„Anlage 1

Bestimmungen für Privatpiloten, Berufspiloten, Linienpiloten und Inhaber einer Lizenz für Flugzeuge mit zwei Piloten (JAR-FCL 1)

Inhaltsverzeichnis

ABSCHNITT A - ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

JAR-FCL 1.001	Begriffsbestimmungen und Abkürzungen
JAR-FCL 1.005	Geltungsbereich
JAR-FCL 1.010	Voraussetzungen für eine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied
JAR-FCL 1.015	Gleichstellung von Lizenzen, Berechtigungen, Anerkennungen, Genehmigungen sowie Zeugnissen
JAR-FCL 1.016	Erleichterungen für Inhaber von Lizenzen, die von Nicht-JAA-Mitgliedstaaten erteilt wurden
JAR-FCL 1.017	Anerkennungen/Berechtigungen für besondere Zwecke
JAR-FCL 1.020	Anrechnung von Tätigkeiten aus der militärischen Luftfahrt
JAR-FCL 1.025	Gültigkeit von Lizenzen und Berechtigungen
JAR-FCL 1.026	Fortlaufende Flugerfahrung für Piloten, die nicht gemäß den Bestimmungen der OPS 1 tätig sind
JAR-FCL 1.030	Prüfungsangelegenheiten
JAR-FCL 1.035	Flugmedizinische Tauglichkeit
JAR-FCL 1.040	Eingeschränkte flugmedizinische Tauglichkeit
JAR-FCL 1.045	Sonderfälle
JAR-FCL 1.050	Anrechnung von Flugzeiten und theoretischen Kenntnissen
JAR-FCL 1.055	Genehmigte und registrierte Zivilluftfahrerschulen
JAR-FCL 1.060	Beschränkungen für Lizenzinhaber nach Vollendung des 60. Lebensjahres
JAR-FCL 1.065	Ausstellerstaat der Lizenz
JAR-FCL 1.070	Haupt-Wohnsitz
JAR-FCL 1.075	Form und Inhalt von Pilotenlizenzen
JAR-FCL 1.080	Aufzeichnung von Flugzeiten
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.005	Mindestanforderungen für die Erteilung von Lizenzen/Anerkennungen gemäß JAR-FCL auf der Grundlage nationaler Lizenzen/Anerkennungen, die von JAA-Mitgliedstaaten erteilt wurden
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.010	Anforderungen bezüglich der Kenntnisse von im Sprechfunkverkehr verwendeten Sprachen
Anhang 2 zu JAR-FCL 1.010	Beurteilungsskala für die Sprachbefähigung
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.015	Mindestanforderungen für die Anerkennung von Pilotenlizenzen, die von Nicht-JAA-Mitgliedstaaten erteilt wurden
Anhang 2 zu JAR-FCL 1.015	Umschreibung von PPL(A), die von Nicht-JAA-Mitgliedstaaten erteilt wurden, in PPL(A) gemäß JAR-FCL
Anhang 1 zu	Anrechnung von theoretischen Kenntnissen - Lehrplan für die ergänzende

JAR-FCL 1.050	Ausbildung und Prüfung
Anhang 1a zu JAR-FCL 1.055	Zivilluftfahrerschulen für Flugausbildung zum Erwerb von Pilotenlizenzen und Berechtigungen (FTOs)
Anhang 1b zu JAR-FCL 1.055	Ausbildung außerhalb der JAA-Mitgliedstaaten
Anhang 1c zu JAR-FCL 1.055	Ergänzende Anforderungen für FTOs mit ständiger Hauptniederlassung außerhalb der JAA-Mitgliedstaaten
Anhang 2 zu JAR-FCL 1.055	Zivilluftfahrerschulen für den Erwerb von Musterberechtigungen nur für Inhaber von Pilotenlizenzen (TRTOs)
Anhang 3 zu JAR-FCL 1.055	Genehmigung von Fernlehrgängen für modulare theoretische Ausbildung
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.075	Form und Inhalt von Pilotenlizenzen

ABSCHNITT B – FLUGSCHÜLER (Flugzeug)

JAR-FCL 1.085	Anforderungen
JAR-FCL 1.090	Mindestalter
JAR-FCL 1.095	Flugmedizinische Tauglichkeit

ABSCHNITT C – PRIVATPILOTENLIZENZ (Flugzeug) - PPL(A)

JAR-FCL 1.100	Mindestalter
JAR-FCL 1.105	Flugmedizinische Tauglichkeit
JAR-FCL 1.110	Rechte und Voraussetzungen
JAR-FCL 1.115	Reserviert
JAR-FCL 1.120	Flugerfahrung und Anrechnung
JAR-FCL 1.125	Ausbildungslehrgang
JAR-FCL 1.130	Theoretische Prüfung
JAR-FCL 1.135	Praktische Fähigkeiten
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.125	Ausbildungslehrgang für PPL(A) - Zusammenfassung
Anhang 2 zu JAR-FCL 1.125	Registrierung von Zivilluftfahrerschulen, die nur für den Erwerb der PPL ausbilden
Anhang 3 zu JAR-FCL 1.125	Antragsformular für die Registrierung von registrierten Zivilluftfahrerschulen für die PPL-Ausbildung
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.130 und 1.135	Theoretische und praktische Prüfung für den Erwerb einer PPL(A)
Anhang 2 zu JAR-FCL 1.135	Praktische Prüfung für den Erwerb einer PPL(A)

ABSCHNITT D – BERUFSPILOTENLIZENZ (Flugzeug) - CPL(A)

JAR-FCL 1.140	Mindestalter

JAR-FCL 1.145	Flugmedizinische Tauglichkeit
JAR-FCL 1.150	Rechte und Voraussetzungen
JAR-FCL 1.155	Flugerfahrung und Anrechnung
JAR-FCL 1.160	Theoretische Kenntnisse
JAR-FCL 1.165	Flugausbildung
JAR-FCL 1.170	Praktische Fähigkeiten
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165 (a)(1)	Durchgehende Ausbildung für ATP(A)
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165 (a)(2)	Durchgehende Ausbildung für CPL(A)/IR
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165 (a)(3)	Durchgehende Ausbildung für CPL(A)
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165 (a)(4)	Modulare Ausbildung für CPL(A)
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.170	Praktische Prüfung für den Erwerb einer CPL(A)
Anhang 2 zu JAR-FCL 1.170	Inhalt der praktischen Prüfung für den Erwerb einer CPL(A)

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

JAR-FCL 1.174	Flugmedizinische Tauglichkeit
JAR-FCL 1.175	Erfordernis einer IR(A)
JAR-FCL 1.180	Rechte und Voraussetzungen
JAR-FCL 1.185	Gültigkeitsdauer, Verlängerung und Erneuerung
JAR-FCL 1.190	Flugerfahrung
JAR-FCL 1.195	Theoretische Kenntnisse
JAR-FCL 1.200	Kenntnisse der englischen Sprache
JAR-FCL 1.205	Flugausbildung
JAR-FCL 1.210	Praktische Fähigkeiten
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.200	IR(A) – Kenntnisse der englischen Sprache
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.205	Modulare Ausbildung für IR(A)
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.210	Praktische Prüfung und Befähigungsüberprüfung für den Erwerb einer IR(A)
Anhang 2 zu JAR-FCL 1.210	Inhalt der praktischen Prüfung/Befähigungsüberprüfung für den Erwerb einer IR(A)

ABSCHNITT F - KLASSEN- UND MUSTERBERECHTIGUNGEN (Flugzeug)

JAR-FCL 1.215	Klassenberechtigungen (A)
JAR-FCL 1.220	Musterberechtigungen (A)
JAR-FCL 1.221	Hochleistungsflugzeug mit einem Piloten
JAR-FCL 1.225	Erfordernis von Klassen- oder Musterberechtigungen
JAR-FCL 1.230	Sonderregelungen
JAR-FCL 1.235	Klassen- und Musterberechtigungen – Rechte, Anzahl und Baureihen
JAR-FCL 1.240	Klassen- und Musterberechtigungen – Anforderungen
JAR-FCL 1.245	Klassen- und Musterberechtigungen – Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung
JAR-FCL 1.246	Instrumentenflugberechtigung, Verlängerung und Erneuerung
JAR-FCL 1.250	Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten – Voraussetzungen
JAR-FCL 1.251	Klassen- und Musterberechtigungen für Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten: Voraussetzungen
JAR-FCL 1.255	Musterberechtigung für Flugzeuge mit einem Piloten – Voraussetzungen
JAR-FCL 1.260	Klassenberechtigung – Voraussetzungen
JAR-FCL 1.261	Klassen- und Musterberechtigungen – Theoretische Kenntnisse und Flugausbildung
JAR-FCL 1.262	Klassen- und ´Musterberechtigungen – Praktische Fähigkeiten
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.215	Aufstellung der Flugzeugklassen
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.220	Aufstellung der Flugzeugmuster
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295	Praktische Prüfung und Befähigungsüberprüfung für Klassen/Musterberechtigungen für Flugzeuge und ATPL
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.251	Lehrgang zum Erwerb zusätzlicher theoretischer Kenntnisse für eine Klassen- oder Musterberechtigung für Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten
Anhang 2 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295	Inhalt der Ausbildung und der praktischen Prüfung/Befähigungsüberprüfung für ATPL, Musterberechtigungen auf Flugzeugen mit zwei Piloten
Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240	Inhalt der Ausbildung und der praktischen Prüfung/Befähigungsüberprüfung für Klassen/Musterberechtigungen auf ein- und mehrmotorigen Flugzeugen mit einem Piloten
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.246	Anrechnung des Instrumentenflugteiles einer Befähigungsüberprüfung für eine Klassen- und Musterberechtigung
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.251	Lehrgang zum Erwerb zusätzlicher theoretischer Kenntnisse für eine Klassen- oder Musterberechtigung für Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(a)	Theoretische Ausbildungsanforderungen für praktische Prüfungen/Befähigungsüberprüfungen zum Erwerb von Klassen/Musterberechtigungen
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261 (c)(2)	Genehmigung von Lehrgängen für Musterberechtigungen ohne Flugzeiten im Flugzeug
Anhang 1 zu	Lehrgang für die Zusammenarbeit der Flugbesatzung (Flugzeug)

JAR-FCL 1.261(d)

ABSCHNITT G – LINIENPILOTENLIZENZ (Flugzeug) - ATPL(A)

JAR-FCL 1.265	Mindestalter
JAR-FCL 1.270	Flugmedizinische Tauglichkeit
JAR-FCL 1.275	Rechte und Voraussetzungen
JAR-FCL 1.280	Flugerfahrung und Anrechnung
JAR-FCL 1.285	Theoretische Kenntnisse
JAR-FCL 1.290	Flugausbildung
JAR-FCL 1.295	Praktische Fähigkeiten
Anhang 1 zu JAR-FCL 1. 285	Modulare theoretische Ausbildung für ATPL(A)

ABSCHNITT H – LEHRBERECHTIGUNGEN (Flugzeug)

JAR-FCL 1.300	Ausbildung – Allgemeines
JAR-FCL 1.305	Lehrberechtigungen und Ermächtigungen – Kategorien
JAR-FCL 1.310	Lehrberechtigungen - Allgemeines
JAR-FCL 1.315	Lehrberechtigungen und Anerkennungen- Gültigkeitsdauer
JAR-FCL 1.320	Lehrberechtigung für Flugausbildung (Flugzeug) (FI(A)) – Mindestalter
JAR-FCL 1.325	FI(A) – Eingeschränkte Rechte
JAR-FCL 1.330	FI(A) - Rechte und Anforderungen
JAR-FCL 1.335	FI(A) – Voraussetzungen
JAR-FCL 1.340	FI(A) – Lehrgang
JAR-FCL 1.345	FI(A) - Praktische Fähigkeiten
JAR-FCL 1.350	FI(A) - Erteilung der Berechtigung
JAR-FCL 1.355	FI(A) - Verlängerung und Erneuerung
JAR-FCL 1.360	Lehrberechtigung für Musterberechtigungen (Flugzeuge mit zwei Piloten)(TRI(MPA)) – Rechte
JAR-FCL 1.365	TRI(MPA) – Anforderungen
JAR-FCL 1.370	TRI(MPA) – Verlängerung und Erneuerung
JAR-FCL 1.375	Lehrberechtigung für Klassenberechtigungen (Flugzeuge mit einem Piloten) (CRI(SPA)) – Rechte
JAR-FCL 1.380	CRI(SPA) – Anforderungen
JAR-FCL 1.385	CRI(SPA) – Verlängerung und Erneuerung
JAR-FCL 1.390	Lehrberechtigung für Instrumentenflug (Flugzeug) (IRI(A)) – Rechte
JAR-FCL 1.395	IRI(A) – Anforderungen
JAR-FCL 1.400	IRI(A) – Verlängerung und Erneuerung
JAR-FCL 1.405	Anerkennung für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten (Flugzeug) (SFI(A)) – Rechte
JAR-FCL 1.410	SFI(A) – Anforderungen
JAR-FCL 1.415	SFI(A) – Verlängerung und Erneuerung
JAR-FCL 1.416	Anerkennung für die Ausbildung in der Zusammenarbeit als Flugbesatzung (Flugzeug) (MCCI(A)) – Rechte
JAR-FCL 1.417	MCCI(A) – Anforderungen

JAR-FCL 1.418	MCCI(A) – Verlängerung und Erneuerung
JAR-FCL 1.419	STI(A) Rechte, Anforderungen, Verlängerungen und Erneuerungen
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.300	Anforderungen an eine besondere Berechtigung / Anerkennung für Lehrberechtigte die keine JAR-FCL-Lizenz besitzen zur Durchführung von Ausbildungen in FTOs oder TRTOs außerhalb von JAA-Mitgliedstaaten
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.310(d)	Lehrgang zum Erwerb einer MPL(A)-Lehrberechtigung
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345	Vereinbarungen für die praktische Prüfung, Befähigungsüberprüfung und mündliche theoretische Prüfung für den Erwerb einer Lehrberechtigung für Flugausbildung (FI(A))
Anhang 2 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345	Inhalte der praktischen Prüfung, Befähigungsüberprüfung und mündlichen theoretischen Prüfung für den Erwerb einer Lehrberechtigung für Flugausbildung (FI(A))
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.340	Lehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung für Flugausbildung (Flugzeug) (FI(A))
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.365	Lehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung für Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten (Flugzeug) (TRI(MPA))
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.380	Lehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung für Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten (Flugzeug) (CRI(SPA))
Anhang 2 zu JAR-FCL 1.380	Lehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung für Klassenberechtigung für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten (Flugzeug) (CRI(SPA))
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.395	Lehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung für Instrumentenflug (IRI(A))

ABSCHNITT I - PRÜFER (Flugzeug)

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

ABSCHNITT J - ERFORDERLICHE THEORETISCHE KENNTNISSE UND VERFAHREN FÜR DIE DURCHFÜHRUNG VON THEORETISCHEN PRÜFUNGEN FÜR CPL, ATPL UND INSTRUMENTENFLUGBERECHTIGUNGEN

JAR-FCL 1.465	Anforderungen
JAR-FCL 1.470	Inhalt von theoretischen Prüfungen
JAR-FCL 1.475	Prüfungsfragen

JAR-FCL 1.480	Prüfungsverfahren
JAR-FCL 1.485	Pflichten des Bewerbers
JAR-FCL 1.490	Bewertungskriterien
JAR-FCL 1.495	Gültigkeitszeitraum
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470	Theoretische Prüfungsgegenstände; Syllabus ATPL, CPL und IR

ABSCHNITT K – LIZENZ FÜR FLUGZEUGE MIT ZWEI PILOTEN – MPL(A)

JAR-FCL 1.500	Mindestalter
JAR-FCL 1.505	Flugmedizinische Tauglichkeit
JAR-FCL 1.510	Rechte und Voraussetzungen
JAR-FCL 1.515	Flugerfahrung und Anrechnung
JAR-FCL 1.520	Theoretische Ausbildung
JAR-FCL 1.525	Flugausbildung
JAR-FCL 1.530	Praktische Fähigkeiten
JAR-FCL 1.535	Überwachung der Umsetzung – Multi Crew Licence Advisory Board
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525	MPL(A) Durchgehende Ausbildung für die Lizenz für Flugzeuge mit zwei Piloten
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.535	Austausch von Informationen

Abschnitt A - Allgemeine Bestimmungen

JAR-FCL 1.001 Begriffsbestimmungen und Abkürzungen

Alleinflugzeit:

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

Anrechung:

Anerkennung von alternativer Ausbildung oder früheren Qualifikationen.

Ausbildungszeit als verantwortlicher Pilot (Student Pilot-In-Command/SPIC):

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

Ausbildungszeit mit Lehrberechtigtem:

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

Befähigungsüberprüfungen:

Nachweis der weiteren fliegerischen Befähigung für die Verlängerung oder Erneuerung von Berechtigungen einschließlich mündlicher Prüfungen, die der Prüfer für erforderlich hält.

Berechtigung:

In eine Lizenz eingetragene besondere Bedingungen, Rechte oder Einschränkungen.

Beruflich tätiger Pilot:

Ein Pilot im Besitz einer Lizenz (CPL/ATPL), die eine fliegerische Tätigkeit im gewerblichen Luftverkehr zulässt.

Erneuerung (z. B. einer Berechtigung oder Genehmigung):

Das Verwaltungsverfahren zur Erneuerung einer abgelaufenen (ruhenden) Berechtigung oder Genehmigung für einen weiteren festgelegten Zeitraum unter Erfüllung bestimmter Voraussetzungen.

Fehler:

Eine Handlung oder nicht ausgeführte Handlung der Flugbesatzung, die zu Abweichungen von organisatorischen oder Flugabsichten oder -erwartungen führt.

Fehlerhandhabung:

Der Prozess der Erkennung von Fehlern und einer Reaktion darauf durch Gegenmaßnahmen, die die Folgen von Fehlern verringern oder beseitigen und die Wahrscheinlichkeit von Fehlern oder unerwünschten Zuständen des Luftfahrzeugs vermindern.

Flugzeit:

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

Flugzeug, für dessen Betrieb ein Kopilot vorgeschrieben ist:

Ein Flugzeugmuster, bei dem der Einsatz eines Kopiloten, wie im Flughandbuch oder dem Luftverkehrbetreiberzeugnis angegeben, vorgeschrieben ist.

Flugzeuge mit einem Piloten (Single-pilot aeroplanes/SPA):

Flugzeuge, für die nicht durch die Musterzulassung eine Mindestflugbesatzung von zwei Piloten vorgeschrieben ist.

Flugzeuge mit zwei Piloten (Multi-pilot aeroplanes/MPA):

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

Gefahr:

Ereignisse oder Fehler, die außerhalb des Einflussbereichs der Flugbesatzung auftreten, den Betrieb komplexer machen und die behoben werden müssen, um den Sicherheitsspielraum zu gewährleisten.

Gefahrenhandhabung:

Der Prozess der Erkennung von Gefahr und einer Reaktion darauf durch Gegenmaßnahmen, die die Folgen von Gefahren verringern oder beseitigen und die Wahrscheinlichkeit von Gefahren oder unerwünschten Zuständen des Luftfahrzeugs abschwächen.

Instrumentenbodenzeit:

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

Instrumentenflugzeit:

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

Instrumentenzeit:

Instrumentenflugzeit oder Instrumentenbodenzeit.

JAA-Mitgliedstaat:

Im Sinne dieser Anlage (JAR-FCL 1) ein Staat, der Lizenzen, Berechtigungen und Zeugnisse gemäß § 41 LFG im Einklang mit den Bestimmungen der JAA ausstellt.

Kategorie (eines Luftfahrzeuges):

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

Kompetenz:

Eine zur Durchführung einer Aufgabe nach vorgeschriebenem Standard erforderliche Kombination aus praktischen Fähigkeiten, Wissen und Verhalten.

Kompetenzelement:

Eine Handlung, die eine Aufgabe darstellt, die ein auslösendes und ein beendendes Element, welches ihre Grenzen klar definiert, und ein beobachtbares Ergebnis enthält.

Kompetenzeinheit:

Eine eigenständige Funktion, die aus einer Reihe von Kompetenzelementen besteht.

Kopilot

Ein Pilot, der nicht als verantwortlicher Pilot ein Luftfahrzeug führt, für das gemäß der Aufstellung von Flugzeugmuster (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.220) oder der Musterzulassung des Luftfahrzeuges oder den betrieblichen Vorschriften, nach denen der Flug durchgeführt wird, mehr als ein Pilot gefordert wird.

Ausgenommen sind Piloten, die sich ausschließlich zu ihrer Flugausbildung für eine Lizenz oder Berechtigung an Bord befinden.

Leistungskriterien:

Eine einfache, auswertende Aussage zu einem erforderlichen Ergebnis des Kompetenzelements sowie eine Beschreibung der Kriterien zur Beurteilung, ob die erforderliche Leistung erreicht wurde.

Lizenz:

Ein gemäß den Bestimmungen dieser Anlage (JAR-FCL 1) ausgestellter oder gemäß § 41 LFG gleichgestellter ausländischer Zivilluftfahrerschein.

Nacht:

Der Zeitraum zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung.

Muster (eines Luftfahrzeuges):

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

Praktische Prüfungen:

Nachweise der fliegerischen Befähigung für den Erwerb von Lizenzen oder Berechtigungen einschließlich mündlicher Prüfungen, die der Prüfer für erforderlich hält.

Privatpilot:

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

Reisemotorsegler (Touring Motor Glider/TMG):

Ist ein Motorsegler, mit einem von einem JAA Mitgliedstaat ausgestellten oder anerkannten Lufttüchtigkeitszeugnis, der über ein fest eingebautes Triebwerk und einen nicht einklappbaren Propeller verfügt und zusätzlich gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.215 von der zuständigen Behörde bestimmten Motorsegler.

Der Reisemotorsegler muss gemäß den Bestimmungen des Flughandbuches eigenstartfähig sein und mit eigener Leistung steigen können.

Sonstige Übungsgeräte (Other Training Devices/OTDs):

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

Streckenabschnitt:

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

Überlandflug (cross-country flight)

Ein Flug zwischen einem Abflug- und Ankunftsort nach einer im Voraus geplanten Strecke unter Anwendung von Standardnavigationsverfahren.

Verantwortlicher Pilot unter Aufsicht (Pilot-in-command under supervision/PICUS)

Ein Kopilot, der unter Aufsicht des verantwortlichen Piloten die Pflichten und Funktionen des verantwortlichen Piloten ausführt, vorausgesetzt, dass die angewandte Aufsichtsmethode den Anforderungen der zuständigen Behörde genügt.

Verhalten als Luftfahrer (Airmanship):

Der konsequente Einsatz von gutem Urteilvermögen und Wissen, praktischen Fähigkeiten und Verhalten zur Erreichung der fliegerischen Zielsetzung.

Verlängerung (z. B. einer Berechtigung oder Genehmigung):

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

Zusammenarbeit der Flugbesatzung (Multi-Crew Co-Operation/MCC):

Die Zusammenarbeit der Flugbesatzung unter der Leitung des verantwortlichen Piloten.

JAR-FCL 1.005 Geltungsbereich

(a) Allgemeines

(1) Die Bestimmungen dieser Anlage (JAR-FCL 1) gelten für alle Ausbildungen, Prüfungen und Anträge für den Erwerb von Lizenzen, Berechtigungen, Anerkennungen, Genehmigungen oder Zeugnissen, wenn die Anträge ab dem 1. Juni 2006 bei der zuständigen Behörde eingehen.

(2) Werden in den Bestimmungen dieser Anlage (JAR-FCL 1) Lizenzen, Berechtigungen, Anerkennungen, Genehmigungen oder Zeugnisse genannt, so sind dabei solche gemäß JAR-FCL gemeint. In allen anderen Fällen werden diese Dokumente näher bestimmt, zum Beispiel als Lizenzen gemäß ICAO oder nationale Lizenzen.

(3) Wird im Hinblick auf die gegenseitige Anerkennung, Gleichstellung oder Umschreibung von Lizenzen, Berechtigungen, Anerkennungen, Genehmigungen oder Zeugnissen auf JAA-Mitgliedstaaten verwiesen, so sind damit Staaten gemeint, die Lizenzen, Berechtigungen, Anerkennungen, Genehmigungen und Zeugnisse im Einklang mit den Bestimmungen der JAR-FCL (§ 41 LFG) erteilen.

(4) Alle in JAR-FCL genannten synthetischen Flugübungsgeräte, die anstelle eines Luftfahrzeuges zu Ausbildungszwecken eingesetzt werden, müssen den Bestimmungen der JAR-STD entsprechen und im Hinblick auf die durchzuführenden Übungen in Übereinstimmung mit JAR-FCL für den Nutzer durch die zuständige Behörde genehmigt sein.

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

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

(7) Berechtigungen, die auf der Grundlage einer außerhalb der JAA-Mitgliedstaaten durchgeführten Ausbildung erworben wurden ausgenommen Ausbildungen gem. JAR-FCL 1.055(a)(1) - müssen auf österreichische Flugzeuge beschränkt sein.

(b) Übergangsbestimmungen

(1) Ausbildungen für den Erwerb von Lizenzen und Berechtigungen für Privatpiloten, Berufspiloten und Linienpiloten, die vor dem 1. Juni 2006 entsprechend den Bestimmungen der ZLPV begonnen wurden, berechtigen gemäß § 142 Abs. 3 zur Ausstellung von Lizenzen oder Berechtigungen unter der Bedingung, dass die Ausbildung und Prüfung vor dem 31. Dezember 2008 für die jeweilige Lizenz oder Berechtigung abgeschlossen wurde.

(2) Nationale Lizenzen, Berechtigungen, Ernennungen oder Genehmigungen, die entsprechend den Bestimmungen der ZLPV vor dem 1. Juni 2006 erworben oder entsprechend (b)(1) ausgestellt wurden, sind gemäß § 142 Abs. 1 weiterhin mit den inhaltlich entsprechenden Berechtigungen gültig. Ab dem 1. Dezember 2006 müssen alle Verlängerungen oder Erneuerungen solcher Lizenzen, Berechtigungen, Ernennungen, Genehmigungen oder Ausstellungen medizinischer Tauglichkeitszeugnisse in Übereinstimmung mit den Anforderungen von JAR-FCL – mit Ausnahme der in (b)(4) genannten - durchgeführt werden.

(3) Inhaber einer entsprechend den Bestimmungen der ZLPV vor dem 1. Juni 2006 erworbenen oder in Übereinstimmung mit (b)(1) ausgestellten Lizenz können bei der zuständigen Behörde die Erteilung einer gleichwertigen in dieser Anlage (JAR-FCL 1) spezifizierten Lizenz (A),

beantragen. (Siehe JAR-FCL 1.015 (a)(1)). Für die Erteilung einer derartigen Lizenz muss der Inhaber die Anforderungen der Anhang 1 zu JAR-FCL 1.005 erfüllen.

(4) Inhaber einer entsprechend den Bestimmungen der ZLPV erteilten Lizenz, die die Voraussetzungen der Anlage 2 (JAR-FCL 3) nicht vollständig erfüllen, dürfen gemäß § 6 Abs. 1 weiterhin die Rechte dieser Lizenz ausüben.

(5) A. Die zuständige Behörde muss, sofern anwendbar,

(i) eine Eintragung zu den Sprachkenntnissen gemäß JAR-FCL 1.010(a)(4) bei allen neuen und verlängerten Lizenzen vornehmen. Ein Pilot kann Eintragungen für mehr als eine Sprache haben (siehe Anmerkung in FCL 1.010(a)(4));

(ii) ein Verfahren einführen, so dass bestehende Lizenzen eine Eintragung zu den Sprachkenntnissen gemäß JAR-FCL 1.075(a)(2)(XIII) erhalten. Bei Inhabern von Lizenzen vor dem 5. März 2008 kann die zuständige Behörde aufgrund von bestehenden Beurteilungsmethoden eine Eintragung zu den Sprachkenntnissen auf Stufe 4 (Einsatzfähigkeit) für Lizenzinhaber mit einem Sprechfunkzeugnis auf Englisch oder gegebenenfalls einer anderen Sprache vornehmen.

(c) Fortbestand der nationalen Prüferernennung

Vor dem 1. Juni 2006 gemäß den Bestimmungen der ZLPV bestellte Mitglieder von Prüfungskommissionen für Privatpiloten, Berufspiloten und Linienpiloten können von der zuständigen Behörde als Prüfer gemäß dieser Anlage (JAR-FCL 1) ernannt werden, sofern sie der zuständigen Behörde Kenntnisse über die Bestimmungen der JAR-FCL und der OPS nachgewiesen haben. Diese Ernennung gilt für einen Zeitraum von längstens drei Jahren. Danach unterliegt jede erneute Ernennung den Bestimmungen von JAR-FCL 1.425(a) und (b).

JAR-FCL 1.010 Voraussetzungen für eine Tätigkeit als Pilot

(a) (1) Lizenz und Berechtigung

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

(i) einem Mitgliedstaat der JAA; oder

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

(2) Nicht Bestandteil der Bestimmungen (vgl. § 61 Abs. 3 und § 24)

(3) Nicht Bestandteil der Bestimmungen (vgl. § 24)

(4) Antragsteller für eine Lizenz oder Lizenzinhaber, die ein Funkgerät verwenden müssen, haben gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.010 den Nachweis für ihre Fähigkeit erbringen, die im Sprechfunkverkehr verwendete Sprache zu sprechen und zu verstehen. Die erforderlichen Sprachkenntnisse müssen mindestens die Einsatzfähigkeit (Stufe 4) der ICAO Sprachkenntnisbewertung erreichen (siehe Anhang 2 zu JAR-FCL 1.010).

(b) Ausübung der Rechte

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

(c) Widerruf und Untersagung

(1) Wird festgestellt, dass ein Bewerber oder Lizenzinhaber die Anforderungen dieser Verordnung oder des LFG nicht oder nicht mehr erfüllt, ist von der zuständigen Behörde gemäß § 43 LFG vorzugehen.

(2) Wird festgestellt, dass der Inhaber einer von einem anderen JAA-Mitgliedstaat erteilten Lizenz gemäß JAR-FCL oder Bewerber um eine solche die Anforderungen der JAR-FCL oder anderer Vorschriften des Staates, in dem das Luftfahrzeug geflogen wird, nicht oder nicht mehr erfüllt, ist der Ausstellerstaat von der zuständigen Behörde darüber zu informieren. In Entsprechung mit § 43 Abs. 3 LFG ist, wenn dies zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist, mittels Untersagung von der zuständigen Behörde anzuordnen, dass der Inhaber einer Lizenz oder der Bewerber um eine solche, der

beim Ausstellerstaat aus den oben genannten Gründen gemeldet wurde, weder in Österreich eingetragene Luftfahrzeuge führt noch im Inland als Pilot tätig wird.

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

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.015)

(Siehe Anhang 2 zu JAR-FCL 1.015)

(Siehe Anhang 3 zu JAR-FCL 1.015)

(a) Gemäß JAR-FCL von JAA-Mitgliedstaaten erteilte Lizenzen, Berechtigungen, Anerkennungen, Genehmigungen oder Zeugnisse

(1) Wenn jemand mit einer Lizenz, mit einer Berechtigung, oder mit einem Zeugnis eines JAA-Mitgliedstaates in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der JAR-FCL und den zugehörigen Vorschriften ausgestattet ist, sind solche ausländischen Lizenzen, Berechtigungen oder Zeugnisse den entsprechenden österreichischen Lizenzen, Berechtigungen oder Zeugnissen gemäß § 41 LFG gleichgestellt.

(2) Ausbildungen, die nach dem 1. Juni 2005 gemäß den Bestimmungen dieser Anlage (JAR-FCL 1) durchgeführt wurden, können für die Ausstellung von JAR-FCL Lizenzen und Berechtigungen angerechnet werden.

(b) Von Nicht-JAA-Mitgliedstaaten erteilte Lizenzen

(1) Eine Lizenz, die von einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat erteilt wurde, kann von der zuständigen Behörde entsprechend Anhang 1 zu JAR-FCL 1.015 anerkannt werden.

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

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

(4) In den Fällen, in denen die Anerkennung eines nicht gemäß den Bestimmungen der JAR-FCL lizenzierten Piloten erforderlich ist, um spezielle, zeitlich begrenzte Aufgaben in Übereinstimmung mit Anhang 3 zu JAR-FCL 1.015 zu erfüllen, kann die Behörde eine derartige Lizenz für diese Aufgaben anerkennen, ohne dass der Inhaber die Voraussetzungen gem. Anhang 1 zu JAR-FCL 1.015 erfüllt.

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

(1) Eine Lizenz CPL(A) oder ATPL(A) und/oder eine Instrumentenflugberechtigung, die von einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat erteilt wurde, kann in eine JAR-FCL-Lizenz umgeschrieben werden, sofern mit dem jeweiligen Staat eine zwischenstaatliche Vereinbarung besteht. Eine solche Vereinbarung ist auf der Grundlage der Gegenseitigkeit zu treffen und muss sicherstellen, dass ein gleichwertiger Sicherheitsstandard bezüglich Ausbildungs- und Prüfungsbestimmungen besteht. Jede getroffene Vereinbarung wird wie festgelegt in regelmäßigen Abständen von den beteiligten Staaten überprüft. Auf einer derart umgeschriebenen Lizenz ist der Nicht-JAA-Mitgliedstaat vermerkt. Andere JAA-Mitgliedstaaten sind nicht verpflichtet, eine solche Lizenz zu anzuerkennen.

(2) Eine Lizenz für Privatpiloten, die von einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat erteilt wurde, kann in eine JAR-FCL-Lizenz mit Klassen-/Musterberechtigung(en) für Flugzeuge mit einem Piloten umgeschrieben werden, sofern die Anforderungen gemäß Anhang 2 zu JAR-FCL 1.015 erfüllt sind.

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

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

(a) Ein Bewerber für eine JAR-FCL-Lizenz (A) oder eine JAR-FCL-Lizenz mit Instrumentenflugberechtigung (Instrument Rating/IR(A)), soweit zutreffend, der bereits im Besitz einer mindestens gleichwertigen, von einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat gemäß ICAO Anhang 1 erteilten Lizenz ist, muss alle Bestimmungen der JAR-FCL erfüllen; die Anforderungen an die Dauer der Ausbildung, Anzahl der Unterrichtsstunden der theoretischen sowie der praktischen Ausbildung können jedoch geringer sein. Erleichterungen können von der zuständigen Behörde gewährt werden, sofern die Sicherheit der Luftfahrt gewährleistet ist und dies vom Antragsteller beziehungsweise von der ihn ausbildenden berechtigten Zivilluftfahrerschule gegenüber der zuständigen Behörde vor Beginn der Ausbildung dargelegt wurde.

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

JAR-FCL 1.017 Anerkennungen/Berechtigungen für besondere Zwecke

Berechtigungen für besondere Zwecke in Verbindung mit einer JAR-FCL Lizenz können von der zuständigen Behörde gemäß den §§ 21 (Schleppflug) und 22 (Kunstflug) für die ausschließliche Verwendung im Inland erteilt werden. Die Verwendung einer solchen Anerkennung/Berechtigung im Hoheitsgebiet eines anderen JAA-Mitgliedstaates bedarf der vorherigen Genehmigung des oder der betroffenen Staaten, es sei denn es besteht ein entsprechendes zwischenstaatliches Abkommen.

JAR-FCL 1.020 Anrechnung von Tätigkeiten aus der militärischen Luftfahrt

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.005)

Antrag auf Anrechnung:

Die Anrechnung von Kenntnissen, Erfahrungen und Fähigkeiten aus der militärischen Luftfahrt für den Erwerb einer Lizenz oder Berechtigung gemäß JAR-FCL erfolgt gemäß § 30 Abs. 2 LFG durch die zuständige Behörde. Die JAA wird von der zuständigen Behörde über die Kriterien für die Anrechnung in Kenntnis gesetzt. Die Rechte solcher Lizenzen sind bis zur Erfüllung der Anforderungen der Anhang 1 zu JAR-FCL 1.005 auf österreichische Flugzeuge zu beschränken.

JAR-FCL 1.025 Gültigkeit von Lizenzen und Berechtigungen

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

(b) Gültigkeit der Lizenz und Verlängerung einer Berechtigung

(1) Die Gültigkeit der Lizenz wird durch die Gültigkeit der eingetragenen Berechtigungen, des erforderlichen Tauglichkeitszeugnisses und, mit Bezug auf die Verwendung von Sprechfunk in JAR-FCL 1.010(a)(4), eine gültige Eintragung betreffend die Sprachkenntnisse bestimmt.

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

(c) Die Lizenz wird für längstens fünf Jahre ausgestellt. Innerhalb dieses Zeitraumes wird die Lizenz von der zuständigen Behörde in folgenden Fällen verlängert:

(1) beim Ersterwerb sowie bei der Erneuerung einer Berechtigung;

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

(3) aus verwaltungstechnischen Gründen;

(4) bei der Verlängerung einer Berechtigung, wenn dies der zuständigen Behörde zweckmäßig erscheint.

Gültige Berechtigungen werden von der zuständigen Behörde in die verlängerte Lizenz übernommen. Der Lizenzinhaber hat, sofern nicht die zuständige Behörde von Amts wegen vorzugehen hat, bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Verlängerung der Lizenz zu stellen.

JAR-FCL 1.026 Fortlaufende Flugerfahrung für Piloten, die nicht gemäß den Bestimmungen der OPS tätig sind

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

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

JAR-FCL 1.030 Prüfungsangelegenheiten

(a) Ernennung von Prüfern

Die zuständige Behörde ernennt mit Bescheid zuverlässige und entsprechend qualifizierte Personen, die praktische Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen vorzunehmen haben. Die Mindestanforderungen für Prüfer sind in Abschnitt I dieser Anlage (JAR-FCL 1) enthalten. Jeder Prüfer wird von der zuständigen Behörde über seine Rechte und Pflichten schriftlich in Kenntnis gesetzt.

(b) Anzahl der Prüfer

Die zuständige Behörde hat in ausreichender Anzahl und unter Berücksichtigung der Anzahl und geographischen Verteilung der Piloten die benötigten Prüfer zu bestimmen.

(c) Bekanntgabe der Prüfer

(1) Die zuständige Behörde hat eine öffentliche Liste aller Prüfer zu führen, aus der hervorgeht, für welche Kategorien diese eine Ernennung besitzen. Diese Liste wird den Zivilluftfahrerschulen für Flugausbildung (FTOs), Zivilluftfahrerschulen für Musterberechtigungen (TRTOs) und registrierten Zivilluftfahrerschulen zugänglich gemacht.

(2) Die zuständige Behörde bestimmt den/die Prüfer betreffend die Prüfung für den Erwerb einer MPL(A) oder ATPL(A).

(d) Prüfer dürfen bei Bewerbern, die von ihnen selbst für die betreffende Lizenz oder Berechtigung praktisch ausgebildet wurden, keine Prüfung abnehmen. Erfolgt die Prüfung für den Erwerb einer Klassen- oder Musterberechtigung im Rahmen des Betriebes eines Luftverkehrsunternehmens (§ 101 LFG), so ist die Abnahme der Prüfung auch durch einen Prüfer möglich, der an der praktischen Ausbildung für die Berechtigung teilgenommen hat, falls die zuständige Behörde ausdrücklich und schriftlich zustimmt.

(e) Voraussetzungen für die Teilnahme an einer praktischen Prüfung

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

JAR-FCL 1.035 Flugmedizinische Tauglichkeit

(a) Flugmedizinische Tauglichkeit

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

(b) Tauglichkeitszeugnis

Der Inhaber einer Lizenz oder Bewerber um eine solche muss im Besitz eines Tauglichkeitszeugnisses sein, das in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der Anlage 2 (JAR-FCL 3) ausgestellt wurde und den Rechten der jeweiligen Lizenz entspricht.

(c) Flugmedizinische Verfahrensweisen

Nach der Untersuchung muss dem Bewerber mitgeteilt werden, ob er tauglich oder untauglich ist oder an die zuständige Behörde zur Entscheidung verwiesen werden muss. Der autorisierte flugmedizinische Sachverständige (Authorised Medical Examiner/AME) muss den Bewerber über alle medizinischen, flugbetrieblichen oder sonstigen Gründe informieren, die die Flugausbildung und/oder die Rechte einer erteilten Lizenz einschränken könnten.

(d) Einschränkung der Musterberechtigung (Operational Multicrew Limitation/OML – beschränkt auf Tauglichkeitszeugnisse Klasse 1)

(1) Die Einschränkung „gültig nur für eine Tätigkeit als oder mit qualifiziertem Kopiloten„ ist festzulegen, wenn der Inhaber einer CPL oder ATPL die Anforderungen für das Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 nicht vollständig erfüllt, jedoch als tauglich im Rahmen des akzeptierten Ausfallrisikos (siehe JAR-FCL 3) eingestuft wird. Diese Einschränkung wird von der zuständigen Behörde im Rahmen des Flugbetriebes mit zwei Piloten festgelegt. Eine solche Einschränkung wird von der zuständigen Behörde festgelegt und kann nur von dieser wieder aufgehoben werden.

(2) Der andere Pilot muss über die entsprechende Qualifikation für das Muster verfügen, darf höchstens 60 Jahre alt sein und muss über ein Tauglichkeitszeugnis ohne OML-Einschränkung verfügen.

(e) Sicherheitspilot für Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses Klasse 2 (Operational Safety Pilot Limitation/OSL – beschränkt auf Tauglichkeitszeugnisse Klasse 2)

Ein Sicherheitspilot ist ein Pilot, der als verantwortlicher Pilot Flugzeuge der/des entsprechenden Klasse/Musters führen darf und an Bord eines mit Doppelsteuer ausgerüsteten Flugzeugs mitfliegt um das Steuer zu übernehmen, falls der verantwortliche Pilot, der im Besitz eines eingeschränkten Tauglichkeitszeugnisses ist, ausfallen sollte. Eine derartige Einschränkung kann nur von der zuständigen Behörde festgelegt oder aufgehoben werden.

JAR-FCL 1.040 Verminderung der flugmedizinischen Tauglichkeit

(a) Der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses darf die mit seiner Lizenz verbundenen Berechtigungen nicht ausüben, wenn er eine Verminderung seiner flugmedizinischen Tauglichkeit feststellt, aus der sich Zweifel an einer sicheren Ausübung seiner Tätigkeit als Pilot ergeben.

(b) Der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses darf nur dann verschreibungspflichtige oder nichtverschreibungspflichtige Arzneimittel zu sich nehmen oder sich einer andersartigen Behandlung unterziehen, wenn er absolut sicher ist, dass das betreffende Arzneimittel oder die Behandlung ihn in der sicheren Ausübung der mit seiner Lizenz verbundenen Berechtigungen nicht beeinträchtigt. Sollten in dieser Hinsicht Zweifel bestehen, ist der Rat der zuständigen Behörde oder einer flugmedizinischen Stelle einzuholen.

(c) Der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses hat in folgenden Fällen unverzüglich den Rat der zuständigen Behörde oder einer flugmedizinischen Stelle einzuholen:

(1) nach einem stationären Klinik- oder Krankenhausaufenthalt von mehr als 12 Stunden Dauer; oder

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

(3) bei regelmäßiger Einnahme von Arzneimitteln, oder

(4) wenn festgestellt wird, dass das ständige Tragen einer korrigierenden Sehhilfe erforderlich ist.

(d) Der Inhaber eines flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnisses, der

(1) unter einer erheblichen Verletzung leidet, die eine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied nicht zulässt, oder

(2) unter einer Erkrankung leidet, die eine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied für mindestens 21 Tage nicht zulässt, oder

(3) schwanger ist,

muss die zuständigen Behörde schriftlich über eine solche Verletzung oder Schwangerschaft sowie bei einer Erkrankung über den Ablauf der 21 Tage unverzüglich informieren. Das Tauglichkeitszeugnis wird

vom Zeitpunkt des Auftretens der Verletzung, oder bei Ablauf der 21 Tage nach Auftreten der Erkrankung oder ab Bestätigung der Schwangerschaft als ruhend angesehen. In weiterer Folge:

(4) Im Falle einer Verletzung oder Erkrankung ist das Ruhen des flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnisses aufgehoben, wenn dessen Inhaber durch eine flugmedizinische Stelle untersucht und von der flugmedizinischen Stelle oder der zuständigen Behörde als tauglich beurteilt worden ist, seine Tätigkeit als Pilot wieder aufzunehmen oder wenn, falls die Tauglichkeit des Piloten nicht in Zweifel steht, die zuständige Behörde dem Inhaber des Tauglichkeitszeugnisses mitteilt, dass auf eine Untersuchung verzichtet werden kann.

(5) Im Falle einer Schwangerschaft kann das Ruhen des flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnisses von der zuständigen Behörde vorbehaltlich der von ihr festgelegten Einschränkungen (siehe JAR-FCL 3.195(c) und JAR-FCL 3.315(c)) für einen bestimmten Zeitraum aufgehoben werden und ist dauerhaft aufgehoben, wenn die Inhaberin nach Beendigung der Schwangerschaft von einer flugmedizinischen Stelle untersucht und als tauglich beurteilt wurde, ihre Tätigkeit als Pilotin wieder aufzunehmen.

JAR-FCL 1.045 Sonderfälle

(a) In Fällen, in denen die Anwendung der Bestimmungen dieser Verordnung zu unerwünschten Folgen führen oder die Entwicklung neuer Ausbildungs- oder Prüfungskonzepte nicht im Einklang mit den Anforderungen stehen, kann der Betroffene bei der zuständigen Behörde eine durch Bescheid gewährte Ausnahme beantragen. Eine solche Ausnahme darf nur dann gewährt werden, wenn nachweislich ein mindestens vergleichbarer Sicherheitsstandard eingehalten beziehungsweise erreicht wird.

(b) Die zuständige Behörde hat in ihrem Bescheid die gewährte Ausnahme entweder als kurzfristige oder langfristige Ausnahme (wenn diese für länger sechs Monate gewährt wird) zu bezeichnen.

JAR-FCL 1.050 Anrechnung von Flugzeiten und theoretischen Kenntnissen

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.050)

(a) Anrechnung von Flugzeiten

(1) Sofern in den Bestimmungen der JAR-FCL nicht anders festgelegt, müssen Flugzeiten, die für eine Lizenz oder Berechtigung angerechnet werden sollen, in der gleichen Luftfahrzeugkategorie geflogen worden sein, für die die Lizenz oder Berechtigung beantragt wird.

