Monate die regelmäßig wiederholte Durchführung der Validierungstests (Qualification Test Guide, QTG), führt die fliegerischen und funktionellen Tests durch und sendet einen Bericht mit den Ergebnissen an die zuständige Behörde.

c) Eine BITD-Qualifikation bleibt vorbehaltlich einer regelmäßigen Überprüfung der Einhaltung der einschlägigen Qualifikationsgrundlagen durch die zuständige Behörde gemäß ARA.FSTD.120 gültig.

d) Nach Stilllegung oder Widerruf wird die FSTD-Qualifikationsbescheinigung unverzüglich an die zuständige Behörde zurückgegeben.

ORA.FSTD.230 Änderungen an qualifizierten FSTD

a) Der Inhaber einer FSTD-Qualifikationsbescheinigung informiert die zuständige Behörde über alle beabsichtigten Änderungen am FSTD wie z. B.:

1. größere Modifikationen;

2. Verlegung des FSTD und

3. Außerbetriebnahme des FSTD.

b) Für eine Höherstufung der FSTD-Qualifikation beantragt die Organisation bei der zuständigen Behörde eine Beurteilung für die Höherstufung. Die Organisation führt alle Validierungstests für die gewünschte Qualifikationsstufe durch. Ergebnisse aus früheren Beurteilungen dürfen nicht für die Überprüfung der FSTD-Leistung für die aktuelle Höherstufung herangezogen werden.

▼M1

c) Wird ein FSTD an einen neuen Standort verlegt, informiert die Organisation die zuständige Behörde vor der Durchführung der geplanten Tätigkeit unter Vorlage eines Terminplans für die entsprechenden Maßnahmen.

Vor der Wiederinbetriebnahme des FSTD am neuen Standort führt die Organisation mindestens ein Drittel der Validierungstests sowie fliegerischen un funktionellen Tests durch, um sicherzustellen, dass die Leistung des FSTD dem ursprünglichen Qualifikationsstandard entspricht. Eine Abschrift der Prüfungsdokumentation wird zusammen mit den FSTD-Aufzeichnungen zur Überprüfung durch die zuständige Behörde aufbewahrt.

Die zuständige Behörde kann nach der Verlegung eine Beurteilung des FSTD durchführen. Diese Beurteilung erfolgt gemäß den ursprünglichen Qualifikationsgrundlagen des FSTD.

d) Beabsichtigt eine Organisation, ein FSTD für einen längeren Zeitraum außer Betrieb zu nehmen, informiert sie die zuständige Behörde und richtet geeignete Kontrollen für den Zeitraum ein, in dem das FSTD außer Betrieb ist.

Die Organisation vereinbart mit der zuständigen Behörde einen Plan für die Außerbetriebnahme, eine eventuelle Lagerung und die Wiederinbetriebnahme des FSTD, um sicherzustellen, dass es auf der ursprünglichen Qualifikationsstufe wieder in Betrieb genommen werden kann.

ORA.FSTD.235 Übertragbarkeit einer FSTD-Qualifikation

a) Tritt bei einer Organisation, die ein FSTD betreibt, eine Veränderung ein, informiert die neue Organisation die zuständige Behörde vorab, um einen Plan für die Übertragung des FSTD zu vereinbaren.

b) Die zuständige Behörde kann eine Beurteilung gemäß den ursprünglichen Qualifikationsgrundlagen des FSTD durchführen.

c) Erfüllt das FSTD die ursprünglichen Qualifikationsgrundlagen nicht länger, beantragt die Organisation eine neue FSTD-Qualifikationsbescheinigung.

ORA.FSTD.240 Führung von Aufzeichnungen

Der Inhaber einer FSTD-Qualifikationsbescheinigung führt Aufzeichnungen über:

a) alle Dokumente, die die ursprünglichen Qualifikationsgrundlagen und die ursprüngliche Qualifikationsstufe des FSTD während seiner Lebensdauer beschreiben und nachweisen, und

b) wiederkehrende Dokumente und Berichte in Bezug auf jedes FSTD und Maßnahmen zur Überwachung der Einhaltung über einen Zeitraum von mindestens 5 Jahren.