(2) Verantwortlicher Pilot oder Pilot in der Ausbildung

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

(ii) Der Absolvent einer durchgehenden Flugausbildung für Linienpiloten hat Anspruch auf die Anrechnung von bis zu 50 Stunden der Instrumentenausbildungszeit als verantwortlicher Pilot auf die zum Erwerb einer Lizenz für Linienpiloten, Berufspiloten und einer Muster- oder Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge erforderliche Flugzeit als verantwortlicher Pilot.

(iii) Der Absolvent einer durchgehenden Flugausbildung für CPL/IR hat Anspruch auf die Anrechnung von bis zu 50 Stunden der Instrumentenausbildungszeit als verantwortlicher Pilot auf die zum Erwerb einer Lizenz für Berufspiloten sowie einer Muster- oder Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge erforderliche Flugzeit als verantwortlicher Pilot.

(3) Kopilot

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

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

(b) Anrechnung von theoretischen Kenntnissen

(1) Dem Inhaber einer IR(H) wird die theoretische Ausbildung und theoretische Prüfung für eine IR(A) angerechnet.

(2) Zur Erteilung einer PPL (A), muss der Inhaber einer PPL (H), CPL (H) oder ATPL (H), die Anforderungen gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.050 erfüllen.

(3) Zur Erteilung einer CPL (A), muss der Inhaber einer CPL (H) oder ATPL (H), die Anforderungen gemäß Anhang 2 zu JAR-FCL 1.050 erfüllen.

(4) Zur Erteilung einer ATPL (A), muss der Inhaber einer ATPL (H) mit IR (H) die Anforderungen gemäß Anhang 3 zu JAR-FCL 1.050 erfüllen.

(5) Die Anrechnungen unter (b) (2), (b) (3) und (b) (4) sollen auch für Bewerber gelten, die die theoretische Prüfung in allen Gegenständen, die für die Erteilung der jeweiligen Lizenz für Hubschrauber relevant sind, bestanden haben, vorausgesetzt, dass der Gültigkeitszeitraum gemäß JAR-FCL 2.495 eingehalten wurde.

(6) Dem Bewerber, der die theoretische Prüfung für einen ATPL (A) bestanden hat, werden die theoretischen Anforderungen für den PPL (A), CPL (A) und IR (A) erlassen.

(7) Dem Bewerber, der die theoretische Prüfung für einen CPL (A) bestanden hat, werden die theoretischen Anforderungen für den PPL (A) erlassen.

(8) Dem Bewerber, der die relevante theoretische Prüfung für den CPL (A) oder IR (A) bestanden hat, werden die theoretischen Kenntnisse gemäß Anhang 4 zu JAR-FCL 1.050 anerkannt.

JAR-FCL 1.055 Zivilluftfahrerschulen

(Siehe Anhang 1a, 1b und Anhang 2 und 3 zu JAR-FCL 1.055)

(Siehe Anhang 2 zu JAR-FCL 1.125)

(a)

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

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

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

(ii)

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

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

(C) die Genehmigung durch die zuständige Behörde in Übereinstimmung mit einem Verwaltungsverfahren erfolgt, dass den Anforderungen des LFG und dieser Verordnung genügt.

(b)

(1) Zivilluftfahrerschulen für Musterberechtigungen (Type Rating Training Organisations/TRTOs) mit Sitz in einem JAA-Mitgliedstaat, die Ausbildungen zum Erwerb von Musterberechtigungen anbieten möchten, erhalten, vorbehaltlich der Erfüllung der Bestimmungen der JAR-FCL, von der zuständigen Behörde eine Genehmigung. Die Bestimmungen für die Genehmigung von TRTOs sind in Anhang 2 zu JAR-FCL 1.055 enthalten.

(2) TRTOs mit Sitz außerhalb der JAA-Mitgliedstaaten erhalten, vorbehaltlich der Erfüllung der Bestimmungen der JAR-FCL, eine Genehmigung von der zuständigen Behörde des Staates,

bei dem der Antrag eingeht. Die Bestimmungen für die Genehmigung von TRTOs sind in Anhang 2 zu JAR-FCL 1.055 enthalten.

(c) Zivilluftfahrerschulen, die nur Ausbildung für die Erlangung eines Privatpilotenscheines im Inland anbieten, müssen für diesen Zweck bei der zuständigen Behörde gemäß § 45 LFG registriert sein.

(d) MPL(A)-Ausbildungslehrgang.

FTOs, die eine MPL(A)-Ausbildung anbieten wollen, müssen der Behörde den Nachweis erbringen, dass der MPL(A)-Ausbildungslehrgang die fachliche Befähigung (Kompetenz) im Betrieb mit zwei Piloten bietet, der zumindest jener entspricht, die derzeit von Absolventen der durchgehenden ATPL(A)-Ausbildung nachzuweisen ist, die die Ausbildung zum Erwerb einer Musterberechtigung für ein Flugzeug mit zwei Piloten abgeschlossen haben.

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

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.060)

(a) 60-64 Jahre

Der Inhaber einer Pilotenlizenz darf nach Vollendung des 60. Lebensjahres nicht mehr als Pilot von Flugzeugen bei der gewerblichen Beförderung eingesetzt werden, es sei denn:

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

(2) der andere Pilot oder die anderen Piloten haben das 60. Lebensjahr noch nicht vollendet.

(b) 65 Jahre

Der Inhaber einer Pilotenlizenz darf nach Vollendung des 65. Lebensjahres nicht mehr als Pilot von Flugzeugen bei der gewerblichen Beförderung eingesetzt werden.

(c) Nicht Bestandteil der Bestimmungen (vgl. Anhang 1 zu JAR-FCL 1.060)

JAR-FCL 1.065 Ausstellerstaat der Lizenz

(Siehe JAR-FCL 1.010(c))

(a) Der Bewerber hat der zuständigen Behörde die ordnungsgemäße Erfüllung aller Anforderungen für die Erteilung einer Lizenz nachzuweisen. Diese gilt als zuständige Behörde des „Ausstellerstaates der Lizenz“.

(b) Unter Bedingungen, die von der zuständigen Behörde mit der Behörde eines JAA-Mitgliedstaates vereinbart werden können, kann ein Bewerber, der seine Ausbildung im Zuständigkeitsbereich einer solchen ausländischen Behörde begonnen hat, die Ausbildung im Wirkungsbereich der zuständigen Behörde beenden.

Diese Vereinbarung kann enthalten:

(1) die theoretische Ausbildung und Theorieprüfungen;

(2) flugmedizinische Untersuchung und Beurteilung;

(3) den praktischen Teil der Flugausbildung und praktische Prüfungen,

(c) Weitere mit einer Lizenz verbundene Berechtigungen können in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der JAR-FCL in jedem JAA-Mitgliedstaat erworben werden und werden von der zuständigen Behörde des Ausstellerstaates der Lizenz in diese eingetragen.

(d) Als administrative Erleichterung für den Inhaber einer gemäß den Bestimmungen der JAR-FCL ausgestellten ausländischen Lizenz kann dieser zu einem späteren Zeitpunkt, zum Beispiel bei einer Verlängerung, bei der zuständigen Behörde beantragen, dass die Zuständigkeit für die Lizenz auf die zuständige Behörde übertragen wird, vorausgesetzt, dass der Inhaber der Lizenz im Inland in einem Arbeitsverhältnis steht oder seinen Wohnsitz dort hat (siehe Anhang 1 JAR-FCL 1.070). Die zuständige Behörde tritt dann an die Stelle der zuständigen Behörde des Ausstellerstaates der Lizenz und übernimmt die Verantwortung für die Ausstellung der Lizenz gemäß Buchstabe (a).

(e) Der Bewerber darf immer im Besitz nur einer gemäß dieser Verordnung ausgestellten Lizenz (A) und eines Tauglichkeitszeugnisses sein.

JAR-FCL 1.070 Haupt-Wohnsitz

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

JAR-FCL 1.075 Form und Inhalt von Pilotenlizenzen

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.075)

Form und Inhalt einer Lizenz gemäß JAR-FCL 1 sind folgendermaßen festgelegt:

(a) Inhalt

Die Ordnungsnummer steht stets in Verbindung mit der Bezeichnung. Bei den Eintragungen unter I bis XI handelt es sich um unveränderliche Eintragungen. Die Eintragungen unter XII bis XIV sind veränderliche Eintragungen, die auf einem gesonderten Beiblatt enthalten sein können. Jedes Beiblatt muss eindeutig als Teil der Lizenz erkennbar sein.

(1) Unveränderliche Eintragungen

(I) Ausstellerstaat der Lizenz;

(II) Art der Lizenz;

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

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

(V) Wohnsitz;

(VI) Staatsangehörigkeit;

(VII) Unterschrift des Inhabers;

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

(IX) Gültigkeit und Umfang der erteilten Rechte;

(X) Unterschrift des ausstellenden Beamten und Ausstellungsdatum;

(XI) Siegel oder Stempel der ausstellenden Behörde

(2) Veränderliche Eintragungen

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

(XIII) Bemerkungen: z. B. besondere Eintragungen über Einschränkungen und Rechte, einschließlich Eintragungen über Sprachkenntnisse (siehe JAR-FCL 1.005(b)(5));

(IVa) Sonstige zweckdienliche Angaben.

(b) Material

Das Papier oder sonstiges verwendetes Material ist so zu wählen, dass keine Änderungen oder Verfälschungen vorgenommen werden können oder diese leicht zu erkennen sind.

Eintragungen oder Löschungen werden von der zuständigen Behörde eindeutig kenntlich gemacht.

(c) Farbe

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

(d) Sprache

Lizenzen sind in deutscher und in englischer Sprache auszustellen und gegebenenfalls auch in weiteren Sprachen nach Ermessen der Behörde.

JAR-FCL 1.080 Aufzeichnung von Flugzeiten

(a) Piloten haben ein Flugbuch gemäß § 118 in Verbindung mit Anlage 6 zu führen in das Angaben zu allen Flügen einzutragen sind. Angaben zu Flügen, die nach den Bestimmungen von OPS durchgeführt werden, können auch in geeigneter rechnergestützter Form aufgezeichnet werden und sind vom

Luftfahrtunternehmen aufzubewahren. In diesem Fall hat das Luftfahrtunternehmen die Aufzeichnungen über alle Flüge, die ein Pilot durchgeführt hat, einschließlich Unterschiedsschulungen und Vertrautmachen, auf Verlangen dem betreffenden Flugbesatzungsmitglied zur Verfügung zu stellen.

(b) Folgende Angaben sind aufzuzeichnen:

(1) Angaben zur Person: Name und Anschrift des Inhabers

(2) Für jeden Flug:

(i) Name des verantwortlichen Piloten

(ii) Datum des Fluges (Tag, Monat, Jahr)

(iii) Startflugplatz sowie Abflug- und Ankunftszeit (Zeiten als Blockzeiten in koordinierter Weltzeit (Universal Time Coordinated/UTC))

(iv) Muster (Bauart, Modell und Baureihe) und Kennzeichen des Flugzeugs

(v) einmotoriges oder mehrmotoriges Flugzeug (single-engine/SE, multi-engine/ME)

(vi) Gesamtdauer des Fluges

(vii) Gesamtflugzeit

(3) Für jede Schulung im Flugsimulator oder Flug- und Navigationsverfahrenübungsgerät (Flight Navigations Procedures Trainer/ FNPT):

(i) Art und Qualifikationsnummer des Übungsgerätes

(ii) Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten

(iii) Datum (Tag, Monat, Jahr)

(iv) Gesamtdauer der Schulung

(v) Gesamtschulungszeit

(4) Fliegerische Tätigkeit:

(i) Verantwortlicher Pilot (einschließlich Alleinflugzeit, Ausbildungszeit als verantwortlicher Pilot (SPIC) und Flugzeit als verantwortlicher Pilot unter Aufsicht (Pilot-in-Command Under Supervision/PICUS)

(ii) Kopilot

(iii) Ausbildungszeit mit Lehrberechtigtem

(iv) Lehrberechtigter/Prüfer

(v) die Spalte „Bemerkungen„ steht für besondere Eintragungen zur Verfügung, z. B. SPIC, PICUS, Instrumentenflugzeit etc. Ein Pilot kann nur die Zeit als Instrumentenflugzeit eintragen in der er das Flugzeug, unter tatsächlichen oder simulierten Instrumentenflugbedingungen ausschließlich nach Instrumenten führt.

(5) Betriebsbedingungen

(i) Nachtflüge

(ii) Flüge nach Instrumentenflugregeln

(c) Eintragung von Flugzeiten

(1) Flugzeit als verantwortlicher Pilot

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

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

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

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

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

(vi) Führt der Inhaber einer Lizenz mehrere Flüge am selben Tag durch, bei denen er jedes Mal zum Startflugplatz zurückkehrt und der Abstand zwischen den aufeinander folgenden Flügen nicht mehr als 30 Minuten beträgt, können diese Flüge als eine Eintragung zusammengefasst werden.

(2) Flugzeit als Kopilot

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

(3) Flugzeit als Kopilot zur Ablösung im Reiseflug

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

(4) Ausbildungszeit

Eine Zusammenfassung aller Zeiten, die der Bewerber für eine Lizenz oder Berechtigung als Flugausbildung, Instrumentenflugausbildung, Instrumentenbodenzeit etc. eingetragen hat, ist von dem in geeigneter Weise berechtigten und/oder anerkannten Lehrer, der den Bewerber ausgebildet hat, zu bestätigen.

(5) Verantwortlicher Pilot unter Aufsicht (PICUS)

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

(d) Vorlage des Flugbuches

(1) Ein Lizenzinhaber oder Flugschüler muss auf Verlangen eines Vertreters der zuständigen Behörde sein Flugbuch ohne ungebührliche Verzögerung zur Überprüfung vorlegen.

(2) Ein Flugschüler muss sein Flugbuch als Nachweis für die Flugaufträge durch den Lehrberechtigten auf allen Allein-Überlandflügen mitführen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.005

Mindestanforderungen für die Erteilung von Lizenzen/Anerkennungen gemäß JAR-FCL auf der Grundlage nationaler Lizenzen/Anerkennungen, die von JAA-Mitgliedstaaten erteilt wurden

(Siehe JAR-FCL 1.005(b)(3))

1. Pilotenlizenzen

Eine entsprechend den Bestimmungen der ZLPV erteilte Pilotenlizenz (nationale Lizenz) kann durch eine Lizenz gemäß JAR-FCL ersetzt werden. Dies kann im Einzelfall mit Bedingungen/Einschränkungen verbunden sein. Der Lizenzinhaber muss dazu:

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

(b)

(i) für eine ATPL(A) und CPL(A) der zuständigen Behörde ausreichende Kenntnisse über die relevanten Abschnitte von OPS und JAR-FCL nachweisen;

(ii) für eine PPL(A) der zuständigen Behörde ausreichende Kenntnisse über die relevanten Abschnitte der JAA-Bestimmungen nachweisen;

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

(d) die Anforderungen an Flugerfahrung und alle weiteren, in der nachfolgenden Tabelle genannten Anforderungen erfüllen:

Nationale Lizenz	Flugerfahrung (in Stunden)	Weitere Anforderungen	Ersetzt durch JAR-FCL-Lizenz und Einschränkungen (soweit zutreffend)	Aufhebung der Einschränkungen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	>1500 als PIC auf Flugzeugen mit zwei Piloten	Keine	ATPL-(A)	nicht zutreffend	(a)
ATPL(A)	>1500 auf Flugzeugen mit zwei Piloten	Keine	Wie unter (c)(4)	wie unter (c)(5)	(b)
ATPL(A)	>500 auf Flugzeugen mit zwei Piloten	Nachweis von Kenntnissen über Flugplanung und Flugleistung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470	ATPL(A) mit einer Musterberechtigung beschränkt auf Kopilot	Fähigkeitsnachweis als PIC gemäß Anhang 2 zu JAR-FCL 1.240	(c)
CPL(A)/IR in Verbindung mit einer, im JAA-Ausstellerstaat der Lizenz bestandenen, theoretischen ATPL-Prüfung gemäß ICAO	>500 auf Flugzeugen mit zwei Piloten, oder im Betrieb mit zwei Piloten auf Zubringerflugzeugen gemäß JAR/CS/FAR 23 in Übereinstimmung mit OPS oder gleichwertigen nationalen Bestimmungen	(i) Nachweis von Kenntnissen über Flugplanung und Flugleistung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470 (ii) Erfüllung der übrigen Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.250(a)(1) und (2)	CPL(A)/IR und Anrechnung der theoretischen ATPL-Ausbildung gemäß JAR-FCL	nicht zutreffend	(d)

Nationale Lizenz	Flugerfahrung (in Stunden)	Weitere Anforderungen	Ersetzt durch JAR-FCL-Lizenz und Einschränkungen (soweit zutreffend)	Aufhebung der Einschränkungen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL(A)/IR	>500 auf Flugzeugen mit zwei Piloten, oder im Betrieb mit zwei Piloten auf Zubringerflugzeugen mit einem Piloten gemäß JAR/CS/FAR 23 in Übereinstimmung mit JAR-OPS 1 oder gleichwertigen nationalen Bestimmungen	(i) Bestehen einer theoretischen ATPL(A)-Prüfung gemäß JAR-FCL in dem JAA-Ausstellerstaat der Lizenz* (siehe Anmerkung im Anschluss an die Tabelle) (ii) Erfüllung der oben genannten Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.250(a)(1) und (2)	CPL(A)/IR und Anrechnung der theoretischen ATPL-Ausbildung gemäß JAR-FCL	Nicht zutreffend	(e)
CPL(A)/IR	>500 als PIC auf Flugzeugen mit einem Piloten	Keine	CPL(A)/IR mit Muster- oder Klassenberechtigungen, die auf Flugzeuge mit einem Piloten beschränkt sind	Erwerb der Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten gemäß JAR-FCL 1.240	(f)
CPL(A)/IR	<500 als PIC auf Flugzeugen mit einem Piloten	Nachweis von Kenntnissen über Flugplanung und Flugleistung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470	Wie unter (4)(f)		(g)
CPL(A)	>500 als PIC auf Flugzeugen mit einem Piloten	Nachtflugqualifikation, soweit zutreffend	CPL(A), mit Muster- oder Klassenberechtigungen, die auf Flugzeuge mit einem Piloten beschränkt sind		(h)
CPL(A)	<500 als PIC auf Flugzeugen mit einem Piloten	(i) Nachtflugqualifikation, soweit zutreffend; (ii) Nachweis von Kenntnissen über Flugleistung und Flugplanung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470	Wie unter (4)(h)		(i)
PPL(A)/IR	75 Stunden nach Instrumentenflugregeln	Nachtflugqualifikation, sofern die entsprechenden Rechte nicht in der Instrumenten-	PPL(A)/IR (IR beschränkt auf PPL)	Nachweis von Kenntnissen über Flugplanung und Flugleistung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL	(j)

Nationale Lizenz	Flugerfahrung (in Stunden)	Weitere Anforderungen	Ersetzt durch JAR-FCL-Lizenz und Einschränkungen (soweit zutreffend)	Aufhebung der Einschränkungen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
		flugberechtigung enthalten sind		1.470	
PPL(A)	70 Stunden auf Flugzeugen	Nachweis über Kenntnisse in der Funknavigation	PPL(A)		(k)

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

2. Lehrberechtigungen

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

*Lehrberechtigten aus JAA-Mitgliedstaaten, die alle oben aufgeführten Anforderungen erfüllen, um ihre Lehrberechtigung durch eine JAR-FCL-Berechtigung zu ersetzen, denen die entsprechenden JAR-FCL-Lizenzen /Berechtigungen jedoch aufgrund der aktuellen Implementierungsphase, in der sich der Ausstellerstaat der Lizenz befindet, nicht ausgestellt werden können, kann gestattet werden, trotzdem für den Erwerb von JAR-FCL-Lizenzen und/oder Berechtigungen auszubilden.

3. SFI-Berechtigung (Synthetic Flight Instructor/SFI)

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

Nationale Berechtigung	Erfahrung	Weitere Anforderungen	Ersetzt durch JAR-FCL-Berechtigung
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI	>1500 Stunden als Pilot auf MPA	(i) ist oder war im Besitz einer von einem JAA-Mitgliedstaat erteilten CPL(A) oder ATPL(A) oder einer CPL(A) oder ATPL(A), die nicht JAR-FCL entspricht, aber den Anforderungen der zuständigen Behörde genügt (ii) Abschluss der Flugsimulatoraus-bildung des	SFI

Nationale Berechtigung	Erfahrung	Weitere Anforderungen	Ersetzt durch JAR-FCL-Berechtigung
(1)	(2)	(3)	(4)
		entsprechenden Lehrganges für Musterberechtigungen, einschließlich MCC	
SFI	3 Jahre fortlaufende Erfahrung als SFI, die den Anforderungen der zuständigen Behörde genügt	Abschluss der Flugsimulatorausbildung des entsprechenden Lehrganges für Musterberechtigungen, einschließlich MCC	SFI

Diese Anerkennung gilt für einen Zeitraum von längstens drei Jahren. Jede weitere Verlängerung der Anerkennung unterliegt danach der vollständigen Erfüllung der Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.415.

4. Lehrberechtigte für die Ausbildung an Flugübungsgeräten (Flight Training Devices/FTD) und FNPT 1

Nationale Berechtigung	Erfahrung	Ersetzt durch JAR-FCL-Berechtigung
(1)	(2)	(3)
Lehrberechtigung für FTD und/oder FNPT I	3 Jahre Erfahrung als Lehrberechtigter für FTD und/oder FNPT I, die den Anforderungen der zuständigen Behörde genügt	Lehrberechtigung für FTD und/oder FNPT I

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.010

Anforderungen bezüglich der Kenntnisse von im Sprechfunkverkehr verwendeten Sprachen.

(Siehe JAR-FCL 1.010(a)(4))

1 Die Anforderungen an die Sprachkenntnisse gelten sowohl für den Gebrauch der Phraseologien als auch den Gebrauch der Umgangssprache.

2 Um die in JAR-FCL 1.010(a)(4) enthaltenen Anforderungen bezüglich der Sprachkenntnisse zu erfüllen, muss der Antragsteller oder Inhaber einer Lizenz der zuständigen Behörde den Nachweis für die Fähigkeit erbringen,

(a) sich in rein akustischen Gesprächssituationen (Telefon/Funk) sowie in Situationen mit einem anwesenden Gesprächspartner wirksam zu verständigen;

(b) sich in allgemeinen und arbeitsbezogenen Themen genau und klar auszudrücken;

(c) in einem allgemeinen oder arbeitsbezogenen Zusammenhang die geeigneten Kommunikationsstrategien zu verwenden, Nachrichten auszutauschen und Missverständnisse zu erkennen und zu lösen (z. B. Information zu überprüfen, bestätigen, verdeutlichen);

(d) die sprachlichen Herausforderungen aufgrund von Komplikationen oder unerwarteten Ereignissen erfolgreich zu bewältigen, die sich im Zusammenhang mit einer routinemäßigen Arbeitssituation oder einer Kommunikationssaufgabe ergeben, mit der sie anderenfalls vertraut sind; und

(e) einen Dialekt oder Akzent zu verwenden, der in Luftfahrtkreisen verstanden wird.

3 Die Sprachkenntnisse sind von der zuständigen Behörde gemäß § 119a ZLPV 2006 formell neu zu beurteilen.

4. Die Methode der Beurteilung und Neubewertung ist von der zuständigen Behörde zu bestimmen.
5. Eine Organisation, die für die zuständige Behörde eine Beurteilung von Sprachkenntnissen durchführt, muss über eine durch schriftlichen Bescheid erteilte Anerkennung dieser Behörde verfügen. Diese Anerkennung kann erteilt werden, wenn den von der ICAO für solche Organisationen vorgesehenen Anforderungen genüge getan wird.
6. Wenn die oben angeführte Beurteilung von Sprachkenntnissen die Anforderungen gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.200 erfüllt, kann sie zum Zweck der Erweiterung der Sprechfunkrechte auf Englisch gemäß JAR-FCL 1.200 Buchstabe (b) verwendet werden.

Anhang 2 zu JAR-FCL 1.010

Beurteilungsskala für die Sprachbefähigung

(Siehe JAR-FCL 1.010(a)(4))

Die Beurteilung für die Sprachbefähigung hat gemäß der Einstufungsskala gemäß Anlage 9 zur ZLPV 2006 zu erfolgen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.015

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

(Siehe JAR-FCL 1.015)

1. Die Anerkennung einer von einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat erteilten Pilotenlizenz durch die zuständige Behörde unterliegt den nachfolgenden Mindestanforderungen.

Lizenzen für entgeltliche Beförderung und andere berufliche Tätigkeiten

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

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

(b) der zuständigen Behörde ausreichende Kenntnisse über die relevanten Abschnitte von OPS und JAR-FCL nachweisen;

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

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

(e) alle weiteren veröffentlichten Anforderungen erfüllen, die die zuständige Behörde für erforderlich hält; und

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

Lizenz	Flugerfahrung	Bedingung für die Anerkennung	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	>1500 Stunden als PIC auf Flugzeugen mit zwei Piloten	Einsatz als PIC bei der gewerblichen Beförderung auf Flugzeugen mit zwei Piloten	(a)
ATPL(A) oder CPL(A)/IR*	>1500 Stunden als PIC oder Kopilot auf Flugzeugen mit zwei Piloten gemäß betrieblichen Bestimmungen	Einsatz als Kopilot bei der gewerblichen Beförderung auf Flugzeugen mit zwei Piloten	(b)
CPL(A)/IR	>1000 Stunden als PIC bei der gewerblichen Beförderung seit dem Erwerb der Instrumentenflugberechtigung	Einsatz als PIC bei der gewerblichen Beförderung auf Flugzeugen mit einem Piloten	(c)
CPL(A)/IR	>1000 Stunden als PIC oder Kopilot auf Flugzeugen mit einem Piloten gemäß betrieblichen Bestimmungen	Einsatz als Kopilot bei der gewerblichen Beförderung auf Flugzeugen mit einem Piloten gemäß JAR-OPS	(d)
CPL(A)	>700 Stunden auf Flugzeugen, außer Reisemotorseglern, einschließlich 200 Stunden der Tätigkeit, für die eine Anerkennung beantragt wird, davon 50 Stunden innerhalb der letzten 12 Monate	Andere Tätigkeiten außer der gewerblichen Beförderung	(e)

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

Lizenzen für Privatpiloten mit Instrumentenflugberechtigung

3. Eine von einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat gemäß ICAO Anhang 1 erteilte Privatpilotenlizenz mit Instrumentenflugberechtigung kann unter bestimmten Bedingungen von der zuständigen Behörde

für den Einsatz auf in diesem Staat eingetragenen Flugzeugen (außer Flugausbildung) anerkannt werden. Der Lizenzinhaber muss dazu:

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

(b) der zuständigen Behörde in Übereinstimmung mit dem von der zuständigen Behörde festgelegten Lehrplan nachweisen, dass er im Gegenstand Nummer 050 10 03 01, Luftrecht und Flugwetterschlüssel, Gegenstand Nummer 030 00 00 00, Flugplanung und Flugleistung (IR) sowie Gegenstand Nummer 040 00 00 00, menschliches Leistungsvermögen, ausreichende Kenntnisse in Übereinstimmung mit Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470 erworben hat;

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

(d) mindestens im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses Klasse 2 gemäß JAR-FCL 3 sein sowie die Anforderungen an das Hörvermögen in Übereinstimmung mit JAR-FCL 3.355 b erfüllen;

(e) ein entsprechendes Funkerzeugnis gemäß dem Funker-Zeugnisgesetz 1998 besitzen,

(f) die in Spalte (2) der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Anforderungen an die Flugerfahrung erfüllen:

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

Anhang 2 zu JAR-FCL 1.015

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

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

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

(a) im Besitz einer Lizenz sein, die gemäß ICAO Anhang 1 erteilt wurde;

(b) im Besitz eines Tauglichkeitszeugnisses Klasse 2 gemäß JAR-FCL 3 sein;

(c) im Besitz eines Sprechfunkzeugnisses sein, das den Anforderungen der zuständigen Behörde genügt;

(d) die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Anforderungen an die Flugerfahrung erfüllen:

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

Anhang 3 zu JAR-FCL 1.015

Anerkennung von Pilotenlizenzen aus Nicht – JAA - Staaten für spezifische Aufgaben mit einer zeitlichen Einschränkung.

(siehe JAR-FCL 1.015)

(siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.015)

Zeitlich limitierte Anerkennung / Genehmigung einer Pilotenlizenz(A) für Piloten eines Flugzeugherstellers.

Eine Pilotenlizenz, die nach ICAO Anhang 1 von einem Nicht - JAA Staat ausgestellt wurde, einschließlich einer von diesem Staat erteilten Fluglehrberechtigung oder Anerkennung als Prüfer, kann von einem JAA-Mitgliedstaat für maximal ein Jahr unter bestimmten Voraussetzungen anerkannt oder genehmigt werden, um Demonstrations-, Einsatz-, Überführungs- oder Testflüge auf einem Flugzeug, das in dem JAA-Mitgliedstaat eingetragen ist, zu ermöglichen. Wenn eine Erlaubnis unter den Vorgaben dieser Anhang anerkannt wird, kann der Erlaubnisinhaber von den Anerkennungsvoraussetzungen, wie sie für eine Nicht -JAA Lizenz in der Anhang 1 zu JAR-FCL 1.015 enthalten sind, unter folgenden Voraussetzungen befreit werden:

Um für die Anerkennung einer derartigen Lizenz in Frage zu kommen, muss der Inhaber:

(a) im Besitz einer entsprechenden Lizenz, eines Tauglichkeitszeugnisses, einer Musterberechtigung und Qualifikation einschließlich Fluglehrberechtigung oder Anerkennung als Prüfer sein, die in dem Nicht – JAA - Staat für die vorgesehene Aufgabe erforderlich ist und

(b) von einem Flugzeughersteller oder einer TRTO, die Ausbildung im Auftrag eines Flugzeugherstellers durchführt, beschäftigt sein und

(c) darauf beschränkt werden, Ausbildung und Prüfung für die erstmalige Erteilung von Musterberechtigungen, Aufsicht über die ersten Linienflüge der Piloten eines Luftfahrtunternehmers, Auslieferungs- oder Überführungsflüge, Demonstrationsflüge für den erstmaligen Linieneinsatz oder Testflüge durchzuführen.

2. Wenn Linienflüge durchgeführt oder überwacht werden, muss der Pilot auch die von der Behörde des Eintragungsstaates festgelegten Anforderungen gemäß JAR-OPS erfüllen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.050

Anrechnung von theoretischen Kenntnissen - Lehrplan für die ergänzende Ausbildung und Prüfung

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

1. Für die Erteilung eines PPL(A) muss der Inhaber einer Lizenz für Hubschrauber die theoretische Prüfung PPL(A) für das theoretische Wissen für PPL(A) in den folgenden Gegenständen bestehen, wobei die Einzelheiten des Lehrplanes von der zuständigen Behörde festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen sind:

Flugzeugkunde; Flugleistung und Planung; betriebliche Verfahren und Aerodynamik.

Anhang 2 zu JAR-FCL 1.050

Anrechnung von theoretischen Kenntnissen für die Erteilung eines CPL (A) - Lehrplan für die ergänzende Ausbildung und Prüfung

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

1. Ein Bewerber soll ergänzende theoretische Ausbildung in einem genehmigten Ausbildungslehrgang einer genehmigten Zivilluftfahrerschule (FTO) entsprechend den nachstehenden Gegenständen nachweisen.

Gegenstand 021: ZELLE UND SYSTEME	
INDEX	**THEMA**
021 02 00 00	Zelle
021 04 00 00	Fahrwerk, Räder, Reifen, Bremsen
021 05 00 00	Steuerorgane
021 06 00 00	Pneumatische Systeme – Druck- und Klimaanlage
021 10 00 00	Kolbentriebwerke
021 11 00 00	Turbinentriebwerke
021 13 00 00	Sauerstoffausrüstung
Gegenstand 022: INSTRUMENTIERUNG – FLUGZEUGE	
INDEX	**THEMA**
022 02 00 00	Luftdatenmessung
022 06 00 00	Flugzeug: Autopiloten
022 08 00 00	Trimmung, Gierdämpfer, Absicherung der Flugbetriebsgrenzen
022 12 00 00	Warnsysteme, Annäherungssysteme
022 13 00 00	Integrierte Instrumente, elektronische Anzeigen
Gegenstand 030: FLUGLEISTUNG UND FLUGPLANUNG	
Gegenstand 031: BELADUNG UND SCHWERPUNKT -FLUGZEUG	
031 01 00 00	Zweck der Beladung- und Schwerpunktberechnung
031 02 00 00	Beladung
031 04 00 00	Beladung und Schwerpunkt Flugzeugdetails
031 05 00 00	Bestimmung des Schwerpunkts
Gegenstand 032: FLUGLEISTUNG	
032 01 00 00	Allgemein
032 02 00 00	Leistungsklasse B – einmotorige Flugzeuge
032 03 00 00	Leistungsklasse B – mehrmotorige Flugzeuge
032 04 00 00	Leistungsklasse A – nach CS 25 zugelassene Flugzeuge
Gegenstand 033: FLUGPLANUNG UND FLUÜBERWACHUNG	
033 03 00 00	Treibstoffplanung
Gegenstand 070: FLUGBETRIEBLICHE VERFAHREN - FLUGZEUG	
071 01 00 00	Allgemeine Anforderungen
071 02 00 00	Spezielle betriebliche Verfahren und Gefahren (Allgemeine Aspekte)
Gegenstand 080: AERODYNAMIK	
Gegenstand 081: AERODYNAMIK - FLUGZEUG	
081 01 00 00	Unterschall Aerodynamik
081 02 00 00	Hochgeschwindigkeitsaerodynamik
081 03 00 00	Absichtlich freigelassen
081 04 00 00	Stabilität

081 05 00 00	Steuerung
081 06 00 00	Beschränkungen
081 07 00 00	Luftschraube
081 08 00 00	Flugmechanik

2. Der Bewerber soll einen Kenntnisstand entsprechend dem Inhaber einer CPL (A) nachweisen und soll die Anforderungen gemäß den Bestimmungen dieser Anlage (JAR-FCL 1) Abschnitt J erfüllen.

Der Bewerber muss eine ergänzende theoretische Prüfung in den folgenden Gegenständen Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse, Flugleistung und Flugplanung, Flugbetriebsverfahren und Aerodynamik (Flugzeug) wie folgt bestehen:

(a) die Prüfungen in den Gegenständen Flugleistung und Aerodynamik (Flugzeug) sind wie in JAR-FCL 1.470 (b) festgelegt.

(b) die Prüfungen in den Gegenständen Zelle und Systeme, Elektrik, Triebwerke, Notausrüstung, Instrumente, Beladung und Schwerpunkt, Flugplanung und Überwachung und flugbetriebliche Verfahren haben die Themen wie im oben angeführten Lehrplan festgelegt abzudecken.

Anhang 3 zu JAR-FCL 1.050

Anrechnung von theoretischen Kenntnissen für die Erteilung eines ATPL (A) - Lehrplan für die ergänzende Ausbildung und Prüfung

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

1. Ein Bewerber soll ergänzende theoretische Ausbildung in einem genehmigten Ausbildungslehrgang einer genehmigten Zivilluftfahrerschule (FTO) entsprechend den nachstehenden Gegenständen nachweisen.

Gegenstand 021: ZELLE UND SYSTEME	
INDEX	**THEMA**
021 02 00 00	Zelle
021 04 00 00	Fahrwerk, Räder, Reifen, Bremsen
021 05 00 00	Steuerorgane
021 06 00 00	Pneumatische Systeme – Druck- und Klimaanlage
021 09 00 00	Elektrik
021 10 00 00	Kolbentriebwerke
021 11 00 00	Turbinentriebwerke
021 13 00 00	Sauerstoffausrüstung
Gegenstand 022: INSTRUMENTIERUNG – FLUGZEUGE	
INDEX	**THEMA**
022 02 00 00	Luftdatenmessung
022 06 00 00	Flugzeug: Autopiloten
022 08 00 00	Trimmung, Gierdämpfer, Absicherung der Flugbetriebsgrenzen
022 09 00	Automatische Drossel– automatisches Schubkontrollsystem
022 12 00 00	Warnsysteme, Annäherungssysteme
022 13 00 00	Integrirte Instrumente, elektronische Anzeigen
Gegenstand 030: FLUGLEISTUNG UND FLUGPLANUNG	
Gegenstand 031: BELADUNG UND SCHWERPUNKT -FLUGZEUG	
031 01 00 00	Zweck der Beladung- und Schwerpunktberechnung
031 02 00 00	Beladung
031 04 00 00	Beladung und Schwerpunkt Flugzeugdetails
031 05 00 00	Bestimmung des Schwerpunkts
Gegenstand 032: FLUGLEISTUNG	
032 01 00 00	Allgemein
032 02 00 00	Leistungsklasse B – einmotorige Flugzeuge
032 03 00 00	Leistungsklasse B – mehrmotorige Flugzeuge
032 04 00 00	Leistungsklasse A – nach CS 25 zugelassene Flugzeuge
Gegenstand 033: FLUGPLANUNG UND FLUÜBERWACHUNG	
033 03 00 00	Treibstoffplanung
Gegenstand 070: FLUGBETRIEBLICHE VERFAHREN - FLUGZEUG	
071 01 00 00	Allgemeine Anforderungen
071 02 00 00	Spezielle betriebliche Verfahren und Gefahren (Allgemeine Aspekte)
Gegenstand 080: AERODYNAMIK	
Gegenstand 081: AERODYNAMIK - FLUGZEUG	
081 01 00 00	Unterschall Aerodynamik
081 02 00 00	Hochgeschwindigkeitsaerodynamik

081 03 00 00	Absichtlich freigelassen
081 04 00 00	Stabilität
081 05 00 00	Steuerung
081 06 00 00	Beschränkungen
081 07 00 00	Luftschraube
081 08 00 00	Flugmechanik

2. Der Bewerber soll einen Kenntnisstand entsprechend dem Inhaber einer ATPL (A) nachweisen und soll die Anforderungen gemäß den Bestimmungen dieser Anlage (JAR-FCL 1) Abschnitt J erfüllen.

Der Bewerber muss eine ergänzende theoretische Prüfung in den folgenden Gegenständen Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse, Flugleistung und Flugplanung, Flugbetriebsverfahren und Aerodynamik (Flugzeug) wie folgt bestehen:

(a) die Prüfungen in den Gegenständen Flugleistung und Aerodynamik (Flugzeug) sind wie in JAR-FCL 1.470 (a) festgelegt.

(b) die Prüfungen in den Gegenständen Zelle und Systeme, Elektrik, Triebwerke, Notausrüstung, Instrumente, Beladung und Schwerpunkt, Flugplanung und Überwachung und flugbetriebliche Verfahren haben die Themen wie im oben angeführten Lehrplan festgelegt abzudecken.

Anhang 4 zu JAR-FCL 1.050

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

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

1. Dem Bewerber für eine IR (A), der die entsprechende theoretische Prüfung für eine CPL (A) bestanden hat, werden die theoretischen Kenntnisse für die folgenden Gegenstände angerechnet:

- Menschliches Leistungsvermögen
- Meteorologie

2. Dem Bewerber für eine CPL (A), der die entsprechende theoretische Prüfung für eine IR (A) bestanden hat, werden die theoretischen Kenntnisse für die folgenden Gegenstände angerechnet:

- Menschliches Leistungsvermögen
- Meteorologie

3. Dem Bewerber für eine ATPL (A), der die entsprechende theoretische Prüfung für eine CPL (A) bestanden hat, werden die theoretischen Kenntnisse für den Gegenstand VFR Sprechfunkverfahren angerechnet.
4. Dem Bewerber für eine ATPL (A), der die entsprechende theoretische Prüfung für eine IR (A) bestanden hat, werden die theoretischen Kenntnisse für den Gegenstand IFR Sprechfunkverfahren angerechnet.

Anhang 1a zu JAR-FCL 1.055

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

(Siehe JAR-FCL 1.055)

EINFÜHRUNG

1. Ein Zivilluftfahrerschule für Flugausbildung (FTO) ist eine Organisation, die über Personal und Ausrüstung verfügt und mit geeigneter Infrastruktur eine Flugausbildung und/oder eine Ausbildung in synthetischen Flugübungsgeräten und, soweit zutreffend, eine theoretische Ausbildung für besondere Ausbildungsprogramme anbietet.
2. Eine FTO, die eine genehmigte Ausbildung gemäß den Bestimmungen der JAR-FCL anbieten möchte, bedarf der Genehmigung der zuständigen Behörde. Die zuständige Behörde erteilt die Genehmigung nur, wenn
   (a) die Behörde die JAR-FCL-Anforderungen durchsetzen kann und
   (b) die FTO alle Anforderungen der JAR-FCL 1 erfüllt.

Dieser Anhang enthält Bestimmungen für die Erteilung, Verlängerung und Änderung der Genehmigung für eine FTO. Eine FTO muss nur die Anforderungen erfüllen, die sich auf die von ihr angebotene Ausbildung beziehen.

GENEHMIGUNGSVERFAHREN

3. Eine FTO, die einen Antrag auf Genehmigung stellt, hat der zuständigen Behörde die gemäß Ziffer 31 dieses Anhanges geforderten Betriebs- und Ausbildungshandbücher vorzulegen. Die FTO hat den Anforderungen der zuständigen Behörde genügende Verfahren festzulegen, um die Erfüllung der geltenden Bestimmungen der JAR-FCL 1 sicherzustellen. Diese Verfahren müssen ein Qualitätssystem für die FTO beinhalten, damit Mängel unverzüglich festgestellt und selbständig behoben werden können. Nach Vorlage des Antrages, einschließlich vollständiger Unterlagen, wird die FTO an Ort und Stelle überprüft, um sicherzustellen, dass sie die Bestimmungen dieses Anhangs erfüllt. Vorbehaltlich einer zufrieden stellenden Überprüfung, wird der FTO zunächst eine Genehmigung für einen Zeitraum von einem Jahr erteilt; eine Verlängerung der Genehmigung kann für die Dauer von bis zu drei Jahren erteilt werden. Die zuständige Behörde ist nicht verpflichtet, einer FTO mit Sitz außerhalb der JAA-Mitgliedstaaten eine Genehmigung zu erteilen, wenn sie nicht über die notwendigen personellen Ressourcen verfügt oder die Kosten für das Verfahren der Genehmigung und Überprüfung eine unangemessene Belastung für die Behörde darstellen.
4. Die FTO hat sämtliche Ausbildungslehrgänge der zuständigen Behörde zur Genehmigung vorzulegen
5. Die zuständige Behörde überwacht den Ausbildungsstandard und führt stichprobenartig Überprüfungen der Ausbildungsflüge durch. Während solcher Kontrollbesuche hat die FTO Einsicht in Ausbildungsaufzeichnungen, Genehmigungsunterlagen, technische Bordbücher, Unterrichtsunterlagen und sonstige Lehrmittel sowie Zugang zu Unterrichtsstunden und Flugbesprechungen zu gewähren. Nach dem Kontrollbesuch erhält die FTO von der zuständigen Behörde eine Kopie des Überprüfungsberichtes.
6. Die zuständige Behörde hat gemäß den §§ 47 und 48 LFG vorzugehen, wenn die zugrunde liegenden Bestimmungen oder Standards nicht mehr den genehmigten Mindestanforderungen entsprechen.
7. Änderungen eines genehmigten Lehrganges oder Änderungen im Betriebs- oder Ausbildungshandbuch bedürfen der vorherigen Genehmigung der zuständigen Behörde; dies gilt jedoch nicht für geringfügige Änderungen im täglichen Betriebsablauf. In Zweifelsfällen hinsichtlich der Geringfügigkeit von Änderungen hat die FTO die zuständige Behörde zu befragen.
8. Eine FTO kann, im Rahmen ihrer gesamten Ausbildungsorganisation und vorbehaltlich der Genehmigung der zuständigen Behörde, Ausbildungsvereinbarungen mit anderen Zivilluftfahrerschulen treffen oder Zweigniederlassungen auch auf anderen Flugplätzen errichten.

WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGSFÄHIGKEIT

9. Eine FTO muss der zuständigen Behörde nachweisen, dass sie über ausreichende finanzielle Grundlagen verfügt, um die Ausbildung gemäß den genehmigten Standards durchzuführen.

Eine FTO muss eine den Anforderungen der zuständigen Behörde genügende Person ernennen, die der zuständigen Behörde glaubhaft macht, dass ausreichende finanzielle Grundlagen vorhanden sind, um die Ausbildung gemäß den genehmigten Standards durchzuführen. Bei dieser Person handelt es sich um den verantwortlichen Geschäftsführer.

BETRIEBSLEITUNG UND LEHRPERSONAL

10. Die Betriebsstruktur der FTO muss die Aufsicht über alle Mitarbeiter durch Personen gewährleisten, die über die notwendige Erfahrung und Befähigung verfügen, um anhaltend hohe Standards sicherzustellen. Nähere Angaben zur Betriebsstruktur, aus denen individuelle Aufgaben hervorgehen, müssen im Betriebshandbuch der FTO enthalten sein.
11. Die FTO muss der zuständigen Behörde nachweisen, dass sie in ausreichender Anzahl entsprechend geeignete Mitarbeiter beschäftigt. Für die Durchführung durchgehender Ausbildungen müssen drei Mitarbeiter in Vollzeit beschäftigt sein als:

Ausbildungsleiter (Head of Training/HT)

Leiter der praktischen Ausbildung (Chief Flying Instructor/CFI)

Leiter der theoretischen Ausbildung (Chief Ground Instructor/CGI)

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

12. Die Anzahl der in Teilzeit beschäftigten Lehrberechtigten muss hinsichtlich des Umfanges der angebotenen Ausbildung den Anforderungen der zuständigen Behörde genügen.
13. Das Verhältnis der Flugschüler zu den Lehrberechtigten, ohne den Ausbildungsleiter, darf in der Regel nicht mehr als 6:1 betragen. In theoretischen Fächern, die ein hohes Maß an Aufsicht erfordern oder praktische Tätigkeiten beinhalten, darf die Anzahl der Flugschüler pro Klasse in der Regel nicht mehr als zwölf betragen.