TEILABSCHNITT AeMC

FLUGMEDIZINISCHE ZENTREN

ABSCHNITT I

Allgemeines

ORA.AeMC.105 Anwendungsbereich

Dieser Teilabschnitt legt die zusätzlich einzuhaltenden Anforderungen fest, die eine Organisation für die Erteilung oder Verlängerung einer Zulassung als flugmedizinisches Zentrum (Aero-Medical Centre, AeMC) zur Ausstellung von Tauglichkeitszeugnissen, einschließlich Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1, erfüllen muss.

▼M1

ORA.AeMC.115 Antragstellung

Antragsteller für ein AeMC-Zeugnis müssen:

a) MED.D.005 erfüllen und

b) zusätzlich zu den Unterlagen für die Zulassung als Organisation, wie in ORA.GEN.115 vorgeschrieben, Einzelheiten zur Anbindung an ihrerseits bestimmte Krankenhäuser oder medizinische Einrichtungen zum Zweck fachärztlicher Untersuchungen vorlegen.

ORA.AeMC.135 Fortlaufende Gültigkeit

Das AeMC-Zeugnis wird auf unbefristet ausgestellt. Es bleibt gültig, solange der Inhaber und die flugmedizinischen Sachverständigen der Organisation:

a) MED.D.030 erfüllen und

b) ihre fortlaufende praktische Erfahrung sicherstellen, indem sie alljährlich eine ausreichende Anzahl medizinischer Untersuchungen der Klasse 1 durchführen.

ABSCHNITT II

Management

ORA.AeMC.200 Managementsystem

Ein AeMC muss ein Managementsystem einrichten und aufrechterhalten, das neben den in ORA.GEN.200 genannten Elementen Verfahren einschließt für:

a) Tauglichkeitsentscheidungen in Übereinstimmung mit Teil-MED und

b) für die jederzeitige Sicherstellung der medizinischen Vertraulichkeit.

ORA.AeMC.210 Anforderungen an das Personal

a) Das AeMC muss:

1. einen flugmedizinischen Sachverständigen (AME), der zur Ausstellung von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 berechtigt ist und ausreichend Erfahrung in der Flugmedizin zur Ausübung seiner Aufgaben besitzt, als Leiter des AeMC benennen und

2. über eine ausreichende Anzahl von Mitarbeitern aus umfassend qualifizierten AME und sonstiger technischen Mitarbeitern und Fachleuten verfügen.

b) Der Leiter des AeMC ist für die Koordinierung der Beurteilung von Untersuchungsergebnissen und die Unterzeichnung von Berichten, Zeugnissen und erstmalig erteilten Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 verantwortlich.

ORA.AeMC.215 Anforderungen an die Einrichtung

Das AeMC muss eine medizinisch-technische Ausstattung vorweisen, die für die Durchführung flugmedizinischer Untersuchungen, die sich aus der Ausübung der Rechte der Zulassung ergeben, erforderlich ist.

ORA.AeMC.220 Führung von Aufzeichnungen

Zusätzlich zu den gemäß ORA.GEN.220 erforderlichen Aufzeichnungen muss ein AeMC:

a) Aufzeichnungen mit Einzelheiten zu medizinischen Untersuchungen und Beurteilungen, die für die Ausstellung, Verlängerung oder Erneuerung von Tauglichkeitszeugnissen durchgeführt wurden, und über deren Ergebnisse für einen Zeitraum von mindestens 10 Jahren nach dem letzten Untersuchungstermin aufbewahren und

▼C11

b) alle medizinischen Aufzeichnungen in einer Weise aufbewahren, die sicherstellt, dass jederzeit die medizinische Vertraulichkeit gewährleistet ist.

▼M7

ANHANG VIII

ANFORDERUNGEN IN BEZUG AUF ERKLÄRTE AUSBILDUNGSORGANISATIONEN (DECLARED TRAINING ORGANISATIONS, DTO)

[TEIL-DTO]

DTO.GEN.100 Allgemein

Nach Artikel 10a Absatz 1 Unterabsatz 2 enthält dieser Anhang (Teil-DTO) die Anforderungen an Organisationen für die Pilotenausbildung, die Ausbildungen nach Punkt DTO.GEN.110 auf der Grundlage einer Erklärung nach Punkt DTO.GEN.115 durchführen.

DTO.GEN.105 Zuständige Behörde

Für die Zwecke dieses Anhangs (Teil-DTO) ist die Behörde für eine DTO zuständig, die von dem Mitgliedstaat, auf dessen Hoheitsgebiet die DTO ihren Hauptgeschäftssitz hat, hierfür benannt wurde.

DTO.GEN.110 Umfang der Ausbildung

a) Eine DTO ist befugt, die folgende Ausbildung durchzuführen, sofern sie eine Erklärung nach Punkt DTO.GEN.115 vorgelegt hat:

1. für Flugzeuge:

   a) Theorieunterricht für LAPL(A) und PPL(A);

   b) Flugunterricht für LAPL(A) und PPL(A);

   c) Ausbildung im Hinblick auf die Klassenberechtigung SEP(land), SEP(sea) und TMG;

   d) Ausbildung im Hinblick auf zusätzliche Berechtigungen: Nachtflug, Kunstflug, Bergflug, Schleppen von Segelflugzeugen und Bannern;

2. für Hubschrauber:

   a) Theorieunterricht für LAPL(H) und PPL(H);

   b) Flugunterricht für LAPL(H) und PPL(H);

   c) Musterberechtigung für einmotorige Hubschrauber mit einer höchstzulässigen Sitzanzahl von fünf;

   d) Ausbildung im Hinblick auf die Nachtflugberechtigung;

▼M12

3. für Segelflugzeuge gemäß den Anforderungen von Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission:

   a) Theorieunterricht für den Erwerb einer SPL,

   b) Flugunterricht für den Erwerb einer SPL,

   c) Ausbildung im Hinblick auf die Erweiterung von Rechten für das Führen von Segelflugzeugen oder TMG nach Punkt SFCL.150,

   d) Ausbildung im Hinblick auf zusätzliche Startmethoden (launching) nach Punkt SFCL.155,

   e) Ausbildung im Hinblick auf den Erwerb zusätzlicher Berechtigungen und Rechte: Erwerb von Kunstflug-Basisrechten oder Kunstflug-Fortgeschrittenenrechten, Berechtigungen für das Schleppen von Segelflugzeugen und Bannern, TMG-Nachtflugberechtigungen und Rechten für den Wolkenflug mit Segelflugzeugen,

▼M12

f) Ausbildung für den Erwerb einer Fluglehrerberechtigung für Segelflugzeuge (FI(S)),

g) FI(S)-Auffrischungslehrgang,

4. für Ballone gemäß den Anforderungen von Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/1976 der Kommission:

a) Theorieunterricht für den Erwerb einer BPL,

b) Flugunterricht für den Erwerb einer BPL,

c) Ausbildung im Hinblick auf die Klassen- oder Gruppenerweiterung nach Punkt BFCL.150,

d) Ausbildung im Hinblick auf zusätzliche Berechtigungen: Berechtigung für Fesselaufstieg in Heißluftballonen, Nachtflug und für gewerblichen Flugbetrieb,

g) Ausbildung für den Erwerb einer Fluglehrerberechtigung für Ballone (FI(B)),

h) FI(B) Auffrischungslehrgang.

b) Eine DTO ist befugt, auch Prüferlehrgänge nach Punkt BFCL.430 und Punkt BFCL.460(b)(1) von Anhang II (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission für FE(B) sowie nach Punkt SFCL.430 und Punkt SFCL.460(b)(1) von Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission für FE(S) anzubieten, sofern die DTO eine Erklärung nach Punkt DTO.GEN.115 vorgelegt und die zuständige Behörde das Ausbildungsprogramm nach Punkt DTO.GEN.230(c) genehmigt hat.