AUSBILDUNGSLEITER (HT)

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

LEITER DER PRAKTISCHEN AUSBILDUNG (CFI)

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

(a) im Besitz der höchsten Lizenz für beruflich tätige Piloten sein, für die er ausbildet;

(b) im Besitz der Berechtigung(en) sein, für die er ausbildet;

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

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

LEHRBERECHTIGTE;AUSGENOMMEN ANERKANNTE LEHRBERECHTIGTE FÜR DIE AUSBILDUNG AN SYNTHETISCHEN FLUGÜBUNGSGERÄTEN

16. Lehrberechtigte müssen:

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

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

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

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

ANERKANNTE LEHRBERECHTIGTE FÜR DIE AUSBILDUNG AN SYNTHETISCHEN FLUGÜBUNGSGERÄTEN

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

LEITER DER THEORETISCHEN AUSBILDUNG (CGI)

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

LEHRER FÜR THEORETISCHE AUSBILDUNG

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

AUFZEICHNUNGEN

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

(a) ausführliche Angaben zur theoretischen, praktischen und simulierten Flugausbildung (Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten) einzelner Flugschüler;

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

(c) personenbezogene Daten; z. B. Ablauf der Gültigkeitsdauer von flugmedizinischen Zeugnissen, Berechtigungen, etc.

22. Die Form des Ausbildungsnachweises für die Flugschüler ist im Ausbildungshandbuch festzulegen.
23. Die FTO hat die Ausbildungsnachweise und Berichte auf Verlangen der zuständigen Behörde vorzulegen.

AUSBILDUNGSPROGRAMM

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

gelöst werden können. Der Inhalt und Ablauf des Ausbildungsprogramms müssen den Anforderungen der zuständigen Behörde genügen.

AUSBILDUNGSFLUGZEUGE

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

FLUGPLÄTZE

27. Die Hauptniederlassung und jede Zweigniederlassung, auf denen eine Flugausbildung durchgeführt wird, müssen mindestens über folgende Einrichtungen verfügen:

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

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

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

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

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

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

(c) eine geeignete elektrische Pistenbefeuerung für die Nachtflugausbildung; und

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

RÄUMLICHKEITEN FÜR DEN FLUGBETRIEB

28. Folgende Räumlichkeiten müssen vorhanden sein:

(a) Ein Flugüberwachungsraum;

(b) Ein Flugvorbereitungsraum mit folgenden Einrichtungen:
- geeigneten aktuellen Luftfahrtkarten;
- aktuellen Informationen des Flugberatungsdienstes;
- aktuellen Wetterinformationen;
- Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle und zum Flugüberwachungsraum;
- Karten mit Eintragungen der Standardstrecken für Überlandflüge;
- Karten mit Eintragungen aktueller Sperr-, Gefahren- und Flugbeschränkungsgebiete
- sonstige Unterlagen für Flugsicherheit;

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

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

(e) Möblierte Aufenthaltsräume für Lehrberechtigte und Flugschüler.

EINRICHTUNGEN FÜR DIE THEORETISCHE AUSBILDUNG

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

(a) Geeignete Räumlichkeiten für die jeweilige Anzahl an Flugschülern

(b) Geeignetes Anschauungsmaterial als Hilfsmittel für die Theorieausbildung

(c) Eine Einrichtung zur Ausbildung und Prüfung des Sprechfunks

(d) Eine Bibliothek mit unterrichtsrelevantem Lehrmaterial

(e) Büroräume für das Lehrpersonal

VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE AUFNAHME DER AUSBILDUNG

30. Ein Flugschüler, der zur Ausbildung angenommen wird, muss im Besitz des vorgeschriebenen flugmedizinischen Zeugnisses für die angestrebte Lizenz sein und die von der zuständigen Behörde genehmigten Aufnahmebedingungen der FTO erfüllen.

AUSBILDUNGS- UND BETRIEBSHANDBUCH

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

32. Das Ausbildungshandbuch muss für jede Ausbildungsphase Anforderungen, Zweck und Ziele angeben, die von den Flugschülern zu erfüllen sind und folgendes beinhalten:

Teil 1 - Ausbildungsplan

Teil 2 - Flugbesprechungen und Flugübungen

Teil 3 - Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten

Teil 4 - Theoretische Ausbildung

33. Das Betriebshandbuch muss für bestimmte Mitarbeiter sachdienliche Informationen liefern, z. B. für Lehrberechtigte für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten, Lehrer für Theorieausbildung, Betriebs- und Instandhaltungspersonal, etc und folgendes beinhalten:

(a) Allgemeines

(b) Technik

(c) Überlandflug

(d) Ausbildung des Personals

Anhang 1b zu JAR-FCL 1.055

Teilausbildung außerhalb von JAA-Mitgliedstaaten

(Siehe JAR-FCL 1.055(a)(1))

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

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

(b) Die Zwischenprüfung im Fach Navigation in Phase 3 der durchgehenden Ausbildung für ATP(A) kann von einem örtlich ansässigen Lehrberechtigten, der an der Ausbildung des Bewerbers nicht beteiligt war, abgenommen werden, vorausgesetzt, der Lehrberechtigte ist im Besitz einer JAR-FCL-Lizenz, die die Rechte einer Lehrberechtigung für Flugausbildung (Flight Instructor/FI(A)) oder einer Lehrberechtigung für Klassenberechtigungen (Class Rating Instructor/CRI(A)), soweit zutreffend, beinhaltet. Nach Abschluss der geforderten Ausbildung kann die praktische Prüfung für CPL(A) in Phase 4 der ATP(A)-Ausbildung von einem örtlich ansässigen Prüfer (A) (Flight Examiner/FE(A)) abgenommen werden, vorausgesetzt, der Prüfer ist im Besitz einer Ernennung gemäß JAR-FCL 1 Abschnitt I und von der betreffenden FTO völlig unabhängig; es sei denn, die zuständige Behörde hat zu einer anderen Regelung ihre ausdrückliche schriftliche Zustimmung erteilt.

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

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

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

Anhang 1c zu JAR-FCL 1.055

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

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

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.300)

GENEHMIGUNGSVERFAHREN

1. FTOs mit ständiger Hauptniederlassung außerhalb der JAA-Mitgliedstaaten, die für den Erwerb von JAR-FCL-Lizenzen und zugehörigen Berechtigungen ausbilden möchten, müssen die Genehmigung dieser Lehrgänge bei der zuständigen Behörde beantragen. Die Genehmigung unterliegt folgenden Voraussetzungen:

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

(b) Die zuständige Behörde, bei der der Antrag auf Genehmigung gestellt wurde, sieht sich in der Lage ihre Verantwortung für das Genehmigungsverfahren wahrzunehmen und ein ausreichendes Maß an Aufsicht auszuüben. Die Kosten und das Verfahren bei Genehmigung und Aufsicht dürfen die zuständige Behörde nicht in unangemessener Weise belasten; und

(c) die zuständige Behörde kann die Durchsetzung und Einhaltung von Rechtsbestimmungen während des Genehmigungsverfahrens und für die Durchführung von Ausbildungslehrgängen ausreichend sicherstellen.

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

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

DURCHSETZUNG UND EINHALTUNG VON RECHTSBESTIMMUNGEN

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

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

(b) Ausbildungsflüge und andere Ausbildungsstandards zu überprüfen, die die zuständige Behörde für notwendig erachtet;

(c) ihre Verantwortung für die Erteilung, Änderung, die Anordnung des Ruhens oder den Widerruf von Genehmigungen in Übereinstimmung mit österreichischem Recht wahrzunehmen.

Die zuständige Behörde kann, vorbehaltlich einer Vereinbarung zwischen mit dem betreffenden Nicht-JAA-Mitgliedstaat, in dem die FTO ihre Hauptniederlassung hat, die Verantwortung für die unter Paragraph 3(a) aufgeführten Aufgaben auf den Nicht-JAA-Mitgliedstaat übertragen.

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

4. Vorbehaltlich der Erfüllung der Bestimmungen dieses Anhangs kann die Genehmigung erteilt werden, wenn sich die zuständige Behörde in der Lage sieht, die entsprechende Aufsicht in Übereinstimmung mit den Verfahren der JAA zu führen.
5. Die praktische Prüfung für die Instrumentenflugberechtigung ist im Inland durchzuführen. FTOs müssen im Rahmen der Ausbildung Vorkehrungen für eine fliegerische Eingewöhnung in die Luftraumstruktur des Inlandes oder in die Luftraumstruktur eines anderen JAA-Mitgliedstaates nach dem Ermessen der zuständigen Behörde treffen, bevor ein Flugschüler die praktische Prüfung für den Erwerb der Instrumentenflugberechtigung mit einem von der genehmigenden Behörde ermächtigten Prüfer ablegt.

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

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

7. Vorbehaltlich der Erfüllung der Bestimmungen dieses Anhangs kann die Genehmigung für die Durchführung von Ausbildungslehrgängen für den Erwerb der JAR-FCL-PPL(A) und zugehöriger Berechtigungen erteilt werden wenn sich die zuständige Behörde in der Lage sieht, die entsprechende Aufsicht in Übereinstimmung mit den Verfahren der JAA zu führen.
8. Ausbildungsflugzeuge, Flugplätze und Strecken für die Navigationsausbildung, die für die PPL(A)-Ausbildung verwendet werden, müssen den Anforderungen der zuständigen Behörde genügen.
9. Nach Abschluss der geforderten Ausbildung kann die praktische Prüfung für die PPL(A) von einem örtlich ansässigen, von der zuständigen Behörde anerkannten Flugprüfer (FE(A)) abgenommen werden, vorausgesetzt, der Prüfer war an der Ausbildung des Flugschülers nicht beteiligt.
10. Die gemäß Anhang 1a zu JAR-FCL 1.055 geforderten Ausbildungs- und Betriebshandbücher können für FTOs, die nur für den Erwerb der PPL(A) und zugehöriger Berechtigungen ausbilden, kombiniert werden und nur die Informationen beinhalten, die die PPL(A) betreffen.

THEORETISCHE KENNTNISSE

11. Die theoretische Ausbildung kann in einer FTO durchgeführt werden, die genehmigte Ausbildungen außerhalb von JAA-Mitgliedstaaten durchführt. Die theoretischen Prüfungen für den Erwerb einer Lizenz oder Berechtigung sind von der zuständigen Behörde durchzuführen (siehe JAR-FCL 1.485).

Anhang 2 zu JAR-FCL 1.055

Zivilluftfahrerschule für Musterberechtigungen (TRTO) nur für Inhaber von Pilotenlizenzen

(Siehe JAR-FCL 1.055)

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

EINFÜHRUNG

1. Eine TRTO ist eine Organisation, die über Personal und Ausrüstung verfügt und mit geeigneter Infrastruktur eine Ausbildung zum Erwerb einer Musterberechtigung und/oder eine Ausbildung in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCC-Ausbildung) und/oder eine Ausbildung in synthetischen Flugübungsgeräten und, soweit erforderlich, eine theoretische Ausbildung für besondere Ausbildungsprogramme anbietet.
2. Eine TRTO, die eine genehmigte Ausbildung gemäß den Bestimmungen der JAR-FCL anbieten möchte, bedarf der Genehmigung der zuständigen Behörde. Die zuständige Behörde erteilt die Genehmigung nur, wenn
   (a) die Behörde die JAR-FCL Anforderungen durchsetzen kann und
   (b) die TRTO die Bestimmungen der JAR-FCL erfüllt.

Dieser Anhang enthält Bestimmungen für die Erteilung, Verlängerung und Änderung einer Genehmigung für Zivilluftfahrerschulen für Musterberechtigungen.

GENEHMIGUNGSVERFAHREN

3. Eine TRTO, die einen Antrag auf Genehmigung stellt, hat der zuständigen Behörde entsprechend Ziffer 16 und 25-27 dieses Anhangs die Ausbildungs- und Betriebshandbücher einschließlich Qualitätsmanagementsystemen und Beschreibungen ihrer Ausbildungspläne vorzulegen. Nach Vorlage des Antrages, einschließlich vollständiger Unterlagen, wird die TRTO an Ort und Stelle überprüft, um sicherzustellen, dass sie die Bestimmungen dieses Anhangs erfüllt. Vorbehaltlich einer zufrieden stellenden Überprüfung, wird der TRTO zunächst eine Genehmigung für einen Zeitraum von einem Jahr erteilt; eine Verlängerung der Genehmigung kann für weitere Zeiträume von bis zu drei Jahren erteilt werden. Eine zuständige Behörde ist nicht verpflichtet, einer TRTO mit Sitz außerhalb der JAA-Mitgliedstaaten eine Genehmigung zu erteilen, wenn sie nicht über die notwendigen personellen Ressourcen verfügt oder die Kosten für das Verfahren der Genehmigung und Überprüfung eine unangemessene Belastung für die zuständige Behörde darstellen.
4. Die TRTO hat sämtliche Lehrgänge der zuständigen Behörde zur Genehmigung vorzulegen.
5. Die zuständigen Behörde hat gemäß den §§ 47 und § 48 LFG vorzugehen, wenn die zugrunde liegenden Bestimmungen oder Standards nicht mehr den genehmigten Mindestanforderungen entsprechen.
6. Änderungen eines genehmigten Lehrganges oder Änderungen im Betriebs- oder Ausbildungshandbuch bedürfen der vorherigen Genehmigung der zuständigen Behörde; dies gilt jedoch nicht für geringfügige Änderungen im täglichen Betriebsablauf. In Zweifelsfällen hinsichtlich der Geringfügigkeit von Änderungen ist die zuständige Behörde zu befragen.
7. Eine TRTO kann, im Rahmen ihrer gesamten Ausbildungsorganisation und vorbehaltlich der Genehmigung der zuständigen Behörde, Ausbildungsvereinbarungen mit anderen Zivilluftfahrerschulen treffen oder Zweigniederlassungen errichten.

WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGSFÄHIGKEIT

8. Eine TRTO muss der zuständigen Behörde nachweisen, dass sie über ausreichende finanzielle Grundlagen verfügt, um die Ausbildung gemäß den genehmigten Standards durchzuführen.

Eine TRTO muss eine den Anforderungen der zuständigen Behörde genügende Person ernennen, die der zuständigen Behörde glaubhaft macht, dass ausreichende finanzielle Grundlagen vorhanden sind, um die Ausbildung gemäß den genehmigten Standards durchzuführen. Bei dieser Person handelt es sich um den verantwortlichen Geschäftsführer.

ÜBERPRÜFUNG

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

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

BETRIEBSLEITUNG UND LEHRPERSONAL

11. Die Betriebsstruktur der TRTO muss die Aufsicht über alle Mitarbeiter durch Personen gewährleisten, die über die notwendige Erfahrung und Befähigung verfügen, um anhaltend hohe Standards sicherzustellen. Nähere Angaben zur Betriebsstruktur, aus denen individuelle Aufgaben hervorgehen, müssen im Betriebshandbuch der TRTO enthalten sein.
12. Es ist ein Ausbildungsleiter (HT) zu benennen, der den Anforderungen der zuständigen Behörde genügt. Der Ausbildungsleiter hat sicherzustellen, dass die TRTO die Bestimmungen der JAR-FCL erfüllt. Diese Person trägt die alleinige unmittelbare Verantwortung gegenüber der zuständigen Behörde.
13. Die TRTO muss über geeignetes Personal verfügen, um die Ausbildungsziele erfüllen zu können. Für jede Lehrkraft sind Aufgabenbereiche festzulegen und zu dokumentieren.

LEHRBERECHTIGTE FÜR MUSTERBERECHTIGUNGEN

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

(a) im Besitz einer gültigen CPL oder ATPL und der gültigen Berechtigung(en) sein, für die sie ausbilden;

(b) im Besitz einer Lehrberechtigung für die in der/den Ausbildung(en) verwendeten Flugzeuge sein; oder

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

ANERKANNTE LEHRBERECHTIGTE FÜR DIE AUSBILDUNG AN SYNTHETISCHEN FLUGÜBUNGSGERÄTEN

15. Für die Flugausbildung müssen Lehrberechtigte im Besitz einer CPL oder ATPL sein, oder in den drei Jahren vor ihrer ersten Ernennung gewesen sein, und über Erfahrungen als Lehrberechtigter für die entsprechende Ausbildung verfügen; ausgenommen Lehrberechtigte, die im Besitz einer Anerkennung gemäß Punkt 3 und 4 der Anlange 1 zu JAR-FCL 1.005 sind. Für den Erwerb einer Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten und/oder die Ausbildung in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung in einem Flugsimulator und/oder FTD und/oder FNPT II, müssen Lehrberechtigte im Besitz einer Lehrberechtigung TRI(A) sein oder über eine Anerkennung SFI(A) verfügen.

THEORETISCHE AUSBILDUNG

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

AUSBILDUNGSSTANDARDS

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

AUFZEICHNUNGEN

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

(a) Beurteilungen der Lehrgangsteilnehmer vor und während eines Lehrganges;

(b) ausführliche Angaben zur theoretischen und praktischen Ausbildung und ggf. zur Ausbildung an einem synthetischen Flugübungsgerät einzelner Lehrgangsteilnehmer; und

(c) personenbezogene Daten über das Personal der TRTO (Ablauf der Gültigkeitsdauer von Tauglichkeitszeugnissen, Berechtigungen, etc.).

19. Die Form des Ausbildungsnachweises für die Lehrgangsteilnehmer ist im Ausbildungshandbuch festzulegen.
20. Die TRTO hat die Ausbildungsnachweise und Berichte auf Verlangen der zuständigen Behörde vorzulegen.

AUSBILDUNGSPROGRAMM

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

AUSBILDUNGSFLUGZEUGE

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

EINRICHTUNGEN

23. Es müssen geeignete Ausbildungseinrichtungen vorhanden sein.

VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE AUFNAHME DER AUSBILDUNG

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

AUSBILDUNGS- UND BETRIEBSHANDBUCH

25. Eine TRTO hat ein Ausbildungs- und Betriebshandbuch zu erstellen und auf aktuellem Stand zu halten. Darin müssen Informationen und Anweisungen enthalten sein, die dem Personal bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben und den Lehrgangsteilnehmern als Anleitung für die Erfüllung der Ausbildungsanforderungen dienen. Eine TRTO muss dem Personal und, falls notwendig, den Lehrgangsteilnehmern, Einsicht in das Ausbildungs- und Betriebshandbuch und die Genehmigungsunterlagen der zuständigen Behörde gewähren. Das Änderungsverfahren ist festzulegen und Änderungen sind sorgfältig zu überwachen.
26. Das Ausbildungshandbuch muss für jede Ausbildungsphase Anforderungen, Zweck und Ziele der Ausbildung angeben, die von den Lehrgangsteilnehmern zu erfüllen sind, einschließlich der Aufnahmebedingungen für den jeweiligen Lehrgang, soweit zutreffend. Es muss folgendes beinhalten:

Teil 1 - Ausbildungsplan

Teil 2 - Flugbesprechungen und Flugübungen

Teil 3 - Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten

Teil 4 - Theoretische Ausbildung

27. Das Betriebshandbuch muss für bestimmte Mitarbeiter sachdienliche Informationen liefern, z. B. für Lehrberechtigte für Musterberechtigungen, Lehrberechtigte für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten, Lehrer für Theorieausbildung, Betriebs- und Instandhaltungspersonal, etc. und folgendes enthalten:
    (a) Allgemeines
    (b) Technik
    (c) Überlandflug
    (d) Ausbildung des Personals

Anhang 3 zu JAR-FCL 1.055

Genehmigung von Fernlehrgängen für modulare theoretische Ausbildung

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

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

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.205)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.251)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.285)

Ausbildungsorganisation

1. Unterrichtsräume müssen entweder in der Hauptniederlassung der Zivilluftfahrerschule oder, vorbehaltlich der Genehmigung durch die zuständige Behörde, in einer geeigneten Einrichtung an anderer Stelle, vorhanden sein. In jedem Fall müssen die Unterrichtsräume und alle zugehörigen Unterrichtseinrichtungen den für die Betriebsgenehmigung bestehenden Anforderungen entsprechen. Vor Beginn der Ausbildung ist die Genehmigung der zuständigen Behörde für die Durchführung eines modularen Ausbildungsprogramms mit Fernunterricht einzuholen.
2. Der Ausbildungsleiter (HT) oder Leiter der theoretischen Ausbildung (CGI) einer FTO, die Fernunterricht anbietet, muss die Anforderungen von Anhang 1a zu JAR-FCL 1.055 erfüllen. Alle Lehrer für Theorieausbildung müssen die Anforderungen der JAR-FCL erfüllen und über eine geeignete Qualifikation oder entsprechende Erfahrung verfügen, die den Anforderungen der zuständigen Behörde genügt.
3. FTOs, die nur theoretische Ausbildung anbieten, unterliegen den gleichen Genehmigungs- und Auditierungsanforderungen wie FTOs gemäß Anhang 1a zur JAR-FCL 1.055.
4. Es bleibt der genehmigten FTO überlassen, ob sie ihre Lehrgänge auf der Grundlage von Vollzeitanwesenheit oder Fernunterricht anbietet. Für alle Fächer der modularen Fernlehrgänge muss Direktunterricht vorgesehen werden. Der Direktunterricht muss mindestens 10 % der Gesamtdauer des Lehrganges umfassen.

LEHRBERECHTIGTE

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

LEHRGÄNGE

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

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

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

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.060

Die zuständige Behörde hat in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen, inwiefern in JAA-Mitgliedstaaten von JAR-FCL 1.060 abweichende Bestimmungen in Geltung sind.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.075

Form und Inhalt von Pilotenlizenzen

ALLGEMEINES

1. Der Pilot hat stets eine gültige Lizenz einschließlich eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses mitzuführen, wenn er die Rechte der Lizenz ausübt.
2. Der Lizenzinhaber hat einen amtlichen Lichtbildausweis mitzuführen.
3. Flugmedizinische Einschränkungen (z. B. das Tragen von Sehhilfen, etc.) sind in das Tauglichkeitszeugnis einzutragen.
4. Die zuständige Behörde ist in diesem Fall die ausstellende Behörde.

Beispiel für eine im Einklang mit den Regelungen der JAA (§ 41 LFG) ausgestellte Lizenz:

Deckblatt

Bezeichnung der Behörde und Logo (in englischer Sprache und in der Landessprache) PILOTENLIZENZ (in englischer Sprache und in der Landessprache) Ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO und den Regelungen von JAR-FCL (in englischer Sprache und in der Landessprache)	Bestimmungen Die Größe einer Seite darf nicht mehr als 1/8 DIN A4 Format betragen

Seite 2

I	**Ausstellerstaat**	Bestimmungen
III	**Lizenznummer**	Die Nummer der Lizenz beginnt immer mit dem/den UN-Länderkennbuchstaben des Ausstellerstaates
IV	**Name und Vorname(n) des Inhabers**	
IVa	**Geburtsdatum** (siehe Anmerkung) **und Geburtsort**	Datumsangaben sind in der allgemeingültigen Form, d.h. Tag/Monat/Jahr vollständig aufzuführen (z. B. 21/01/1995).
V	**Anschrift** Straße, Postleitzahl, Ort	Siehe JAR-FCL 1.070
VI	**Staatsangehörigkeit**	
VII	**Unterschrift des Inhabers**	
VIII	**Ausstellende Behörde** z. B. Die Erteilung dieser CPL(A) erfolgte auf der Grundlage einer ATPL(A), erteilt von ...(Nicht-JAA-Mitgliedstaat).	
X	**Unterschrift der Behörde und Ausstellungsdatum**	
XI	**Siegel oder Stempel der ausstellenden Behörde**	

Seite 3

II	**Art der Lizenz, Datum der Erstausstellung und Länderkennbuchstabe**	Abkürzungen werden gemäß JAR-FCL verwendet (z. B. PPL(A), ATPL(A), etc.) Datumsangaben sind in der allgemeingültigen Form d.h. Tag/Monat/Jahr vollständig aufzuführen (z. B. 21/01/1995)
IX	**Gültigkeit:** Diese Lizenz ist gültig bis ..... Die Rechte der Lizenz dürfen nur ausgeübt werden, wenn der Inhaber ein entsprechendes, gültiges Tauglichkeitszeugnis mitführt. Gemäß JAR-FCL 1.015(a)(1) ist der Lizenzinhaber berechtigt, die Rechte seiner Lizenz auf Luftfahrzeugen auszuüben, die in einem JAA-Mitgliedstaat eingetragen sind. Der Lizenzinhaber hat einen amtlichen Lichtbildausweis mitzuführen.	Die Gültigkeitsdauer der Lizenz beträgt längstens fünf Jahre, beginnend mit dem unter II genannten Datum der Erstausstellung. Dieser Lichtbildausweis wird nicht näher festgelegt; außerhalb des Ausstellerstaates der Lizenz genügt ein Reisepass.
XII	**Sprechfunkberechtigungen:** Der Inhaber dieser Lizenz hat nachgewiesen, dass er den Sprechfunkverkehr an Bord eines Luftfahrzeuges in englischer Sprache durchführen kann (andere Sprachen laut Angabe).	
XIII	**Bemerkungen:**	Platz für sonstige, die Lizenz betreffende Eintragungen, die von der ICAO, EU-Verordnungen/-Vorschriften oder Bestimmungen der JAA gefordert werden, einschließlich Eintragungen zu den Sprachkenntnissen.

Seite 4

XII		Bestimmungen
Klasse /Muster/ Instrumentenflug	**Bemerkungen / Einschränkungen**	Diese Seite steht dem Ausstellerstaat für Eintragungen im Anschluss an die Erstausstellung von Berechtigungen oder die Erneuerung von abgelaufenen Berechtigungen zur Verfügung. Eintragungen über Erstausstellungen und Erneuerungen von Berechtigungen werden stets von der zuständigen Behörde vorgenommen. Betriebliche Einschränkungen werden in die Rubrik Bemerkungen/Einschränkungen neben dem jeweiligen eingeschränkten Recht eingetragen, (z. B. praktische Prüfung für Instrumentenflug mit Kopilot durchgeführt, Ausbildungsrechte auf ein bestimmten Luftfahrzeugmuster eingeschränkt. Medizinische Einschränkungen (z. B. gültig nur für Tätigkeit als Kopilot) werden gemäß den Eintragungen im Tauglichkeitszeugnis hier vermerkt.

Seiten 5,6 und 7

Bei der Durchführung von Befähigungsüberprüfungen zur Verlängerung von Muster-, Klassen- und Instrumentenflugberechtigungen stehen diese Seiten dem Prüfer, der die Befähigungsüberprüfungen abnimmt, für Eintragungen in die Lizenz zur Verfügung. Ersatzweise können Eintragungen über die Verlängerung von Berechtigungen nach den Bestimmungen des jeweiligen JAA-Mitgliedstaates auch nur von dieser vorgenommen werden.

Umfasst eine auf einem mehrmotorigen Flugzeug durchgeführte Befähigungsüberprüfung auch eine Prüfung im Instrumentenflug, verlängert sich dadurch auch die Instrumentenflugberechtigung (mit Einschränkungen, falls vorhanden). Wird bei einer Befähigungsüberprüfung keine Prüfung im Instrumentenflug durchgeführt und lassen sich Instrumentenflugrechte, die auf anderen Flugzeugen in Befähigungsüberprüfungen erworben wurden, nicht entsprechend übertragen, vermerkt der Prüfer hinter der Verlängerung dieser Berechtigung den Zusatz „VFR“ (Visual Flight Rules).

Ruhende Berechtigungen sind von der zuständigen Behörde spätestens fünf Jahre nach der letzten Verlängerung aus der Lizenz zu entfernen.

XII

Berechtigung	Datum der Prüfung	Gültig bis	Prüfer Ernennungsnr.	Unterschrift des Prüfers

Jede Seite bietet Platz für zehn Eintragungen über die Erstausstellung und Verlängerung von Berechtigungen.

Seite 8

Abkürzungsverzeichnis	

Abschnitt B - Flugschüler (Flugzeug)

JAR-FCL 1.085 Anforderungen

(a) Ein Flugschüler, der eine Lizenz oder Berechtigung gemäß § 23 anstrebt, hat über einen Flugschülerausweis gemäß § 12 zu verfügen.

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

JAR-FCL 1.090 Mindestalter

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

JAR-FCL 1.095 Flugmedizinische Tauglichkeit

Der Flugschüler hat über jenes Tauglichkeitszeugnis zu verfügen, welches für die Ausstellung der angestrebten Lizenz erforderlich ist. Falls ein in Z 2 genannter Schein angestrebt wird, kann, wenn die Sicherheit der Luftfahrt gewährleistet ist, die zuständige Behörde einen Flugschülerausweis auch ausstellen, wenn ein der Bewerber Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 2 gemäß den Bestimmungen der Anlage 2 (JAR-FCL 3) ist.

Abschnitt C – Lizenz für Privatpiloten (Flugzeug) - PPL(A)

JAR-FCL 1.100 Mindestalter

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

JAR-FCL 1.105 Flugmedizinische Tauglichkeit

Der Bewerber für eine PPL(A) muss im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses Klasse 1 oder 2 sein. Der Inhaber einer PPL(A) darf seine mit der Lizenz verbundenen Rechte nur ausüben, wenn er in Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 oder 2 ist.

JAR-FCL1.110 Rechte und Voraussetzungen

(a) Rechte

Der Inhaber einer PPL(A) ist berechtigt, als verantwortlicher Pilot oder Kopilot auf Flugzeugen im nichtgewerblichen Luftverkehr tätig zu sein.

(b) Voraussetzungen

(1) Der Bewerber für eine PPL(A), der die Voraussetzungen gemäß JAR-FCL 1.100, 1.105, 1.120, 1.125(a) und (b), 1.130, 1.135 und, sofern anwendbar, 1.010(a)(4) nachweist, erfüllt damit die Anforderungen für die Erteilung einer PPL(A) und hat mindestens die Klassen-/Musterberechtigung für das in den praktischen Prüfung verwendete Flugzeugmuster erworben.

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

JAR-FCL 1.115 Reserviert

JAR-FCL 1.120 Flugerfahrung und Anrechnung

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

JAR-FCL 1.125 Ausbildungslehrgang

(Siehe Anhang 1, 2 und 3 zu JAR-FCL 1.125)

(a) Allgemeines

Der Bewerber für eine PPL(A) hat in einer FTO oder einer registrierten Zivilluftfahrerschule die erforderliche Ausbildung in Übereinstimmung mit dem Lehrplan gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.125 nachzuweisen. Die Voraussetzungen für die Registrierung der Zivilluftfahrerschule sind in Anhang 2 zu JAR-FCL 1.125 und 3 zu JAR-FCL 1.125 enthalten.

(b) Flugausbildung

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

(c) Nachtflugqualifikation

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

JAR-FCL 1.130 Theoretische Prüfung

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

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

JAR-FCL 1.135 Praktische Fähigkeiten

(Siehe JAR-FCL 1.125(a))

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.130 und 1.135, und Anhang 2 zu JAR-FCL 1.135 und Anhang 1 und 3 zu JAR-FCL 1.240)

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

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.125

Ausbildungslehrgang für PPL(A) - Zusammenfassung

(Siehe JAR-FCL 1.125)

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

THEORETISCHE AUSBILDUNG

2. Der Lehrplan für die theoretische Ausbildung des PPL(A)-Lehrganges hat folgende Gegenstände in dem Umfang zu umfassen, wie sie für Inhaber von Privatpilotenscheinen von Bedeutung sind:

Luftrecht, allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse (A), Flugleistung und Flugplanung, menschliches Leistungsvermögen, Meteorologie, Navigation, betriebliche Verfahren, Aerodynamik und Sprechfunkverkehr.

Die zuständige Behörde hat die näheren Bestimmungen zur theoretischen Ausbildung von Privatpiloten festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

FLUGAUSBILDUNG

3. Der Lehrplan für die Flugausbildung zum PPL(A) muss folgendes umfassen:

(a) Flugvorbereitung, einschließlich Bestimmung von Masse und Schwerpunktlage, Kontrolle und Bereitstellung des Flugzeuges;

(b) Platzrundenverfahren, Verfahren zur Vermeidung von Zusammenstößen und Vorsichtsmaßnahmen;

(c) Führen des Flugzeuges mit Sicht nach außen;

(d) Grenzflugzustände im unteren Geschwindigkeitsbereich, Erkennen und Beenden von beginnenden und voll überzogenen Flugzuständen;

(e) Grenzflugzustände im oberen Geschwindigkeitsbereich, Erkennen und Beenden von Spiralsturzflugzuständen;

(f) Starts und Landungen mit und ohne Seitenwind;

(g) Starts mit höchstzulässiger Leistung auf kurzen Pisten und unter Berücksichtigung der Hindernisfreiheit und Landungen auf kurzen Pisten;

(h) Führen des Flugzeuges ausschließlich nach Instrumenten, einschließlich einer Horizontalkurve von 180° (dieser Teil der Ausbildung kann von einem FI(A) durchgeführt werden);

(i) Überlandflüge mit Sicht nach außen, Koppelnavigation und Funknavigationshilfen;

(j) Notverfahren, einschließlich simulierter Ausfälle der Flugzeugausrüstung; und

(k) An- und Abflüge von und zu kontrollierten Flugplätzen, Flüge durch Kontrollzonen, Einhaltung von Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverkehr und Sprechgruppen.

AUSBILDUNGSFLUGZEUGE

4. Ein BITD kann für folgende Ausbildungszwecke benutzt werden:
   - Führen des Flugzeuges ausschließlich nach Instrumenten,
   - Funknavigation (siehe Übungen unter 3 oben), und
   - Grundlagen des Instrumentenfluges

Die Benutzung des BITD ist abhängig von folgendem:
   - die Ausbildung ist durch Übungen auf einem Flugzeug zu ergänzen,
   - die Aufzeichnung der Flugdaten muss gewährleistet sein, und
   - ein FI(A) hat die Ausbildung durchzuführen.

5. Es müssen ein oder mehrere Ausbildungsflugzeuge zur Verfügung stehen, die für die entsprechende Ausbildung geeignet sind und deren Ausrüstung und Instandhaltung gemäß den entsprechenden JAR-Standards erfolgt. Mit der Ausbildung auf Flugzeugen, die über ein von einem JAA-Mitgliedstaat erteiltes oder anerkanntes Lufttüchtigkeitszeugnis verfügen, kann der Bewerber zusammen mit der Lizenz eine Klassenberechtigung für einmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk erwerben. Mit der Ausbildung auf Reisemotorseglern, die nach den Bestimmungen von JAR-22 als Muster zugelassen sind, kann der Bewerber zusammen mit der

Lizenz eine Klassenberechtigung für Reisemotorsegler erwerben. Jedes Flugzeug muss mit einem Doppelsteuer ausgerüstet sein. Schwenkbare Steuer sind nicht zulässig. Je nach Art der Ausbildung müssen ein oder mehrere Flugzeuge zur Verfügung stehen, mit dem oder denen das Überziehverhalten und Vermeiden von Trudeln vorgeführt werden kann sowie ein oder mehrere Flugzeuge, die für die Simulation von Instrumentenflug-Wetterbedingungen in geeigneter Weise ausgerüstet sind.

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

FLUGPLÄTZE

6. Die Hauptniederlassung und jede Zweigniederlassung, auf denen eine Flugausbildung durchgeführt wird, müssen mindestens über folgende Einrichtungen verfügen:

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

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

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

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

(iv) ein gleichmäßiger Übergang vom Abheben bis zur Geschwindigkeit für die beste Steigrate mit normalen fliegerischen Fähigkeiten oder Verfahren durchgeführt werden kann;

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

(c) eine geeignete Pistenbefeuerung für die Nachtflugausbildung;

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

Anhang 2 zu JAR-FCL 1.125

Registrierte Zivilluftfahrerschulen, die nur für den Erwerb der PPL ausbilden

(Siehe JAR-FCL 1.125)

1. Der Antrag auf Registrierung muss vom Inhaber der Zivilluftfahrerschule oder dem namhaft gemachten verantwortlichen Geschäftsführer an die zuständige Behörde gestellt werden. Die zuständige Behörde hat den Antragsteller mit dem Antragsformular zu versehen.
2. Das Antragsformular für die Registrierung muss die Informationen wie in Anhang 3 zu JAR-FCL 1.125 enthalten.
3. Nach Erhalt des ausgefüllten Antragsformulars ist von der zuständigen Behörde gemäß § 45 LFG vorzugehen.
4. Jede Änderung der auf dem Formular eingetragenen Informationen hat die registrierte Zivilluftfahrerschule der zuständigen Behörde mitzuteilen.
5. Die Schule bleibt registriert, solange nicht die Registrierung gemäß § 48 LFG widerrufen wurde.

Anhang 3 zu JAR-FCL 1.125

Inhalte eines Antragsformulars zur Registrierung einer PPL Zivilluftfahrerschule

(Siehe JAR-FCL 1.115)

(Siehe JAR-FCL 1.125)

a	Name und Adresse der Flugschule, Club, Gruppen usw.
b	Name des/der Besitzer(s)
c	Beabsichtigtes Datum des Beginns der Ausbildung
d	Name, Adresse und Telefonnummer der Fluglehrer und ihrer Qualifikationen
e	(i) Name und Adresse des Flugplatzes, wenn zutreffend, auf dem die Ausbildung durchgeführt werden soll (ii) Name des Flugplatzbetreibers
f	Liste der Flugzeuge, die eingesetzt werden sollen, einschließlich aller synthetischen Flugübungsgeräten (wenn zutreffend), die von der Zivilluftfahrerschule benutzt werden sollen mit einer Aufstellung der: Flugzeugklassen, Registrierungen, eingetragene Besitzer, Lufttüchtigkeitskategorien
g	Art der von der Zivilluftfahrerschule beabsichtigten Ausbildung: Theoretische Ausbildung für PPL(A) Flugausbildung für PPL(A) Nachtflugqualifikation Klassenberechtigung für einmotorige, kolbengetriebene Flugzeuge und Reisemotorsegler Weitere (Spezifizierung) (Siehe JAR-FCL 1.017)
h	Detaillierter Versicherungsnachweis der Luftfahrzeuge
i	Angabe ob die Zivilluftfahrerschule durchgehend oder zeitweise ausbilden möchte
j	Alle zusätzlichen Informationen, die die Behörde anfordert
k	Die untenstehende Erklärung des Antragstellers, dass die gemachten Angaben a bis j richtig sind und Ausbildung gemäß JAR-FCL durchgeführt wird
Datum	
Unterschrift	

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.130 und 1.135

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

(Siehe JAR-FCL 1.130 und 1.135)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.125)

THEORETISCHE PRÜFUNG

1. Die Verfahren zur Durchführung der PPL Prüfung wird von der zuständigen Behörde festgelegt. Diese Prüfung ist eine schriftliche Prüfung in den nachfolgend aufgeführten neun Gegenständen und kann gemäß den Festlegungen der zuständigen Behörde an einem oder mehreren Tagen abgelegt werden. Eine Prüfung besteht aus mindestens 120 Fragen. Mehrere Prüfungsgegenstände können zusammengefasst werden:

Gegenstand	Zeitdauer
Luftrecht und ATC-Verfahren	
Allgemeine Luftfahrzeugkunde	
Flugleistung und Flugplanung	
Menschliches Leistungsvermögen	
Meteorologie	
Navigation	
Betriebliche Verfahren	
Aerodynamik	
Sprechfunkverkehr	
Gesamt	6:00

Für den Nachweis der erforderlichen theoretischen Kenntnisse im Gegenstand Sprechfunkverkehr ist ein entsprechendes Funkerzeugnis gemäß dem Funker-Zeugnisgesetz 1998 erforderlich. Praktische Sprechfunkprüfungen am Boden können nach Ermessen der zuständigen Behörde durchgeführt werden.

2. Der überwiegende Teil der Prüfung muss aus Auswahlfragen (Multiple Choice) bestehen.
3. Die Prüfungen werden in der/den Sprache(n) durchgeführt, die die zuständige Behörde festlegt; Die Prüfungen müssen jedoch jedenfalls in deutscher Sprache abgehalten werden, sofern nicht gesonderte Kenntnisse in englischer Sprache erforderlich sind. Die zuständige Behörde informiert den Bewerber, in welchen Sprachen Prüfungen durchgeführt werden.
4. Ein Prüfungsfach gilt als bestanden, wenn der Bewerber in diesem Fach mindestens 75% der möglichen Punktzahl erreicht hat. Punkte dürfen nur für richtige Antworten vergeben werden.
5. Vorbehaltlich anderer Bestimmungen der JAR-FCL, hat der Bewerber die theoretischen Prüfungen für den Erwerb der PPL(A) erfolgreich abgelegt, wenn er innerhalb von 18 Monaten alle Prüfungsteile bestanden hat. Die Frist wird vom Ende des Kalendermonats an gerechnet, in dem der Bewerber den ersten Prüfungsversuch unternommen hat. Eine bestandene theoretische Prüfung wird für einen Zeitraum von 24 Monaten, ab dem Datum des Bestehens, für den Erwerb einer PPL(A) akzeptiert.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

6. Der Bewerber für eine praktische Prüfung für den Erwerb einer PPL(A) hat diese Prüfung auf dem/der in der Ausbildung verwendeten Flugzeugmuster/-klasse abzulegen. Der Bewerber kann darüber entscheiden, ob er die Prüfung auf einem einmotorigen Flugzeug oder, vorbehaltlich der gemäß JAR-FCL 1.255 oder 1.260 geforderten Flugerfahrung von 70 Stunden als verantwortlicher Pilot, auf einem mehrmotorigen Flugzeug ablegen möchte. Das in der praktischen Prüfung verwendete Flugzeug muss die Bestimmungen für Ausbildungsflugzeuge erfüllen (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.125).
7. Die Verfahren für den Nachweis der Prüfungsreife des Bewerbers, einschließlich der Aushändigung des Ausbildungsnachweises des Bewerbers an den Prüfer, werden von der zuständigen Stelle festgelegt.
8. Der Bewerber muss Abschnitt 1 bis 5 der praktischen Prüfung bestehen sowie Abschnitt 6 wenn ein mehrmotoriges Flugzeug verwendet wird. Wird in einem Prüfungsabschnitt eine Übung nicht bestanden, so gilt dieser Abschnitt als nicht bestanden. Wird mehr als ein Prüfungsabschnitt nicht

bestanden, muss der Bewerber die gesamte Prüfung wiederholen. Ein Bewerber, der nur einen Prüfungsabschnitt nicht besteht, muss nur den nicht bestandenen Abschnitt wiederholen. Wird in der Wiederholungsprüfung ein Abschnitt nicht bestanden, ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Dies gilt auch für Abschnitte, die bei einem vorherigen Versuch bestanden wurden. Die gesamte Prüfung ist innerhalb von sechs Monaten abzulegen.

9. Nach einer nicht bestandenen praktischen Prüfung kann eine weitere Ausbildung erforderlich sein. Werden auch im zweiten Versuch nicht alle Abschnitte bestanden, ist die weitere Ausbildung von der zuständigen Behörde festzulegen. Die praktische Prüfung kann beliebig oft wiederholt werden.
10. Die zuständige Behörde gibt dem Prüfer Sicherheitshinweise für die Durchführung der Prüfung.
11. Sollte der Bewerber die praktische Prüfung aus für den Prüfer (FE) nicht gerechtfertigten Gründen abbrechen, ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Wird eine Prüfung aus für den FE gerechtfertigten Gründen abgebrochen, sind in einem weiteren Flug nur die nicht durchgeführten Abschnitte zu prüfen.
12. Der Bewerber kann jede Übung und jedes Verfahren einmal wiederholen. Der FE kann die Prüfung jederzeit abbrechen, wenn die fliegerischen Fähigkeiten des Bewerbers erkennen lassen, dass die gesamte Prüfung wiederholt werden muss.
13. Der Bewerber muss das Flugzeug von dem Sitz führen, von dem er die Tätigkeiten des verantwortlichen Piloten ausführen kann. Der Prüfungsflug ist so durchzuführen, als sei der Bewerber der einzige Pilot an Bord. Die Verantwortung für die Flugdurchführung obliegt gemäß § 52 LFG dem beaufsichtigenden Fluglehrer.
14. Die Flugstrecke für den Navigationsflug wird vom FE ausgewählt. Der Flug kann auf dem Startflugplatz oder einem anderen Flugplatz enden. Der Bewerber ist für die Planung des Fluges verantwortlich und hat sicherzustellen, dass sich alle Ausrüstungsgegenstände und Unterlagen für die Durchführung des Fluges an Bord befinden. Der Prüfungsabschnitt Navigation gemäß Anhang 2 zu JAR-FCL 1.135 muss mindestens 60 Minuten dauern und kann, in Absprache zwischen Bewerber und FE, als gesonderte Prüfung durchgeführt werden.
15. Der Bewerber hat dem FE die durchgeführten Kontrollen und Maßnahmen anzusagen, einschließlich der Identifizierung von Funkeinrichtungen. Kontrollen sind in Übereinstimmung mit der autorisierten Checkliste für das in der Prüfung verwendete Flugzeugmuster durchzuführen. Im Rahmen der Flugvorbereitung für die praktische Prüfung hat der Bewerber das Setzen der Triebwerkleistungen und die Geschwindigkeiten zu bestimmen. Flugleistungsdaten für Start, Anflug und Landung sind vom Bewerber in Übereinstimmung mit dem Betriebs- oder Flughandbuch des verwendeten Flugzeuges zu berechnen.
16. Der FE soll sich an der Durchführung des Fluges nicht beteiligen, es sei denn, dass ein Eingreifen aus Sicherheitsgründen oder zur Vermeidung von unannehmbaren Verzögerungen für andere Luftverkehrsteilnehmer erforderlich wird.

PRÜFUNGSTOLERANZEN

17. Der Bewerber hat folgende Fähigkeiten nachzuweisen:
    - Führen des Flugzeuges innerhalb seiner Betriebsgrenzen;
    - ruhige und exakte Durchführung sämtlicher Übungen;
    - gutes Urteilsvermögen und Verhalten als Luftfahrer (airmanship);
    - Anwendung von Kenntnissen aus der Luftfahrt; und
    - Kontrolle über das Flugzeug zu jedem Zeitpunkt des Fluges, so dass die erfolgreiche Durchführung eines Verfahrens oder einer Übung zu keiner Zeit ernsthaft gefährdet ist.
18. Die folgenden Toleranzen stellen allgemeine Richtwerte dar. Turbulenzen, Flugeigenschaften und Flugleistung des verwendeten Flugzeugmusters werden vom FE entsprechend berücksichtigt.

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

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

INHALT DER PRAKTISCHEN PRÜFUNG

19. Die Prüfungsinhalte und -abschnitte gemäß Anhang 2 zu JAR-FCL 1.135, sind für die praktische Prüfung für den Erwerb einer PPL(A) für ein- und mehrmotorige Flugzeuge anzuwenden. Das Antragsformular für die praktische Prüfung ist von der zuständigen Behörde festzulegen.