▼M7

DTO.GEN.115 Erklärung

a) Bevor eine Organisation einen der in Punkt DTO.GEN.110 genannten Ausbildungslehrgänge durchführen kann, legt die Organisation, die diese Lehrgänge durchzuführen beabsichtigt, der zuständigen Behörde eine Erklärung vor. Die Erklärung muss mindestens folgende Angaben enthalten:

1. den Namen der DTO;

▼C10

2. Kontaktangaben zum Hauptgeschäftssitz der DTO sowie gegebenenfalls Kontaktangaben zu den Flugplätzen und Einsatzorten der DTO;

▼M7

3. Namen und Kontaktangaben der folgenden Personen:

i) des Vertreters der DTO;

ii) des Ausbildungsleiters der DTO; und

iii) aller stellvertretenden Ausbildungsleiter, sofern nach Punkt DTO.GEN.250(b)(1) gefordert.

▼C10

4. die Art der Ausbildung nach DTO.GEN.110, aufgeschlüsselt nach den einzelnen Flugplätzen bzw. Einsatzorten;

▼M7

5. gegebenenfalls eine Liste sämtlicher Luftfahrzeuge und FSTD, die für die Ausbildung eingesetzt werden;

6. Datum des geplanten Beginns der Ausbildung;

7. eine Erklärung, in der die DTO bestätigt, dass sie eine Sicherheitsstrategie nach Punkt DTO.GEN.210(a)(1)(ii) entwickelt hat und diese Strategie auf alle Ausbildungstätigkeiten anwenden wird, die unter die Erklärung fallen;

▼M12

8. eine Erklärung, in der bestätigt wird, dass die DTO bei der Durchführung aller unter die Erklärung fallenden Ausbildungstätigkeiten die grundlegenden Anforderungen nach Anhang IV der Verordnung (EU) 2018/1139, die Anforderungen von Anhang I (Teil-FCL) und Anhang VIII (Teil-DTO) dieser Verordnung sowie die Anforderungen von Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission und von Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission erfüllt und auch in Zukunft erfüllen wird.

▼M7

b) Für die Erklärung und etwaige spätere Änderungen dieser Erklärung ist das Formblatt in Anlage 1 zu verwenden.

c) Eine DTO legt der zuständigen Behörde zusammen mit der Erklärung das Ausbildungsprogramm vor, das sie für die Durchführung der Ausbildung nutzt oder zu nutzen beabsichtigt, sowie ihren Antrag auf Genehmigung des Ausbildungsprogramms, sofern die Genehmigung nach Punkt DTO.GEN.230(c) erforderlich ist.

d) Abweichend von Buchstabe c kann eine Organisation, der eine Genehmigung nach Teilabschnitt ATO von Anhang VII (Teil-ORA) erteilt wurde, zusammen mit der Erklärung auch nur die Referenznummer des bereits genehmigten Ausbildungshandbuchs angeben.

DTO.GEN.116 Meldung von Änderungen und Einstellung der Ausbildungstätigkeiten

Eine DTO meldet der zuständigen Behörde Folgendes unverzüglich:

a) jede Änderung der in der Erklärung nach Punkt DTO.GEN.115(a) enthaltenen Informationen, des Ausbildungsprogramms oder des genehmigten Ausbildungshandbuchs nach Punkt DTO.GEN.115(c) bzw. (d);

b) die Einstellung einiger oder aller in der Erklärung genannten Ausbildungstätigkeiten.

DTO.GEN.135 Beendigung der Ausbildungsberechtigung

Eine DTO ist nicht mehr befugt, einige oder alle in ihrer Erklärung genannten Ausbildungslehrgänge auf der Grundlage dieser Erklärung durchzuführen, sofern einer der folgenden Sachverhalte zutrifft:

a) die DTO hat der zuständigen Behörde nach Punkt DTO.GEN.116(b) gemeldet, dass sie einige oder alle der in der Erklärung genannten Ausbildungslehrgänge einstellt;

b) die DTO hat seit über 36 aufeinanderfolgenden Monaten die Ausbildung nicht mehr durchgeführt.

DTO.GEN.140 Zugang

Für die Zwecke der Feststellung, ob eine DTO erklärungsgemäß handelt, gewährt die DTO jeder von der zuständigen Behörde autorisierten Person jederzeit Zugang zu allen Einrichtungen, Luftfahrzeugen, Dokumenten, Aufzeichnungen, Daten, Verfahren und sonstigem Material, das für ihre unter die Erklärung fallenden Ausbildungstätigkeiten relevant ist.

DTO.GEN.150 Beanstandungen

Nachdem die zuständige Behörde der DTO eine Beanstandung nach ARA.GEN.350(da)(1) übermittelt hat, ergreift die DTO innerhalb der von der zuständigen Behörde festgesetzten Frist folgende Maßnahmen:

a) sie geht der Grundursache für die Nichteinhaltung nach;

b) sie ergreift die erforderlichen Abhilfemaßnahmen, um die Nichteinhaltung zu beenden und gegebenenfalls die Folgen der Nichteinhaltung zu beheben;

c) sie informiert die zuständige Behörde über die von ihr ergriffenen Abhilfemaßnahmen.

▼M7

DTO.GEN.155 Reaktion auf ein Sicherheitsproblem

Als Reaktion auf ein Sicherheitsproblem setzt die DTO Folgendes um:

a) die von der zuständigen Behörde auferlegten Sicherheitsmaßnahmen nach Punkt ARA.GEN.135(c);

b) die relevanten obligatorischen, von der Agentur herausgegebenen Sicherheitsinformationen, einschließlich Lufttüchtigkeitsanweisungen.

DTO.GEN.210 Anforderungen an das Personal

a) Eine DTO benennt

1. einen Vertreter, der zumindest für Folgendes verantwortlich und ordnungsgemäß ermächtigt ist:

i) er gewährleistet, dass sich die DTO selbst und im Rahmen ihrer Tätigkeiten an die geltenden Anforderungen und ihre Erklärung hält;

ii) die Ausarbeitung und Festlegung einer Sicherheitsstrategie, mit der gewährleistet wird, dass die DTO ihre Tätigkeiten sicher durchführt, sich an diese Sicherheitsstrategie hält und die notwendigen Maßnahmen ergreift, damit die Ziele dieser Sicherheitsstrategie erreicht werden;

iii) die Förderung der Sicherheit innerhalb der DTO;

iv) die Gewährleistung der Verfügbarkeit ausreichender Ressourcen innerhalb der DTO, damit die in den Ziffern i, ii und iii genannten Tätigkeiten wirksam durchgeführt werden können;

2. einen Ausbildungsleiter, der zumindest für Folgendes verantwortlich und qualifiziert ist:

▼M12

i) die durchgeführte Ausbildung entspricht den Anforderungen von Anhang I (Teil-FCL), Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission oder Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission sowie dem DTO-Ausbildungsprogramm,

▼M7

ii) Sicherstellung einer zufriedenstellenden Integration von Flugausbildung in einem Luftfahrzeug oder einem Flugsimulationsübungsgerät (Flight Simulation Training Device, FSTD) und Theorieunterricht;

iii) die Überwachung des Fortschritts der Schüler;

iv) im Falle von Punkt DTO.GEN.250(b) die Überwachung des oder der stellvertretenden Ausbildungsleiter(s).

b) Bei dem von der DTO benannten Vertreter und dem Ausbildungsleiter kann es sich um dieselbe Person handeln.