Anhang 2 zu JAR-FCL 1.135

Praktische Prüfung/Prüfungsformular für den Erwerb einer PPL(A)

(Siehe JAR-FCL 1.135)

Abschnitt 1 **Abflug**	
Gebrauch der Checkliste, Verhalten als Pilot (Fliegen des Flugzeuges mit Sicht nach außen, Eisverhütungs-/Enteisungsverfahren etc.) gelten für alle Abschnitte:	
a	Flugvorbereitung einschließlich Dokumentation und Flugwetterberatung
b	Berechnung von Masse, Schwerpunktlage und Flugleistung
c	Kontrolle und Bereitstellung des Flugzeuges
d	Anlassen der Triebwerke, Verfahren nach dem Anlassen
e	Rollen, Flugplatzverfahren, Verfahren vor dem Start
f	Start und Kontrollen nach dem Start
g	Abflugverfahren
h	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren / Sprechfunkverfahren
Abschnitt 2 **Allgemeine Flugübungen**	
a	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren / Sprechfunkverfahren
b	Geradeaus- und Horizontalflug bei verschiedenen Geschwindigkeiten
c	Steigflug: i. Beste Steiggeschwindigkeit ii. Steigflugkurven iii. Übergang zum Horizontalflug
d	Kurven (mit 30° Querneigung)
e	Steilkurven (mit 45° Querneigung) (einschließlich Erkennen und Beenden eines kritischen Flugzustandes)
f	Grenzflugzustände im unteren Geschwindigkeitsbereich mit und ohne Landeklappen
g	Überzogener Flugzustand: i. Überzogener Flugzustand in Reiseflugkonfiguration und Beenden mit Motorhilfe ii. Annäherung an den überzogenen Flugzustand in einer Sinkflugkurve mit 20° Querneigung, Anflugkonfiguration iii. Annäherung an den überzogenen Flugzustand in Landekonfiguration
h	Sinkflug: i. Mit und ohne Motorhilfe ii. Sinkflugkurven (steile Gleitflugkurven) iii. Übergang zum Horizontalflug
Abschnitt 3 **Überlandflug**	
a	Flugplan, Koppelnavigation, Gebrauch der Navigationskarten
b	Einhalten von Flughöhe, Steuerkurs und Fluggeschwindigkeit
c	Orientierung, Berechnung und Korrektur von voraussichtlichen Ankunftszeiten, Ergänzung (Berichtigung) des Flugplanformulares
d	Fliegen zum Ausweichflugplatz (Planung und Durchführung)
e	Gebrauch von Funknavigationshilfen
f	Flug nach Instrumenten (180°-Kurve bei simulierten Instrumentenflug-Wetterbedingungen)
g	Flugmanagement (Kontrollen, Kraftstoffversorgung und Prüfung auf Vergaservereisung etc.) Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren / Sprechfunkverfahren

Abschnitt 4 **Anflug und Landeverfahren**	
a	Anflugverfahren
b	*Ziellandung (Landung auf kurzen Pisten), Seitenwindlandung, wenn entsprechende Bedingungen vorliegen
c	*Landung ohne Landeklappen
d	Landeanflug ohne Motorhilfe (nur einmotorige Flugzeuge)
e	Aufsetzen und Durchstarten
f	Durchstarten aus geringer Höhe
g	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle: Einhaltung der Flugverkehrsverfahren / Sprechfunkverfahren
h	Tätigkeiten nach Beendigung des Fluges
Abschnitt 5 **Außergewöhnliche Verfahren und Notverfahren**	
Dieser Abschnitt kann mit Abschnitt 1 bis 4 verbunden werden.	
a	Simulierter Triebwerksausfall nach dem Start (nur einmotorige Flugzeuge)
b	*Simulierte Notlandung (nur einmotorige Flugzeuge)
c	Simulierte Sicherheitslandung (nur einmotorige Flugzeuge)
d	Simulierte Notfälle
e	Mündliche Prüfung
Abschnitt 6 **Simulierter Triebwerksausfall und einschlägige, auf das Muster bezogene Übungen**	
Dieser Abschnitt kann mit Abschnitt 1 bis 5 verbunden werden.	
a	Simulierter Triebwerksausfall während des Starts (in sicherer Höhe, sofern nicht in einem Flugsimulator durchgeführt)
b	Anflug und Durchstarten mit simuliertem Triebwerksausfall
c	Anflug und Landung bis zum vollständigen Stillstand mit simuliertem Triebwerksausfall
d	Triebwerkausfall, Abstellen und Wiederanlassen
e	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren / Sprechfunkverfahren, Verhalten als Pilot (airmanship)
f	Vom Flugprüfer festgelegt — einschlägige Übungen der praktischen Prüfung für den Erwerb einer Musterberechtigung; darunter, soweit zutreffend: i. Flugzeugsysteme, einschließlich der Bedienung des Autopiloten ii. Betrieb der Druckkabine iii. Gebrauch der Eisverhütungs-/Enteisungsanlage
g	Mündliche Prüfung

* Übungen können nach Ermessen des Prüfers kombiniert werden.

Abschnitt D - Berufspilotenlizenz (Flugzeug) - CPL(A)

JAR-FCL 1.140 Mindestalter

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

JAR-FCL 1.145 Flugmedizinische Tauglichkeit

Der Bewerber für eine CPL(A) muss im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 sein. Der Inhaber einer CPL(A) darf seine mit der Lizenz verbundenen Rechte nur ausüben, wenn er in Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 ist.

JAR-FCL 1.150 Rechte und Voraussetzungen

(a) Rechte

Vorbehaltlich weiterer Bestimmungen ist der Inhaber einer CPL(A) berechtigt:

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

(2) als verantwortlicher Pilot oder Kopilot auf Flugzeugen in allen Verwendungsarten (§ 2 ZLLV 2005) außer der gewerblichen Beförderung von Personen und Sachen tätig zu sein;

(3) als verantwortlicher Pilot in der Verwendungsart der gewerblichen Beförderung von Personen und Sachen auf Flugzeugen mit einem Piloten tätig zu sein;

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

(b) Voraussetzungen

Der Bewerber für eine CPL(A), der die Voraussetzungen gemäß JAR-FCL 1.140, 1.145, 1.155 bis 1.170 und, sofern anwendbar, 1.010(a)(4) nachweist, erfüllt damit die Anforderungen für die Erteilung einer CPL(A) und hat mindestens die Klassen/Musterberechtigung für das in der praktischen Prüfung verwendete Flugzeugmuster erworben. Sofern ein Instrumentenfluglehrgang einschließlich theoretischer und praktischer Prüfung in Übereinstimmung mit JAR-FCL 1 Abschnitt E nachgewiesen wird, ist die Instrumentenflugberechtigung eingeschlossen.

JAR-FCL 1.155 Flugerfahrung und Anrechnung

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

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

(a) Durchgehende Ausbildung

(1) Flugerfahrung

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

2) Anrechnung

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

(b) Modulare Ausbildung

(1) Flugerfahrung

Der Bewerber für eine CPL(A), der nicht Absolvent einer durchgehenden Ausbildung ist, muss mindestens 200 Stunden als Pilot auf Flugzeugen mit einem von einem JAA-Mitgliedstaat erteilten oder akzeptierten Lufttüchtigkeitszeugnis nachweisen.

(2) Anrechnung

Von den 200 Flugstunden:

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

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

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

(c) Flugzeit

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

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

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

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

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

(d) Einem Bewerber, der über ein Abschlusszeugnis für das Grundmodul für Instrumentenflug gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.205 verfügt, können bis zu 10 Stunden auf die erforderliche Instrumentenausbildungszeit in der durchgehenden oder modularen Ausbildung angerechnet werden.

(e) Inhaber einer MPL(A)

Vor Ausübung der Rechte einer CPL(A), muss der Inhaber einer MPL(A) folgendes im Flugzeug abgeschlossen haben:

(1) Entweder 70 Stunden als verantwortlicher Pilot oder mindestens 10 Stunden als verantwortlicher Pilot und die erforderliche zusätzliche Flugzeit von 60 Stunden als verantwortlicher Pilot unter Aufsicht (PICUS), darin enthalten 20 Stunden Überlandflüge nach Sichtflugregeln als verantwortlicher Pilot, oder Überlandflugzeit bestehend aus mindestens 10 Stunden als verantwortlicher Pilot und 10 Sunden als verantwortlicher Pilot unter Aufsicht. Dies muss einen Überlandflug nach Sichtflugregeln von mindestens 540 km (300 NM) enthalten, in dessen Verlauf Landungen bis zum vollständigen Stillstand an zwei verschiedenen Flugplätzen als verantwortlicher Pilot geflogen werden müssen.

(2) die Elemente der modularen Ausbildung für eine CPL(A) gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165(a)(4) Ziffer 11(a) und 12; und

(3) die praktische CPL(A) Prüfung entweder auf einem einmotorigen oder mehrmotorigen Flugzeug gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.170.

JAR-FCL 1.160 Theoretische Kenntnisse

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

(a) Lehrgang

Der Bewerber für eine CPL(A) hat eine theoretische Ausbildung in einer genehmigten Zivilluftfahrerschule für Flugausbildung (FTO) nachzuweisen. Dieser Lehrgang muss mit der Flugausbildung gemäß JAR-FCL 1.165 abgestimmt sein.

(b) Prüfung

Der Bewerber für eine CPL(A) hat theoretische Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten einer CPL(A) entsprechen. Des Weiteren muss er die Bestimmungen des Abschnitts J dieser Anlage (JAR-FCL 1) erfüllen.

(c) Der Bewerber, der an einer durchgehenden Ausbildung teilgenommen hat, hat mindestens die in diesem Lehrgang geforderten Kenntnisse in Art und Umfang gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165(a)(1) bis (3) nachzuweisen.

JAR-FCL 1.165 Flugausbildung

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

(a) Lehrgang

Der Bewerber für eine CPL(A) hat eine genehmigte durchgehende oder modulare Ausbildung auf Flugzeugen mit einem von einem JAA-Mitgliedstaat erteilten oder akzeptierten Lufttüchtigkeitszeugnis in einer Zivilluftfahrerschule nachzuweisen. Der Lehrgang soll mit der

theoretischen Ausbildung abgestimmt sein. Einzelheiten zu den genehmigten Lehrgängen sind geregelt in:

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

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

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

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

(b) Nachtflugausbildung

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

JAR-FCL 1.170 Praktische Fähigkeiten

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

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

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

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

Durchgehende Ausbildung für ATPL(A)

(Siehe JAR-FCL 1.160, 1.165 und 1.170)

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

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

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470)

1. Das Ziel einer durchgehenden ATPL(A) Ausbildung ist die Vermittlung der notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten zur Ausübung einer Tätigkeit als Kopilot auf mehrmotorigen Flugzeugen mit zwei Piloten bei der gewerblichen Beförderung und für den Erwerb der CPL(A)/IR.
2. Bewerber, die eine durchgehende ATPL(A) Ausbildung absolvieren wollen, müssen unter der Aufsicht des Ausbildungsleiters einer FTO alle Ausbildungsabschnitte eines fortlaufenden, genehmigten Ausbildungslehrganges, der von der FTO erstellt wurde, abschließen.
3. Die Dauer eines Lehrganges muss zwischen 12 und 36 Monaten liegen. Führt die FTO eine zusätzliche praktische oder theoretische Ausbildung durch, können mit Genehmigung der zuständigen Behörde besondere Vereinbarungen getroffen werden, um den Lehrgang über den Zeitraum von 36 Monaten auszudehnen.
4. Der Bewerber kann entweder als Anfänger oder als Inhaber einer gemäß ICAO Anhang 1 erteilten PPL(A) oder PPL(H) zur Ausbildung zugelassen werden. Anfänger müssen die Bestimmungen für Flugschüler des Abschnitts B der JAR-FCL erfüllen. Inhabern einer PPL(A) oder PPL(H) kann die Hälfte (50%) ihrer vor Beginn der Ausbildung geflogenen Stunden auf Luftfahrzeugen auf die geforderte Flugausbildung (JAR-FCL 1.165(a)(1) und Anhang 1 zu JAR-FCL 1.165(a)(1), Ziffer 13) angerechnet werden und zwar bis zu 40 Stunden oder, wenn eine Nachtflugqualifikation für Flugzeuge erworben wurde, bis zu 45 Stunden. Davon können bis zu 20 Stunden mit einem Lehrberechtigten geflogen worden sein. Die Anrechnung der Flugstunden erfolgt nach Ermessen der FTO und ist in den Ausbildungsnachweis des Bewerbers einzutragen. Bei Flugschülern, die nicht im Besitz einer Pilotenlizenz sind kann die FTO mit Genehmigung der zuständigen Behörde bis zu höchstens 20 Ausbildungsstunden festlegen, in denen bestimmte Flugübungen mit einem Lehrberechtigten auf einem Hubschrauber oder TMG durchzuführen sind.
5. Der Bewerber, der nicht alle Teile des ATPL(A)-Ausbildungslehrgangs besteht oder nicht in der Lage ist, die Ausbildung abzuschließen, kann bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Ablegung der theoretischen und praktischen Prüfung für eine niedrigere Lizenz und, soweit zutreffend, für eine Instrumentenflugberechtigung stellen.
6. Bewerber, die während eines Ausbildungslehrganges zu einer anderen FTO wechseln möchten, müssen bei der zuständigen Behörde die offizielle Festlegung der Flugstunden beantragen, die in der anderen FTO noch durchzuführen sind.
7. Die FTO hat sicherzustellen, dass der Bewerber vor der Zulassung zur Ausbildung über ausreichende Kenntnisse in Mathematik, Physik und Englisch verfügt, die es ihm erleichtern, dem theoretischen Unterricht zu folgen. Die geforderten englischen Sprachkenntnisse müssen den Anforderungen gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.200 entsprechen.
8. Der Lehrgang muss umfassen:

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

   (b) eine Ausbildung im Sicht- und Instrumentenflug; und

   (c) eine Ausbildung in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung für den Betrieb von Flugzeugen mit zwei Piloten.
9. Mit dem erfolgreichen Abschluss der theoretischen Prüfung(en) gemäß Ziffer 12 und der praktischen Prüfung(en) gemäß Ziffer 14 hat der Bewerber die theoretischen und praktischen Anforderungen für den Erwerb einer CPL(A) erfüllt sowie eine Klassen- oder Musterberechtigung für das/die in der/den Prüfung(en) verwendete(n) Flugzeug(e) und die Instrumentenflugberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge erworben.

THEORETISCHE AUSBILDUNG

10. Der Bewerber hat Kenntnisse in den unten bezeichneten Gegenständen zu erwerben, wie sie für den Inhaber einer ATPL(A) erforderlich sind. Die zuständige Behörde hat die Einzelheiten des Lehrplanes für die theoretische Ausbildung festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen. Ein genehmigter theoretischer ATP(A)-Lehrgang muss mindestens 750 Unterrichtsstunden umfassen (eine Unterrichtsstunde = 60 Minuten), wobei sich diese aus Unterricht im Klassenraum, interaktiven Videoprogrammen, Dia/Tonbandvorführungen, Einzelplatzstudium, rechnergestützten Ausbildungsverfahren und anderen von der zuständigen Behörde genehmigten Unterrichtsmitteln in entsprechenden Anteilen zusammensetzen können. Der Bewerber hat Inhaber eines entsprechenden Funkerzeugnisses gemäß dem Funker-Zeugnisgesetz 1998 zu sein. Die 750 Unterrichtsstunden sind so aufzuteilen, dass für die einzelnen Gegenstände folgende Mindeststundenzahlen erreicht werden:

Gegenstand	**STUNDEN**
Luftrecht	40
Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse	80
Flugleistung und Flugplanung	90
Menschliches Leistungsvermögen	50
Meteorologie	60
Navigation	150
Betriebliche Verfahren	20
Aerodynamik	30
Sprechfunkverkehr	30
Andere Stundenaufteilungen können durch die zuständige Behörde genehmigt werden.	

11. Der MCC-Lehrgang muss mindestens 25 Stunden theoretischen Unterricht umfassen.

THEORETISCHE PRÜFUNG

12. Der Bewerber hat, in Übereinstimmung mit Abschnitt J dieser Anlage (JAR-FCL 1), Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der ATPL(A) entsprechen.

FLUGAUSBILDUNG

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

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

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

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

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

(e) 115 Stunden Instrumentenzeit, darin mindestens enthalten:

(i) 50 Stunden Ausbildung im Instrumentenflug, von denen bis zu 25 Stunden aus Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I bestehen können, oder 40 Stunden, wenn die Instrumentenausbildung am Boden in einem FNPT II oder Flugsimulator durchgeführt wird. Mit Zustimmung der Behörde können bis zu 10 Stunden Instrumentenausbildung am Boden auf einem FNPT II oder Flugsimulator durch Ausbildung auf einem FNPT I ersetzt werden.

(ii) 20 Stunden Ausbildungszeit als verantwortlicher Pilot (SPIC); und

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

PRAKTISCHE PRÜFUNGEN

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

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

Durchgehende Ausbildung für CPL(A)/IR

(Siehe JAR-FCL 1.160, 1.165 und 1.170)

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

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

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470)

1. Das Ziel einer durchgehenden Ausbildung für CPL(A)/IR ist die Vermittlung der notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten zur Ausübung einer Tätigkeit als Pilot auf ein- oder mehrmotorigen Flugzeugen mit einem Piloten bei der gewerblichen Beförderung und für den Erwerb der CPL(A)/IR.
2. Bewerber für eine CPL(A)/IR in einer durchgehenden Ausbildung müssen unter der Aufsicht des Ausbildungsleiters einer FTO, alle Ausbildungsabschnitte eines fortlaufenden, genehmigten Lehrganges, der von der FTO erstellt wurde, abschließen.
3. Die Dauer eines Lehrganges muss zwischen neun und 30 Monaten liegen.
4. Der Bewerber kann entweder als Anfänger ohne Vorkenntnisse oder als Inhaber einer gemäß ICAO Anhang 1 erteilten PPL(A) oder PPL(H) zur Ausbildung zugelassen werden. Anfänger ohne Vorkenntnisse müssen die Bestimmungen für Flugschüler des Abschnitts B der JAR-FCL erfüllen. Inhabern einer PPL(A) oder PPL(H) kann die Hälfte (50%) ihrer vor Beginn der Ausbildung geflogenen Stunden auf Luftfahrzeugen auf die geforderte Flugausbildung (JAR-FCL 1.160 und 1.165(a)(2) und Anhang 1 zu JAR-FCL 1.165(a)(2), Paragraph 12) angerechnet werden und zwar bis zu 40 Stunden oder, wenn eine Nachtflugqualifikation für Flugzeuge erworben wurde, bis zu 45 Stunden. Davon können jeweils bis zu 20 Stunden mit einem Lehrberechtigten geflogen worden sein. Diese Anrechnung der Flugstunden erfolgt nach Ermessen der FTO und ist in den Ausbildungsnachweis des Bewerbers einzutragen. Bei Flugschülern, die nicht im Besitz einer Pilotenlizenz sind, kann die FTO mit Genehmigung der zuständigen Behörde bis zu höchstens 20 Ausbildungsstunden festlegen, in denen bestimmte Flugübungen mit einem Lehrberechtigten auf einem Hubschrauber oder TMG durchzuführen sind.
5. Der Bewerber, der nicht alle Teile der Ausbildung für CPL(A)/IR besteht oder nicht in der Lage ist, die Ausbildung abzuschließen, kann bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Ablegung der theoretischen und praktischen Prüfung für eine niedrigere Lizenz und, soweit zutreffend, für eine Instrumentenflugberechtigung stellen.
6. Bewerber, die während eines Ausbildungslehrganges zu einer anderen FTO wechseln möchten, müssen bei der zuständigen Behörde die offizielle Festlegung der Flugstunden beantragen, die in der anderen FTO noch durchzuführen sind.
7. Die FTO hat sicherzustellen, dass der Bewerber vor der Zulassung zur Ausbildung über ausreichende Kenntnisse in Mathematik, Physik und Englisch verfügt, die es ihm erleichtern, dem theoretischen Unterricht zu folgen. Die geforderten englischen Sprachkenntnisse müssen den Anforderungen gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.200 entsprechen.
8. Der Lehrgang muss umfassen:
   (a) eine theoretische Ausbildung, die zum Kenntnisstand der CPL(A)/IR führt; und
   (b) eine Ausbildung im Sicht- und Instrumentenflug.
9. Mit dem erfolgreichen Abschluss der theoretischen Prüfung(en) gemäß Ziffer 11 und der praktischen Prüfung(en) gemäß Ziffer 13 hat der Bewerber die theoretischen und praktischen Anforderungen für den Erwerb einer CPL(A) erfüllt sowie eine Klassen- oder Musterberechtigung für das/die in der/den Prüfung(en) verwendete(n) Flugzeug(e) und die Instrumentenflugberechtigung (A) für mehrmotorige Flugzeuge erworben.

THEORETISCHE AUSBILDUNG

10. Der Bewerber hat Kenntnisse in den unten bezeichneten Gegenständen zu erwerben, wie sie für den Inhaber einer CPL(A)/IR erforderlich sind. Die zuständige Behörde hat die Einzelheiten des Lehrplanes für die theoretische Ausbildung festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen. Ein genehmigter theoretischer CPL(A)/IR-Lehrgang muss mindestens 500 Unterrichtsstunden umfassen, wobei sich diese aus Unterricht im Klassenraum, interaktiven

Videoprogrammen, Dia-/Tonbandvorführungen, Einzelplatzstudium, rechnergestützten Ausbildungsverfahren und anderen von der zuständigen Behörde genehmigten Unterrichtsmitteln in entsprechenden Anteilen zusammensetzen können. Der Bewerber hat Inhaber eines entsprechenden Funkerzeugnisses gemäß dem Funker-Zeugnisgesetz 1998 zu sein. Die 500 Unterrichtsstunden (eine Unterrichtsstunde = 60 Minuten) sind so aufzuteilen, dass für die einzelnen Fächer folgende Mindeststundenzahlen erreicht werden:

Gegenstand	**STUNDEN**
Luftrecht	30
Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse	50
Flugleistung und Flugplanung	60
Menschliches Leistungsvermögen	15
Meteorologie	40
Navigation	100
Betriebliche Verfahren	10
Aerodynamik	25
Sprechfunkverkehr	30
Andere Stundenaufteilungen können durch die zuständige Behörde genehmigt werden.	

THEORETISCHE PRÜFUNG

11. Der Bewerber hat, in Übereinstimmung mit Abschnitt J dieser Anlage (JAR-FCL 1), Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der CPL(A) und einer Instrumentenflugberechtigung entsprechen.

FLUGAUSBILDUNG

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

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

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

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

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

(e) 100 Stunden Instrumentenzeit, davon mindestens:

(i) 50 Stunden Ausbildungszeit im Instrumentenflug, von denen bis zu 25 Stunden aus Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I bestehen können, oder 40 Stunden, wenn die gesamte Instrumentenausbildung am Boden in einem FNPT II oder Flugsimulator durchgeführt wird. Mit Zustimmung der Behörde können bis zu 10 Stunden Instrumentenausbildung am Boden auf einem FNPT II oder Flugsimulator durch Ausbildung auf einem FNPT I ersetzt werden.

(ii) 20 Stunden als SPIC.

PRAKTISCHE PRÜFUNGEN

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

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

Durchgehende Ausbildung für CPL(A)

(Siehe JAR-FCL 1.160, 1.165 und 1.170)

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

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470)

1. Das Ziel einer durchgehenden Ausbildung für CPL(A) ist die Vermittlung der notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten für den Erwerb der CPL(A) sowie auf Wunsch des Bewerbers weitere Ausbildungsmaßnahmen zur Durchführung von Arbeitsflügen, ausgenommen die Ausbildung zum Lehrberechtigten und für den Erwerb einer Instrumentenflugberechtigung.
2. Bewerber für eine CPL(A) in einer durchgehenden Ausbildung müssen unter der Aufsicht des Ausbildungsleiters einer FTO, alle Ausbildungsabschnitte eines fortlaufenden, genehmigten Ausbildungslehrganges, der von der FTO erstellt wurde, abschließen.
3. Die Dauer eines Lehrganges muss zwischen neun bis 24 Monaten liegen.
4. Der Bewerber kann entweder als Anfänger oder als Inhaber einer gemäß ICAO Anhang 1 erteilten PPL(A) oder PPL(H) zur Ausbildung zugelassen werden. Anfänger müssen die Bestimmungen für Flugschüler des Abschnitts B der JAR-FCL erfüllen. Inhabern einer PPL(A) oder PPL(H) kann die Hälfte (50%) ihrer vor Beginn der Ausbildung geflogenen Stunden auf Luftfahrzeugen auf die geforderte Flugausbildung (JAR-FCL 1.165(a)(3) und Anhang 1 zu JAR-FCL 1.165(a)(3), Paragraph 12) angerechnet werden und zwar bis zu 40 Stunden oder, wenn eine Nachtflugqualifikation für Flugzeuge erworben wurde, bis zu 45 Stunden. Davon können bis zu 20 Stunden mit einem Lehrberechtigten geflogen worden sein. Diese Anrechnung der Flugstunden erfolgt nach Ermessen der FTO und ist in den Ausbildungsnachweis des Bewerbers einzutragen. Bei Flugschülern, die nicht im Besitz einer Pilotenlizenz sind, kann die FTO mit Genehmigung der zuständigen Behörde bis zu 20 Ausbildungsstunden festlegen, in denen bestimmte Flugübungen mit einem Lehrberechtigten auf einem Hubschrauber oder TMG durchzuführen sind.
5. Der Bewerber, der nicht alle Teile der Ausbildung für CPL(A) besteht oder nicht in der Lage ist, die Ausbildung abzuschließen, kann bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Ablegung der theoretischen und praktischen Prüfung für eine niedrigere Lizenz stellen.
6. Bewerber, die während eines Ausbildungslehrganges zu einer anderen FTO wechseln möchten, müssen bei der zuständigen Behörde die offizielle Festlegung der Flugstunden beantragen, die in der anderen FTO noch durchzuführen sind.
7. Die FTO hat sicherzustellen, dass der Bewerber vor der Zulassung zur Ausbildung über ausreichende Kenntnisse in Mathematik und Physik verfügt, die es ihm erleichtern, dem theoretischen Unterricht zu folgen.
8. Der Lehrgang muss umfassen:
   (a) eine theoretische Ausbildung, die zum Kenntnisstand der CPL(A) führt; und
   (b) eine Ausbildung im Sicht- und Instrumentenflug.
9. Mit dem erfolgreichen Abschluss der theoretischen Prüfung(en) gemäß Ziffer 11 und der praktischen Prüfung(en) gemäß Ziffer 13, hat der Bewerber die theoretischen und praktischen Anforderungen für die Ausstellung einer CPL(A) erfüllt sowie eine Klassen- oder Musterberechtigung für das/die in der/den Prüfung(en) verwendete(n) Flugzeug(e) erworben.

THEORETISCHE AUSBILDUNG

10. Der Bewerber hat Kenntnisse zu erwerben, wie sie für den Inhaber einer CPL(A) erforderlich sind. Die zuständige Behörde hat die Einzelheiten des Lehrplanes für die theoretische Ausbildung festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen. Ein genehmigter theoretischer CPL(A)-Lehrgang muss mindestens 300 Unterrichtsstunden (eine Unterrichtsstunde = 60 Minuten) umfassen (oder 200 Stunden, wenn der Bewerber Inhaber einer PPL ist), wobei sich diese aus Unterricht im Klassenraum, interaktiven Videoprogrammen, Dia/Tonbandvorführungen, Einzelplatzstudium, rechnergestützten Ausbildungsverfahren und anderen von der zuständigen Behördegenehmigten Unterrichtsmitteln in entsprechenden Anteilen zusammensetzen können. Der Bewerber hat Inhaber eines entsprechenden Funkerzeugnisses gemäß dem Funker-Zeugnisgesetz 1998 zu sein

THEORETISCHE PRÜFUNG

11. Der Bewerber hat, in Übereinstimmung mit Abschnitt J dieser Anlage (JAR-FCL 1), Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der CPL(A) entsprechen.

FLUGAUSBILDUNG

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

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

(b) 70 Stunden als verantwortlicher Pilot;

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

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

(e) zehn Stunden Ausbildungszeit im Instrumentenflug, davon bis zu fünf Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I oder II oder einem Flugsimulator.

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

PRAKTISCHE PRÜFUNG

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

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

Modulare Ausbildung für CPL(A)

(Siehe JAR-FCL 1.125(c))

(Siehe JAR-FCL 1.160, 1.165 und 1.170)

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

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470)

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

2.

(a) Vor Beginn einer modularen Ausbildung für CPL(A) muss der Bewerber:
im Besitz einer gemäß ICAO Anhang 1 erteilten PPL(A) sein;

(b) Vor Beginn der Flugausbildung muss der Bewerber:

(i) über 150 Stunden als Pilot verfügen; und

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

3. Bewerber für eine CPL(A) in einer modularen Ausbildung müssen unter der Aufsicht des Ausbildungsleiters einer FTO, alle Ausbildungsabschnitte eines fortlaufenden, genehmigten Ausbildungslehrganges, der von der FTO erstellt wurde, abschließen. Die theoretische Ausbildung kann auch in einer Zivilluftfahrerschule für Theorieausbildung gemäß JAR-FCL 1.055 durchgeführt werden, wobei der Ausbildungsleiter der Organisation für die Überwachung zuständig ist.
4. Die theoretische Ausbildung ist innerhalb von 18 Monaten abzuschließen. Die Flugausbildung und die praktische Prüfung sind innerhalb der Gültigkeitsdauer der bestandenen theoretischen Prüfung gemäß JAR-FCL 1.495 abzuschließen.
5. Die FTO hat sicherzustellen, dass der Bewerber vor der Zulassung zur Ausbildung über ausreichende Kenntnisse in Mathematik und Physik verfügt, die es ihm erleichtern, dem theoretischen Unterricht zu folgen.
6. Der Lehrgang muss umfassen:

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

(b) eine Flugausbildung im Sicht- und Instrumentenflug.

7. Mit dem erfolgreichen Abschluss der theoretischen Prüfung(en) gemäß Ziffer 9 und der praktischen Prüfung(en) gemäß Ziffer 13, hat der Bewerber die theoretischen und praktischen Anforderungen für die Ausstellung einer CPL(A) erfüllt sowie die Klassen- oder Musterberechtigung für das in der Prüfung verwendete Flugzeug erworben.

THEORETISCHE AUSBILDUNG

8. Der Bewerber hat Kenntnisse zu erwerben, wie sie für den Inhaber einer CPL(A) erforderlich sind. Die zuständige Behörde hat die Einzelheiten des Lehrplanes für die theoretische Ausbildung festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen. Ein genehmigter theoretischer CPL(A)-Lehrgang muss mindestens 200 Unterrichtsstunden umfassen (eine Unterrichtsstunde = 60 Minuten), wobei sich diese aus Unterricht im Klassenraum, interaktiven Videoprogrammen, Dia- / Tonbandvorführungen, Einzelplatzstudium, rechnergestützten Ausbildungsverfahren und anderen, von der Behörde genehmigten Unterrichtsmitteln in entsprechenden Anteilen zusammensetzen können. Genehmigte Fernlehrgänge können nach Genehmigung der zuständigen Behörde ebenfalls als Teil der Ausbildung angeboten werden. Der Bewerber hat Inhaber eines entsprechenden Funkerzeugnisses gemäß dem Funker-Zeugnisgesetz 1998 zu sein

THEORETISCHE PRÜFUNG

9. Der Bewerber hat, in Übereinstimmung mit Abschnitt J dieser Anlage (JAR-FCL 1), Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der CPL(A) entsprechen.

FLUGAUSBILDUNG

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

11.

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

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

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

Der Lehrplan für die Flugausbildung ist von der zuständigen Behörde festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

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

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.170

Praktische Prüfung für den Erwerb einer CPL(A)

(Siehe JAR-FCL 1.170)

(Siehe Anhang 2 zu JAR-FCL 1.170)

1. Der Bewerber für eine praktische Prüfung zum Erwerb einer CPL(A) muss die gesamte geforderte Ausbildung erfolgreich abgeschlossen haben, einschließlich der Ausbildung auf dem/der in der Prüfung verwendeten Flugzeugmuster/-klasse. Der Bewerber kann darüber entscheiden, ob er die Prüfung auf einem einmotorigen Flugzeug oder, vorbehaltlich der gemäß JAR-FCL 1.255 oder JAR-FCL 1.260 geforderten Flugerfahrung von 70 Flugstunden als verantwortlicher Pilot, auf einem mehrmotorigen Flugzeug ablegen möchte. Das in der praktischen Prüfung verwendete Flugzeug muss die Bestimmungen für Ausbildungsflugzeuge gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.055 erfüllen und für die Beförderung von mindestens vier Personen zugelassen sein sowie über einen Verstellpropeller und ein Einziehfahrwerk verfügen.
2. Das Verfahren für den Nachweis der Prüfungsreife des Bewerbers, einschließlich der Aushändigung des Ausbildungsnachweises des Bewerbers an den Prüfer, wird von der zuständigen Behörde festgelegt.
3. Der Bewerber muss die Abschnitte 1 bis 5 der praktischen Prüfung bestehen und, sofern ein mehrmotoriges Flugzeug verwendet wird, Abschnitt 6. Wird in einem Prüfungsabschnitt eine Übung nicht bestanden, so gilt dieser Abschnitt als nicht bestanden. Wird mehr als ein Prüfungsabschnitt nicht bestanden, ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Ein Bewerber, der nur einen Abschnitt nicht besteht, muss den nicht bestandenen Abschnitt wiederholen. Wird in der Wiederholungsprüfung ein Abschnitt nicht bestanden, ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Dies gilt auch für Abschnitte, die bei einem vorherigen Versuch bestanden wurden. Die gesamte praktische Prüfung ist innerhalb von sechs Monaten abzulegen.
4. Nach einer nicht bestandenen praktischen Prüfung kann eine weitere Ausbildung erforderlich sein. Werden auch im zweiten Versuch nicht alle Abschnitte bestanden, ist die weitere Ausbildung von der zuständigen Behörde festzulegen. Die Anzahl der Prüfungsversuche ist nicht beschränkt.

DURCHFÜHRUNG DER PRÜFUNG

5. Die zuständige Behörde gibt dem Prüfer (FE) Sicherheitshinweise für die Durchführung der Prüfung.
6. Sollte der Bewerber die praktische Prüfung aus für den FE nicht gerechtfertigten Gründen abbrechen, ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Wird eine Prüfung aus für den FE gerechtfertigten Gründen abgebrochen, sind in einem weiteren Flug nur die nicht durchgeführten Abschnitte zu prüfen.
7. Nach Ermessen des FE, kann der Bewerber jede Übung und jedes Verfahren einmal wiederholen. Der FE kann die Prüfung jederzeit abbrechen, wenn die fliegerischen Fähigkeiten des Bewerbers erkennen lassen, dass die gesamte Prüfung wiederholt werden muss.
8. Der Bewerber muss das Flugzeug von dem Sitz führen, von dem er die Tätigkeiten des verantwortlichen Piloten ausführen kann. Der Prüfungsflug ist so durchzuführen, als sei der Bewerber der einzige Pilot an Bord. Die Verantwortung für die Flugdurchführung richtet sich nach den nationalen Vorschriften.
9. Die Flugstrecke wird vom FE ausgewählt und muss zu einem kontrollierten Flugplatz führen. Der Flug kann auf dem Startflugplatz oder einem anderen Flugplatz enden. Der Bewerber ist für die Planung des Fluges verantwortlich und hat sicherzustellen, dass sich alle Ausrüstungsgegenstände und Unterlagen für die Durchführung des Fluges an Bord befinden. Die Dauer des Fluges muss mindestens 90 Minuten betragen.
10. Der Bewerber hat dem FE die durchgeführten Kontrollen und Maßnahmen anzusagen, einschließlich der Identifizierung von Funknavigationseinrichtungen. Kontrollen sind in Übereinstimmung mit der autorisierten Checkliste für das in der Prüfung verwendete Flugzeugmuster durchzuführen. Im Rahmen der Flugvorbereitung für die praktische Prüfung hat der Bewerber das Setzen der Triebwerkleistungen und die Geschwindigkeiten zu bestimmen. Flugleistungsdaten für Start, Anflug und Landung sind vom Bewerber in Übereinstimmung mit dem Betriebs- oder Flughandbuch des verwendeten Flugzeuges zu berechnen.

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

PRÜFUNGSTOLERANZEN

12. Der Bewerber hat folgende Fähigkeiten nachzuweisen:
    - Führen des Flugzeuges innerhalb seiner Betriebsgrenzen;
    - gleichmäßige und exakte Durchführung sämtlicher Übungen;
    - gutes Urteilsvermögen und Verhalten als Luftfahrer (airmanship);
    - Anwendung der Luftfahrtkenntnisse; und
    - Kontrolle über das Flugzeug zu jedem Zeitpunkt des Fluges, so dass die erfolgreiche Durchführung eines Verfahrens oder einer Übung zu keiner Zeit ernsthaft gefährdet ist.
13. Die folgenden Toleranzen stellen allgemeine Richtwerte dar: Turbulenzen, Flugeigenschaften und Flugleistung des verwendeten Flugzeugmusters werden vom FE entsprechend berücksichtigt:

Flughöhe	
- normaler Flug	± 100ft
- mit simuliertem Triebwerksausfall	± 150ft
Einhalten einer Funkstandlinie	± 5°
Steuerkurs	
- normaler Flug	± 10°
- mit simuliertem Triebwerksausfall	± 15°
Geschwindigkeit	
- Start und Anflug	± 5 Knoten
- alle anderen Flugzustände	± 10 Knoten

PRÜFUNGSINHALT

14. Die Prüfungsinhalte und -abschnitte gemäß Anhang 2 zu JAR-FCL 1.170 sind für die praktische Prüfung anzuwenden. Das Antragsformular für die praktische Prüfung kann von der Behörde festgelegt werden. Die Flugübungen der Absätze c und e (iv) im Abschnitt 2 und die Abschnitte 5 und 6 können in einem FNPT II oder einem Flugsimulator durchgeführt werden.

Anhang 2 zu JAR-FCL 1.170

Inhalt der praktischen Prüfung für den Erwerb einer CPL(A)

(Siehe JAR-FCL 1.170)

Abschnitt 1 **Abflug**	
Gebrauch der Checkliste, Verhalten als Pilot (Fliegen des Flugzeuges mit Sicht nach außen, Eisverhütungs-/Enteisungsverfahren etc.) gelten für alle Abschnitte:	
a	Flugvorbereitung einschließlich Dokumentation, Bestimmung von Masse und Schwerpunktlage, Flugwetterberatung
b	Kontrolle und Bereitstellung des Flugzeuges
c	Rollen und Start
d	Flugleistungseinstellung und Trimmung
e	Platzrundenverfahren
f	Abflugverfahren, Höhenmessereinstellung, Verfahren zur Vermeidung von Zusammenstössen (Luftraumbeobachtung)
g	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren / Sprechfunkverfahren
Abschnitt 2 **Flugübungen**	
a	Fliegen des Flugzeuges mit Sicht nach außen, einschließlich Geradeaus- und Horizontalflug, Steigflug, Sinkflug
b	Grenzflugzustände im unteren Geschwindigkeitsbereich, einschließlich Erkennen und Beenden von beginnendem Strömungsabriss (Verlust der Steuerbarkeit)
c	Kurven, einschließlich Kurven in Landekonfiguration. Steilkurven mit 45° Querneigung
d	Grenzflugzustände im oberen Geschwindigkeitsbereich, einschließlich Erkennen und Beenden von Spiralsturzflugzuständen
e	Fliegen ausschließlich nach Instrumenten, einschließlich: i. Horizontalflug, Reiseflugkonfiguration, Einhalten von Steuerkurs, Flughöhe und Fluggeschwindigkeit ii. Steig- und Sinkflugkurven mit 10° bis 30° Querneigung Beenden von ungewöhnlichen Fluglagen Ausfall von Fluglageinstrumenten
f	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren / Sprechfunkverfahren
Abschnitt 3 **Überlandflug**	
a	Fliegen des Flugzeuges mit Sicht nach außen, einschließlich Reiseflugkonfiguration, Reichweite und Höchstflugdauer
b	Orientierung, Gebrauch der Navigationskarten
c	Einhalten von Flughöhe, Fluggeschwindigkeit und Steuerkurs, Luftraumbeobachtung
d	Höhenmessereinstellung, Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren / Sprechfunkverfahren
e	Überwachung des Flugverlaufes, Flugplanungsformular, Kraftstoffverbrauch, Feststellung von Kursabweichungen und Kurskorrekturen
f	Beobachtung des Wetters, Beurteilung der weiteren Wetterentwicklung, Planung von Ausweichstrecken
g	Einhalten eines Kurses über Grund, Positionsbestimmung mittels NDB oder VOR, Identifizierung von Funknavigationseinrichtungen, Ausweichen zum Ausweichflugplatz

Abschnitt 4 **Anflug und Landung**	
a	Anflugverfahren, Höhenmessereinstellung, Luftraumbeobachtung
b	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren / Sprechfunkverfahren
c	Durchstarten aus geringer Höhe
d	Normale Landung, Seitenwindlandung (wenn entsprechende Bedingungen vorliegen)
e	Landung auf kurzen Pisten
f	Anflug und Landung ohne Motorhilfe (nur einmotorige Flugzeuge)
g	Landung ohne Landeklappen
h	Tätigkeiten nach Beendigung des Fluges
Abschnitt 5 **Außergewöhnliche Verfahren und Notverfahren**	
Dieser Abschnitt kann mit Abschnitt 1 bis 4 verbunden werden.	
a	Simulierter Triebwerksausfall nach dem Start (in sicherer Höhe), Verfahren bei Ausbruch eines Feuers im Fluge
b	Ausfall von Systemen, einschließlich Notausfahren des Fahrwerks, Ausfall der elektrischen Anlage und des Bremssystems
c	Notlandung (simuliert)
d	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren / Sprechfunkverfahren
e	Mündliche Prüfung
Abschnitt 6 **Simulierter Triebwerksausfall und einschlägige, auf die Klasse oder das Muster bezogene Übungen**	
Dieser Abschnitt kann mit Abschnitt 1 bis 5 verbunden werden.	
a	Simulierter Triebwerksausfall während des Starts (in sicherer Höhe, sofern nicht in einem Flugsimulator durchgeführt)
b	Anflug und Durchstarten mit simuliertem Triebwerksausfall
c	Anflug und Landung bis zum vollständigen Stillstand mit simuliertem Triebwerksausfall
d	Triebwerkausfall, Abstellen und Wiederanlassen
e	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren / Sprechfunkverfahren
f	Vom Flugprüfer festgelegt — einschlägige Übungen der praktischen Prüfung für den Erwerb einer Klassen- oder Musterberechtigung; darunter, soweit zutreffend: i. Flugzeugsysteme, einschließlich der Bedienung des Autopiloten ii. Betrieb der Druckkabine iii. Gebrauch der Eisverhütungs-/Enteisungsanlage
g	Mündliche Prüfung

Abschnitt E - Instrumentenflugberechtigung (Flugzeug) - IR(A)

JAR-FCL 1.174 Flugmedizinische Tauglichkeit

Der Bewerber für eine IR(A) muss in Übereinstimmung mit Anlage 2, JAR-FCL 3.355 (b) flugmedizinisch tauglich sein und über ein entsprechendes gültiges Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 oder Klasse 2 verfügen.

JAR-FCL 1.175 Erfordernis einer IR(A)

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

(b) In JAA-Mitgliedstaaten, in denen nach nationalem Recht Instrumentenflüge unter bestimmten Bedingungen (z. B. bei Nacht) verlangt werden, ist der Inhaber einer Pilotenlizenz berechtigt, nach Instrumentenflugregeln zu fliegen, vorausgesetzt, er verfügt über eine den Umständen, dem Luftraum und den Flugbedingungen, in denen der Flug durchgeführt wird, entsprechende Berechtigung. Nationale Berechtigungen, die es Piloten erlauben, nach Instrumentenflugregeln nicht nur unter Sichtflugwetterbedingungen zu fliegen ohne eine gültige Instrumentenflugberechtigung IR(A) zu besitzen, müssen auf die Ausübung im Luftraum des Staates, der die Lizenz ausgestellt hat, beschränkt werden.

JAR-FCL 1.180 Rechte und Voraussetzungen

(a) Rechte

(1) Vorbehaltlich der Beschränkungen der Berechtigung aufgrund der Unterstützung durch einen anderen Piloten, der während der praktischen Prüfung die Tätigkeiten eines Kopiloten ausführt (Flugbetrieb mit zwei Piloten/multi-pilot restriction), gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.210 ist der Inhaber einer IR(A) für mehrmotorige Flugzeuge berechtigt, ein- und mehrmotorige Flugzeuge bis zu einer Entscheidungsmindesthöhe von 200 Fuß (60 m) nach Instrumentenflugregeln zu führen. Die Instrumentenflugberechtigung für Entscheidungsmindesthöhen von weniger als 200 Fuß (60 m) kann im Anschluss an weitere Ausbildung und Prüfungen gemäß OPS 1, und Anhang 2 zu JAR-FCL 1.240, Abschnitt 6, von der zuständigen Behörde erteilt werden.

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

(b) Voraussetzungen

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

JAR-FCL 1.185 Gültigkeitsdauer, Verlängerung und Erneuerung

(a) Die Gültigkeitsdauer einer IR(A) beträgt ein Jahr, gerechnet ab dem Datum der Erteilung oder der Verlängerung oder gerechnet ab dem Ablauf einer gültigen IR(A), falls die Verlängerung gemäß JAR-FCL 1.246(a) erfolgte.

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

(c) Wurde die IR(A) innerhalb der vorangegangenen sieben Jahre nicht verlängert/erneuert, muss der Inhaber die theoretische und praktische Prüfung für den Erwerb einer IR(A) gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.210 erneut ablegen.

JAR-FCL 1.190 Flugerfahrung und Anrechnung

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

(b) Ist der Bewerber Inhaber einer IR(H), kann die gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.205 erforderliche Flugausbildung auf 10 Stunden auf Flugzeugen verringert werden.

(c) Ist der Bewerber Inhaber einer gemäß ICAO ausgestellten CPL(A), kann die gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.205 erforderliche Flugausbildung um bis zu 10 Stunden verringert werden; oder

(d) Ist der Bewerber Inhaber eines Abschlusszeugnisses des Grundmoduls für Instrumentenflug wie in Anhang 1 zu JAR-FCL 1.205 dargelegt, oder Inhaber einer CPL(A), kann die gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.205 erforderliche Flugausbildung um bis zu 10 Stunden verringert werden.