c) Eine DTO benennt keine Person als ihren Vertreter oder Ausbildungsleiter, wenn objektive Anhaltspunkte bestehen, dass die Person aus Gründen der Gewährleistung und Förderung der Flugsicherheit nicht mit der Durchführung der in Buchstabe a genannten Aufgaben betraut werden kann. Die Tatsache, dass gegen eine Person in den letzten drei Jahren eine Durchsetzungsmaßnahme nach Punkt ARA.GEN.355 ergriffen wurde, gilt als ein solcher objektiver Anhaltspunkt, es sei denn, die Person kann nachweisen, dass bei der Beanstandung, die zu dieser Maßnahme geführt hat, aufgrund ihrer Art, ihres Umfangs oder ihrer Wirkung auf die Flugsicherheit nicht davon auszugehen ist, dass die Person mit diesen Aufgaben in dieser Weise nicht betraut werden kann.

▼M7

d) Eine DTO gewährleistet, dass Theorielehrer eine der folgenden Qualifikationen aufweisen:

1. sie besitzen einen praktischen Luftfahrthintergrund in den für die angebotene Ausbildung relevanten Bereichen und haben einen Ausbildungslehrgang in Unterrichtstechniken absolviert;

2. sie müssen Erfahrung mit der Erteilung von Theorieunterricht und einen entsprechenden Hintergrund an Theoriekenntnissen in dem Fach, in dem sie Theorieunterricht erteilen werden, nachweisen.

▼M12

e) Fluglehrer und Lehrberechtigte für die Flugsimulationsübungsausbildung müssen die Qualifikationen besitzen, die nach Anhang I (Teil-FCL), Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission und nach Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission für die Art der von ihnen erteilten Ausbildung vorgeschrieben sind.

▼M7

DTO.GEN.215 Anforderungen an die Einrichtung

Eine DTO muss über Einrichtungen verfügen, die es ihr gestatten, alle Tätigkeiten entsprechend den grundlegenden Anforderungen von Anhang III der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und den Anforderungen von diesem Anhang (Teil-DTO) zu erbringen und zu verwalten.

DTO.GEN.220 Führung von Aufzeichnungen

a) Eine DTO bewahrt für jeden einzelnen Schüler während des gesamten Lehrgangs und bis drei Jahre nach Abschluss der letzten Ausbildungssitzung die folgenden Aufzeichnungen auf:

1. Einzelheiten der Ausbildung am Boden, im Luftfahrzeug und in einem Flugsimulationsübungsgerät;

2. Angaben zu individuellen Fortschritten;

3. Informationen über die Lizenzen und die damit verbundenen Berechtigungen im Zusammenhang mit der durchgeführten Ausbildung unter Angabe der Zeitpunkte, an denen die Berechtigungen und medizinischen Zeugnisse ihre Gültigkeit verlieren.

b) Eine DTO bewahrt den Bericht über die jährliche interne Überprüfung und den in Punkt DTO.GEN.270(a) und (b) genannten Tätigkeitsbericht jeweils drei Jahre ab dem Zeitpunkt auf, an dem die DTO diese Berichte erstellt hat.

c) Eine DTO bewahrt ihr Ausbildungsprogramm drei Jahre ab dem Zeitpunkt auf, an dem sie den letzten Ausbildungslehrgang auf der Grundlage dieses Programms durchgeführt hat.

d) Eine DTO speichert die in Buchstabe a genannten Aufzeichnungen im Einklang mit dem geltenden Gesetz zum Schutz personenbezogener Daten, und zwar so, dass durch geeignete Instrumente und Protokolle der Schutz gewährleistet ist, und ergreift alle notwendigen Maßnahmen, um den Zugang zu diesen Aufzeichnungen auf die Personen zu beschränken, die hierzu ordnungsgemäß befugt sind.

DTO.GEN.230 DTO-Ausbildungsprogramm

a) Eine DTO erstellt für jede der in Punkt DTO.GEN.110 genannten Ausbildungen, die die DTO anbietet, ein Ausbildungsprogramm.

▼M12

b) Die Ausbildungsprogramme müssen den Anforderungen von Anhang I (Teil-FCL), Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission bzw. Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission genügen.

▼M12

c) Eine DTO ist nur dann berechtigt, die in Punkt DTO.GEN.110(b) genannte Ausbildung anzubieten, wenn ihr Ausbildungsprogramm für diese Ausbildung, einschließlich etwaiger Änderungen, von der zuständigen Behörde auf Antrag der DTO nach Punkt ARA.DTO.110 genehmigt wurde, und diese bestätigt hat, dass das Ausbildungsprogramm, einschließlich etwaiger Änderungen, den Anforderungen von Anhang I (Teil-FCL), Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission bzw. Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission genügt. Eine DTO beantragt diese Genehmigung, indem sie ihre Erklärung nach Punkt DTO.GEN.115 vorlegt.

▼M7

d) Buchstabe c gilt nicht für eine Organisation, die auch über eine Genehmigung verfügt, die nach Teilabschnitt ATO von Anhang VII (Teil-ORA) erteilt wurde und Rechte für diese Ausbildung einschließt.

DTO.GEN.240 Schulflugzeug und FSTD

▼M11

a) Die DTO muss eine Flotte geeigneter Schulluftfahrzeuge oder FSTDs einsetzen, die für die angebotenen Ausbildungslehrgänge angemessen ausgerüstet sind. Die Luftfahrzeugflotte muss aus Luftfahrzeugen bestehen, die alle Anforderungen der Verordnung (EU) 2018/1139 erfüllen. Luftfahrzeuge, die unter die Verordnung (EU) 2018/1139 Anhang I Buchstaben a, b, c oder d fallen, dürfen für die Ausbildung verwendet werden, wenn alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

1. Die zuständige Behörde hat in einem Bewertungsverfahren ein Sicherheitsniveau bestätigt, das mit dem durch die Gesamtheit der grundlegenden Anforderungen in Anhang II der Verordnung (EU) 2018/1139 definierten Sicherheitsniveau vergleichbar ist;

2. die zuständige Behörde hat die Verwendung der Luftfahrzeuge für die Ausbildung in der DTO genehmigt.

▼M7

b) Eine DTO führt und aktualisiert fortlaufend eine Liste aller Flugzeuge, in der auch deren Eintragungskennzeichen aufgeführt sind, die für die von ihr angebotene Ausbildung eingesetzt werden.

▼C10

DTO.GEN.250Flugplätze und Einsatzorte

a) Bei der Durchführung einer Flugausbildung auf einem Luftfahrzeug darf die DTO nur Flugplätze oder Einsatzsorte nutzen, die im Hinblick auf die angebotene Ausbildung und die verwendeten Luftfahrzeugmuster und -kategorien geeignete Einrichtungen und Merkmale für die entsprechenden Flugübungen besitzen.

▼M7

b) Findet eine der von einer DTO nach Punkt DTO.GEN.110(a)(1) und (2) angebotenen Ausbildungen an mehreren Flugplätzen statt, hat die DTO

1. für jeden weiteren Flugplatz einen stellvertretenden Ausbildungsleiter zu benennen, dem auf diesem Flugplatz die Aufgaben nach Punkt DTO.GEN.210(a)(2)(i) bis (iii) obliegen, und

2. die Verfügbarkeit ausreichender Ressourcen für den sicheren Betrieb auf allen Flugplätzen im Einklang mit den Anforderungen in diesem Anhang (Teil-DTO) zu gewährleisten.

DTO.GEN.260 Theorieunterricht

a) Für den Theorieunterricht kann eine DTO Unterricht vor Ort oder Fernunterricht anbieten.

b) Eine DTO überwacht die Fortschritte jedes Schülers im Theorieunterricht und zeichnet diese Fortschritte auf.