JAR-FCL 1.195 Theoretische Kenntnisse

(a) Lehrgang

Der Bewerber für eine IR(A) hat eine genehmigte theoretische Ausbildung in einer Zivilluftfahrerschule (FTO) nachzuweisen. Der Lehrgang soll, soweit möglich, mit der Flugausbildung abgestimmt sein.

(b) Der Bewerber hat Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten einer IR(A) entsprechen. Des Weiteren muss er die Bestimmungen des Abschnitts J dieser Anlage (JAR-FCL 1) erfüllen.

JAR-FCL 1.200 Kenntnisse der englischen Sprache

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.200)

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

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

JAR-FCL 1.205 Flugausbildung

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.205)

Der Bewerber für eine IR(A) hat entweder die Teilnahme an einer durchgehenden Flugausbildung, die auch die Ausbildung zum Erwerb einer IR(A) umfasst (siehe JAR-FCL 1.165), oder eine genehmigte modulare Flugausbildung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.205 nachzuweisen.

JAR-FCL 1.210 Praktische Fähigkeiten

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

(a) Allgemeines

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

(b) Mehrmotorige Flugzeuge

Für eine Instrumentenflugberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge ist die Prüfung auf einem mehrmotorigen Flugzeug abzulegen. Bewerber, die die Muster-/ Klassenberechtigung für das in der Prüfung verwendete Flugzeug erwerben möchten, müssen außerdem die Bestimmungen von JAR-FCL 1.262 erfüllen.

(c) Einmotorige Flugzeuge

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

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.200

IR(A) - Kenntnisse der englischen Sprache

(Siehe JAR-FCL 1.200)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.005)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.015)

KENNTNISSE DER ENGLISCHEN SPRACHE

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

   (a) Flug:

   Sprechfunkverkehr bezogen auf alle Flugphasen, einschließlich Notsituationen;

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

   (b) Boden:

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

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

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

   (c) Verständigung:

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

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

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

3. Wenn die unter Ziffer (1) und (2) angeführte Prüfungsmethode die Anforderungen an die Sprachkenntnisse gemäß JAR-FCL 1.010(a)(4) erfüllt, kann sie zur Ausstellung einer Eintragung über die Sprachkenntnisse in Übereinstimmung mit JAR-FCL 1.005(b)(5) verwendet werden.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.205

Modulare Ausbildung für IR(A)

(Siehe JAR-FCL 1.205)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470)

1. Das Ziel der modularen Ausbildung für IR(A) ist die Vermittlung der notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten, um Flugzeuge nach Instrumentenflugregeln und unter Instrumentenflug-Wetterbedingungen in Übereinstimmung mit ICAO PANS-OPS Dokument 8168 zu führen. Die Ausbildung besteht aus zwei Modulen, die getrennt oder zusammen absolviert werden können:

(a) Grundmodul für Instrumentenflug

Dieses Modul umfasst 10 Stunden Ausbildungszeit im Instrumentenflug, von denen bis zu 5 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem BITD, FNPT I oder II, oder einem Flugsimulator erfolgen können. Dieses Modul ist von einer FTO durchzuführen. Alle Module müssen von der zuständigen Behörde genehmigt sein. Nach Abschluss des Grundmoduls für Instrumentenflug unter Aufsicht und zur Zufriedenheit des Ausbildungsleiters, ist dem Kandidaten ein Abschlusszeugnis für die Ausbildung auszustellen.

(b) Verfahrensmodul für Instrumentenflug

Dieses Modul umfasst den Rest des Lehrplans für die IR(A), 40 Stunden Ausbildungszeit im Instrumentenflug auf einem einmotorigen Flugzeug oder 45 Stunden Ausbildungszeit im Instrumentenflug auf einem mehrmotorigen Flugzeug sowie die Theorieausbildung zum Erwerb einer IR(A). Dieses Modul ist von einer FTO durchzuführen. Alle Module müssen von der zuständigen Behörde genehmigt sein.

2. Bewerber für eine modulare Ausbildung für IR(A) müssen im Besitz einer PPL(A) oder CPL(A), jeweils mit den Rechten zur Durchführung von Flügen bei Nacht, gemäß ICAO Annex 1 sein. Ein Bewerber für das Verfahrensmodul für Instrumentenflug, der nicht im Besitz einer CPL(A) ist, muss über ein Abschlusszeugnis des Grundmoduls für Instrumentenflug verfügen. Die Zivilluftfahrerschule muss sicherstellen, dass der Bewerber für eine IR(A) für mehrmotorige Flugzeuge, der nicht im Besitz einer Klassen- oder Musterberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge ist, die Ausbildung gemäß JAR-FCL 1.261(b)(2) vor Beginn des IR(A) Ausbildungskurses absolviert hat.
3. Bewerber für das Verfahrensmodul Instrumentenflugeine in einer modularen Ausbildung müssen unter Aufsicht des Ausbildungsleiters einer FTO alle Ausbildungsabschnitte eines fortlaufenden, von der FTO erstellten, genehmigten Ausbildungslehrganges abschließen. Vor Beginn des Verfahrensmoduls für Instrumentenflug muss die FTO die Kompetenz des Bewerbers im einfachen Instrumentenflug sicherstellen. Gegebenenfalls muss ein Auffrischungskurs durchgeführt werden. Die theoretische Ausbildung kann auch in einer Zivilluftfahrerschule für Theorieausbildung gemäß JAR-FCL 1.055 durchgeführt werden, wobei der Ausbildungsleiter dieser Organisation für die Überwachung zuständig ist.
4. Die theoretische Ausbildung ist innerhalb von 18 Monaten abzuschließen. Das Verfahrensmodul für Instrumentenflug und die praktische Prüfung sind innerhalb der Gültigkeitsdauer der bestandenen theoretischen Prüfung gemäß JAR-FCL 1.495 abzuschließen.
5. Der Lehrgang muss umfassen:

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

(b) eine Flugausbildung im Instrumentenflug.

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

THEORETISCHE AUSBILDUNG

7. Der Lehrplan für die theoretische Ausbildung ist in von der zuständigen Behörde festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen. Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470 festgelegt. Ein genehmigter theoretischer IR(A)-Lehrgang muss mindestens 200 Unterrichtsstunden umfassen (eine Unterrichtsstunde = 60 Minuten), wobei sich diese aus Unterricht im Klassenraum, interaktiven Videoprogrammen, Dia-/Tonbandvorführungen, Einzelplatzstudium, rechnergestützten Ausbildungsverfahren und anderen von der zuständigen Behörde genehmigten

Unterrichtsmitteln in entsprechenden Anteilen zusammensetzen können. Genehmigte Fernlehrgänge können nach Genehmigung der zuständigen Behörde ebenfalls als Teil der Ausbildung angeboten werden. Der Bewerber hat Inhaber eines entsprechenden Funkerzeugnisses gemäß dem Funker-Zeugnisgesetz 1998 zu sein.

THEORETISCHE PRÜFUNG

8. Der Bewerber hat, in Übereinstimmung mit Abschnitt J dieser Anlage (JAR-FCL 1), Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten einer IR(A) entsprechen.

FLUGAUSBILDUNG

9. Ein IR(A)-Lehrgang für einmotorige Flugzeuge muss mindestens 50 Stunden Ausbildung im Instrumentenflug umfassen, von denen bis zu 20 Stunden aus Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I bestehen können, oder bis zu 35 Stunden in einem Flugsimulator oder FNPT II. Mit Zustimmung der zuständigen Behörde dürfen nicht mehr als 10 FNPT II- oder Simulatorstunden der Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I durchgeführt werden.
10. Ein IR(A)-Lehrgang für mehrmotorige Flugzeuge muss mindestens 55 Stunden Ausbildung im Instrumentenflug umfassen, von denen bis zu 25 Stunden aus Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I bestehen können, oder bis zu 40 Stunden in einem Flugsimulator oder FNPT II. Die verbleibende Ausbildung im Instrumentenflug muss mindestens 15 Stunden auf mehrmotorigen Flugzeugen umfassen. Mit Zustimmung der zuständigen Behörde dürfen nicht mehr als 10 FNPT II- oder Simulatorstunden der Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I durchgeführt werden.
11. Der Inhaber einer IR(A) für einmotorige Flugzeuge, der auch im Besitz einer Muster- oder Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge ist und erstmalig eine IR(A) für mehrmotorige Flugzeuge erwerben möchte, muss in einer FTO/TRTO einen Lehrgang erfolgreich abschließen; der mindestens fünf Stunden Instrumentenflug auf mehrmotorigen Flugzeugen umfasst; davon können drei Stunden in einem Flugsimulator oder FNPT II durchgeführt werden.
12. Für Inhaber einer in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der ICAO ausgestellten CPL(A) oder eines Abschlusszeugnisses des Grundmoduls für Instrumentenflug kann sich die gemäß Ziffer 9 und 10 geforderte Gesamtflugzeit um fünf Stunden verringern. Die gesamte Instrumentenflugausbildung in einem Flugzeug muss Ziffer 9 oder 10, wie jeweils anwendbar, erfüllen.
13. Die Flugübungen bis zur praktischen Prüfung für den Erwerb einer IR(A) müssen folgendes umfassen:

(a) Grundmodul für Instrumentenflug

- Einfacher Instrumentenflug ohne Sichtmerkmale von außen
- Horizontalflug
- Steigflug
- Sinkflug
- Kurven bei im Horizontalflug, Steigflug, Sinkflug
- Platzrunde mit Instrumenten
- Steilkurven
- Funknavigation
- Abfangen und Beenden von ungewöhnlichen Fluglagen
- Ausfall von Fluglageinstrumenten
- Erkennen und Abfangen von beginnendem oder vollständigem überzogenen Flugzustand

(b) Verfahrensmodul für Instrumentenflug

(1) Flugvorbereitung für Flüge nach Instrumentenflugregeln, einschließlich Benutzung des Flughandbuches und entsprechender Unterlagen der Flugverkehrsdienste für die Erstellung eines Flugplans nach Instrumentenflugregeln;

(2) Verfahren und Übungen für den Betrieb nach Instrumentenflugregeln unter normalen, ungewöhnlichen und Notfallbedingungen, die mindestens folgendes umfassen:

- Standardverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln
- IFR-Streckenflugverfahren
- Warteverfahren

- Instrumentenanflüge bis zum festgelegten Minimum
- Fehlanflugverfahren
- Landungen nach Instrumentenanflügen, einschließlich Platzrundenanflug (circling approach);

(3) Übungen während des Fluges und besondere Flugeigenschaften;

(4) soweit gefordert, Durchführung der oben genannten Übungen auf einem mehrmotorigen Flugzeug, einschließlich Führen des Flugzeuges ausschließlich nach Instrumenten mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks und Abstellen und Wiederanlassen eines Triebwerkes (die zuletzt genannte Übung ist in sicherer Höhe auszuführen, sofern sie nicht in einem Flugsimulator oder FNPT II durchgeführt wird).

PRAKTISCHE PRÜFUNGEN

14.

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

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

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.210

Praktische Prüfung für den Erwerb einer IR(A)

(Siehe JAR-FCL 1.185 und 1.210)

1. Der Bewerber für eine praktische Prüfung zum Erwerb einer IR(A) hat diese Prüfung auf einem Flugzeug des/der in der Ausbildung verwendeten Musters/Klasse abzulegen. Das in der praktischen Prüfung verwendete Flugzeug muss die Bestimmungen für Ausbildungsflugzeuge gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.055 erfüllen.
2. Das Verfahren für den Nachweis der Prüfungsreife des Bewerbers, einschließlich der Aushändigung des Ausbildungsnachweises des Bewerbers an den Prüfer, wird von der zuständigen Behörde festgelegt, die die Genehmigung zur Ausbildung erteilt hat.
3. Der Bewerber muss die Abschnitte 1-5 der praktischen Prüfung bestehen und, sofern ein mehrmotoriges Flugzeug verwendet wird, Abschnitt 6 gemäß Anhang 2 zu JAR-FCL 1.210. Wird in einem Prüfungsabschnitt eine Übung nicht bestanden, so gilt dieser Abschnitt als nicht bestanden. Wird mehr als ein Abschnitt nicht bestanden, ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Ein Bewerber, der nur einen Abschnitt nicht besteht, muss den nicht bestandenen Abschnitt wiederholen. Wird in der Wiederholungsprüfung ein Abschnitt nicht bestanden, ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Dies gilt auch für Abschnitte, die bei einem vorherigen Versuch bestanden wurden. Die gesamte praktische Prüfung ist innerhalb von sechs Monaten abzulegen.
4. Nach einer nicht bestandenen Prüfung kann eine weitere Ausbildung erforderlich sein. Werden auch im zweiten Versuch nicht alle Abschnitte bestanden, ist die weitere Ausbildung von der zuständigen Behörde festzulegen. Die Anzahl der Prüfungsversuche ist nicht beschränkt.

DURCHFÜHRUNG DER PRÜFUNG

5. Die Prüfung soll möglichst praxisnah durchgeführt werden. Die Flugstrecke wird vom Prüfer ausgewählt. Ein wesentliches Kriterium ist die Fähigkeit des Bewerbers zur Planung und Durchführung des Fluges anhand der üblichen Flugvorbereitungsunterlagen. Der Bewerber ist für die Flugplanung zuständig und hat sicherzustellen, dass sich alle Ausrüstungsgegenstände und Unterlagen für die Durchführung des Fluges an Bord befinden. Die Dauer des Fluges muss mindestens eine Stunde betragen.
6. Die zuständige Behörde gibt dem Prüfer Sicherheitshinweise für die Durchführung der Prüfung.
7. Sollte der Bewerber die praktische Prüfung aus für den Prüfer nicht gerechtfertigten Gründen abbrechen, ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Wird eine Prüfung aus für den Prüfer gerechtfertigten Gründen abgebrochen, sind in einem weiteren Flug nur die nicht durchgeführten Abschnitte zu prüfen.
8. Nach Ermessen des Prüfers kann der Bewerber jede Übung und jedes Verfahren einmal wiederholen. Der Prüfer kann die Prüfung jederzeit abbrechen, wenn die fliegerischen Fähigkeiten des Bewerbers erkennen lassen, dass die gesamte Prüfung wiederholt werden muss.
9. Der Bewerber muss das Flugzeug von dem Sitz führen, von dem er die Tätigkeiten des verantwortlichen Piloten ausführen kann. Der Prüfungsflug ist so durchzuführen, als sei der Bewerber der einzige Pilot an Bord. Der Prüfer soll sich an der Flugdurchführung nicht beteiligen, es sei denn, dass ein Eingreifen aus Sicherheitsgründen oder zur Vermeidung unannehmbarer Verzögerungen für andere Luftverkehrsteilnehmer erforderlich wird. Führt der Prüfer oder ein anderer Pilot während der Prüfung die Tätigkeiten eines Copiloten aus, sind die Rechte der Instrumentenflugberechtigung auf den Flugbetrieb mit zwei Piloten beschränkt. Eine Beschränkung auf den Flugbetrieb mit zwei Piloten kann aufgehoben werden, wenn der Bewerber eine praktische Instrumentenflugprüfung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.210 auf einem Flugzeug mit einem Piloten so durchführt, als sei er der einzige Pilot an Bord. Diese Instrumentenflugprüfung kann in einem FNPT II oder einem Flugsimulator durchgeführt werden. Die Verantwortung für die Flugdurchführung richtet sich nach den nationalen Vorschriften.
10. Entscheidungshöhen, Mindestsinkflughöhen und der Fehlanflugpunkt sind vom Bewerber im Voraus festzulegen und mit dem Prüfer abzustimmen.
11. Der Bewerber für eine IR(A) hat dem Prüfer die durchgeführten Kontrollen und Maßnahmen anzusagen, einschließlich der Identifizierung von Funkeinrichtungen. Kontrollen sind in Übereinstimmung mit der autorisierten Checkliste für das in der Prüfung verwendete Flugzeugmuster durchzuführen. Im Rahmen der Flugvorbereitung für die praktische Prüfung hat der Bewerber das Setzen der Triebwerkleistungen und die Geschwindigkeiten zu bestimmen.

PRÜFUNGSTOLERANZEN

12. Der Bewerber hat folgende Fähigkeiten nachzuweisen:
    - Führen des Flugzeuges innerhalb seiner Betriebsgrenzen;
    - gleichmäßige und exakte Durchführung sämtlicher Übungen;
    - gutes Urteilsvermögen und Verhalten als Luftfahrer (airmanship);
    - Anwendung von Kenntnissen aus der Luftfahrt; und
    - Kontrolle über das Flugzeug zu jedem Zeitpunkt des Fluges, so dass die erfolgreiche Durchführung eines Verfahrens oder einer Übung zu keiner Zeit ernsthaft gefährdet ist.
13. Die folgenden Toleranzen stellen allgemeine Richtwerte dar. Turbulenzen, Flugeigenschaften und Flugleistung des verwendeten Flugzeugmusters sind vom Prüfer entsprechend zu berücksichtigen.

Flughöhe	
- allgemein	±100ft
- Durchstarten bei Erreichen der Entscheidungshöhe	+50ft/-0ft
- Mindestsinkflughöhe/MAP/Höhe über NN	+50ft/-0ft
Einhalten einer Funkstandlinie	±5°
Präzisionsanflug	Hälfte des Anzeigebereiches, Azimut und Gleitweg
Steuerkurs	
- alle Triebwerke in Betrieb	±5°
- mit simuliertem Triebwerkausfall	±10°
Geschwindigkeit	
alle Triebwerke in Betrieb	±5 Knoten
mit simuliertem Triebwerkausfall	+10 Knoten/-5 Knoten

PRÜFUNGSINHALT

14. Die Prüfungsinhalte und -abschnitte gemäß Anhang 2 zu JAR-FCL 1.210 sind für die praktische Prüfung anzuwenden. Das Antragsformular für die praktische Prüfung kann von der zuständigen Behörde festgelegt werden. Die Flugübungen der Prüfung des Abschnitts 2, Absatz d sowie Abschnitt 6 können aus Sicherheitsgründen in einem Flugsimulator oder FNPT II durchgeführt werden.

Anhang 2 zu JAR-FCL 1.210

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

(Siehe JAR-FCL 1.185 und 1.210)

Abschnitt 1 **Abflug**	
Gebrauch der Checkliste, Verhalten als Pilot (Fliegen des Flugzeuges mit Sicht nach außen, Eisverhütungs-/Enteisungsverfahren etc.) gelten für alle Abschnitte:	
a	Benutzung des Flughandbuchs (oder entsprechender Unterlagen), insbesondere Berechnung von Flugleistung, Masse und Schwerpunktlage
b	Benutzung von Unterlagen der Flugverkehrsdienste und des Wetterdienstes
c	Vorbereitung des ATC-Flugplans sowie des IFR-Flugplanungsformulares
d	Vorflugkontrolle
e	Wettermindestbedingungen
f	Rollen
g	Besprechung vor dem Start (TO/Briefing), Start
h	Übergang zum Instrumentenflug
i	Instrumentenabflugverfahren, Höhenmessereinstellung
j	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren / Sprechfunkverfahren
Abschnitt 2 **Allgemeine Flugübungen**	
a	Fliegen des Flugzeuges ausschließlich nach Instrumenten, einschließlich: Horizontalflug bei verschiedenen Geschwindigkeiten, Trimmung
b	Steig- und Sinkflugkurven unter Einhaltung einer Standardkurve (Rate one turn)
c	Beenden von ungewöhnlichen Fluglagen, einschließlich Kurven mit gleich bleibender 45°Querneigung und steilen Sinkflugkurven
d*	Beenden des überzogenen Flugzustands im Horizontalflug, in Steig-/Sinkflugkurven und in Landekonfiguration
e	Ausfall von Fluglageinstrumenten / Stabilisierter Steig- oder Sinkflug im Kurvenflug (Rate one turn) auf bestimmte Steuerkurse, Beenden von ungewöhnlichen Fluglagen
Abschnitt 3 **IFR-Streckenflugverfahren**	
a	Einhalten eines Kurses über Grund, einschließlich Anschneiden von Funkstandlinien, zum Beispiel NDB, VOR, RNAV
b	Benutzung von Funknavigationshilfen
c	Horizontalflug, Einhalten von Steuerkurs, Flughöhe und Fluggeschwindigkeit, Setzen der Triebwerksleistung, Trimmtechnik
d	Höhenmessereinstellungen
e	Berechnung und Korrektur der voraussichtlichen Ankunftszeiten (Warteverfahren — soweit erforderlich)
f	Überwachung des Flugverlaufes, Ergänzung (Berichtigung) des Flugplanungsformulares, Kraftstoffverbrauch, Systemmanagement
g	Eisverhütungs- und Enteisungsverfahren, wenn nötig simuliert
h	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren / Sprechfunkverfahren
Abschnitt 4 **Präzisionsanflug**	
a	Einstellen, Überprüfen und Identifizieren von Navigationshilfen
b	Anflugverfahren, Höhenmesserüberprüfung

c	Besprechung des Anflugs und der Landung, Sinkflug-, Anflug- und Landekontrollen (APP/Briefing)
d*+	Warteverfahren
e	Einhaltung des veröffentlichten Anflugverfahrens
f	Zeitnahme für den Anflug
g	Einhalten von Flughöhe, Fluggeschwindigkeit und Steuerkurs (stabilisierter Anflug)
h*+	Durchstartverfahren
i*+	Fehlanflugverfahren/Landung
j	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren / Sprechfunkverfahren
Abschnitt 5 **Nichtpräzisionsanflug**	
a	Einstellen, Überprüfen und Identifizieren von Navigationshilfen
b	Anflugverfahren, Höhenmessereinstellungen
c	Besprechung des Anflugs und der Landung, Sinkflug-, Anflug- und Landekontrollen (APP/Briefing)
d*	Warteverfahren
e	Einhaltung des veröffentlichten Anflugverfahrens
f	Zeitnahme für den Anflug
g	Einhalten von Flughöhe, Fluggeschwindigkeit und Steuerkurs (stabilisierter Anflug)
h*+	Durchstartverfahren
i*+	Fehlanflugverfahren * /Landung
Abschnitt 6 (soweit zutreffend) **Simulierter Triebwerksausfall**	
a	Simulierter Triebwerksausfall nach dem Start oder während des Durchstartens
b	Anflug und Durchstartverfahren mit simuliertem Triebwerksausfall
c	Fehlanflugverfahren, Anflug und Landung mit simuliertem Triebwerksausfall
d	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren / Sprechfunkverfahren
e	Mündliche Fragen

* kann in einem Flugsimulator oder FNPT II durchgeführt werden

+ kann wahlweise in Abschnitt 4 oder Abschnitt 5 durchgeführt werden

Abschnitt F - Klassen- und Musterberechtigungen (Flugzeug)

JAR-FCL 1.215 Klassenberechtigungen (A)

(Siehe Anhang1 zu JAR-FCL 1.215)

(a) Einteilung

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

(1) einmotorige Landflugzeuge mit Kolbentriebwerk;

(2) einmotorige Wasserflugzeuge mit Kolbentriebwerk;

(3) Reisemotorsegler;

(4) einmotorige Landflugzeuge mit Propellerturbinenantrieb eines Herstellers;

(5) einmotorige Wasserflugzeuge mit Propellerturbinenantrieb eines Herstellers;

(6) mehrmotorige Landflugzeuge mit Kolbentriebwerk;

(7) mehrmotorige Wasserflugzeuge mit Kolbentriebwerk.

(b) Aufstellung

(1) Klassenberechtigungen für Flugzeuge werden in Übereinstimmung mit der von der zuständigen Behörde festzulegenden und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachenden Aufstellung der Flugzeugklassen (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.215) erteilt. Für den Wechsel auf ein Flugzeug eines anderen Musters oder einer anderen Baureihe innerhalb derselben Klassenberechtigung ist je nach unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt von der zuständigen Behörde zu treffenden Festlegung eine Unterschiedsschulung (Differences Training/D) oder ein Vertrautmachen (Familiarisation/F) erforderlich (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.215)

(2) Klassenberechtigungen für Flugzeuge, welche nicht in der oben angeführten Aufstellung enthalten sind können ebenfalls in eine JAR-FCL Lizenz eingetragen werden. Die Ausübung der mit diesen Klassenberechtigungen im Zusammenhang stehenden Rechte ist auf Flugzeuge beschränkt, welche in dem Staat, welcher die Berechtigung einträgt, registriert sind.

(c) Die Voraussetzungen für die Erteilung und Verlängerung/Erneuerung folgender Klassenberechtigungen sind entsprechend den Erfordernissen der Sicherheit der Luftfahrt von der zuständigen Behörde festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen:

(1) Wasserflugzeuge

(2) Flugzeuge mit Motoren auf der Längsachse (multi-engine centerline thrust (A)) .

(3) einsitzige Flugzeuge.

JAR-FCL 1.220 Musterberechtigungen (A)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.220)

(a) Kriterien

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

(1) Musterzulassung;

(2) Flugeigenschaften

(3) Mindestflugbesatzungen gemäß Musterzulassung;

(4) Stand der Technik.

(b) Einteilung

Musterberechtigungen für Flugzeuge sind erforderlich für:

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

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

(3) alle einmotorigen Flugzeugmuster mit einem Piloten mit Strahlturbinenantrieb oder

(4) alle sonstigen Flugzeugmuster, falls dies von der zuständigen Behörde zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt für notwendig erachtet wird.

(c) Aufstellung

(1) Musterberechtigungen für Flugzeuge werden in Übereinstimmung mit der von der zuständigen Behörde festzulegenden und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachenden Liste der Flugzeugmuster erteilt. Für den Wechsel auf ein Flugzeug einer anderen Baureihe des gleichen Musters ist eine Unterschiedsschulung oder ein Vertrautmachen je nach der unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt durch die zuständige Behörde zu treffenden Festlegung erforderlich (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.220).

(2) Musterberechtigungen für Flugzeuge, welche nicht in der oben angeführten Liste enthalten sind können ebenfalls in eine JAR-FCL Lizenz eingetragen werden. Die Ausübung der mit diesen Musterberechtigungen im Zusammenhang stehenden Rechte ist auf Flugzeuge beschränkt, welche in dem Staat, welcher die Berechtigung einträgt, registriert sind.

JAR-FCL 1.221 Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.215 und 1.220)

(a) Kriterien

Für die Kennzeichnung von Hochleistungsflugzeugen mit einem Piloten für Flugzeuge, die nicht unter JAR-FCL 1.215 erfasst sind, ist folgendes zu berücksichtigen:

(1) Art des Triebwerks;

(2) Bereitstellung/Vorhandensein und Komplexität von Flugzeugsystemen;

(3) Druckkabine;

(4) Komplexität von Navigationssystemen;

(5) Flugleistung für Start, Reiseflug und Landung;

(6) Flugeigenschaften.

(b) Aufstellung

(1) Flugzeuge, die als Hochleistungsflugzeuge gelten, sind innerhalb der entsprechenden Aufstellung von Klassen- oder Musterberechtigungen mit dem Zusatz HPA (High Performance Aeroplane) gekennzeichnet (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.215 und 1.220).

(2) Musterberechtigungen für Flugzeuge, welche nicht in der oben angeführten Liste enthalten sind können ebenfalls in eine JAR-FCL Lizenz eingetragen werden. Die Ausübung der mit diesen Musterberechtigungen im Zusammenhang stehenden Rechte ist auf Flugzeuge beschränkt, welche in dem Staat, welcher die Berechtigung einträgt, registriert sind

JAR-FCL 1.225 Erfordernis von Klassen- oder Musterberechtigungen

Der Inhaber einer Pilotenlizenz darf ein Flugzeug nur dann führen, wenn er im Besitz der entsprechenden gültigen Klassen- oder Musterberechtigung ist. Davon ausgenommen sind Piloten während der praktischen Prüfung oder während der Flugausbildung. Werden für eine Klassen- oder Musterberechtigung die Rechte eines Piloten auf die Tätigkeit als Kopilot eingeschränkt oder bestehen andere anzuwendende Vorschriften, ist die Berechtigung mit diesen Einschränkungen oder Auflagen zu versehen.

JAR-FCL 1.230 Sonderregelungen

Für die Durchführung von Flügen besonderer Art im nicht entgeltlichen Luftverkehr, z. B. Testflüge, kann die zuständige Behörde dem Lizenzinhaber, anstelle der Erteilung einer Muster- oder Klassenberechtigung gemäß JAR-FCL 1.225, schriftlich eine besondere Genehmigung erteilen. Die Gültigkeit dieser Genehmigung ist auf den Abschluss einer bestimmten Aufgabe beschränkt.

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

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.215 und Anhang 1 zu JAR-FCL 1.220)

(a) Rechte

Vorbehaltlich der Bestimmungen von JAR-FCL 1.215(b) und (c), ist der Inhaber einer Klassen- oder Musterberechtigung berechtigt, die entsprechenden Flugzeuge zu führen.

(b) Anzahl von Klassen-/Musterberechtigungen

Die Bestimmungen der JAR-FCL sehen hinsichtlich der Anzahl von Klassen-/ Musterberechtigungen, die ein Pilot zur selben Zeit besitzen kann, keinerlei Einschränkungen vor. Es können jedoch Einschränkungen für die gleichzeitige Ausübung von Rechten durch die Bestimmungen der Betriebsvorschriften von OPS 1 bestehen.

(c) Wechsel zwischen Baureihen

Wurden auf der Baureihe innerhalb eines Zeitraumes von zwei Jahren nach der Unterschiedsschulung keine Flüge durchgeführt, ist eine erneute Unterschiedsschulung oder eine Befähigungsüberprüfung auf einem Flugzeug dieser Baureihe erforderlich, außer für Muster oder Baureihen innerhalb der Klassenberechtigung für einmotorige Flugzeuge (SEP).

(1) Eine Unterschiedsschulung erfordert zusätzliche Kenntnisse und eine Schulung auf dem Flugzeug oder einem geeigneten Übungsgerät. Die Unterschiedsschulung ist in das Flugbuch des Piloten oder gleichwertige Unterlagen einzutragen und von einem CRI/TRI/SFI(A) oder FI(A), soweit zutreffend, abzuzeichnen:

(2) Ein Vertrautmachen erfordert den Erwerb zusätzlicher Kenntnisse.

JAR-FCL 1.240 Klassen- und Musterberechtigungen - Anforderungen

(siehe Anhang 1 bis 3 zu JAR-FCL 1.240)

(a) Allgemeines

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

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

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

(4) Der Lehrgang für Musterberechtigungen einschließlich der theoretischen Ausbildung ist innerhalb der sechs Monate, die der praktischen Prüfung vorangehen, abzuschließen.

(5) Unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt kann von der zuständigen Behörde eine Klassen- oder Musterberechtigung einem Bewerber erteilt werden, der die Anforderungen eines Nicht-JAA-Mitgliedstaates für diese Berechtigung erfüllt, vorbehaltlich der Erfüllung der Bestimmungen gemäß JAR-FCL 1.250, 1.255 oder 1.260, soweit zutreffend. Eine solche Berechtigung ist auf Flugzeuge beschränkt, die in diesem Nicht-JAA-Mitgliedstaat eingetragen sind oder von einem Luftfahrtunternehmer dieses Nicht-JAA-Mitgliedstaates betrieben werden. Die Beschränkung kann aufgehoben werden wenn der Inhaber mindestens 500 Stunden als Pilot auf einem Flugzeug des entsprechenden Musters/der entsprechenden Klasse geflogen ist und die Anforderungen für die Verlängerung gemäß JAR-FCL 1.245 und, soweit zutreffend, JAR-FCL 1.251, erfüllt hat.

(6) Eine in einer Lizenz enthaltene gültige Musterberechtigung, die von einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat erteilt wurde, kann, vorbehaltlich der entsprechenden Befähigungsüberprüfung, auf eine JAR-FCL-Lizenz übertragen werden, vorausgesetzt, der Bewerber verfügt über aktuelle fliegerische Praxis sowie über mindestens 500 Stunden Flugerfahrung als Pilot auf diesem Muster, unter der Voraussetzung, dass die Bestimmungen von JAR-FCL 1.250, 1.251, 1.255 oder 1.260, soweit zutreffend, erfüllt sind.

(7) Eine in einer Lizenz enthaltene gültige Klassenberechtigung, die von einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat erteilt wurde, kann, vorbehaltlich der entsprechenden Befähigungsüberprüfung, auf eine JAR-FCL-Lizenz übertragen werden, vorausgesetzt, der Bewerber verfügt über aktuelle fliegerische Praxis sowie über mindestens 100 Stunden Flugerfahrung als Pilot in dieser Klasse, unter der Voraussetzung, dass die Bestimmungen von JAR-FCL 1.251 oder 1.260, soweit zutreffend, erfüllt sind.

(8) Eine in einer Lizenz enthaltene gültige Klassen-/Musterberechtigung, die von einem JAA-Mitgliedstaat erteilt wurde, kann auf eine JAR-FCL-Lizenz übertragen werden, vorausgesetzt, dass sie zum aktuellen Zeitpunkt gültig ist und die letzte Verlängerung / Erneuerung der Berechtigung in Übereinstimmung mit den Bestimmungen von JAR-FCL erfolgt ist und die Bestimmungen von JAR-FCL 1.250, 1.255 oder 1.260, soweit zutreffend, erfüllt sind.

(b) Praktische Prüfung

(1) Die Prüfungsinhalte und -abschnitte für den Erwerb einer Berechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit zwei Piloten sind in Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.240 enthalten; und

(2) die Prüfungsinhalte und -abschnitte für den Erwerb einer Berechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten und einmotorige Flugzeuge sind in Anhang 1 und 3 zu JAR-FCL 1.240 enthalten.

Alle zutreffenden Übungen der entsprechenden praktischen Prüfung sind innerhalb der sechs Monate, die dem Eingangsdatum des Antrages auf Erwerb der Berechtigung unmittelbar vorangehen, erfolgreich abzuschließen.

JAR-FCL 1.245 Klassen- und Musterberechtigungen - Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung

(Siehe Anhang 1 bis 3 zu JAR-FCL 1.240)

(a) Musterberechtigungen und Klassenberechtigungen für mehrmotorige Flugzeuge - Gültigkeit

Die Gültigkeit von Musterberechtigungen und Klassenberechtigungen für mehrmotorige Flugzeuge beträgt ein Jahr, beginnend mit dem Ausstellungsdatum oder, bei einer Verlängerung der Berechtigung innerhalb der Gültigkeitsdauer, mit dem Ablauf der Gültigkeitsdauer.

(b) Musterberechtigungen und Klassenberechtigungen für mehrmotorige Flugzeuge - Verlängerung

Für die Verlängerung von Musterberechtigungen und Klassenberechtigungen für mehrmotorige Flugzeuge hat der Inhaber folgendes nachzuweisen:

(1) eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.240 auf einem Flugzeug der/des entsprechenden Klasse/Musters innerhalb der letzten drei Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung; und

(2) mindestens zehn Streckenabschnitte als Pilot eines Flugzeugs der/des entsprechenden Klasse/Musters, oder einen Streckenabschnitt als Pilot eines Flugzeugs der/des entsprechenden Klasse/Musters in Begleitung eines Prüfers innerhalb der Gültigkeitsdauer der Berechtigung, durchgeführt in einem Flugzeug oder Flugsimulator, der für die Ausbildung ohne Flugzeiten im Flugzeug (Zero Flight Time Training/ZFTT) qualifiziert ist.

(3) Die Verlängerung einer IR(A), soweit zutreffend, sollte mit der Befähigungsüberprüfung für eine Klassen-/Musterberechtigung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.240 & 1.295 verbunden werden.

(c) Klassenberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten - Gültigkeit und Verlängerung

Die Gültigkeit von Klassenberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten beträgt zwei Jahre ab dem Ausstellungsdatum oder dem Ablauf der Gültigkeitsdauer, sofern die Berechtigung innerhalb der Gültigkeitsdauer verlängert wird.

(1) Klassenberechtigungen für einmotorige Landflugzeuge mit Kolbentriebwerk und Berechtigungen für Reisemotorsegler - Verlängerung

Für die Verlängerung von Klassenberechtigungen für einmotorige Landflugzeuge mit Kolbentriebwerk mit einem Piloten und/oder Klassen -berechtigungen für Reisemotorsegler muss der Bewerber auf einmotorigen Landflugzeugen und/oder Reisemotorseglern:

(i) innerhalb der letzten drei Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung eine Befähigungsüberprüfung in Übereinstimmung mit Anhang 1 und 3 zu JAR-FCL 1.240 oder Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.210 mit einem Prüfer auf einem einmotorigen Landflugzeug mit Kolbentriebwerk oder einem Reisemotorsegler ablegen oder

(ii) innerhalb der letzten zwölf Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung mindestens zwölf Flugstunden entweder in einer der beiden Klassen oder kumulativ in beiden Klassen insgesamt nachweisen, darin enthalten:

(A) sechs Stunden Flugzeit als verantwortlicher Pilot,

(B) zwölf Starts und zwölf Landungen, und

(C) ein Übungsflug von mindestens einer Stunde Dauer mit einem FI(A) oder CRI(A). Dieser Flug kann durch jede andere Befähigungsüberprüfung oder praktische Prüfung für eine Klassen- oder Musterberechtigung ersetzt werden.

(iii) Ist der Bewerber sowohl im Besitz einer Klassenberechtigung für einmotorige Landflugzeuge mit Kolbentriebwerk als auch für Reisemotorsegler, kann er die Anforderungen entweder in (i) oder (ii) oder in einer Zusammensetzung von beiden erfüllen, um die Verlängerung von beiden Berechtigungen zu erreichen.

(2) Einmotorige Landflugzeuge mit Propellerturbinenantrieb mit einem Piloten - Verlängerung

Für die Verlängerung von Klassenberechtigungen für einmotorige Landflugzeuge mit Propellerturbinenantrieb mit einem Piloten hat der Inhaber innerhalb der letzten drei Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung eine Befähigungsüberprüfung mit anerkanntem Prüfer in der entsprechenden Flugzeugklasse abzulegen.

(d) Ein Bewerber, der nicht alle Abschnitte einer Befähigungsüberprüfung vor dem Ablauf der Gültigkeitsdauer einer Klassen- oder Musterberechtigung besteht, darf die Rechte dieser Berechtigung nicht ausüben, bis er die Befähigungsüberprüfung erfolgreich abgeschlossen hat.

(e) Erweiterung der Gültigkeitsdauer oder Verlängerung von Berechtigungen unter besonderen Umständen:

(1) Werden die Rechte einer Muster-, Klassen- oder Instrumenten -flugberechtigung ausschließlich auf einem Flugzeug ausgeübt, das in einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat eingetragen ist, kann die zuständige Behörde unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt die Gültigkeitsdauer der Berechtigung erweitern oder die Berechtigung verlängern, vorausgesetzt, dass die Bestimmungen des betreffenden Nicht-JAA-Mitgliedstaates erfüllt sind.

(2) Werden die Rechte einer Muster-, Klassen- oder Instrumentenflugberechtigung auf einem Flugzeug ausgeübt, das in einem JAA-Mitgliedstaat eingetragen ist und von einem Luftfahrtunternehmer eines Nicht-JAA-Mitgliedstaates gemäß Artikel 83bis des Abkommens von Chicago über die Internationale Zivilluftfahrt betrieben wird, kann die zuständige Behörde unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt die Gültigkeitsdauer der Berechtigung erweitern, oder die Berechtigung verlängern, vorausgesetzt, dass die Bestimmungen des betreffenden Nicht-JAA-Mitgliedstaates erfüllt sind.

(3) Für jede Berechtigung, die gemäß Absatz (1) und (2) erweitert oder verlängert wurde, hat eine Verlängerung gemäß JAR-FCL 1.245(b) oder (c) und, soweit zutreffend, JAR-FCL 1.185 zu erfolgen, bevor die Rechte auf Luftfahrzeugen ausgeübt werden, die in einem JAA-Mitgliedstaat eingetragen sind und von einem Luftfahrtunternehmer eines JAA-Mitgliedstaates betrieben werden.

(4) Eine in einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat erworbene oder verwendete Berechtigung kann unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt durch die zuständige Behörde weiterhin als Teil einer JAR-FCL-Lizenz gelten, vorausgesetzt, dass die Anforderungen des betreffenden Staates erfüllt sind und die Berechtigung auf in diesem Staat eingetragene Luftfahrzeuge beschränkt ist.

(f) Abgelaufene Berechtigungen

(1) Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer einer Musterberechtigung oder Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge, hat der Bewerber alle von der zuständigen Behörde unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt festzulegenden Anforderungen bezüglich Auffrischungsschulungen zu erfüllen und eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 1 und 2 oder 3 zu JAR-FCL 1.240 abzulegen. Die Gültigkeitsdauer der Berechtigung beginnt mit dem Zeitpunkt der Erfüllung der Voraussetzungen für die Erneuerung.

(2) Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer einer Klassenberechtigung für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten hat der Bewerber die praktische Prüfung gemäß Anhang 1 und 3 zu JAR-FCL 1.240 abzulegen.

(g) Vereinbarkeit mit OPS

Die Verlängerungsbedingungen von JAR-FCL 1.245(b) sind erfüllt, wenn der Bewerber eine Befähigungsüberprüfung gemäß OPS 1.965 bestanden hat und wenn der Unternehmer der zuständigen Behörde nachweist, dass die verbindlichen Übungen (M) von Anhang 2 oder 3 zu JAR-FCL 1.240 während der 12 Monate vor der Verlängerung in Übereinstimmung mit OPS 1.965(a) und (2) durchgeführt wurden. Dafür muss die Befähigungsüberprüfung während der drei Monate vor Ablauf der Musterberechtigung durchgeführt werden.

JAR-FCL 1.246 Instrumentenflugberechtigung - Verlängerung und Erneuerung

(Siehe JAR-FCL 1.185)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.246)

(a) Verlängerung

Eine IR(A) ist innerhalb von 3 Monaten vor Ablauf der Gültigkeit der Berechtigung zu verlängern. Falls möglich ist die Verlängerung einer IR(A) mit der Befähigungsüberprüfung zur Verlängerung einer Klassen-/Musterberechtigung zu verbinden.

(1) Die Verlängerung einer IR(A) in Verbindung mit der Befähigungsüberprüfung für die Klassen-/Musterberechtigung ist vom Bewerber gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295 oder Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240 durchzuführen. In diesem Fall wird die IR(A) für denselben Zeitraum wie die Klassen-/Musterberechtigung gültig sein, mit Ausnahme der Verlängerung der Klassenberechtigung für einmotorige Flugzeuge, bei der der Gültigkeitszeitraum der Instrumenten - flugberechtigung 12 Monate beträgt.

(2) Der Bewerber für die Verlängerung einer IR(A), die nicht mit der Verlängerung der Klassen-/Muster -berechtigung verbunden wird, muss:

(i) Abschnitt 3b des Anhanges 3 zu JAR-FCL 1.240 durchführen;

(ii) und die Teile von Abschnitt 1, die für den beabsichtigten Flug relevant sind;

(iii) und, für mehrmotorige Flugzeuge, Abschnitt 6 der Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240 wie eine Befähigungsüberprüfung ohne Sicht nach außen.

Ein FNPT II oder Flugsimulator kann benutzt werden, aber zumindest jede zweite Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung der IR(A) muss in diesem Fall im Flugzeug durchgeführt werden.

(3) Anrechnung erfolgt gem. Anhang 1 zu JAR-FCL 1.246.

(4) Der Bewerber, der die relevanten Abschnitte einer Befähigungsüberprüfung gemäß JAR-FCL 1.246(a)(1) oder (a)(2) vor Ablauf der Gültigkeit der Instrumentenflugberechtigung nicht besteht, darf die Recht der IR(A) nicht wahrnehmen bis die Befähigungsüberprüfung erfolgreich abgelegt wird.

(b) Erneuerung

(1) Wenn die Instrumentenflugberechtigung abgelaufen ist, hat der Bewerber:

(i) Auffrischungsschulung und zusätzliche Anforderungen, wie sie von der zuständigen Behörde unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt festzulegen sind, zu erfüllen, und

(ii) Abschnitt 3b der Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240 einschließlich der Flugvorbereitung als praktische Prüfung durchzuführen.

Die Berechtigung wird mit dem Datum des Nachweises der Erneuerungsvoraussetzungen gültig.

JAR-FCL 1.250 Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten - Voraussetzungen

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(d))

(a) Voraussetzungen für die Ausbildung:

Der Bewerber muss für den Kurs zum Ersterwerb einer Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten:

(1) (i) mindestens 70 Stunden als verantwortlicher Pilot auf Flugzeugen nachweisen;

(ii) im Besitz einer gültigen Instrumentenflugberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge sein;

(iii) im Besitz einer Bescheinigung über den erfolgreichen Abschluss eines Lehrganges für die Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCC) sein. Sofern der Lehrgang für die Zusammenarbeit der Flugbesatzung zusätzlich zum Lehrgang für Musterberechtigung (siehe JAR-FCL 1.261 und 1.262 und Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(d)) durchzuführen ist, findet diese Bestimmung keine Anwendung.

(iv) die Bestimmungen von JAR-FCL 1.285 erfüllt haben, oder

(2) gegenwärtig eine durchgehende Ausbildung zum Erwerb einer MPL(A) absolvieren.

(b) Bei Bewerbern, die:

(1) entweder im Besitz einer Bescheinigung über den erfolgreichen Abschluss eines MCC-Lehrganges in Übereinstimmung mit JAR-FCL 2 sind und über eine Erfahrung von mehr als 100 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit zwei Piloten verfügen, oder

(2) über eine Erfahrung von mehr als 500 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit zwei Piloten verfügen, oder

(3) über eine Erfahrung von mehr als 500 Stunden beim Betrieb gemäß JAR-OPS mit zwei Piloten auf mehrmotorigen Flugzeugen, die gemäß JAR/CS/FAR 23 für einen Piloten zugelassen sind, verfügen, wird die Forderung nach der MCC- Ausbildung als erfüllt angesehen.

(c) Der Kenntnisstand, der bei Piloten vorausgesetzt wird, die eine PPL(A) oder CPL(A) und Musterberechtigungen für Flugzeuge mit zwei Piloten besitzen, die nicht nach den Bestimmungen der JAR-FCL erteilt worden sind, reicht nicht aus, um die Anforderungen des vorangegangenen Absatzes (a)(4) zu erfüllen.

(d) Für den Erwerb weiterer Berechtigungen für Flugzeuge mit zwei Piloten ist eine gültige Instrumentenflugberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge erforderlich.

JAR-FCL 1.251 Klassen- und Musterberechtigungen für Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten – Voraussetzungen

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.251)

(a) Voraussetzungen für die Ausbildung: Der Erstbewerber für eine Klassen- oder Musterberechtigung für ein Hochleistungsflugzeug mit einem Piloten (HPA) muss:

(1) über mindestens 200 Stunden Gesamtflugerfahrung verfügen;

(2) die Anforderungen von JAR-FCL 1.255 oder 1.260 erfüllt haben;

(3)

(i) im Besitz einer Bescheinigung über die erfolgreiche Teilnahme an einem, von einer FTO oder TRTO vorab durchzuführenden genehmigten Lehrganges in Übereinstimmung mit Anhang 1 zu JAR-FCL 1.251 sein oder

(ii) mindestens die theoretischen Prüfungen zum Erwerb der ATPL(A) in Übereinstimmung mit JAR-FCL 1.285 bestanden haben oder

(iii) im Besitz einer von der ICAO erteilten ATPL(A) oder einer CPL/IR mit eingetragener ATPL-Theorie-Anrechnung sein.

(b) Dem Inhaber einer von einem JAA-Mitgliedstaat erteilten Lizenz, die eine Klassen- oder Musterberechtigung für ein Hochleistungsflugzeug mit einem Piloten beinhaltet, werden die unter Absatz (a)(3) aufgeführten Anforderungen an die theoretische Ausbildung bei der Umschreibung der Lizenz in eine JAR –FCL -Lizenz durch den jeweiligen Staat angerechnet.

JAR-FCL 1.255 Musterberechtigung für Flugzeuge mit einem Piloten - Voraussetzungen

Erfahrung - nur mehrmotorige Flugzeuge

Der Bewerber für den Ersterwerb einer Musterberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten muss mindestens 70 Stunden als verantwortlicher Pilot auf Flugzeugen nachweisen.

JAR-FCL 1.260 Klassenberechtigung - Voraussetzungen

Erfahrung - nur mehrmotorige Flugzeuge

Der Bewerber für den Erwerb einer Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten muss mindestens 70 Stunden als verantwortlicher Pilot auf Flugzeugen nachweisen.

JAR-FCL 1.261 Klassen- und Musterberechtigungen - Theoretische Kenntnisse und Flugausbildung

(Siehe Anhang1, 2 und 3 zu JAR-FCL 1.240)

(Siehe Anhang 2 zu JAR-FCL 1.055)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(a))

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(c)(2))

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(d))

(Siehe JAR-FCL 1.251)

(a) Theoretische Ausbildung und Prüfungsbestimmungen

(1) Der Bewerber für eine Klassen- oder Musterberechtigung für ein- oder mehrmotorige Flugzeuge muss die geforderte theoretische Ausbildung (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(a) abgeschlossen haben sowie Kenntnisse nachweisen, die für das sichere Führen des entsprechenden Flugzeugmusters notwendig sind.

(2) Nur mehrmotorige Flugzeuge

Der Bewerber für eine Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten muss mindestens sieben Stunden theoretische Ausbildung für den Betrieb von mehrmotorigen Flugzeugen abgeschlossen haben.

(b) Flugausbildung

(1) Der Bewerber für eine Klassen-/Musterberechtigung für einmotorige Flugzeuge und mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten muss eine auf die praktische Prüfung für Klassen-/Musterberechtigungen (siehe Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240) abgestimmte Flugausbildung abgeschlossen haben.

(2) Nur mehrmotorige Flugzeuge

Der Bewerber für eine Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten muss mindestens zwei Stunden und 30 Minuten Ausbildung mit Lehrberechtigtem auf mehrmotorigen Flugzeugen unter normalen Bedingungen sowie mindestens drei Stunden und 30 Minuten Ausbildung mit Lehrberechtigtem bei Triebwerkausfall und asymmetrischen Flugzuständen absolviert haben;

(3) Der Bewerber für eine Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten muss eine auf die praktische Prüfung für Musterberechtigungen (siehe Anhang 2 zu JAR-FCL 1.240) abgestimmte Flugausbildung abgeschlossen haben.

(c) Durchführung von Ausbildungslehrgängen

(1) Ausbildungslehrgänge für den oben genannten Zweck sind von einer FTO oder einer TRTO durchzuführen. Ausbildungslehrgänge können außerdem von einem Luftfahrtunternehmer oder Hersteller oder einer vertraglich für diese arbeitende Zivilluftfahrerschule oder, unter besonderen Umständen, von einem für den jeweiligen Zweck ermächtigten Lehrberechtigten durchgeführt werden.

(2) Diese Lehrgänge bedürfen der Genehmigung der zuständigen Behörde und die Schulen müssen, gemäß den Festlegungen der zuständigen Behörde, die einschlägigen Bestimmungen des Anhanges 2 zu JAR-FCL 1.055 erfüllen.

(3) Abweichend von (c)(1) und (2) können Ausbildungslehrgänge für eine Klassenberechtigung für einmotorige Flugzeuge oder Reisemotorsegler von einem FI(A) oder CRI(A) durchgeführt werden.

(d) Ausbildung in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCC-Ausbildung) (siehe auch JAR-FCL 1.250(a)(3))

(1) Der Lehrgang hat in folgenden Fällen die Ausbildung in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung zu beinhalten:

(i) für Flugschüler, die an einer durchgehenden ATP(A) Ausbildung teilnehmen; in Übereinstimmung mit dem Ausbildungsziel dieses Lehrganges (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165 (a)(1));

(ii) für Inhaber einer PPL(A)/IR oder CPL(A)/IR, die nicht an einer durchgehenden ATPL(A) Ausbildung teilgenommen haben, jedoch erstmalig eine Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten erwerben möchten.

Der MCC-Lehrgang muss mindestens 25 Stunden theoretischen Unterricht und Übungen und 20 Stunden praktische MCC-Ausbildung umfassen. Bei Flugschülern, die an einem Lehrgang der durchgehenden ATP(A) Ausbildung teilnehmen, verringert sich die praktische Ausbildung um fünf Stunden. Wenn möglich, sollte die MCC-Ausbildung mit dem Lehrgang zum Ersterwerb einer Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten verbunden werden.

(2) Die MCC-Ausbildung ist innerhalb von sechs Monaten entweder unter Aufsicht des Ausbildungsleiters einer FTO oder TRTO oder im Rahmen eines, von einem Luftfahrtunternehmer durchgeführten, genehmigten Ausbildungslehrganges durchzuführen. Ein von einem Luftfahrtunternehmer durchgeführter Lehrgang muss, gemäß den Festlegungen der zuständigen Behörde, die einschlägigen Bestimmungen der Anhang 2 zu JAR-FCL 1.055 erfüllen. Weitere Einzelheiten zur MCC-Ausbildung sind Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(d) zu entnehmen. Es ist ein FNPT II oder ein Flugsimulator zu verwenden. Wenn möglich, sollte die MCC-Ausbildung mit der Ausbildung für den Ersterwerb einer Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten verbunden werden, wobei die praktische MCC-Ausbildung auf nicht weniger als zehn Stunden reduziert werden kann wenn für die MCC-Ausbildung und für die Ausbildung für den Erwerb der Musterberechtigung der gleiche Flugsimulator verwendet wird.

JAR-FCL 1.262 Klassen- und Musterberechtigungen - Praktische Fähigkeiten

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

(a) Praktische Prüfung für das Führen von Flugzeugen mit einem Piloten

Der Bewerber für eine Klassen- oder Musterberechtigung für Flugzeuge mit einem Piloten muss die praktischen Fähigkeiten nachweisen, die für das sichere Führen von Flugzeugen der/des entsprechenden Klasse/Musters gemäß Anhang 1 und 3 zu JAR-FCL 1.240 erforderlich sind.

(b) Praktische Prüfung für das Führen von Flugzeugen mit zwei Piloten

Der Bewerber für eine Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten muss die praktischen Fähigkeiten nachweisen, die für das sichere Führen von Flugzeugen des entsprechenden Musters in einer aus mehreren Mitgliedern bestehenden Flugbesatzung als verantwortlicher Pilot oder Kopilot, gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.240, erforderlich sind.

(c) Zusammenarbeit der Flugbesatzung

Nach Abschluss der MCC-Ausbildung hat der Bewerber die Fähigkeit zur Durchführung der Aufgaben eines Piloten auf Flugzeugen mit zwei Piloten entweder durch das Ablegen der praktischen Prüfung für Musterberechtigungen auf Flugzeugen mit zwei Piloten gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.240 nachzuweisen oder er erhält eine Teilnahmebestätigung für den MCC-Lehrgang.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.215

Aufstellung der Flugzeugklassen

(Siehe JAR-FCL 1.215)

Die Liste der bestehenden Flugzeugklassen und die für die Ausübung der Klassenberechtigung jeweils gegebenenfalls erforderlichen Unterschiedsschulungen und Vertrautmachungen sind unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt von der zuständigen Behörde festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

Anhang 1 zur JAR-FCL 1.220

Aufstellung der Flugzeugmuster

(Siehe JAR-FCL 1.220(c))

Die Liste der bestehenden Flugzeugmuster und die für die Ausübung der Musterberechtigung jeweils gegebenenfalls erforderlichen Unterschiedsschulungen und Vertrautmachungen sind unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt von der zuständigen Behörde festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295

Praktische Prüfung und Befähigungsüberprüfung für Klassen-/Musterberechtigungen für Flugzeuge und ATPL

(Siehe JAR-FCL 1.240 bis 1.262 und 1.295)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(a))

1. Der Bewerber muss die geforderte Ausbildung in Übereinstimmung mit dem Lehrplan (siehe auch Anhang1 zu JAR-FCL 1.261(a) und Anhang 2 und 3 zu JAR-FCL 1.240) abgeschlossen haben. Die zuständige Behörde kann unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt den Lehrplan aufgrund früherer Erfahrung auf ähnlichen Luftfahrzeugen reduzieren. Die Verfahren für den Nachweis der Prüfungsreife des Bewerbers, einschließlich der Aushändigung des Ausbildungsnachweises des Bewerbers an den Prüfer, werden von der zuständigen Behörde festgelegt.
2. Übungen, die im Rahmen von praktischen Prüfungen/Befähigungsüberprüfungen durchzuführen sind, sind jeweils in der Anhang 2 und 3 zu JAR-FCL 1.240 enthalten. Aufgrund einer Empfehlung durch das Joint Operational Evaluation Board (JOEB) und nach Zustimmung durch die JAA können bestimmte Übungen der praktischen Prüfungen, die mit denen von anderen Muster oder Varianten vergleichbar sind, anerkannt werden, falls der Pilot auf diesen anderen Musterberechtigungen Erfahrung nachweisen kann. Dies gilt nicht für die praktische Prüfung zum Erwerb des ATPL. Mit Genehmigung der zuständigen Behörde können verschiedene Prüfungssituationen für praktische Prüfungen/Befähigungsüberprüfungen zur Durchführung eines simulierten Streckenflugbetriebes (line operation) entwickelt werden. Der Prüfer wählt dann eine dieser Situationen aus. Soweit vorhanden, sind Flugsimulatoren und sonstige genehmigte Übungsgeräte zu verwenden.
3.

(a) Für Flugzeuge mit einem Piloten (SPA): Der Bewerber muss alle Abschnitte der praktischen Prüfung/Befähigungsüberprüfung bestehen. Wird in einem Prüfungsabschnitt eine Übung nicht bestanden, so gilt dieser Abschnitt als nicht bestanden. Wird mehr als ein Abschnitt nicht bestanden, ist die gesamte Prüfung/Überprüfung zu wiederholen. Ein Bewerber, der nur einen Abschnitt nicht besteht, muss den nicht bestandenen Abschnitt wiederholen. Wird in der Wiederholungsprüfung/-überprüfung ein Abschnitt nicht bestanden, ist die gesamte Prüfung/Überprüfung zu wiederholen. Dies gilt auch für Abschnitte, die bei einem vorherigen Versuch bestanden wurden.

(b) Für Flugzeuge mit zwei Piloten (MPA): Der Bewerber muss alle Abschnitte der praktischen Prüfung/Befähigungsüberprüfung bestehen. Werden mehr als fünf Übungen nicht bestanden, ist die gesamte Prüfung/Überprüfung zu wiederholen. Ein Bewerber, der bis zu fünf Übungen nicht besteht, muss die nicht bestandenen Übungen wiederholen. Wird in der Wiederholungsprüfung/-überprüfung eine Übung nicht bestanden, ist die gesamte Prüfung/Überprüfung zu wiederholen. Dies gilt auch für Übungen, die bei einem vorherigen Versuch bestanden wurden.

(c) Für den Fall, dass der Bewerber den Abschnitt 6 nicht besteht oder in diesem Abschnitt keine Prüfung ablegt, wird die Musterberechtigung ohne die Rechte für Betriebsstufe II und III (CAT II / CAT III) erteilt.

(d) Abschnitt 6 gehört nicht zur praktischen Prüfung für ATPL oder MPL.

4. Nach einer nicht bestandenen Prüfung/Überprüfung kann eine weitere Ausbildung erforderlich sein. Werden auch im zweiten Versuch nicht alle Abschnitte bestanden, ist die weitere Ausbildung vom Prüfer festzulegen. Die Anzahl der Prüfungsversuche ist nicht beschränkt.

DURCHFÜHRUNG DER PRÜFUNG/ÜBERPRÜFUNG - ALLGEMEINES

5. Die zuständige Behörde gibt dem Prüfer Sicherheitshinweise für die Durchführung der Prüfung/Überprüfung.
6. Sollte der Bewerber die Prüfung/Überprüfung aus für den Prüfer nicht gerechtfertigten Gründen abbrechen, werden die nicht durchgeführten Abschnitte als nicht bestanden gewertet. Wird die Prüfung/Überprüfung aus für den Prüfer gerechtfertigten Gründen abgebrochen, sind in einem weiteren Flug nur die nicht durchgeführten Abschnitte zu prüfen.
7. Nach Ermessen des Prüfers kann der Bewerber jede Übung und jedes Verfahren einmal wiederholen. Der Prüfer kann die Prüfung/Überprüfung jederzeit abbrechen, wenn die

Fähigkeiten des Bewerbers erkennen lassen, dass die gesamte Prüfung/Überprüfung wiederholt werden muss.

8. Kontrollen und Verfahren sind in Übereinstimmung mit der autorisierten Checkliste für das in der Prüfung/Befähigungsüberprüfung verwendeten Flugzeugmuster und, soweit zutreffend, mit dem MCC-Konzept durchzuführen/abzuschließen. Flugleistungsdaten für Start, Anflug und Landung sind vom Bewerber in Übereinstimmung mit dem Betriebshandbuch oder Flughandbuch des verwendeten Flugzeugmusters festzulegen. Entscheidungshöhen, Mindestsinkflughöhen und Fehlanflugpunkt sind vom Bewerber für eine ATPL(A) und/oder dem Inhaber einer Muster-/Klassenberechtigung bei einer Befähigungsüberprüfung, soweit zutreffend, festzulegen.

BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR PRAKTISCHE PRÜFUNGEN / BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNGEN FÜR FLUGZEUGE MIT ZWEI PILOTEN UND DIE PRAKTISCHE PRÜFUNG FÜR DEN ERWERB EINER ATPL(A)

9. Die Prüfung/Überprüfung für Flugzeuge mit zwei Piloten ist mit einer aus mehreren Mitgliedern bestehenden Flugbesatzung durchzuführen. Ein weiterer Bewerber oder ein Pilot kann die Rolle des zweiten Piloten übernehmen. Wird die Prüfung/Überprüfung im Flugzeug anstatt im Flugsimulator abgelegt, muss ein Lehrberechtigter die Rolle des zweiten Piloten einnehmen.

10. Der Bewerber muss, außer in Übung 2.6 und Übungen 3.4.0 bis 3.4.14 des außergewöhnlichen Betriebs sowie Übungen 3.6.0 bis 3.6.9 der Notverfahren, die gemäß dem MCC als PF oder PNF durchgeführt werden dürfen, in allen Abschnitten der Prüfung/Überprüfung als steuernder Pilot (PF) tätig sein (gemäß Anhang 2 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295). Der Bewerber muss außerdem die Fähigkeit nachweisen, als nicht steuernder Pilot (PNF) tätig zu sein. Der Bewerber kann für die Prüfung/Überprüfung entweder den linken oder den rechten Sitz wählen, sofern alle Übungen der Prüfung//Befähigungsüberprüfung von dem jeweils gewählten Sitz aus durchgeführt werden können.

11. Unabhängig davon, ob der Bewerber als steuernder oder nicht steuernder Pilot tätig ist, sind bei der Prüfung/Überprüfung für eine ATPL(A) oder eine Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten, die sich auf die Aufgaben des verantwortlichen Piloten erstrecken soll, folgende Bereiche besonders zu berücksichtigen:

(a) Zusammenarbeit der Flugbesatzung;

(b) Übersicht über den Betrieb des Flugzeuges durch geeignete Überwachung; und

(c) der jeweiligen Betriebssituation, einschließlich von Notfällen, entsprechende Festlegung von Prioritäten und Entscheidungsfindung in Übereinstimmung mit Sicherheitsaspekten und anwendbaren Regeln und Vorschriften.

12. Die Prüfung/Überprüfung sollte nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden und so weit wie möglich die Situation des gewerblichen Luftverkehrs simulieren. Ein grundlegendes Element ist die Fähigkeit, den Flug anhand der üblichen Flugvorbereitungsunterlagen zu planen und durchzuführen.

PRÜFUNGSTOLERANZEN

13. Der Bewerber hat folgende Fähigkeiten nachzuweisen:

(a) Führen des Flugzeuges innerhalb seiner Betriebsgrenzen;

(b) ruhige und exakte Durchführung sämtlicher Übungen;

(c) gutes Urteilsvermögen und Verhalten als Luftfahrer;

(d) Anwendung der Luftfahrtkenntnisse;

(e) Kontrolle über das Flugzeug zu jedem Zeitpunkt des Fluges, so dass die erfolgreiche Durchführung eines Verfahrens oder einer Übung zu keiner Zeit ernsthaft gefährdet ist;

(f) Verständnis und Anwendung der Verfahren für die Zusammenarbeit der Flugbesatzung und beim Ausfall von Flugbesatzungsmitgliedern, soweit zutreffend; und

(g) effektive Kommunikation mit anderen Besatzungsmitgliedern, soweit zutreffend.

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

Flughöhe	
- allgemein	±100 ft
- Durchstarten bei Erreichen der Entscheidungshöhe	+50 ft/-0 ft
- Mindestsinkflughöhe/Höhe über NN	+50 ft/-0 ft
Einhalten einer Funkstandlinie	±5°
Präzisionsanflug	Hälfte des Anzeigebereiches, Azimut und Gleitweg
Steuerkurs	
alle Triebwerke in Betrieb	±5°
mit simuliertem Triebwerkausfall	±10°
Geschwindigkeit	
alle Triebwerke in Betrieb	±5 Knoten
mit simuliertem Triebwerkausfall	+10 Knoten/-5 Knoten

INHALT DER PRAKTISCHEN PRÜFUNG/BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG

15. Inhalte und Abschnitte der praktischen Prüfung/Befähigungsüberprüfung sind für Flugzeuge mit zwei Piloten in Anhang 2 zu JAR-FCL 1.240 und für Flugzeuge mit einem Piloten in Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240 enthalten. Das Antragsformular für die praktische Prüfung kann von der zuständigen Behörde festgelegt werden. Beinhaltet der Lehrgang für Musterberechtigungen weniger als zwei Stunden Flugausbildung auf dem Flugzeug, besteht die Möglichkeit, die praktische Prüfung nur im Flugsimulator durchzuführen und vor Beginn der Flugausbildung auf dem Flugzeug abzuschließen. In diesem Fall ist eine Bestätigung über den Abschluss des Lehrganges für Musterberechtigungen, einschließlich der Flugausbildung auf dem Flugzeug, der zuständigen Behörde vorzulegen bevor die neue Musterberechtigung in die Lizenz eingetragen wird.

Anhang 2 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295

Inhalt der Ausbildung und der praktischen Prüfung/Befähigungsüberprüfung für ATPL/MPLMusterberechtigungen auf Flugzeugen mit zwei Piloten

(Siehe JAR-FCL 1.240 bis 1.262 und 1.295)

Die folgenden Zeichen bedeuten:

P = Ausgebildet als verantwortlicher Pilot oder Copilot und als Pilot Flying (PF) und Pilot Not Flying (PNF) für den Erwerb einer Musterberechtigung.

P# = Die Ausbildung ist durch eine unter Aufsicht durchgeführte Flugzeugkontrolle zu ergänzen.

X = Soweit verfügbar, sind für diese Übungen Flugsimulatoren zu verwenden. Ein Flugzeug kann verwendet werden, wenn die Übung oder das Verfahren dafür geeignet ist.

Für die praktische Ausbildung sind mindestens Übungsgeräte der mit (P) bezeichneten Spalte oder höherwertigere, mit Pfeil (→) gekennzeichnete Geräte zu verwenden.

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

A = Flugzeug

FS = Flugsimulator

FTD = Flugübungsgerät

OTD= Andere Übungsgeräte

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

Der Buchstabe „M“ in einer Spalte bedeutet, dass diese Übung für die praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung verbindlich ist oder eine Auswahl aus mehreren aufgeführten Übungen getroffen werden muss.

Für die praktische Ausbildung und Prüfung ist ein Flugsimulator zu verwenden, wenn dieser Teil einer genehmigten Ausbildung zum Erwerb einer Musterberechtigung ist. Bei der Genehmigung eines solchen Lehrgangs wird folgendes berücksichtigt:

(a) die Einstufung des Flugsimulators oder FTDs gemäß JAR-STD;

(b) die Qualifikation des Lehrers und Prüfers;

(c) der Umfang der Ausbildung im Flugsimulator oder FTD während des Lehrgangs;

(d) die Qualifikation und Flugerfahrung des auszubildenden Piloten;

(e) der Umfang des Streckeneinsatzes unter Aufsicht nach Ausstellung der neuen Musterberechtigung

		Praktische Ausbildung					**Linienpiloten/ MPL/Musterberechtigung/ Praktische Prüfung/ Befähigungsüberprüfung**	
Übung/Verfahren einschließlich Zusammenarbeit der Flugbesatzung		OTD	FTD	FS	A	Initialen des Flug-lehrers nach Ab-schluss der Ausbildung	Geprüft in FS/A	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Abschnitt 1								
1	Flugvorbereitung							
1.1	Flugleistungsberechnung	P						
1.2	Außenkontrolle; Position der zu kontrollierenden Punkte und Zweck der Kontrolle	P#			P			
1.3	Cockpit-Kontrolle		P					
1.4	Verwenden der Checklisten vor dem Anlassen der Trieb-	P→	→	→	→		M	

	werke, Anlassverfahren, Überprüfung der Funk- und Navigationsausrüstung, Auswahl und Einstellung der Navigations- und Sprechfunkfrequenzen					
1.5	Rollen nach Anweisung der Flugverkehrskontrollstelle oder des Lehrberechtigten		P→	→		
1.6	Kontrollen vor dem Start	P→	→	→		M
Abschnitt 2						
2	**Start**					
2.1	Normalstarts mit verschiedenen Klappenstellungen einschließlich beschleunigtes Startverfahren		P→	→		
2.2*	Start bei mindestzulässiger Pistensichtweite (RVR); Übergang zum Instrumentenflug während des Rotierens oder unmittelbar nach dem Abheben		P*→	→		
2.3	Start bei Seitenwind (im Flugzeug, soweit möglich)		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					
2.5.2*	zwischen V1 und V2		P*	X		M nur FS
	(In Flugzeugen, die nicht als Verkehrsflugzeuge gemäß JAR 25/CS 25/FAR 25 oder als Zubringerflugzeuge gemäß SFAR 23 zugelassen sind, darf der Triebwerksausfall nicht unterhalb einer Höhe von 500 Fuß über dem Pistenende simuliert werden. In Flugzeugen, die unter Berücksichtigung von Startmasse und Dichtehöhe Flugleistungswerte wie Verkehrsflugzeuge aufweisen, kann der Lehrberechtigte den Triebwerksausfall kurz nach Erreichen von V2 simulieren)					
2.6	Startabbruch bei einer angemessenen Geschwindigkeit vor Erreichen von V1		P→	→X		M
Abschnitt 3						
3	**Flugübungen und Flugverfahren**					
3.1	Kurven mit und ohne Stör-/Bremsklappen		P→	→		
3.2	Instabilitätseffekt (Tuck under) und Druckstöße (Mach Buffet) nach Erreichen der kritischen Machzahl und andere spezifische Eigenheiten des Flugzeuges, zum Beispiel. Taumelschwingungen (Dutch Roll)		P→	X Flugzeug darf nicht verwendet werden		
3.3	Normaler Betrieb von Systemen und Bedienelementen, für die der	P→	→	→	→	

	Flugingenieur/Bordtechniker verantwortlich ist					
3.4	Normaler und außergewöhnlicher Betrieb folgender Systeme:					
	Mindestens drei Übungen von 3.4.0 bis 3.4.14 müssen ausgewählt werden					
3.4.0	Triebwerk (gegebenenfalls. mit Propelleranlage)	P→	→	→	→	
3.4.1	Druckkabine und Klimaanlage	P→	→	→	→	
3.4.2	Pitot-Anlage/statische Druckanlage	P→	→	→	→	
3.4.3	Kraftstoffanlage	P→	→	→	→	
3.4.4	Elektrische Anlage	P→	→	→	→	
3.4.5	Hydraulikanlage	P→	→	→	→	
3.4.6	Steuer- und Trimmanlage	P→	→	→	→	
3.4.7	Eisverhütung und Enteisungsanlage, Scheibenheizung	P→	→	→	→	
3.4.8	Autopilot/Flugkommando-Anlage	P→	→	→	→	
3.4.9	Überziehwarngeräte oder Stabilisierungsanlage (SAS)	P→	→	→	→	
3.4.10	Bodenannäherungs-Warnanlage, Wetterradar, Funkhöhenmesser, Transponder		P→	→	→	
3.4.11	Funk-/Navigationsgeräte Instrumente, Flugmanagementsystem	P→	→	→	→	
3.4.12	Fahrwerk und Bremssystem	P→	→	→	→	
3.4.13	Vorflügel, Klappen	P→	→	→	→	
3.4.14	Hilfstriebwerk (APU)	P→	→	→	→	
3.6	Außergewöhnliche Verfahren und Notverfahren					
	Mindestens drei Übungen von 3.6.1 bis 3.6.9. müssen ausgewählt werden					
3.6.1	Maßnahmen bei Feuer von zum Beispiel: Triebwerk, APU, Kabine, Frachtraum, Cockpit, Tragflügel oder elektrischen Anlagen einschließlich Evakuierung		P→	→	→	
3.6.2	Rauchbekämpfung und Rauchentfernung		P→	→	→	
3.6.3	Triebwerksausfall, Abstellen und Wiederanlassen in sicherer Höhe		P→	→	→	
3.6.4	Kraftstoff ablassen (simuliert)		P→	→	→	
3.6.5	Windscherung bei Start/Landung			P	X	Nur FS
3.6.6	Simulierter Druckabfall/Notabstieg			P→	→	
3.6.7	Ausfall eines Flugbesatzungsmitglieds		P→	→	→	
3.6.8	Andere Notverfahren gemäß Flughandbuch (Aeroplane Flight Manual/AFM)		P→	→	→	

3.6.9	ACAS (Anwendung der bordseitigen Kollisionsschutzanlage)	P→	→	→	→	Nur FS
3.7	Steilkurven mit 45° Querneigung, 180° bis 360° rechts und links		P→	→	→	
3.8	Rechtzeitiges Erkennen und Gegenmaßnahmen bei der Annäherung an den überzogenen Flugzustand (bis zum Auslösen der Überzieh-warnung) in Startkonfiguration, (Klappen in Startstellung), in Reiseflugkonfiguration und Landekonfiguration (Klappen in Landestellung, Fahrwerk aus)			P→	→	
3.8.1	Beenden des überzogenen Flugzustandes oder Maßnahmen nach dem Auslösen der Überziehwarnung in Steigflug-, Reiseflug- und Anflugkonfiguration			P	X	
3.9	Instrumentenflugverfahren					
3.9.1*	Einhaltung von An- und Abflugstrecken und ATC-Anweisungen		P*→	→	→	M
3.9.2*	Warteverfahren		P*→	→	→	
3.9.3*	Präzisionsanflüge bis zu einer Entscheidungshöhe von nicht weniger als 60 m (200 ft)					
3.9.3.1*	manuell, ohne Flugkommandoanlage			P*→	→	M (nur prakt. Prüfung)
3.9.3.2*	manuell, mit Flugkommandoanlage			P*→	→	
3.9.3.3*	mit Autopilot			P*→	→	
3.9.3.4*	manuell, mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks			P*→	→	M

Der Triebwerksausfall muss während des Endanflugs vor Passieren des Endeinflugzeichens (Outer Marker/OM oder ein anderweitig definierter Punkt) bis zur Landung oder während des ganzen Fehlanflugverfahrens simuliert werden. In Flugzeugen, die nicht als Verkehrsflugzeuge gemäß JAR 25/CS 25/FAR 25 oder als Zubringerflugzeuge gemäß SFAR 23 zugelassen sind, ist der Anflug mit simuliertem Triebwerksausfall und der folgende Fehlanflug in Verbindung mit dem Nichtpräzisionsanflug gemäß 3.9.4 auszuführen. Der Fehlanflug ist beim Erreichen der veröffentlichten Hindernisfreihöhe (OCH/ A) auszuführen, auf keinen Fall aber später als beim Erreichen der Mindestsinkflughöhe (MDH/A) von 500 ft über der Pistenschwelle. Bei Flugzeugen, die in Bezug auf Startmasse und Dichtehöhe die Flugleistung von Verkehrsflugzeugen aufweisen, kann der Lehrberechtigte den Triebwerksausfall gemäß 3.9.3.4 simulieren.

3.9.4*	Nichtpräzisionsanflug bis zur MDA			P*→	→	M
3.9.5	Platzrundenanflug (Circling Approach) unter folgenden Bedingungen:			P*→	→	

(a)* Anflug bis zur genehmigten Platzrundenanflughöhe (Circling Approach Altitude) am betreffenden Flugplatz in Übereinstimmung mit den örtlichen Instrumentenanflug-Einrichtungen unter simulierten

Instrumentenflugbedingungen gefolgt von
(b) einem Platzrundenanflug zu einer anderen Piste mindestens 90° abweichend von der Anflugrichtung unter (a), in der genehmigten Platzrundenanflugmindesthöhe (Minimum Circling Approach Altitude);
Bemerkung: Wenn (a) und (b) aus Gründen der Flugverkehrskontrolle nicht möglich sind, kann ein Platzrundenanflug mit simulierter niedriger Flugsicht durchgeführt werden.

Abschnitt 4

4	**Fehlanflugverfahren**					
4.1	Durchstarten mit allen zur Verfügung stehenden Triebwerken nach einem ILS-Anflug bei der DA	P→	→			
4.2	Andere Fehlanflugverfahren			P*→	→	
4.3*	Manuelles Durchstarten mit simuliertem Ausfall des kritischen Triebwerks nach einem Instrumentenanflug bei Erreichen der DA, MDA oder MAPt			P*→	→	M
4.4	Abbruch des Landeanflugs in 15 (50 ft) über der Pistenschwelle und Durchstarten			P→	→	

Abschnitt 5

5	**Landung(en)**					
5.1	Normale Landungen*, auch nach einem ILS-Anflug mit Übergang zum Sichtflug bei der DA			P		
5.2	Landung mit simuliertem blockiertem Höhentrimm-system in vertrimmter Stellung			P→	X Flugzeug darf nicht verwendet werden	
5.3	Seitenwindlandungen (im Flugzeug, soweit möglich)			P→		
5.4	Platzrunden und Landungen ohne ausgefahrenen 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:			P	X	M (nur prakt. Prüfung)

- Flugzeuge mit drei Triebwerken: das mittlere und ein äußeres Triebwerk, soweit gemäß AFM möglich
- Flugzeuge mit vier Triebwerken: zwei Triebwerke auf einer Seite

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

Abschnitt 6

6 Erweiterung einer Musterberechtigung für Instrumentenanflüge bis zu einer Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200 ft) (CAT II / III)

Während der Ausbildung sind mindestens folgende Übungen und Verfahren durchzuführen, um Instrumentenanflüge nach CAT II/III zu gestatten. Während der folgenden Instrumentenanflug- und Fehlanflugverfahren ist die gesamte Ausrüstung, die entsprechend der Musterzulassung für Instrumentenanflüge nach CAT II/III notwendig ist, zu verwenden.

6.1	Startabbruch bei mindestzulässiger Pistensichtweite (RVR)	P→	X Flugzeug darf nicht verwendet werden	
6.2	ILS-Anflüge	P*→	→	M*
	Unter simulierten Instrumentenflugbedingungen bis zur anwendbaren Entscheidungshöhe unter Verwendung des Flugführungssystems. Standardverfahren der Zusammenarbeit der Flugbesatzung (Aufgabenverteilung Ausrufverfahren (Call Out), gegenseitige Überwachung, Informationsaustausch und Unterstützung) sind zu berücksichtigen.			
6.3	Durchstarten nach Anflügen wie unter 6.2 bei Erreichen der Entscheidungshöhe	P*→	→	M*
	Die Ausbildung muss auch ein Durchstarten aufgrund von ungenügender Pistensichtweite (simuliert), Windscherung, Abweichungen außerhalb der für einen erfolgreichen Anflug zulässigen Toleranzen und des Ausfalls von Boden-/Bordeinrichtungen vor Erreichen der Entscheidungshöhe beinhalten sowie den Ausfall von Bordsystemen während des Durchstartens. Besondere Aufmerksamkeit ist auf Durchstartverfahren mit vorher berechneter, manueller oder automatischer Fluglageführung zu legen.			
6.4	Landung(en) nach einem Instrumentenanflug mit visueller Referenz bei Erreichen der Entscheidungshöhe	P*→	→	M*
	In Abhängigkeit des verwendeten Flugführungssystems ist eine automatische Landung durchzuführen			

Anmerkung: CAT II/III-Betrieb ist in Übereinstimmung mit den Betriebsvorschriften durchzuführen.

Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240

Prüfungsprotokoll/Inhalt der Ausbildung und der praktischen Prüfung/Befähigungsüberprüfung für Klassen-/Musterberechtigungen auf ein- und mehrmotorigen Flugzeugen mit einem Piloten

(Siehe JAR-FCL 1.240 bis 1.262 und 1.295)

P = Ausgebildet als verantwortlicher Pilot für den Erwerb einer Klassen-/Musterberechtigung.

X = Soweit verfügbar, sind für diese Übungen Flugsimulatoren zu verwenden. Ein Flugzeug kann verwendet werden, wenn die Übung oder das Verfahren dafür geeignet ist.

2 Für die praktische Ausbildung sind mindestens Übungsgeräte der mit (P) bezeichneten Spalte oder höherwertigere, mit Pfeil gekennzeichnete Geräte zu verwenden.

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

A = Flugzeug

FS = Flugsimulator

FTD = Flugübungsgerät (einschließlich FNPT II bei einer Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge)

3 Die mit Sternchen (*) gekennzeichneten Übungen des Abschnitts 3B und, soweit zutreffend, des Abschnitts 6 für mehrmotorige Flugzeuge, sind ausschließlich nach Instrumenten zu fliegen, wenn die praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung die Verlängerung/Erneuerung einer Instrumentenflugberechtigung beinhaltet. Werden die gekennzeichneten Übungen während der praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung nicht ausschließlich nach Instrumenten geflogen, wird die Muster-/Klassenberechtigung auf Flüge nach Sichtflugregeln beschränkt (VFR only).

4 Abschnitt 3A ist für die Verlängerung einer auf Flüge nach Sichtflugregeln beschränkten Muster- oder Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge durchzuführen wenn die geforderte Flugerfahrung von zehn Streckenabschnitten innerhalb der vorangegangenen zwölf Monate nicht nachgewiesen werden kann. Abschnitt 3A wird nicht gefordert, sofern die Übungen des Abschnittes 3B durchgeführt wurden.

5 Der Buchstabe „M“ in einer Spalte bedeutet, dass diese Übung für die praktische Prüfung/Befähigungsüberprüfung verbindlich ist oder eine Auswahl aus mehreren aufgeführten Übungen getroffen werden muss.

6 Wird eine Befähigungsüberprüfung auf einem Flugzeug mit einem Piloten im Flugbetrieb mit zwei Piloten gemäß JAR-OPS durchgeführt, wird die Klassen-/Musterberechtigung auf den Flugbetrieb mit zwei Piloten beschränkt.

7 Für die praktische Ausbildung zum Erwerb einer Musterberechtigung oder Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge ist ein Flugsimulator oder FTD zu verwenden, wenn dieser Teil einer genehmigten Ausbildung zum Erwerb einer Klassen- oder Musterberechtigung ist. Bei der Genehmigung eines solchen Lehrgangs wird Folgendes berücksichtigt:

(a) die Einstufung des Flugsimulators oder FTDs gemäß JAR-STD;

(b) die Qualifikation des Lehrers und Prüfers;

(c) der Umfang der Ausbildung im Flugsimulator oder FTD während des Lehrgangs;

(d) die Qualifikation und Flugerfahrung des auszubildenden Piloten;

(e) der Umfang des Streckeneinsatzes unter Aufsicht nach Ausstellung der neuen Musterberechtigung

Übungen/Verfahren		**Praktische Ausbildung**				**Musterberechtigung/ Klassenberechtigung/ Praktische Prüfung/ Befähigungsüberprüf-ung**	
					Initialen des Lehrers nach Abschluss der	Geprüft in FS/A	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
		FTD	FS	A			
Abschnitt 1							
1	**Abflug**						
1.1	Flugvorbereitung, einschließlich: Dokumentation, Masse und Schwerpunktlage Flugwetterberatung						
1.2	Vorflugkontrollen, außen und innen			P		M	
1.3	Anlassen der Triebwerke: Normal/Störungen	P →	→	→		M	
1.4	Rollen		P →	→		M	
1.5	Kontrollen vor dem Start: Überprüfung der Triebwerke (soweit zutreffend)	P →	→	→		M	
1.6	Startverfahren: Normalstarts mit Klappenstellungen gemäß Flughandbuch Start bei Seiten-wind (wenn entsprechende Bedingungen vorliegen)		P →	→			
1.7	Steigflug; Vx/Vy Kurven auf vorgegebene Steuerkurse Übergang zum Horizontalflug		P →	→		M	
1.8	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverfahren						
Abschnitt 2							
2	**Flugübungen (VMC)**						
2.1	Geradeaus- und Horizontalflug bei verschiedenen Geschwindigkeiten, einschließlich Grenzflugzustände im unteren Geschwindigkeitsbereich mit und ohne Landeklappen (einschließlich Anflug bis zur VMCA, soweit zutreffend)		P →	→			
2.2	Steilkurven (mit 45° Querneigung, 360° rechts und links)		P →	→		M	
2.3	Überzogene Flugzustände und Abfangen: i. Überzogener Flugzustand in		P →	→		M	

Übungen/Verfahren		**Praktische Ausbildung**				**Musterberechtigung/ Klassenberechtigung/ Praktische Prüfung/ Befähigungsüberprüfung**	
					Initialen des Lehrers nach Abschluss der	Geprüft in FS/A	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
		FTD	FS	A			
	Reiseflugkonfiguration ii. Annäherung an den über-zogenen Flugzustand in einer Sinkflugkurve in Anflugkon-figuration und mit Motorhilfe iii. Annäherung an den über-zogenen Flugzustand in Landekonfiguration und mit Motorhilfe iv. Annäherung an den über-zogenen Flugzustand, Steig-flugkurve mit Klappen in Startstellung und Steigflug-leistung (nur einmot. Flugzeuge)						
2.4	Führung des Flugzeugs unter Verwendung des Autopiloten und der Flugkommandoanlage (kann in Abschnitt 3 durchgeführt werden), soweit zutreffend		P →	→		M	
2.5	Verbindung zur Flugverkehrs-kontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprech-funkverfahren						
Abschnitt 3A							
3A	Streckenflugverfahren VFR (siehe Anhang 3 zu JAR-FCL deutsch 1.240 Punkt 3 und 4)						
3A.1	Flugplan, Koppelnavigation und Gebrauch der Navigationskarten						
3A.2	Einhalten von Flughöhe, Steuer-kurs und Fluggeschwindigkeit						
3A.3	Orientierung, Berechnung und Korrektur von voraussichtlichen Ankunftszeiten (ETAs)						
3A.4	Benutzung von Funknavigations-hilfen (soweit zutreffend)						
3A.5	Flugmanagement (Flugdurchführungsplan, Routinekontrollen, einschließlich Kraftstoff, Systeme und Eisverhütung/Enteisung)						
3A.6	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverfahren						

Übungen/Verfahren		**Praktische Ausbildung**				**Musterberechtigung/ Klassenberechtigung/ Praktische Prüfung/ Befähigungsüberprüfung**	
					Initialen des Lehrers nach Abschluss der	Geprüft in FS/A	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
		FTD	FS	A			
Abschnitt 3B							
3B	**Instrumentenflug (IFR)**						
3B.1*	Abflug nach IFR		P →	→		M	
3B.2*	IFR-Streckenflug		P →	→		M	
3B.3*	Warteverfahren		P			M	
3B.4*	ILS-Anflug bis zu einer Entscheidungshöhe (DA) von 200 Fuß (60 m) oder bis zum Minimum (Autopilot kann für den Gleitwegeinflug verwendet werden)		P →	→		M	
3B.5*	Nichtpräzisionsanflug bis zur Mindestsinkflughöhe (MDA) und dem Fehlanflugpunkt (MAP)		P →	→		M	
3B.6*	Flugübungen, einschließlich simuliertem Ausfall von Kompass und Fluglageanzeige: Standardkurven (Rate 1 turns) Beenden von ungewöhnlichen Fluglagen	P →	→	→		M	
3B.7*	Ausfall von Landekurssender (localizer) oder Gleitweg (glideslope)	P →	→	→			
3B.8*	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverfahren						
Abschnitt 4							
4	**Anflug und Landung**						
4.1	Anflugverfahren		P →	→		M	
4.2	Normale Landung		P →	→		M	
4.3	Landung ohne Landeklappen		P →	→		M	
4.4	Seitenwindlandung (wenn entsprechende Bedingungen vorliegen)		P →	→			
4.5	Anflug und Landung mit Motor im Leerlauf aus einer Höhe von bis zu 2000 Fuß über der Piste (nur einmotorige Flugzeuge)		P →	→			
4.6	Durchstarten aus der Mindesthöhe		P →	→		M	
4.7	Durchstarten und Landung bei Nacht (soweit zutreffend)	P →	→	→			
4.8	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Anweisungen, Sprechfunkverfahren						
Abschnitt 5 (Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 4 verbunden werden)							
5	**Außergewöhnliche- und**						

Übungen/Verfahren		**Praktische Ausbildung**				**Musterberechtigung/ Klassenberechtigung/ Praktische Prüfung/ Befähigungsüberprüfung**	
					Initialen des Lehrers nach Abschluss der	Geprüft in FS/A	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
		FTD	FS	A			
	Notverfahren						
5.1	Startabbruch bei angemessener Geschwindigkeit		P →	→		M	
5.2	Simulierter Triebwerksausfall nach dem Start (nur einmotorige Flugzeuge)			P		M	
5.3	Simulierte Notlandung ohne Motorhilfe (nur einmotorige Flugzeuge)			P		M	
5.4	Simulierte Notfälle: i. Auftreten von Feuer oder Rauch im Fluge ii. Ausfall von Systemen, soweit vorhanden	P →	→	→			
5.5	Triebwerksausfall, Abstellen und Wiederanlassen (nur praktische Prüfung für mehrmotorige Flugzeuge)	P	→	→			
5.6	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverfahren						
Abschnitt 6 (Dieser Abschnitt kann mit Abschnitt 1 bis 5 verbunden werden)							
6	**Simulierter Triebwerksausfall**						
6.1*	Simulierter Triebwerkausfall während des Starts (in sicherer Höhe, wenn nicht in einem Flugsimulator oder FNPT II durchgeführt)	P →	→	→ X		M	
6.2*	Anflug und Durchstarten mit simuliertem Triebwerksausfall	P →	→	→		M	
6.3*	Anflug und Landung bis zum vollständigen Stillstand mit simuliertem Triebwerksausfall	P →	→	→		M	
6.4	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverfahren						

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.246

Anrechnung des Instrumentenflugteiles einer Befähigungsüberprüfung für eine Klassen- oder Musterberechtigung.

Die Anrechnung kann nur erfolgen, wenn der Berechtigungsinhaber die Instrumentenflugberechtigung für ein ein- oder mehrmotoriges Flugzeug, das mit einem Piloten zugelassen ist, verlängert.

Falls eine Befähigungsüberprüfung einschließlich IR durchgeführt wurde, und der Überprüfte ist im Besitz einer gültigen :	**Wird der Instrumentenflugteil für folgende Klassen- oder Musterberechtigungen angerechnet:**	
(1)	(2)	
MP Musterberechtigung	a. SE Klasse* ,und b. SE Musterberechtigung* ,und c. SP ME Klasse- und Musterberechtigung, Anrechnung nur für Abschnitt 3b des Anhanges 3 zu JAR-FCL 1.240	(a)
SP ME Musterberechtigung, betrieben als SP	a. SP ME Klasse, und b. SE Klassen- und Musterberechtigung	(b)
SP ME Musterberechtigung, beschränkt auf MP-Betrieb	a. SP ME Klasse*, und b. SE Klassen- und Musterberechtigung*	(c)
SP ME Klassenberechtigung, betrieben als SP	a. SE Klassen- und Musterberechtig., und b. SP ME Musterberechtigung	(d)
SP ME Klassenberechtigung, beschränkt Auf MP-Betrieb	a. SE Klassen- und Musterberechtig.* und b. SP ME Musterberechtigung*	(e)
SP SE Klassenberechtigung	SE Klassen- und Musterberechtigung	(f)
SP SE Musterberechtigung	SE Klassen- und Musterberechtigung	(g)

* Vorausgesetzt in den letzten 12 Monaten wurden mindestens 3 IFR Ab- und Anflüge in einem SP Flugzeug (Klassen- oder Musterberechtigung) durchgeführt.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.251

Lehrgang zum Erwerb zusätzlicher theoretischer Kenntnisse für eine Klassen - oder Musterberechtigung für Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten

(Siehe Anhang 3 zu JAR-FCL 1.055)

(Siehe JAR-FCL 1.251)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.285)

AUSBILDUNG FÜR HOCHLEISTUNGSFLUGZEUGE

1. Das Ziel dieses Lehrgangs ist die Vermittlung hinreichender Kenntnisse über den Betrieb von Flugzeugen, die über die Fähigkeit verfügen, mit hohen Geschwindigkeiten und in großen Höhen zu fliegen sowie die Flugzeugsysteme, die für einen solchen Betrieb nötig sind.
2. Wer im Besitz einer ATPL(A) gemäß ICAO ist oder die theoretische Prüfung zum Erwerb der ATPL(A) bestanden, hat damit die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.241(a)(3) erfüllt.
3. Das Bestehen eines theoretischen Gegenstandes im Rahmen des HPA-Lehrgangs wird nicht für zukünftige theoretische Prüfungen zum Erwerb einer CPL(A), IR(A) oder ATPL(A) angerechnet.