▼M7

DTO.GEN.270 Jährliche interne Überprüfung und jährlicher Tätigkeitsbericht

Eine DTO

a) führt eine jährliche interne Überprüfung der in Punkt DTO.GEN.210 genannten Aufgaben und Zuständigkeiten durch und erstellt einen Bericht über diese Überprüfung;

b) erstellt einen jährlichen Tätigkeitsbericht;

c) legt den Bericht über die jährliche interne Überprüfung und den jährlichen Tätigkeitsbericht der zuständigen Behörde bis zu dem von dieser Behörde festgesetzten Zeitpunkt vor.

▼M7

Anlage 1 zu Anhang VIII (Teil-DTO)

ERKLÄRUNG

Gemäß Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission

☐ Ersterklärung

☐ Änderungsmeldung ([1]) — DTO-Referenznummer:

1.	**Erklärte Ausbildungsorganisation (DTO)** Name:
2.	**Geschäftssitz(e)** Kontaktangaben (Anschrift, Telefon, E-Mail) des Hauptgeschäftssitzes der DTO:
3.	**Personal** Name und Kontaktangaben (Anschrift, Telefon, E-Mail) des Vertreters der DTO: Name und Kontaktangaben (Anschrift, Telefon, E-Mail) des Ausbildungsleiters der DTO sowie gegebenenfalls des stellvertretenden Ausbildungsleiters der DTO:
4.	**Umfang der Ausbildung** Verzeichnis der angebotenen Ausbildung: Verzeichnis aller Ausbildungsprogramme (Unterlagen bitte beifügen) oder Angaben zu allen genehmigten Ausbildungshandbüchern für den Fall nach Punkt DTO.GEN.230(d) von Anhang VIII (Teil-DTO) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011:
5.	**Schulflugzeuge und FSTD** Verzeichnis der für die Ausbildung eingesetzten Flugzeuge: Verzeichnis qualifizierter FSTD für die Ausbildung (gegebenenfalls mit Angabe des Buchstabencodes, der auf der Qualifikationsbescheinigung angegeben ist):
▼C10 6.	**Flugplätze und Einsatzorte** Kontaktangaben (Anschrift, Telefon, E-Mail) aller Flugplätze und Einsatzorte, die von der DTO für Ausbildungszwecke genutzt werden:
▼M7 7.	**Datum des geplanten Beginns der Ausbildung:**
8.	**Antrag auf Genehmigung von Prüfer-Standardisierungslehrgängen und Auffrischungsseminaren (falls zutreffend)** ☐ Die DTO beantragt hiermit die Genehmigung des/der vorstehenden Ausbildungsprogramms/-programme für Prüferlehrgänge für Segelflugzeuge und Ballone nach Punkt DTO.GEN.110(b) und Punkt DTO.GEN.230(c) von Anhang VIII (Teil-DTO) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011.
▼M12 9.	**Erklärung** Die DTO hat eine Sicherheitsstrategie gemäß Anhang VIII (Teil-DTO) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission, insbesondere nach Punkt DTO.GEN.210(a)(1)(ii), entwickelt und wird diese Strategie während aller unter diese Erklärung fallenden Ausbildungstätigkeiten anwenden. Die DTO erfüllt bei allen unter diese Erklärung fallenden Ausbildungstätigkeiten die grundlegenden Anforderungen nach Anhang IV der Verordnung (EU) 2018/1139, die Anforderungen von Anhang I (Teil-FCL) und Anhang VIII (Teil-DTO) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission sowie die Anforderungen von Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission und von Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission und wird sie weiterhin erfüllen. Wir bestätigen, dass die in dieser Erklärung und ihren Anhängen (falls zutreffend) aufgeführten Informationen vollständig und richtig sind. Name, Datum und Unterschrift des Vertreters der DTO. Name, Datum und Unterschrift des Ausbildungsleiters der DTO.

▼M7

([1]) Bei Änderungen sind nur Punkt 1 und die Felder auszufüllen, die die Änderungen enthalten.