LEHRGANGSANBIETER

4. Theoretischer Unterricht für HPA kann von einer FTO angeboten werden, die über die Genehmigung zur Durchführung der theoretischen Ausbildung für die ATPL(A) verfügt. Lehrgänge können ebenfalls von TRTOs angeboten werden, die Ausbildungen für Klassen- und Musterberechtigungen für HPAs anbieten: In diesem Fall unterliegt der Lehrgang einer besonderen Genehmigung. Als Voraussetzung für die Ausbildung zum Ersterwerb einer Klassen- oder Musterberechtigung für Flugzeuge, die als Hochleistungsflugzeuge gelten, müssen Lehrgangsanbieter den Abschluss der Ausbildung sowie den Nachweis der Kenntnisse des Bewerbers bestätigen.

LEHRPLAN

5. Es gibt keinerlei Vorgaben hinsichtlich der Dauer des theoretischen Unterrichts, der auch als Fernlehrgang durchgeführt werden kann. Die Gegenstände, die im Rahmen des Lehrgangs und in der schriftlichen Prüfung zu behandeln sind, werden in der beigefügten Tabelle angeführt.

Die Überschriften der Hauptgegenstände sind in Großbuchstaben dargestellt, die Lehrgangsinhalte anhand der Referenznummer des jeweiligen Gegenstandes in normaler Schrift. Die Referenznummern beziehen sich auf den von der zuständigen Behörde festzulegenden und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachenden detaillierten Lehrplan. Der Lehrplan stellt die zu behandelnden Themengebiete dar. In einer Prüfung sind alle Gegenstände abzudecken, unabhängig von ihrer Bedeutung für ein bestimmtes Muster oder eine bestimmte Klasse von Flugzeug.

Referenznummer	Lehrplaninhalt
021 00 00 00	ZELLE UND SYSTEME; ELEKTRIK, TRIEBWERK
021 02 02 01 bis 021 02 02 03	Wechselstrom - Allgemeines Generatoren Wechselstromverteilung
021 01 08 03	Druckkabine (Luftbetriebene Systeme - Kolbentriebwerke)
021 01 09 04	Druckkabine (Luftbetriebene Systeme - Turbojet und Turbopropeller)
021 03 01 06 021 03 01 07 021 03 01 08 021 03 01 09	Triebwerksleistung – Kolbentriebwerke Leistungserhöhung (Turbolader/Kompressor) Kraftstoff Gemisch
021 02 02 00 bis 021 03 04 09	Turbinentriebwerke
021 04 05 00	Sauerstoffausrüstung an Bord
032 02 00 00	FLUGLEISTUNGSKLASSE B - MEHRMOTORIGE FLUGZEUGE
032 02 01 00 bis 032 02 04 01	Flugleistung von mehrmotorigen Flugzeugen, die nicht nach JAR/CS/FAR 25 zugelassen sind – gesamter Gegenstand

040 02 00 00	MENSCHLICHES LEISTUNGSVERMÖGEN
040 02 01 00 bis 040 02 00 00	Grundlagen der Physiologie und Fliegen in großen Höhen
05 00 00 00	METEOROLOGIE – WIND- UND WETTERGEFAHREN
05o 02 07 00 bis 050 02 08 01	Jetstreams CAT (Turbulenz in wolkenfreier Luft) Stehende Wellen
050 09 01 00 bis 050 09 04 05	Wettergefahren Vereisung und Turbulenz Gewitter
062 02 00 00	GRUNDLAGEN DER RADARTECHNIK
062 02 01 00 bis 062 02 05 00	Grundlagen der Radartechnik Bordradar SSR (Sekundärradar)
081 00 00 00	AERODYNAMIK - FLUGZEUGE
081 02 01 00 bis 081 02 03 02	Transsonische Aerodynamik – gesamter Gegenstand Machzahl / Verdichtungsstöße Aerodynamische Grenzbereiche

PRÜFUNG

6. Die schriftliche Prüfung sollte aus mindestens 60 Multiple-Choice-Fragen bestehen und kann nach Ermessen der FTO/TRTO in fachspezifische Einzelprüfungen aufgeteilt werden. Die Prüfung gilt als bestanden, wenn 75% der zu erreichenden maximalen Punktzahl erreicht wurden.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(a)

Anforderungen an die theoretischen Kenntnisse im Rahmen praktischer Prüfungen/Befähigungsüberprüfungen zum Erwerb von Klassen-/Musterberechtigungen

(Siehe JAR-FCL 1.261(a))

1. Die theoretische Ausbildung ist von einem ermächtigten Lehrberechtigten durchzuführen, der im Besitz der entsprechenden Klassen-/Musterberechtigung ist oder von einem Lehrer mit entsprechender Erfahrung in der Luftfahrt und Kenntnissen des jeweiligen Luftfahrzeuges, z. B. ein Flugingenieur, Luftfahrzeugtechniker, Flugdienstberater.
2. Die theoretische Ausbildung muss den von der zuständigen Behörde festzulegenden und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachenden Lehrplan abdecken, soweit dieser auf den/die betreffende Flugzeugmuster/-klasse zutrifft. In Abhängigkeit der eingebauten Ausrüstung und Systeme muss die Ausbildung jedenfalls folgendes beinhalten, kann jedoch auch umfangreicher sein:

(a) Festigkeitsverband und Ausrüstung des Flugzeugs, Normalbetrieb der Systeme und Störungen

- Abmessungen
- Triebwerk einschließlich Hilfsturbine (APU)
- Kraftstoffanlage
- Druckkabine und Klimaanlage
- Eisverhütung/Enteisung, Scheibenwischanlage und Regenverdrängungssystem
- Hydraulikanlage
- Fahrwerk
- Steuerungsanlage, Auftriebshilfen
- Elektrische Stromversorgung
- Flugüberwachungsinstrumente, Funk-, Radar- und Navigationsausrüstung
- Cockpit, Fluggastkabine und Frachtraum
- Notausrüstung

(b) Betriebsgrenzen

- Allgemeine Betriebsgrenzen
- Triebwerksbetriebsgrenzen
- Systembetriebsgrenzen
- Mindestausrüstungsliste

(c) Flugleistung, Flugplanung und -überwachung

- Flugleistung
- Flugplanung
- Flugüberwachung

(d) Beladung, Schwerpunkt und Bereitstellung

- Beladung und Schwerpunkt
- Bereitstellung am Boden

(e) Notverfahren

(f) Besondere Anforderungen für die Erweiterung einer Musterberechtigung für Instrumentenanflüge bis zu einer Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200 ft)

- Bordseitige Ausrüstung des Flugzeugs, Verfahren und Betriebsgrenzen

(g) Besondere Anforderungen für Flugzeuge mit Glascockpit

- Elektronische Fluginstrumentenanlage (z. B. EFIS, EICAS)

(h) Flugmanagementsysteme (FMS)

3. Für den Ersterwerb einer Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten muss die schriftliche oder Computer gestützte Prüfung mindestens 100 Auswahlfragen (Multiple Choice) umfassen, die die Hauptgegenstände des Lehrplans in geeigneter Form abdecken. Um die

Prüfung zu bestehen, müssen in jedem Hauptgegenstand mindestens 75% der möglichen Punktzahl erreicht werden.

4. Für den Ersterwerb einer Muster-/Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten richtet sich die Anzahl der Auswahlfragen der schriftlichen oder computergestützten Prüfung nach der Komplexität des Flugzeuges. Um die Prüfung zu bestehen, müssen mindestens 75% der möglichen Punktzahl erreicht werden.
5. Bei einmotorigen Flugzeugen mit einem Piloten kann der Prüfer den theoretischen Teil der praktischen Prüfung und Befähigungsüberprüfung mündlich abnehmen und hat festzustellen, ob ausreichende Kenntnisse vorhanden sind.
6. Bei Befähigungsüberprüfungen für mehrmotorige Flugzeuge mit einem oder zwei Piloten sind die theoretischen Kenntnisse durch einen Fragebogen mit Auswahlfragen oder andere geeignete Methoden zu überprüfen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(c)(2)

Genehmigung von Lehrgängen für Musterberechtigungen ohne Flugzeiten im Flugzeug (Aeroplane Zero Flight Time Type Rating Training Courses)

1. ALLGEMEINES

(a) Die Genehmigung für ZFTT wird nur einer Zivilluftfahrerschule eines gemäß OPS 1 operierenden Luftfahrtunternehmens oder Zivilluftfahrerschulen, die eine besondere von der zuständigen Behörde genehmigte Vereinbarung mit einem gemäß OPS 1 operierenden Luftfahrtunternehmen getroffen haben erteilt.

(b) Die Zivilluftfahrerschule muss sicherstellen, dass der Flugschüler die Eingangsanforderungen erfüllt, bevor er den Lehrgang für die Musterberechtigung beginnt.

(c) Die Musterberechtigung wird auf das Luftfahrtunternehmen beschränkt, bis die Flüge unter Aufsicht abgeschlossen worden sind.

2. GENEHMIGUNG DER AUSBILDUNG OHNE FLUGZEITEN IM FLUGZEUG (ZERO FLIGHT TIME TRAINING (ZFTT))

(a) Der zu verwendende Flugsimulator muss in Übereinstimmung mit JAR-STD qualifiziert und von der zuständigen Behörde für den Nutzer als ZFFT anerkannt sein. Eine Nutzeranerkennung erfolgt nur, wenn es sich bei dem Flugsimulator um eine Nachbildung des von dem Luftfahrtunternehmer betriebenen Flugzeugtyps handelt.

(b) Der für ZFTT genehmigte Flugsimulator muss entsprechend den Qualitätskriterien des STD Unternehmens betriebsbereit sein. Einige Systeme dürfen ausgefallen sein vorausgesetzt, dass diese nicht für die Ausbildung im Simulator erforderlich sind. Das Bewegungs- und Sichtsystem muss voll betriebsfähig sein.

c) Wenn nicht anders festgelegt, muss eine spezifische Simulator-Lehreinheit mit mindestens zusätzlichen sechs Starts und Landungen in dem Musterberechtigungslehrgang entsprechend OPS 1.945(d)(2) durchgeführt werden.

(d) Für eine Erstgenehmigung zur Durchführung von ZFTT muss das Luftfahrtunternehmen mindestens ein Jahr im Besitz eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses gemäß OPS 1 gewesen sein. Dieser Zeitraum von der zuständigen Behörde verkürzt werden, wenn das Luftfahrtunternehmen und die TRTO ausreichende Erfahrung mit der Ausbildung zum Erwerb einer Musterberechtigung vorweisen können.

e) Die Genehmigung zur Durchführung von ZFTT wird nur erteilt, wenn das Luftfahrtunternehmen über mindestens 90 Tage Erfahrung mit dem Betrieb des Flugzeugmusters verfügt. Falls ZFTT von einer Zivilluftfahrerschule angeboten wird, die eine besondere genehmigte Vereinbarung mit einem Luftfahrtunternehmen gemäß OPS 1 hat, kann von den Anforderungen der 90 Tage betriebliche Erfahrung abgesehen werden, falls der TRI(A),der die zusätzlichen Starts und Landungen gemäß JAR–OPS 1.945(d)(2) durchführt eine ausreichende betriebliche Erfahrung auf dem Flugzeugmuster hat.

f) Die in OPS 1.945(b) geforderte Befähigungsüberprüfung kann mit der Befähigungsüberprüfung für die Musterberechtigung verbunden werden. Falls nicht, muss ein Umschulungslehrgang durchgeführt werden und eine Befähigungsüberprüfung gemäß OPS 1.945 vor der spezifischen Simulator Lehreinheit abgeschlossen worden sein.

3. ERFORDERLICHE FLUGERFAHRUNG DES PILOTEN

Ein Pilot, der an einem ZFTT Lehrgang teilnimmt, muss auf einem Verkehrsflugzeug mit zwei Piloten, Strahlturbinen - oder Propellerturbinenantrieb sowie einer Mindestabflugmasse (MTOM) von 10 Tonnen oder einer genehmigten Anzahl an Fluggastsitzen von mehr als 19 mindestens nachweisen:

(a) 1500 Flugstunden oder 250 Streckenabschnitte, wenn ein nach Stufe CG, C oder Interim C qualifizierter Simulator während des Lehrganges verwendet wird, oder

(b) 500 Flugstunden oder 100 Streckenabschnitte, wenn ein nach Stufe DG, Interim D oder D qualifizierter Simulator während des Lehrganges verwendet wird.

(c) Qualifikation des Lehrberechtigten: Für die zusätzlichen spezifischen Start- und Landeübungen muss der Lehrberechtigte im Besitz einer TRI(A)-Berechtigung sein.

Falls ein Pilot von einem Flugzeug mit Propellerturbinenantrieb zu einem Flugzeug mit Strahlturbinenantrieb wechselt oder umgekehrt, ist zusätzliche, von der Behörde genehmigte Simulatorausbildung erforderlich.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(d)

Lehrgang für die Zusammenarbeit der Flugbesatzung (Flugzeug)

(Siehe JAR-FCL 1.261(d))

1. Der Lehrgang hat zum Ziel, sich Fähigkeiten in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCC) anzueignen, um mehrmotorige Flugzeuge mit zwei Piloten sicher nach Instrumentenflugregeln führen zu können und zu diesem Zweck sicherzustellen, dass:
   a. der verantwortliche Pilot seine Leitungs- und Entscheidungsfunktion ausübt, unabhängig davon, ob er als steuernder Pilot (PF) oder nicht steuernder Pilot (PNF) tätig ist.
   b. die Aufgaben des PF und des PNF klar festgelegt und so verteilt sind, dass der PF seine volle Aufmerksamkeit auf die Handhabung und Steuerung des Luftfahrzeugs richten kann.
   c. die Zusammenarbeit in Anpassung an die auftretenden normalen, außergewöhnlichen- und Notsituationen in geordneter Weise stattfindet.
   d. die gegenseitige Überwachung, Information und Unterstützung zu jeder Zeit sichergestellt ist.

LEHRBERECHTIGTE

2. Lehrberechtigte für die MCC-Ausbildung müssen mit den Fächern Menschliche Faktoren (Human Factors) und effektives Arbeiten als Besatzung (Crew Resource Management/CRM) von Grund auf vertraut sein. Bezüglich aktueller Entwicklungen im Bereich Menschliche Faktoren und CRM-Verfahren sollten sie auf dem neuesten Stand sein.

THEORETISCHE KENNTNISSE

3. Der Lehrplan für die theoretische Ausbildung ist unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt von der zuständigen Behörde festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen. Ein genehmigter theoretischer MCC-Ausbildungslehrgang muss mindestens 25 Stunden umfassen.

FLUGAUSBILDUNG

4. Der Lehrplan für die Flugausbildung ist unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt von der zuständigen Behörde festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

BESCHEINIGUNG ÜBER DEN ABSCHLUSS

5. Bei Abschluss des Lehrganges kann dem Lehrgangsteilnehmer eine Bescheinigung über den erfolgreichen Abschluss des Lehrganges erteilt werden.

ANRECHNUNG

6. Der Inhaber einer Bescheinigung über den Abschluss der MCC-Ausbildung auf Hubschraubern ist von der Forderung befreit, den Lehrplan für die theoretische Ausbildung absolvieren zu müssen.

Abschnitt G - Linienpilotenlizenz (Flugzeug) - ATPL(A)

JAR-FCL 1.265 Mindestalter

Der Bewerber für eine ATPL(A) muss mindestens 21 Jahre alt sein.

JAR-FCL 1.270 Flugmedizinische Tauglichkeit

Der Bewerber für eine ATPL(A) muss im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses Klasse 1 sein. Der Inhaber einer ATPL(A) darf seine mit der Lizenz verbundenen Rechte nur ausüben, wenn er in Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 ist.

JAR-FCL 1.275 Rechte und Voraussetzungen

(a) Rechte einer ATPL(A) auf Basis einer CPL(A)

Unbeschadet anderer Vorschriften ist der Inhaber einer ATPL(A) auf Basis einer CPL(A) berechtigt:

(1) alle Rechte einer PPL(A), CPL(A) und IR(A) auszuüben; und

(2) als verantwortlicher Pilot oder Kopilot auf Flugzeugen in allen gewerblichen Verwendungsarten tätig zu sein.

(b) War der Inhaber einer ATPL(A) bisher nur Inhaber einer Lizenz für Flugzeuge mit zwei Piloten, müssen die Rechte der Lizenz auf den Betrieb mit zwei Piloten beschränkt sein, es sei denn, der Inhaber erfüllt die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1 Abschnitt C und JAR-FCL 1.510(a)(2) und (a)(3) für den Einsatz auf Flugzeugen mit einem Piloten. Derartige Beschränkungen müssen in der Lizenz eingetragen sein.

(c) Voraussetzungen

Der Bewerber für eine ATPL(A), der die Voraussetzungen gemäß JAR-FCL 1.010(a)(4), 1.265, 1.270 und 1.280 bis 1.295 nachweist, erfüllt damit die Anforderungen für den Erwerb einer ATPL(A) und hat die Musterberechtigung für das in der praktischen Prüfung verwendete Flugzeugmuster erworben.

JAR-FCL 1.280 Flugerfahrung und Anrechnung

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

(a) Der Bewerber für eine ATPL(A) muss mindestens 1500 Stunden als Pilot auf Flugzeugen nachweisen (siehe auch JAR-FCL 1.050(a)(3)). Von diesen 1500 Stunden können bis zu 100 Stunden im Flugsimulator oder FNPT angerechnet werden, bei Verwendung eines FNPT jedoch höchstens 25 Stunden. Die Gesamtstundenzahl von 1500 Stunden muss mindestens umfassen:

(1) 500 Stunden im Flugbetrieb mit zwei Piloten auf Verkehrsflugzeugen gemäß JAR/CS/FAR 25, Zubringerflugzeugen gemäß JAR/CS/FAR 23 oder Flugzeugen, die gemäß BCAR oder AIR 2051 zugelassen sind;

(2) (i) 500 Stunden als verantwortlicher Pilot unter Aufsicht; oder

(ii) 250 Stunden entweder als verantwortlicher Pilot; oder

(iii) 250 Stunden, davon mindestens 70 Stunden als verantwortlicher Pilot und die erforderlichen zusätzlichen Flugstunden als verantwortlicher Pilot unter Aufsicht;

(3) 200 Stunden Überlandflug, davon mindestens 100 Stunden als verantwortlicher Pilot oder als verantwortlicher Pilot unter Aufsicht;

(4) 75 Stunden Instrumentenzeit, davon höchstens 30 Stunden Instrumentenbodenzeit;

(5) 100 Stunden Nachtflug als verantwortlicher Pilot oder Kopilot.

(b)

(1) Inhabern von Pilotenlizenzen oder gleichwertigen Dokumenten für andere Luftfahrzeugkategorien wird die auf anderen Luftfahrzeugen durchgeführte Flugzeit gemäß JAR-FCL 1.155 angerechnet. Davon ausgenommen ist Flugzeit auf Hubschraubern, die bis zu 50% auf alle unter Absatz (a) genannten erforderlichen Flugzeiten angerechnet wird.

(2) Inhabern einer Lizenz für Flugingenieure werden 50% der Flugzeit als Flugingenieur, jedoch nicht mehr als 250 Stunden, angerechnet. Diese 250 Stunden können auf die erforderlichen 1500

Stunden unter Absatz (a) und die 500 Stunden unter Absatz (a)(1) angerechnet werden, vorausgesetzt, dass auf die beiden Absätze insgesamt nicht mehr als 250 Stunden angerechnet werden.

(c) Die geforderte Flugerfahrung ist vor Ablegung der praktischen Prüfung gemäß JAR-FCL 1.295 nachzuweisen.

JAR-FCL 1.285 Theoretische Kenntnisse

(a) Lehrgang

Der Bewerber für eine ATPL(A) hat eine genehmigte theoretische Ausbildung in einer Zivilluftfahrerschule für Flugausbildung (FTO) nachzuweisen. Bewerber, die ihre theoretische Ausbildung nicht im Rahmen einer durchgehenden Ausbildung erworben haben, müssen den Lehrgang gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.285 absolvieren.

(b) Prüfung

Der Bewerber für eine ATPL(A) hat theoretische Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten einer ATPL(A) entsprechen. Des Weiteren muss er die Bestimmungen des Abschnitts J dieser Anlage (JAR-FCL 1) erfüllen.

JAR-FCL 1.290 Flugausbildung

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(d))

Der Bewerber für eine ATPL(A) muss im Besitz einer CPL(A) sein, eine Instrumentenflugberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge besitzen und über eine Ausbildung in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung gemäß JAR-FCL 1.261(d) (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(d) verfügen oder im Besitz einer MPL(A) sein.

JAR-FCL 1.295 Praktische Fähigkeiten

(a) Der Bewerber für eine ATPL(A) muss die Fähigkeit nachweisen, als verantwortlicher Pilot eines Flugzeuges mit einer durch die Musterzulassung vorgeschriebenen Mindestflugbesatzung von zwei Piloten nach Instrumentenflugregeln (siehe Anhang 1 zu 1.220, Teil B), die Verfahren und Übungen gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295 so durchzuführen, wie es die Rechte der Lizenz erfordern.

(b) Die praktische Prüfung zum Erwerb der ATPL(A) kann als Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung der Musterberechtigung für das in der Prüfung verwendete Flugzeugmuster dienen. Sie kann zusätzlich mit der praktischen Prüfung für die erstmalige Erteilung einer Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten verbunden werden.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.285

Modulare theoretische Ausbildung für ATPL(A)

(Siehe JAR-FCL 1.285)

(Siehe Anhang1a zu JAR-FCL 1.055)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470)

1. Das Ziel dieser Ausbildung ist die Vermittlung der für den Erwerb der ATPL(A) notwendigen theoretischen Kenntnisse an Piloten, die diese nicht im Rahmen einer durchgehenden Ausbildung erworben haben.
2. Bewerber für ATPL(A) in einer modularen theoretischen Ausbildung müssen innerhalb von 18 Monaten, unter Aufsicht des Ausbildungsleiters einer FTO, 650 Stunden (eine Unterrichtsstunde = 60 Minuten) theoretischen Unterricht für den Erwerb der ATPL erhalten haben und im Besitz der PPL(A) sein.

Bei Inhabern einer CPL(A)/IR(A) verringert sich die theoretische Ausbildung um 350 Stunden.

Bei Inhabern einer CPL(A) oder Inhabern einer IR(A) verringert sich die theoretische Ausbildung um 200 Stunden.

3. Die FTO hat sicherzustellen, dass der Bewerber vor der Zulassung zur Ausbildung über ausreichende Kenntnisse in Mathematik und Physik verfügt, die es ihm erleichtern, dem theoretischen Unterricht zu folgen.
4. Die Ausbildung muss alle Bereiche der entsprechenden Lehrpläne gemäß dem von der zuständigen Behörde unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt festzulegenden und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachenden Lehrplan abdecken. Ein genehmigter Lehrgang sollte Unterricht im Klassenraum einschließen und kann die Verwendung von interaktiven Videoprogrammen, Dia-/Tonbandvorführungen, Einzelplatzstudium, rechnergestützte Ausbildungsverfahren und andere, von der zuständigen Behörde genehmigte Unterrichtsmittel umfassen. Genehmigte Fernlehrgänge können ebenfalls als Teil der Ausbildung zugelassen werden.

Abschnitt H - Lehrberechtigungen (Flugzeug)

JAR-FCL 1.300 Ausbildung – Allgemeines

(a) Die für den Erwerb einer Pilotenlizenz oder Berechtigung geforderte Flugausbildung dürfen nur Personen durchführen, die

(1) im Besitz einer Pilotenlizenz einschließlich Lehrberechtigung sind; oder

(2) im Besitz einer besonderen Erlaubnis sind, für den Fall, dass:

(i) neue Flugzeuge eingeführt werden;

(ii) historische Flugzeuge oder Flugzeuge spezieller Bauart zum Verkehr zugelassen werden, für die niemand eine Lehrberechtigung besitzt; oder

(iii) die Ausbildung außerhalb von JAA -Mitgliedstaaten von Lehrberechtigten durchgeführt wird, die keine JAR-FCL-Lizenz besitzen (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.300).

(b) Die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten dürfen nur Personen durchführen, die im Besitz einer Lehrberechtigung (FI(A), TRI(A), CRI(A), IRI(A)) oder Berechtigung (MCCI(A)), (SFI)(A)) oder STI(A) sind. Absatz (a)(2) gilt auch für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten

JAR-FCL 1.305 Lehrberechtigungen und Genehmigungen - Kategorien

Es werden fünf Kategorien von Lehrberechtigungen unterschieden.

(a) Lehrberechtigung für Flugausbildung - Flugzeug (FI(A))

(b) Lehrberechtigung für Musterberechtigungen - Flugzeug (TRI(A))

(c) Lehrberechtigung für Klassenberechtigungen - Flugzeug (CRI(A))

(d) Lehrberechtigung für Instrumentenflug - Flugzeug (IRI(A))

(e) Berechtigung für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten - Flugzeug (SFI(A))

(f) Berechtigung für die Ausbildung in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung - Flugzeug (Multi crew Co-operation instructor/MCCI(A))

(g) Berechtigung für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten – Flugzeug (STI(A))

JAR-FCL 1.310 Lehrberechtigungen – Allgemeines

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.310(d))

(a) Voraussetzungen

Alle Lehrberechtigten müssen (sofern nicht anders festgelegt):

(i) mindestens im Besitz der Lizenz, Berechtigung und Qualifikation sein, für die sie ausbilden, und

(ii) müssen mindestens 15 Stunden Erfahrung als Pilot auf dem Muster oder der Klasse von Flugzeugen haben, auf denen die Ausbildung durchgeführt werden soll, und

(iii) müssen berechtigt sein, das Luftfahrzeug während dieser Ausbildung als verantwortlicher Pilot zu führen.

(b) Mehrere Lehrberechtigungen

Lehrberechtigte können im Besitz mehrerer Lehrberechtigungen sein, wenn sie die entsprechenden Anforderungen erfüllen.

(c) Anrechnung von Kenntnissen für weitere Lehrberechtigungen

Bewerbern, die bereits eine Erlaubnis oder Lehrberechtigung besitzen, können die dabei erworbenen und nachgewiesenen Kenntnisse und Fähigkeiten für eine Ausbildungstätigkeit auf den Erwerb weiterer Erlaubnisse oder Lehrberechtigungen angerechnet werden.

(d) (1) Kompetenzen des Lehrberechtigten für eine MPL(A)

Lehrberechtigte, die einen Lehrgang mit einem kompetenzorientierten Ausbildungsansatz unterrichten wollen, müssen

(i) eine gültige Lehrberechtigung oder -genehmigung besitzen;

(ii) alle relevanten Anforderungen dieses Abschnitts erfüllen;

(iii) den Lehrgang für eine MPL(A)-Lehrberechtigung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.310(d) erfolgreich abgeschlossen haben;

(iv) für die Grund-, Mittel-, und Fortgeschrittenenphase der durchgehenden MPL(A)-Ausbildung Erfahrung im Flugbetrieb mit zwei Piloten nachweisen, die den Anforderungen der zuständigen Behörde genügt, und die Elemente des effektiven Arbeitens als Besatzung (crew resource management/CRM) der Umschulung eines Luftfahrtunternehmers gemäß OPS 1.945 Buchstabe (a)(9) ausführen.

(2) Aufrechterhaltung einer MPL(A)-Lehrberechtigung

Um eine MPL(A)-Lehrberechtigung aufrecht zu erhalten, muss der Lehrberechtigte innerhalb der letzten 12 Monate einen der folgenden Teile eines vollständigen MPL(A)-Lehrgangs durchgeführt haben:

(i) eine Simulatoreinheit von mindestens 3 Stunden; oder

(ii) eine Flugausbildung von mindestens einer Stunde, die mindestens 2 Starts und Landungen umfasst.

(3) Erfüllt ein MPL(A)-Lehrberechtigter die unter Ziffer 2 genannten Anforderungen nicht, muss er eine Auffrischungsschulung für MPL(A)-Lehrberechtigte, die den Anforderungen der zuständigen Behörde genügt, absolvieren.

JAR-FCL 1.315 Lehrberechtigungen und Erlaubnisse- Gültigkeitsdauer

(a) Die Gültigkeitsdauer von Lehrberechtigungen beträgt drei Jahre.

(b) Die Gültigkeitsdauer für eine besondere Erlaubnis darf längstens drei Jahre betragen.

(c) Ein Bewerber, der nicht alle Abschnitte einer Befähigungsüberprüfung vor dem Ablauf der Gültigkeitsdauer einer Lehrberechtigung besteht, darf die Rechte dieser Berechtigung nicht ausüben, bis er die Befähigungsüberprüfung erfolgreich abgeschlossen hat.

JAR-FCL 1.320 Lehrberechtigung für Flugausbildung (Flugzeug) (FI(A)) - Mindestalter

Der Bewerber für eine Lehrberechtigung für Flugausbildung muss mindestens 18 Jahre alt sein.

JAR-FCL 1.325 FI(A) - Eingeschränkte Rechte

(a) Einschränkungszeitraum

Die Rechte einer Lehrberechtigung (FI(A)) sind eingeschränkt, bis der Inhaber mindestens 100 Stunden Flugausbildung durchgeführt hat und zusätzlich bei mindestens 25 Alleinflügen von Flugschülern die Aufsicht geführt hat. Die Aufhebung der Einschränkungen der Lehrberechtigung erfolgt bei Erfüllung der Anforderungen und auf Empfehlung des aufsichtführenden Lehrberechtigten (FI(A)).

(b) Einschränkungen

Der Inhaber einer eingeschränkten Lehrberechtigung (FI(A)) darf unter Aufsicht eines für diesen Zweck anerkannten FI(A) folgendes durchführen:

(1) die Flugausbildung für den Erwerb der PPL(A) oder Flugausbildung in den Teilen eines durchgehenden Ausbildungslehrganges, die sich auf die PPL(A) beziehen, und den Erwerb von Klassen- und Musterberechtigungen für einmotorige Flugzeuge, ausgenommen die Zustimmung zum ersten Alleinflug bei Tag oder Nacht und zum ersten Navigationsalleinflug bei Tag oder Nacht; sowie

(2) die Nachtflugausbildung, vorausgesetzt, dass er im Besitz einer Nachtflugqualifikation ist und die Fähigkeit, bei Nacht auszubilden gegenüber einem zur Durchführung der FI(A)-Ausbildung anerkannten FI(A) in Übereinstimmung mit JAR-FCL 1.330(f) und den Anforderungen an die fortlaufende Flugerfahrung bei Nacht gemäß JAR-FCL 1.026 nachgewiesen hat.

JAR-FCL 1.330 FI(A) - Rechte und Anforderungen

(Siehe JAR-FCL 1.325)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.395)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525)

Der Inhaber einer FI(A)-Berechtigung (zu Beschränkungen siehe JAR-FCL 1.325) ist berechtigt zur Durchführung der Flugausbildung für:

(a) den Erwerb der PPL(A) und der Klassen- und Musterberechtigungen für einmotorige Flugzeuge.

(b) den Erwerb der CPL(A), vorausgesetzt, dass der FI(A) mindestens 500 Stunden als Pilot auf Flugzeugen nachweist, davon mindestens 200 Stunden Flugausbildung;

(c) Nachtflüge, vorausgesetzt, dass er im Besitz einer Nachtflugqualifikation ist und die Fähigkeit, bei Nacht auszubilden, gegenüber einem zur Durchführung der FI(A)-Ausbildung anerkannten FI(A) in Übereinstimmung mit JAR-FCL 1.330(f) und den Anforderungen an die fortlaufende Flugerfahrung bei Nacht gemäß JAR-FCL 1.026 nachgewiesen hat;

(d)

(1) den Erwerb einer IR(A) für einmotorige Flugzeuge;

(2) den Erwerb einer IR(A) für mehrmotorige Flugzeuge, sofern der Lehrberechtigte die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.380(a) erfüllt;

vorausgesetzt, dass der Lehrberechtigte:

(i) mindestens 200 Flugstunden nach Instrumentenflugregeln nachweisen kann; von denen bis zu 50 Stunden aus Instrumentenbodenzeit in einem Flugsimulator oder FNPT II bestehen können; und

(ii) als Schüler einen genehmigten Lehrgang von mindestens fünf Stunden Flugausbildung in einem Flugzeug, Flugsimulator oder FNPT II (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.395) abgeschlossen und die zugehörige praktische Prüfung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345 bestanden hat;

(e) den Erwerb einer Klassen- oder Musterberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten, vorausgesetzt, dass der Lehrberechtigte die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.380(a) erfüllt;

(f) den Erwerb der Lehrberechtigung (FI(A)), vorausgesetzt, dass der Lehrberechtigte

(1) mindestens 500 Stunden Flugausbildungstätigkeit auf Flugzeugen nachweist; und

(2) einem Prüfer für Lehrberechtigte in einer praktischen Prüfung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345 die Fähigkeit nachweist, einen Lehrberechtigten auszubilden; und

(3) für diesen Zweck die von der zuständigen Behörde erteilte Berechtigung besitzt.

(g) den Erwerb einer MPL(A)

(1) Erfüllung der Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.310(d)

(2) für die fliegerische Grundausbildung (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525), vorausgesetzt, dass der Lehrberechtigte mindestens 500 Flugstunden als Pilot von Flugzeugen absolviert hat, davon mindestens 200 Stunden Flugausbildungstätigkeit

(3) für die Aufbaustufe (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525), vorausgesetzt, dass der Lehrberechtigte eine IR(A) ME, IR(A) Lehrberechtigung hat; und

(i) mindestens 1500 Stunden Flugzeit im Flugbetrieb mit zwei Piloten nachweist; oder

(ii) für bestehende FI(A), die in durchgehenden ATP(A)- oder CPL(A)/IR-Ausbildungen lehren, einen strukturierten Ausbildungslehrgang absolvieren, bestehend aus:

(a) MCC-Qualifikation; und

(b) Beobachten von 5 Lehreinheiten in Abschnitt 3 eines MPL(A)-Lehrgangs; und

(c) Beobachten von 5 Lehreinheiten in Abschnitt 4 eines MPL(A)-Lehrgangs; und

(d) Beobachten von 5 wiederkehrenden Schulungseinheiten für Streckenflug-Übungsprogramme eines Luftfahrtunternehmers; und

(e) Inhalt des MCCI Lehrgangs für Lehrberechtigungen; und

(f) Die ersten fünf vom Lehrberechtigten ausgeführten Lehreinheiten müssen unter Aufsicht eines von der zuständigen Behörde für diesen Zweck bestimmten TRI(A) erfolgen.

JAR-FCL 1.335 FI(A) - Voraussetzungen

(Siehe Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470)

Vor der Zulassung zu einem genehmigten Ausbildungslehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung (FI(A)) muss der Bewerber:

(a) mindestens einen CPL(A), oder, als Inhaber einer PPL(A) 200 Flugstunden, davon 150 Stunden als verantwortlicher Pilot, nachweisen

(b) die Anforderungen an die theoretischen Kenntnisse für eine CPL(A) gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470 erfüllen;

(c) mindestens 30 Flugstunden auf einmotorigen Flugzeugen mit Kolbentriebwerk nachweisen, von denen mindestens fünf Stunden während der letzten sechs Monate vor der Auswahlprüfung gemäß Absatz (f) durchgeführt werden müssen;

(d) mindestens zehn Stunden Ausbildung im Instrumentenflug erhalten haben, von denen höchstens fünf Stunden als Instrumentenbodenzeit in einem FNPT II oder Flugsimulator durchgeführt werden dürfen;

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

(f) während der letzten sechs Monate vor Beginn der Ausbildung eine besondere Auswahlprüfung mit einem gemäß JAR-FCL 1.330(f) qualifizierten FI(A), basierend auf der Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240, erfolgreich abgelegt haben. Bei dieser Auswahlprüfung wird die Fähigkeit des Bewerbers zur Teilnahme am Ausbildungslehrgang beurteilt.

JAR-FCL 1.340 FI(A) - Lehrgang

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.340)

(a) Der Bewerber für eine Lehrberechtigung (FI(A)) hat die Teilnahme an einer genehmigten theoretischen und praktischen Ausbildung in einer FTO nachzuweisen (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.340).

(b) Ziel des Lehrganges ist die Vermittlung von Kenntnissen für die PPL(A)-Ausbildung auf einmotorigen Flugzeugen. Die Flugausbildung muss mindestens 30 Stunden umfassen, davon 25 Stunden mit Lehrberechtigtem. Die verbleibenden fünf Stunden können als gemeinsame Flugausbildung durchgeführt werden (d.h. zwei Bewerber fliegen gemeinsam und führen Flugübungen vor). Von den 25 Stunden können 5 Stunden in einem für diesen Zweck von der Behörde anerkannten Flugsimulator oder FNPT durchgeführt werden. Die praktische Prüfung erfolgt zusätzlich zur Ausbildungszeit des Lehrganges.

JAR-FCL 1.345 FI(A) - Praktische Fähigkeiten

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345)

Der Bewerber für eine Lehrberechtigung (FI(A)) hat einem benannten Prüfer die Fähigkeit nachzuweisen, einen Flugschüler so auszubilden, dass dieser den Anforderungen für den Erwerb einer PPL(A) entspricht, einschließlich der Vor- und Nachbesprechung des Fluges und der theoretischen Ausbildung gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345.

JAR-FCL 1.350 FI(A) - Erteilung der Berechtigung

Der Bewerber für eine Lehrberechtigung (FI(A)),

(a) der die Voraussetzungen gemäß JAR-FCL 1.310, 1.315 und 1.335 bis 1.345 nachweist, oder

(b) dem eine besondere Erlaubnis gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.300 erteilt wurde, der die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.355 erfüllt und der Inhaber einer JAR-FCL Lizenz ist,

hat damit die Anforderungen für die Erteilung einer Lehrberechtigung (FI(A)), vorbehaltlich der anfänglichen Ein -schränkungen gemäß JAR-FCL 1.325, erfüllt.

JAR-FCL 1.355 FI(A) - Verlängerung und Erneuerung

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345)

(a) Für die Verlängerung einer Lehrberechtigung (FI(A)) hat der Inhaber zwei der folgenden drei Voraussetzungen zu erfüllen:

(1) Mindestens 50 Stunden Flugausbildungstätigkeit als FI, CRI, IRI oder als Prüfer auf Flugzeugen während der Gültigkeitsdauer der Berechtigung, darin enthalten mindestens 15 Stunden Flugausbildungstätigkeit während der letzten zwölf Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der Lehrberechtigung (FI). Soll sich die Verlängerung der Lehrberechtigung auf die Lehrberechtigung für

Instrumentenflug (IR) erstrecken, müssen von diesen 15 Stunden mindestens zehn Stunden Instrumentenflugausbildungstätigkeit sein.

(2) Teilnahme an einem von der zuständigen Behörde genehmigten FI-Fortbildungslehrgang innerhalb der Gültigkeitsdauer der Lehrberechtigung;

(3) Erfolgreiches Ablegen einer Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345 während der letzten zwölf Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der Lehrberechtigung.

(b) Bei mindestens jeder zweiten Verlängerung einer FI(A)-Berechtigung muss der Inhaber, als Befähigungsüberprüfung, die praktische Prüfung gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.130 und 1.345 als eine der beiden gemäß JAR-FCL 1.355(a) zu erfüllenden Anforderungen bestehen.

(c) Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung hat der Bewerber innerhalb der letzten zwölf Monate vor der Erneuerung die Voraussetzungen gemäß (a)(2) und (a)(3) zu erfüllen.

JAR-FCL 1.360 Lehrberechtigung für Musterberechtigungen (Flugzeuge mit zwei Piloten) (TRI(MPA)) - Rechte

(Siehe JAR-FCL 1.261(d))

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(d))

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525)

(a) Der Inhaber einer Lehrberechtigung (TRI(MPA)) ist berechtigt:

(1) Ausbildung für den Erwerb der MPA-Musterberechtigung durchzuführen;

(2) die für die Zusammenarbeit der Flugbesatzung geforderte Ausbildung (siehe JAR-FCL 1.261(d), Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(d)) durchzuführen;

(3) die während der Grundausbildungsphase der durchgehenden MPL(A)-Ausbildung geforderte Ausbildung (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525) durchzuführen, vorausgesetzt dass er im Besitz einer FI(A) oder IRI(A) Berechtigung ist oder war und die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.310(d) erfüllt werden und

(4) die während der Mittel- und Fortgeschrittenenphase der durchgehenden MPL(A)-Ausbildung geforderte Ausbildung (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525) durchzuführen, vorausgesetzt dass die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.310(d) erfüllt werden.

(b) Wird die TRI(A)-Ausbildung nur in einem Flugsimulator durchgeführt, umfasst die TRI(A)-Berechtigung keine Ausbildung für Notverfahren/Verfahren in besonderen Fällen an Bord eines Luftfahrzeuges. Zur Aufhebung dieser Einschränkung muss der Inhaber einer TRI(A)-Berechtigung die von der zuständigen Behörde festgelegte und in luftfahrtüblicher Weise kundgemachte Ausbildung in einem Flugzeug absolvieren.

JAR-FCL 1.365 TRI(MPA) - Anforderungen

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.365)

(a) Der Bewerber für den Ersterwerb einer Lehrberechtigung TRI(MPA) muss:

(1) einen genehmigten TRI -Lehrgang in einer FTO oder TRTO (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.365) erfolgreich abgeschlossen haben;

(2) mindestens 1500 Stunden als Pilot auf Flugzeugen mit zwei Piloten nachweisen;

(3) während der letzten zwölf Monate vor der Antragstellung mindestens 15 Streckenabschnitte nachweisen, einschließlich Starts und Landungen als verantwortlicher Pilot oder Kopilot auf dem entsprechenden Flugzeugmuster oder, mit Zustimmung der zuständigen Behörde, auf einem ähnlichen Muster; davon dürfen höchstens sieben Abschnitte in einem Flugsimulator durchgeführt werden; und

(4) während eines vollständigen Lehrganges für Musterberechtigungen mindestens drei Stunden Flugausbildungstätigkeit, bezogen auf die Aufgaben eines TRI, auf dem entsprechenden Flugzeugmuster und/oder im Flugsimulator unter der Aufsicht eines für diesen Zweck von der zuständigen Behörde benannten TRI zufrieden stellend durchgeführt haben.

Die oben stehenden Anforderungen sind erfüllt, wenn der Bewerber Inhaber einer JAR-FCL Lizenz ist, Inhaber einer besonderen Erlaubnis gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.300 ist und die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.370 erfüllt.

(b) Für die Erweiterung der Rechte auf weitere MPA muss der Inhaber:

(1) während der letzten zwölf Monate vor der Antragstellung mindestens 15 Streckenabschnitte nachweisen, einschließlich Starts und Landungen als verantwortlicher Pilot oder Kopilot auf dem entsprechenden Flugzeugmuster oder, mit Zustimmung der Behörde, auf einem ähnlichen Muster; davon dürfen höchstens sieben Abschnitte in einem Flugsimulator durchgeführt werden;

(2) die entsprechende zusätzliche Flugausbildung eines genehmigten TRI-Lehrganges zufrieden stellend abgeschlossen haben; und

(3) während eines vollständigen Lehrganges für Musterberechtigung mindestens drei Stunden Flugausbildungstätigkeit, bezogen auf die Aufgaben eines TRI(MPA), auf dem entsprechenden Flugzeugmuster und/oder im Flugsimulator unter der Aufsicht eines für diesen Zweck von der zuständigen Behörde benannten TRI zufrieden stellend durchgeführt haben.

JAR-FCL 1.370 TRI(MPA) - Verlängerung und Erneuerung

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.365)

(a) Für die Verlängerung einer Lehrberechtigung TRI(MPA) muss der Bewerber während der letzten zwölf Monate vor dem Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung:

(1) während eines vollständigen Lehrganges für Musterberechtigungen/in einer Auffrischungsschulung/wiederkehrenden Schulung einen der folgenden Teile durchgeführt haben:

(i) eine Schulung im Flugsimulator von mindestens drei Stunden; oder

(ii) eine Flugübung von mindestens einer Stunde Dauer mit mindestens zwei Starts und Landungen; oder

(2) eine TRI(A)-Auffrischungsschulung, die den unter Beachtung der Sicherheit der Luftfahrt festzulegenden Anforderungen der zuständigen Behörde entspricht, erhalten haben.

(b) Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung muss der Bewerber:

(1) während der letzten 12 Monate vor der Antragstellung mindestens 30 Streckenabschnitte nachweisen, einschließlich Starts und Landungen als verantwortlicher Pilot oder Kopilot auf dem entsprechenden Flugzeugmuster oder, mit Zustimmung der zuständigen Behörde, auf einem ähnlichen Muster; davon dürfen höchstens 15 Abschnitte in einem Flugsimulator durchgeführt werden;

(2) die entsprechenden Teile eines genehmigten TRI(MPA)-Lehrganges, unter Berücksichtigung seiner fortlaufenden Flugerfahrung, erfolgreich abgeschlossen haben; und

(3) während eines vollständigen Lehrganges für Musterberechtigungen mindestens drei Stunden Flugausbildungstätigkeit, bezogen auf die Aufgaben eines TRI(MPA), auf dem entsprechenden Flugzeugmuster und/oder im Flugsimulator unter der Aufsicht eines für diesen Zweck von der zuständigen Behörde benannten TRI zufrieden stellend durchgeführt haben.

JAR-FCL 1.375 Lehrberechtigung für Klassenberechtigungen (Flugzeuge mit einem Piloten) (CRI(SPA)) – Rechte

(Siehe JAR-FCL 1.310(a))

Der Inhaber einer Lehrberechtigung (CRI(SPA)) ist berechtigt, Lizenzinhaber für den Erwerb einer Muster- oder Klassenberechtigung für Flugzeuge mit einem Piloten auszubilden. Der Inhaber kann, vorbehaltlich der entsprechenden Qualifikation (siehe JAR-FCL 1.310(a)), die Ausbildung auf ein- oder mehrmotorigen Flugzeugen durchführen.

JAR-FCL 1.380 CRI(SPA) - Anforderungen

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.380)

(a) Mehrmotorige Flugzeuge.

Der Bewerber für den Erwerb einer Lehrberechtigung CRI(SPA) für mehrmotorige Flugzeuge muss:

(1) mindestens 500 Stunden als Pilot auf Flugzeugen nachweisen;

(2) vor Beginn des Lehrganges mindestens 30 Stunden als PIC auf einem Flugzeug des entsprechenden Musters oder der entsprechenden Klasse nachweisen,

(3) einen genehmigten Lehrgang in einer FTO oder TRTO mit mindestens fünf Stunden Flugausbildung auf dem Flugzeug oder im Flugsimulator, der von einem für diesen Zweck anerkannten Lehrberechtigten durchgeführt wird, abgeschlossen haben; und

(4) eine praktische Prüfung in Übereinstimmung mit Anhang 1 und den Abschnitten 1 2, 3, 4 und 7 von Anhang 2 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345 bestanden haben.

(b) Einmotorige Flugzeuge

Der Bewerber für den Erwerb einer Lehrberechtigung CRI(SPA)für einmotorige Flugzeuge muss:

(1) mindestens 300 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen nachweisen;

(2) vor Beginn des Lehrganges mindestens 30 Stunden als PIC auf einem Flugzeug des entsprechenden Musters oder der entsprechenden Klasse nachweisen,

(3) einen genehmigten Lehrgang in einer FTO oder TRTO mit mindestens drei Stunden Flugausbildung auf dem Flugzeug oder im Flugsimulator abgeschlossen haben, der von einem für diesen Zweck anerkannten Lehrberechtigten durchgeführt wird (siehe Anhang 2 zu JAR-FCL 1.380); und

(4) eine praktische Prüfung in Übereinstimmung mit Anhang 1 und den Abschnitten 1, 2, 3, 4 und 7 von Anhang 2 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345 bestanden haben.

(c) Für die Erweiterung der Rechte auf Flugzeuge eines anderen Musters oder einer anderen Klasse muss der Inhaber während der letzten zwölf Monate mindestens zehn Flugstunden auf Flugzeugen des/der entsprechenden Musters/Klasse oder, mit Zustimmung der zuständigen Behörde, auf einem ähnlichen Muster nachweisen. Für die Erweiterung einer CRI(A) von einmotorigen auf mehrmotorige Flugzeuge sind die Anforderungen des Absatzes (a) zu erfüllen.

JAR-FCL 1.385 CRI(SPA) - Verlängerung und Erneuerung

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345)

(a) Für die Verlängerung einer Lehrberechtigung CRI(SPA) muss der Bewerber während der letzten zwölf Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung:

(1)

(i) mindestens zehn Stunden Flugausbildungstätigkeit als CRI(A); und

(ii) falls der Bewerber CRI(SPA) sowohl auf einem einmotorigen als auch auf mehrmotorigen Flugzeugen ist. Müssen in den 10 Stunden Flugausbildungstätigkeit mindestens 5 Stunden auf einmotorigen und 5 Stunden auf mehrmotorigen Flugzeugen nachgewiesen werden.

oder

(2) Auffrischungsschulungstätigkeit zufrieden stellend ausgeübt haben; oder

(3) eine Auffrischungsschulung als CRI(A) erhalten haben.

(b) Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung muss der Bewerber während der letzten zwölf Monate vor der Antragstellung:

(1) eine Auffrischungsschulung als CRI(A) in Abstimmung mit der zuständigen Behörde erhalten haben; und

(2) als Befähigungsüberprüfung den entsprechenden Teil (z. B. ME oder SE) der praktischen Prüfung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345 bestanden haben.

JAR-FCL 1.390 Lehrberechtigung für Instrumentenflug (Flugzeug) (IRI(A)) - Rechte

Die Rechte des Inhabers einer IRI(A)-Berechtigung sind beschränkt auf die Durchführung einer Flugausbildung für:

(a) den Erwerb einer IR(A) für einmotorige Flugzeuge;

(b) den Erwerb einer IR(A) für mehrmotorige Flugzeuge, sofern, der Lehrberechtigte die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.380(a) erfüllt;

(c) den Grundausbildungsabschnitt (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525), vorausgesetzt dass die IRI(A) über eine IR(A) ME, IR(A) Lehrberechtigung verfügt; und

(1) mindestens 1500 Flugstunden im Flugbetrieb mit zwei Piloten nachweist; oder

(2) für bestehende FI(A), die in durchgehenden ATP(A)- oder CPL(A)/IR-Ausbildungen lehren, einen strukturierten Ausbildungslehrgang absolvieren, bestehend aus:

(i) MCC Qualifikation;

(ii) Beobachten von 5 Lehreinheiten in Phase 3 eines MPL(A)-Lehrgangs;

(iii) Beobachten von 5 Lehreinheiten in Phase 4 eines MPL(A)-Lehrgangs;

(iv) Beobachten von 5 wiederkehrenden Schulungseinheiten für Streckenflug-Übungsprogramme eines Luftfahrtunternehmers;

(v) Inhalt des MCC Lehrgangs für Lehrberechtigungen;

(vi) Die ersten fünf vom Lehrberechtigten ausgeführten Lehreinheiten müssen unter Aufsicht eines von der zuständigen Behörde für diesen Zweck bestimmten TRI(A) erfolgen.

JAR-FCL 1.395 IRI(A) - Anforderungen

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.395)

Der Bewerber für eine Lehrberechtigung (IRI(A)) muss:

(a) mindestens 800 Flugstunden nach Instrumentenflugregeln nachweisen, davon mindestens 400 Stunden auf Flugzeugen;

(b) einen genehmigten Lehrgang in einer FTO (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.395 und), bestehend aus theoretischer Ausbildung und mindestens 10 Stunden Flugausbildung auf einem Flugzeug, in einem Flugsimulator oder FNPT II, erfolgreich abgeschlossen haben; und

(c) eine praktische Prüfung gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345 bestanden haben.

JAR-FCL 1.400 IRI(A) - Verlängerung und Erneuerung

(a) Für die Verlängerung einer Lehrberechtigung (IRI(A)) muss der Inhaber die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.355(a) erfüllen.

(b) Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung muss der Inhaber die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.355(b) und alle weiteren von der zuständigen Behörde festgelegten Anforderungen erfüllen.

JAR-FCL 1.405 - Berechtigung für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten (Flugzeug) (SFI(A)) – Rechte

(Siehe JAR-FCL 1.261(d))

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525)

Der Inhaber einer Berechtigung (SFI(A)) ist berechtigt, an einem synthetischen Flugübungsgerät folgendes durchzuführen:

(a) die Ausbildung zum Erwerb einer Musterberechtigung;

(b) die für die Zusammenarbeit der Besatzung geforderte Ausbildung (siehe JAR-FCL 1.261(d)); und

(c) die Ausbildung während:

(i) des Grundausbildungsabschnitts der durchgehenden MPL(A)-Ausbildung (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525), vorausgesetzt dass er im Besitz einer FI(A) oder IRI(A) Berechtigung ist oder war und die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.310(d) erfüllt werden.

(ii) des Mittelstufe- und Fortgeschrittenenabschnitts der durchgehenden MPL(A)-Ausbildung (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525), vorausgesetzt dass die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.310(d) erfüllt werden.

JAR-FCL 1.410 SFI(A) - Anforderungen

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.240)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.365)

(a) Der Bewerber für eine Berechtigung (SFI(A)) muss:

(1) im Besitz einer von einem JAA -Mitgliedstaat ausgestellten CPL(A) / ATPL(A) sein oder gewesen sein oder eine CPL(A) / ATPL(A) Lizenz besitzen, die, obwohl sie nicht nach den Bestimmungen der JAR-FCL erteilt worden ist, den Anforderungen der zuständigen Behörde genügt;

(2) den auf den Flugsimulator bezogenen Teil des entsprechenden Lehrganges für Musterberechtigungen in einer FTO oder TRTO abgeschlossen haben;

(3) mindestens 1500 Stunden als Pilot auf Flugzeugen mit zwei Piloten nachweisen;

(4) einen genehmigten TRI(A)-Lehrgang abgeschlossen haben;

(5) während eines vollständigen Lehrganges für Musterberechtigungen mindestens drei Stunden Ausbildungstätigkeit in einem Flugsimulator des entsprechenden Musters, bezogen auf die Aufgaben eines TRI(A), unter der Aufsicht eines für diesen Zweck von der zuständigen Behörde benannten TRI(A) ausgeübt haben;

(6) während eines Zeitraumes von zwölf Monaten vor der Antragstellung eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.240 in einem Flugsimulator des entsprechenden Flugzeugmusters abgelegt haben;

(7)

(i) während eines Zeitraums von zwölf Monaten vor der Antragstellung mindestens drei Streckenabschnitte als Beobachter im Cockpit auf dem entsprechenden Flugzeugmuster geflogen sein, oder

(ii) während eines Zeitraumes von zwölf Monaten vor der Antragsstellung als Beobachter im Cockpit mindestens an zwei fluglinienorientierten Ausbildungen (LOFT), die von einer erfahrenen Besatzung in einem Flugsimulator, auf dem entsprechenden Flugzeugmuster oder mit Zustimmung der Behörde auf einem ähnlichen Flugzeugmuster durchgeführt wurden, teilgenommen haben. Diese Simulatorschulungseinheit muss einschließen:

(A) Flüge zwischen zwei verschiedenen Flughäfen, die mindestens jeweils zwei Stunden dauern und

(B) die dazugehörige Flugplanung und Nachbesprechung.

Die oben stehenden Anforderungen sind erfüllt, wenn der Bewerber Inhaber einer besonderen Erlaubnis gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.300 ist und die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.415 erfüllt.

(b) Für die Erweiterung der Rechte auf weitere Flugzeugmuster mit zwei Piloten muss der Inhaber:

(1) den auf den Flugsimulator bezogenen Teil des entsprechenden Lehrganges für Musterberechtigungen erfolgreich abgeschlossen haben;

(2) während eines vollständigen Lehrganges für Musterberechtigungen mindestens drei Stunden Ausbildungstätigkeit in einem Flugsimulator des entsprechenden Musters, bezogen auf die Aufgaben eines TRI(A), unter der Aufsicht eines für diesen Zweck von der zuständigen Behörde benannten TRI(A) zufrieden stellend ausgeübt haben.

JAR-FCL 1.415 SFI(A) - Verlängerung und Erneuerung

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.240)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.365)

(a) Für die Verlängerung einer Berechtigung (SFI(A)) muss der Bewerber während der letzten zwölf Monate der Gültigkeitsdauer:

(1) während eines vollständigen Lehrganges für Musterberechtigungen/einer Auffrischungsschulung/wiederkehrenden Schulung mindestens drei Stunden Ausbildungstätigkeit im Flugsimulator ausgeübt haben; und

(2) eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.240 in einem Flugsimulator des entsprechenden Flugzeugmusters abgeschlossen haben.

(b) Nach dem Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung muss der Bewerber:

(1) den auf den Flugsimulator bezogenen Teil des entsprechenden Lehrganges für Musterberechtigungen abgeschlossen haben;

(2) einen genehmigten TRI(A) -Lehrgang (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.365) erfolgreich abgeschlossen haben;

(3) während eines vollständigen Lehrganges für Musterberechtigungen mindestens drei Stunden Ausbildungstätigkeit in einem Flugsimulator des entsprechenden Musters, bezogen auf die Aufgaben eines TRI(A), unter der Aufsicht eines zu diesem Zweck von der zuständigen Behörde benannten TRI(A) zufrieden stellend ausgeübt haben; und

(4) eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.240 in einem Flugsimulator des entsprechenden Flugzeugmusters abgeschlossen haben.

JAR-FCL 1.416 Berechtigung für die Ausbildung in der Zusammenarbeit als Flugbesatzung (Flugzeug) (MCCIA(A)) – Rechte

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525)

Der Inhaber einer MCCI(A)-Berechtigung ist berechtigt, die Ausbildung durchzuführen während:

(a) des praktischen Teils von MCC-Lehrgängen, wenn diese nicht in Verbindung mit der Ausbildung zum Erwerb der Musterberechtigung durchgeführt werden; und

(b) des Grundausbildungsabschnitts der durchgehenden MPL(A)-Ausbildung (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525), vorausgesetzt dass er im Besitz einer FI(A) Berechtigung ist oder war und die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.310(d) erfüllt werden.

JAR-FCL 1.417 MCCI(A) – Anforderungen

(a) Der Bewerber für eine MCCI(A)-Berechtigung muss:

(1) im Besitz einer Lizenz für beruflich tätige Piloten sein oder gewesen sein, die entweder von einem JAA-Mitgliedstaat erteilt wurde oder, sofern sie nicht gemäß JAR-FCL erteilt wurde, den unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt festzulegenden Anforderungen der zuständigen Behörde genügt.

(2) über mindestens 1500 Stunden Flugerfahrung als Pilot von Flugzeugen mit zwei Piloten verfügen

(3) in einem FNPT II oder einem Flugsimulator einen genehmigten MCCI-Lehrgang abgeschlossen haben.

(4) während eines vollständigen MCC-Lehrgangs mindestens drei Stunden Flugausbildung oder MCC-Ausbildungstätigkeit in einem FNPT II oder Flugsimulator des entsprechenden Musters unter der Aufsicht und zur Zufriedenheit eines zu diesem Zweck von der zuständigen Behörde benannten TRI(A), SFI(A) oder MCCI(A) ausgeübt haben.

(b) Für die Erweiterung der Berechtigung auf ein anderes Muster eines FNPT II oder Flugsimulators, muss der Inhaber die Anforderungen gemäß Absatz (a)(4) auf dem Muster dieses FNPT II oder Flugsimulators erfüllen.

JAR-FCL 1.418 MCCI(A) - Verlängerung und Erneuerung

(a) Für die Verlängerung einer MCCI(A)-Berechtigung muss der Bewerber während der letzten 12 Monate der Gültigkeitsdauer der Berechtigung die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.417(a)(4) erfüllt haben.

(b) Wenn die Gültigkeit der Berechtigung abgelaufen ist, muss der Bewerber:

(1) alle im Rahmen einer Auffrischungsschulung von der zuständigen Behörde unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt zu stellenden Anforderungen der zuständigen Behörde erfüllen; und

(2) die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.417(a)(4) erfüllt haben.

JAR-FCL 1.419 Berechtigung als Lehrer für synthetische Ausbildung (Flugzeug) STI(A)- Rechte, Anforderungen, Verlängerung und Erneuerung

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525)

(a) Rechte

Der Inhaber einer Berechtigung STI(A) ist berechtigt, synthetische Ausbildung durchzuführen:

(1) zum Erwerb einer Lizenz,

(2) zum Erwerb einer Instrumentenflugberechtigung und Klassen- oder Musterberechtigung für Flugzeuge, die von einem Piloten geflogen werden,

(3) während der Grundausbildungsphase der durchgehenden MPL(A)-Ausbildung (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525), vorausgesetzt dass die Anforderungen von JAR-FCL 1.310(d) erfüllt werden(b) Anforderungen

(b) Anforderungen

Der Bewerber um eine STI(A) Berechtigung muss:

(1) im Besitz einer Pilotenlizenz sein oder während der vorangegangenen 3 Jahre gewesen sein, die eine Lehrberechtigung, entsprechend des beabsichtigten Lehrganges, enthält oder die den Anforderungen der Behörde genügt;

(2) in einem Flugsimulator oder FNPT II mindestens 3 Stunden Flugausbildung bezogen auf die Aufgaben eines STI(A) unter der Aufsicht und zur Zufriedenheit eines von der Behörde für diesen Zweck benannten FIE(A) durchgeführt haben;

(3) während eines Zeitraumes von 12 Monaten vor der Antragstellung eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240 in einem FNPT der Klasse oder des Flugzeugmusters entsprechend der beabsichtigten Ausbildung durchgeführt haben.

(c) Für die Verlängerung einer STI(A) Berechtigung muss der Bewerber innerhalb der letzten 12 Monate des Gültigkeitszeitraumes der Berechtigung:

(1) mindestens 3 Stunden Ausbildung in einem Flugsimulator oder FNPT als Teil eines vollständigen CPL-, IR-, Klassen- oder Musterberechtigungslehrganges ausgeübt haben, und

(2) Abschnitt 3B der Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240 für das entsprechende Muster oder die Klasse des Flugzeuges in einem Flugsimulator oder FNPT II, auf dem die Ausbildung üblicherweise durchgeführt wird, abgeschlossen haben.

(d) Falls die Berechtigung abgelaufen ist, muss der Bewerber:

(1) mindestens 3 Stunden Auffrischungsschulung in einem Flugsimulator oder FNPT II abgeschlossen haben;

(2) während eines vollständigen Lehrganges für CPL, IR oder eine Klassen- oder Musterberechtigung mindestens 3 Stunden Ausbildungstätigkeit unter der Aufsicht eines zu diesem Zweck von der zuständigen Behörde benannten FIE(A),FE(A), CRE(A), IRE(A), TRE(A), oder SFE(A) zufrieden stellend durchgeführt haben. Mindestens eine Stunde Ausbildungstätigkeit muss von einem FIE(A) überwacht und zu seiner Zufriedenheit erfolgt sein;

(3) Abschnitt 3B der Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240 für den entsprechenden Muster oder die Klasse des Flugzeuges in einem Flugsimulator oder FNPT II auf dem die Ausbildung üblicherweise durchgeführt wird, abgeschlossen haben.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.300

Anforderungen an eine besondere Erlaubnis für Lehrberechtigte die keine JAR -FCL- Lizenz besitzen zur Durchführung von Ausbildungen in FTOs oder TRTOs außerhalb von JAA-Mitgliedstaaten

(Siehe JAR-FCL 1.300(a)(2)(iii)

1.

(a) Lehrberechtigte, die für den Erwerb einer JAR –FCL -Lizenz einschließlich Klassen- und Instrumentenflugberechtigung ausbilden wollen, müssen:

(i) mindestens im Besitz einer - in Übereinstimmung mit ICAO Anhang 1 erworbenen - CPL und der Berechtigungen sein, die von dem betreffenden Nicht –JAA -Staat für die Ausbildung auf in diesem Staat eingetragenen Luftfahrzeugen gefordert werden;

(ii) über mindestens 500 Stunden als Pilot von Flugzeugen verfügen, davon mindestens 200 Stunden, die auch die jeweilige Ausbildungstätigkeit einschließen, als Lehrberechtigter und die Anforderungen an die Flugerfahrung gemäß JAR-FCL 1.330(a), (b), (c), (d) und/oder (e) erfüllen;

(iii) den oder die entsprechenden Lehrgänge der theoretischen und praktischen Ausbildung gemäß JAR-FCL abgeschlossen haben. Mit Genehmigung der Behörde kann der Ausbildungslehrgang unter Berücksichtigung der vorherigen Ausbildung und Erfahrung des Bewerbers in veränderter Form durchgeführt werden, er muss jedoch mindestens 30 Stunden theoretische Ausbildung und 15 Stunden praktische Ausbildungszeit mit einem Lehrberechtigten, der im Besitz einer JAR –FCL -Lizenz und Berechtigung gemäß JAR-FCL 1.330(f) ist, beinhalten;

(iv) die praktische Prüfung gemäß JAR-FCL 1.345 bestanden haben;

(v) Die Gültigkeitsdauer der Erlaubnis wird unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt von der zuständigen Behörde festgelegt, sie beträgt jedoch längstens drei Jahre und

(vi) dürfen keine Ausbildung für Teile von MPL-Schulungen durchführen, in denen MCC-Grundlagen gelehrt werden.

(vii) Die Verlängerung oder Erneuerung einer gemäß Absatz (i) - (iv) erteilten Erlaubnis muss in Übereinstimmung mit JAR-FCL 1.355 erfolgen.

(b) Die Erlaubnis unterliegt folgenden Beschränkungen:

(i) Es darf keine Ausbildung für den Erwerb von Lehrberechtigungen durchgeführt werden;

(ii) Es darf keine Ausbildung innerhalb eines JAA -Mitgliedstaates durchgeführt werden;

(iii) Es dürfen nur Flugschüler ausgebildet werden, die über ausreichende Sprachkenntnisse für den durchgeführten Unterricht verfügen;

(iv) Die Ausbildung ist auf die Teile der durchgehenden Ausbildung für ATP beschränkt, für die der Lehrberechtigte die für die Ausbildung geforderte Flugerfahrung gemäß Absatz 1(a)(ii) nachweisen kann;

(v) Es darf keine MCC-Ausbildung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(d) durchgeführt werden

2.

(a) Lehrberechtigte, die für den Erwerb einer JAR –FCL -Musterberechtigung ausbilden wollen, müssen:

(i) mindestens im Besitz der in Übereinstimmung mit ICAO Anhang 1 erworbenen Lizenz und Berechtigungen sein, die von dem betreffenden Nicht –JAA -Staat für die Ausbildung auf in diesem Staat eingetragenen Luftfahrzeugen gefordert werden;

(ii) die Anforderungen an die Flugerfahrung gemäß JAR-FCL 1.365(a)(2) und (3) für eine Tätigkeit als TRI(A) oder gemäß JAR-FCL 1.410(a)(3) und (7) für eine Tätigkeit als SFI(A) erfüllen.

(iii) als Lehrberechtigter für Musterberechtigungen (TRI(A) oder gleichwertig) über mindestens 100 Stunden Ausbildungstätigkeit im Flugzeug oder Flugsimulator verfügen;

(iv) Die Gültigkeitsdauer der Erlaubnis wird unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt von der zuständigen Behörde festgelegt, sie beträgt jedoch längstens drei Jahre.

(v) die Anforderungen für die Verlängerung der Lehrberechtigung gemäß JAR-FCL 1.370 als TRI(A) oder JAR-FCL 1.415 als SFI(A) erfüllt haben.

(b) Die Erlaubnis unterliegt folgenden Beschränkungen:

(i) Es darf keine Ausbildung für den Erwerb von Lehrberechtigungen durchgeführt werden;

(ii) es darf keine Ausbildung innerhalb eines JAA -Mitgliedstaates durchgeführt werden;

(iii) es dürfen nur Flugschüler ausgebildet werden, die über ausreichende Sprachkenntnisse für den durchgeführten Unterricht verfügen;

(iv) es darf keine MCC-Ausbildung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(d) durchgeführt werden.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.310(d)

Ausbildung zum Erwerb einer MPL(A)-Lehrberechtigung

(Siehe JAR-FCL 1.310(d))

ZIEL DES LEHRGANGS

1. Lehrberechtigte, die MPL-Ausbildungen durchführen, müssen imstande sein, eine kompetenzorientierte Ausbildung zu vermitteln, insbesondere im Hinblick darauf,

a. Wissen über den kompetenzorientierten Ausbildungsansatz nachzuweisen,

b. Ressourcen vorzubereiten,

c. ein dem Lernen zuträgliches Klima zu schaffen,

d. Wissen zu vermitteln,

e. den Umgang mit Bedrohungen und Fehlern (threat and error management) und effektives Arbeiten als Besatzung (CRM) zu integrieren,

f. die Zeit so einzuteilen, dass die Lernziele erreicht werden,

g. das Lernen zu erleichtern,

h. die Leistung der Bewerber zu beurteilen,

i. Fortschritt zu beobachten und zu prüfen,

j. Lerneinheiten auszuwerten und

k. über das Ergebnis zu berichten

2. Das Ziel der Ausbildung zum Erwerb einer MPL(A)-Lehrberechtigung ist es, die Bewerber in Übereinstimmung mit den Merkmalen eines kompetenzorientierten Ausbildungsansatzes und Bewertung auszubilden.

Eine genehmigte Ausbildung zum Erwerb einer MPL(A)-Lehrberechtigung muss mindestens 14 Ausbildungsstunden umfassen.

3. Die Genehmigung für eine Ausbildung zum Erwerb einer MPL(A)-Lehrberechtigung darf nur einer FTO eines Luftfahrtunternehmers nach OPS 1 oder einer FTO, die mit einem Luftfahrtunternehmer nach OPS 1 eine bestimmte genehmigte Vereinbarung getroffen hat, erteilt werden. Die FTO selbst muss für die Durchführung einer MPL(A)-Ausbildung zugelassen sein.

ZEUGNIS DER QUALIFIKATION ALS MPL(A)-LEHRBERECHTIGTER

4. Nach Abschluss der Ausbildung muss die Kompetenz des Lehrberechtigten in einer praktischen Vorführung des Unterrichts im entsprechenden Abschnitt der MPL(A)-Ausbildung bewertet werden. Der Kurs muss unter der Aufsicht und zur Zufriedenheit eines von der zuständigen Behörde zu diesem Zweck bestimmten TRI(A) abgehalten werden. Die FTO muss dem Bewerber ein Zeugnis zum Nachweis des erfolgreichen Abschlusses der Ausbildung ausstellen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345

Vereinbarungen für die praktische Prüfung, Befähigungsüberprüfung und mündliche theoretische Prüfung für den Erwerb einer Lehrberechtigung für Flugausbildung (FI(A))

(Siehe JAR-FCL 1.330, 1.345, 1.355, 1.380, 1.385 und 1.395)

1. Die praktische Prüfung für eine Lehrberechtigung (FI(A)) ist in Anhang 2 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345 enthalten. Die Prüfung umfasst eine mündliche theoretische Prüfung am Boden, Besprechungen vor und nach dem Flug und Demonstrationen von Übungselementen aus der Flugausbildung sowie Lehrproben durch den FI(A) während der praktischen Prüfung auf einem Flugzeug.

2. Die praktische Prüfung ist auf einem/einer in der Ausbildung verwendeten Flugzeugmuster/-klasse durchzuführen. Das in der Prüfung verwendete Flugzeug muss die Anforderungen gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.055, Absatz 25 erfüllen.

3. Vor der praktischen Prüfung muss der Bewerber die erforderliche Ausbildung abgeschlossen haben. Die FTO muss auf Verlangen des Prüfers den Ausbildungsnachweis des Bewerbers vorlegen.

4. Abschnitt 1, der mündliche theoretische Teil der praktischen Prüfung, besteht aus zwei Teilen:

(a) der Bewerber hat vor einem oder mehreren anderen „Schülern“, unter denen sich auch der Prüfer befindet, unter Prüfungsbedingungen eine Lehrprobe durchzuführen. Für diese Lehrprobe ist eines der unter a-h des Abschnitts 1 aufgeführten Sachgebiete auszuwählen. Der zur Verfügung stehenden Vorbereitungszeit hat der Prüfer vor Beginn der Lehrprobe zuzustimmen. Geeignete Literatur darf vom Bewerber herangezogen werden. Die Dauer der Lehrprobe sollte nicht länger als 45 Minuten betragen.

(b) der Bewerber hat dem Prüfer mündlich Kenntnisse der unter a-i des Abschnitts 1 aufgeführten Sachgebiete und der in den FI(A)-Lehrgängen vermittelten Lehr-/und Lernverfahren nachzuweisen.

5. Die Abschnitte 2, 3 und 7 gelten für die Lehrberechtigung (FI(A)) für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten. Diese Abschnitte enthalten Übungen, mit denen die Fähigkeit zur Ausübung der Lehrtätigkeit als FI(A) nachgewiesen werden soll (z. B. Demonstration von Übungselementen durch den Lehrberechtigten) und die vom Prüfer aus den Lehrplänen für die FI(A)-Lehrgänge ausgewählt wurden. Der Bewerber hat die Fähigkeiten eines FI(A) nachzuweisen, einschließlich Besprechung vor dem Flug, Flugausbildung und Besprechung nach dem Flug.

6. Abschnitt 4 wurde absichtlich freigelassen. Dort können zusätzliche Flugvorführungen des FI(A) eingetragen werden, die vom Prüfer ausgewählt und mit dem Bewerber vor Beginn der praktischen Prüfung abgestimmt werden.

7. Abschnitt 5 enthält weitere Demonstrationen von Übungselementen aus der Flugausbildung sowie Lehrproben für eine Lehrberechtigung (FI(A)) für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten. Übungen dieses Abschnitts können, soweit gefordert, auf einem mehrmotorigen Flugzeug mit einem Piloten, in einem Flugsimulator oder FNPT II durchgeführt werden. Sofern ein Flugsimulator oder FNPT verwendet wird, muss er ein mehrmotoriges Flugzeug darstellen. Dieser Abschnitt ist zusätzlich zu den Abschnitten 2, 3, 4 (soweit zutreffend) und 7 durchzuführen.

8. Abschnitt 6 wurde absichtlich freigelassen. Dieser Teil ist für zusätzliche, im Rahmen des Prüfungsfluges vom Bewerber vorzuführende Übungen für die Lehrberechtigung (FI(A)) Instrumentenfluglehrberechtigung, die vom Prüfer festgelegt und mit dem Bewerber vor Beginn der Prüfung abgestimmt werden, vorgesehen. Diese Übungen sollen in Verbindung mit den Ausbildungsanforderungen für den Ersterwerb einer Instrumentenflugberechtigung stehen.

9. Während der praktischen Prüfung muss der Bewerber den Sitz einnehmen, den normalerweise der Lehrberechtigte einnimmt. Der Prüfer oder ein anderer FI(A) müssen die Rolle des „Flugschülers„ übernehmen. Der Bewerber muss die entsprechenden Übungen erklären und, falls notwendig, dem „Flugschüler„ vorführen. Danach muss der „Flugschüler„ die gleiche Übung einschließlich der für unerfahrene Flugschüler typischen Fehler durchführen. Vom Bewerber wird erwartet, dass er Fehler mündlich und/oder, falls notwendig, durch Eingreifen korrigiert.

10. Die Abschnitte 1 und 2 bis 7 (soweit zutreffend) sind innerhalb von sechs Monaten durchzuführen; ein Abschnitt sollte jedoch, soweit möglich, jeweils an einem Tag abgeschlossen werden. Wird eine Übung der Abschnitte 2, 3 und 4 (soweit zutreffend) und 5/6 (soweit relevant) nicht bestanden, ist die Prüfung für alle Übungen zu wiederholen. Wird Abschnitt 1 nicht bestanden, kann dieser gesondert wiederholt werden.

11. Der Prüfer kann die Prüfung jederzeit abbrechen, wenn die Flugvorführung oder die Ausbildungsfähigkeiten des Bewerbers erkennen lassen, dass die Prüfung wiederholt werden muss.

12. Der Prüfer ist der verantwortliche Pilot, es sei denn, dass mit Zustimmung des Prüfers ein anderer FI(A) als verantwortlicher Pilot für den Flug bestimmt wird.

13. Die Prüfungsinhalte und -abschnitte gemäß Anhang 2 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345 sind für die praktische Prüfung anzuwenden. Das Antragsformular für die praktische Prüfung ist von der zuständigen Behörde festzulegen.

Anhang 2 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345

Inhalte der praktischen Prüfung, Befähigungsüberprüfung und mündlichen theoretischen Prüfung für den Erwerb einer Lehrberechtigung für Flugausbildung (FI(A))

(Siehe JAR-FCL 1.330, 1.345)

ABSCHNITT 1 **Theoretische Kenntnisse (mündlich)**	
a	Luftrecht
b	Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse
c	Flugleistung und Flugplanung
d	Menschliches Leistungsvermögen und -grenzen
e	Meteorologie
f	Navigation
g	Betriebliche Verfahren
h	Aerodynamik
i	Verwaltungsangelegenheiten bezüglich Ausbildung

AUSGEWÄHLTE HAUPTÜBUNG AUS DEN ABSCHNITTEN 2 UND 3

ABSCHNITT 2 **Besprechung vor dem Flug**	
a	Visuelle Präsentationstechniken
b	Technische Richtigkeit
c	Verständlichkeit der Erläuterungen
d	Klarheit der Sprache
e	Lehrmethodik
f	Verwendung von Modellen und Hilfsmitteln
g	Einbeziehung des Flugschülers
ABSCHNITT 3 **Flug**	
a	Anordnung der Demonstration
b	Übereinstimmung von Sprache und Demonstration
c	Fehlerkorrektur
d	Handhabung des Flugzeuges
e	Lehrmethodik

f	Urteilsvermögen und Verhalten als Pilot/Sicherheit
g	Positionsbestimmung, Luftraumnutzung
ABSCHNITT 4 **Weitere Übungen**	
a	
b	
c	
d	
e	
f	
g	
ABSCHNITT 5 **Übungen für mehrmotorige Flugzeuge**	
a	1 Maßnahmen bei einem Triebwerksausfall unmittelbar nach dem Start
b	1 Anflug und Durchstartverfahren mit einem Triebwerk
c	1 Anflug und Landung mit einem Triebwerk
d	
e	
f	
g	

1 Diese Übungen sind bei der praktischen Prüfung zum Erwerb der Lehrberechtigung für die Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten durchzuführen.

ABSCHNITT 6 **Übungen für Instrumentenflug**	
a	
b	
c	
d	
e	
f	
g	

ABSCHNITT 7 **Besprechung nach dem Flug**	
a	Visuelle Präsentationstechniken
b	Technische Richtigkeit
c	Verständlichkeit der Erläuterungen
d	Klarheit der Sprache
e	Lehrmethodik
f	Verwendung von Modellen und Hilfsmitteln
g	Einbeziehung des Flugschülers

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.340

Lehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung für Flugausbildung (Flugzeug(FI(A))

(Siehe JAR-FCL 1.340)

ZIEL DES LEHRGANGES

1. Der FI(A)-Lehrgang hat zum Ziel, Inhabern von Pilotenlizenzen die notwendigen Fähigkeiten für den Erwerb einer FI(A)-Berechtigung zu vermitteln. Somit dient der Lehrgang dazu:

a. die technischen Kenntnisse des Lehrgangsteilnehmers aufzufrischen und auf den neuesten Stand zu bringen;

b. den Lehrgangsteilnehmer in der Durchführung des theoretischen und praktischen Unterrichtes auszubilden;

c. sicherzustellen, dass die fliegerischen Fähigkeiten des Lehrgangsteilnehmers einem ausreichend hohen Standard entsprechen; und

d. dem Lehrgangsteilnehmer die Grundlagen für die Durchführung der Grundausbildung sowie die Anwendung dieser für die Ausbildung zum Erwerb einer PPL zu vermitteln.

2. Bis auf den Abschnitt zu Lehrtätigkeit und Lernverhalten entsprechen alle im Lehrplan für theoretische und praktische Ausbildung enthaltenen Sachgebiete denen im Lehrplan für den Erwerb einer PPL(A) und sollten dem Lehrgangsteilnehmer bereits bekannt sein.

3. Der FI(A)-Lehrgang sollte insbesondere die Rolle des Individuums im Hinblick auf die Bedeutung menschlicher Faktoren (Human Factors) beim Zusammenspiel von Mensch-Maschine und theoretischen Kenntnissen in den Vordergrund stellen. Besondere Aufmerksamkeit ist auf die Reife und das Urteilsvermögen des Lehrgangsteilnehmers zu richten, einschließlich seines Verständnisses für Erwachsene, ihre Verhaltensweisen und unterschiedlichen Bildungsniveaus.

4. Während des Lehrganges sind die Teilnehmer für die Bedeutung von Luftsicherheit zu sensibilisieren. Die Schärfung des Sicherheitsbewusstseins ist eines der grundlegenden Ziele während der gesamten Ausbildung. Es ist von wesentlicher Bedeutung für den Ausbildungslehrgang, dass er das Ziel verfolgt, den Teilnehmern die Kenntnisse, Fähigkeiten und Einstellungen zu vermitteln, über die ein Lehrberechtigter verfügen muss.

5. Bei erfolgreichem Abschluss des Lehrgangs und der Abschlussprüfung kann dem Lehrgangsteilnehmer eine FI(A)-Berechtigung erteilt werden.

LEHRTÄTIGKEIT UND LERNVERHALTEN

6. Der Lehrplan ist unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt von der zuständigen Behörde festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen. Eine genehmigte Ausbildung für FI(A) muss mindestens 125 Stunden theoretische Ausbildung umfassen, einschließlich Zwischenprüfungen. Piloten, die im Besitz einer Lehrberechtigung für Hubschrauber (FI(H)) sind oder waren werden 75 Stunden auf die 125 Stunden des Ausbildungsteils 1 zu Lehrtätigkeit und Lernverhalten angerechnet.

FLUGAUSBILDUNG

7. Der Lehrplan für die Flugausbildung ist unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt von der zuständigen Behörde festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen. Eine genehmigte Ausbildung für FI(A) muss mindestens 30 Stunden Flugausbildung enthalten.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

8. Bei Abschluss des Lehrgangs, muss der Lehrgangsteilnehmer die praktische Prüfung gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345 ablegen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.365

Lehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung für Musterberechtigungen für Flugzeuge mit zwei Piloten (TRI)(MPA)

(Siehe JAR-FCL 1.365)

ZIEL DES LEHRGANGES

1. Der TRI(A)-Lehrganges hat zum Ziel, Inhabern von Pilotenlizenzen für Flugzeuge, die über mehr als 1500 Stunden als Pilot auf Flugzeugen mit zwei Piloten verfügen, die notwendigen Fähigkeiten für den Erwerb einer TRI(A)-Berechtigung zu vermitteln. Der Lehrgang ist so zu gestalten, dass der Bewerber eine angemessene theoretische Ausbildung, Flugausbildung und Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten erhält, um für jede Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten, für die er qualifiziert ist, ausbilden zu können (siehe JAR-FCL 1.365).

LEHRTÄTIGKEIT UND LERNVERHALTEN

2. Der Lehrplan ist unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt von der zuständigen Behörde festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen. Ein genehmigter Lehrgang zu Lehrtätigkeit und Lernverhalten für den Erwerb einer TRI(A)-Berechtigung muss mindestens 25 Stunden umfassen. Piloten, die im Besitz einer der folgenden Lehrberechtigungen sind oder waren wird Teil 1 des TRI(A)-Lehrganges zu Lehrtätigkeit und Lernverhalten angerechnet:

FI(A). CRI(A), IRI(A)

FI(H), TRI(H), IRI(H), SFI(H)

FLUGAUSBILDUNG

3. Der Lehrplan für die Flugausbildung ist von der zuständigen Behörde festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.380

Lehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung für Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten (Flugzeug) (CRI(SPA))

(Siehe JAR-FCL 1.380)

1. Dieser Lehrgang hat zum Ziel, Inhabern von Pilotenlizenzen für Flugzeuge, die über mindestens 500 Stunden als Pilot von Flugzeugen verfügen, die notwendigen Fähigkeiten für den Erwerb einer CRI(A)-Berechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten zu vermitteln. Der Lehrgang ist so zu gestalten, dass der Bewerber eine angemessene theoretische Ausbildung, Flugausbildung und Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten erhält, um für jede Klassen- oder Musterberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten, für die er qualifiziert ist, ausbilden zu können (siehe JAR-FCL 1.380).

LEHRTÄTIGKEIT UND LERNVERHALTEN

2. Der Lehrplan ist unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt von der zuständigen Behörde festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen. Ein genehmigter Lehrgang zu Lehrtätigkeit und Lernverhalten für den Erwerb einer CRI(A)-Berechtigung muss mindestens 25 Stunden umfassen. Piloten, die im Besitz einer der folgenden Berechtigungen sind oder waren, wird Teil 1 des CRI(A)-Lehrganges zu Lehrtätigkeit und Lernverhalten angerechnet:

FI(A), IRI(A), TRI(A), SFI(A)

FI(H), TRI(H), IRI(H), SFI(H)

FLUGAUSBILDUNG

3. Der Bewerber für eine CRI(SPA)-Berechtigung für mehrmotorige Flugzeuge muss mindestens fünf Stunden Flugausbildung mit einem Lehrberechtigten, der dazu eine Berechtigung besitzt, absolvieren. Ziel der Flugausbildung muss es sein, sicherzustellen, dass der Bewerber in der Lage ist, Flugschüler, die eine Klassen-/Musterberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten erwerben möchten, in der sicheren und wirkungsvollen Durchführung von Flugübungen auszubilden. Der Lehrplan für die Flugausbildung ist in von der zuständigen Behörde festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

4. Nach Abschluss des Lehrganges muss der Bewerber die praktische Prüfung in Übereinstimmung mit Anhang 1 und den Abschnitten 1, 2, 3, 5 und 7 der Anhang 2 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345 ablegen.

Anhang 2 zu JAR-FCL 1.380

Lehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung für Klassenberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten (Flugzeug) (CRI(SPA))

(Siehe JAR-FCL 1.380)

1. Dieser Lehrgang hat zum Ziel, Inhabern von Pilotenlizenzen für Flugzeuge, die über mehr als 300 Stunden als Pilot von Flugzeugen verfügen, die notwendigen Fähigkeiten für den Erwerb einer CRI(A)-Berechtigung für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten zu vermitteln. Der Lehrgang ist so zu gestalten, dass der Bewerber eine angemessene theoretische Ausbildung, Flugausbildung und Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten erhält, um für jede Klassen- oder Musterberechtigung für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten, für die er qualifiziert ist, ausbilden zu können (siehe JAR-FCL 1.380)

LEHRTÄTIGKEIT UND LERNVERHALTEN

2. Ein genehmigter Lehrgang zu Lehrtätigkeit und Lernverhalten für den Erwerb einer CRI(A)-Berechtigung muss mindestens 25 Stunden umfassen. Piloten, die im Besitz einer der folgenden Berechtigungen sind oder waren, wird Teil 1 des CRI(A)-Lehrgangs zu Lehrtätigkeit und Lernverhalten angerechnet:_

FI(A), IRI(A), TRI(A), SFI(A)

FI(H); TRI(H); IRI(H); SFI(H).

FLUGAUSBILDUNG

3. Der Bewerber für die CRI(SPA)-Berechtigung für einmotorige Flugzeuge muss mindestens drei Stunden Flugausbildung mit einen Lehrberechtigten, der dazu eine Genehmigung besitzt, absolvieren. Ziel der Flugausbildung muss es sein, sicherzustellen, dass der Bewerber in der Lage ist, Flugschüler, die eine Klassen- oder Musterberechtigung für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten erwerben möchten, in der sicheren und wirkungsvollen Durchführung von Flugübungen auszubilden. Der Lehrplan für die Flugausbildung ist von der zuständigen Behörde festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

4. Nach Abschluss des Lehrganges muss der Bewerber die praktische Prüfung in Übereinstimmung mit Anhang 1 und den Abschnitten 1, 2, 3, 5 und 7 der Anhang 2 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345 ablegen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.395

Lehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung für Instrumentenflug (Flugzeug) (IRI(A))

(Siehe JAR-FCL 1.395)

1. Dieser Lehrgang hat zum Ziel, Inhabern von Pilotenlizenzen für Flugzeuge die notwendigen Fähigkeiten für den Erwerb einer IRI(A)-Berechtigung zu vermitteln. Der Lehrgang ist so zu gestalten, dass der Bewerber eine angemessene, auf festgelegten Lehrmethoden basierende Ausbildung in der Durchführung des theoretischen und praktischen Unterrichts erhält.

LEHRTÄTIGKEIT UND LERNVERHALTEN

2. Der Lehrplan ist unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt von der zuständigen Behörde festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen. Ein genehmigter Lehrgang zu Lehrtätigkeit und Lernverhalten für den Erwerb einer IRI(A)-Berechtigung muss mindestens 25 Stunden umfassen. Piloten, die im Besitz einer der folgenden Berechtigungen sind oder waren, wird Teil 1 des IRI(A)-Lehrganges zu Lehrtätigkeit und Lernverhalten angerechnet:

FI(A), CRI(A), TRI(A), SFI(A)

FI(H), TRI(H), SFI(H)

Piloten im Besitz einer IRI(H), die die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.395(a) erfüllen, wird der Lehrgang bis auf „Flugvorbesprechung 2“, „Flugübung 2“ und die praktische Prüfung angerechnet.

FLUGAUSBILDUNG

3. Ein genehmigter IRI(A)-Lehrgang muss mindestens zehn Stunden Flugausbildung in einem Flugzeug, Flugsimulator oder FNPT II umfassen, oder fünf Stunden, wenn es sich um einen FI(A) handelt.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

4. Nach Abschluss des Lehrgangs muss der Bewerber die praktische Prüfung in Übereinstimmung mit Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345 ablegen.

Abschnitt I - Prüfer (Flugzeug)

JAR-FCL 1.420 Prüfer - Kategorien

Es werden sechs Kategorien von Prüfern unterschieden:

(a) Flugprüfer (FE(A))

(b) Prüfer für Musterberechtigungen (TRE(A))

(c) Prüfer für Klassenberechtigungen (CRE(A))

(d) Prüfer für Instrumentenflug (IRE(A))

(e) Prüfer an synthetischen Flugübungsgeräten (SFE(A))

(f) Prüfer für Fluglehrer (FIE(A)).

JAR-FCL 1.425 Prüfer – Allgemeines

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.425)

(a) Voraussetzungen

(1) Prüfer müssen mindestens im Besitz der Lizenz und Berechtigung sein, für die sie ernannt sind, praktische Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen durchzuführen und müssen, soweit nicht anders festgelegt, die entsprechende Lehrberechtigung besitzen.

(2) Prüfer müssen, soweit nicht anders festgelegt, qualifiziert sein, das Flugzeug während einer praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung als verantwortlicher Pilot zu führen und müssen die Flugerfahrung gemäß JAR-FCL 1.435 bis 1.460 nachweisen. In Fällen, in denen kein qualifizierter Prüfer verfügbar ist, können unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt von der zuständigen Behörde auch Prüfer/Inspektoren ernannt werden, die die entsprechenden Anforderungen für Lehr-, Muster-, oder Klassenberechtigungen nicht erfüllen.

(3) Der Bewerber für eine Ernennung als Prüfer muss mindestens eine praktische Prüfung in der Rolle eines Prüfers durchgeführt haben, für die er eine Ernennung anstrebt. Die Prüfung muss die Besprechung vor dem Flug, die Beurteilung des zu prüfenden Bewerbers, die Besprechung nach dem Flug sowie Aufzeichnung und Dokumentation beinhalten. Die Überwachung dieser Prüfung erfolgt durch einen Inspektor der zuständigen Behörde oder einen erfahrenen Prüfer mit besonderer Ernennung der Behörde.

(b) Ernennung für mehrere Kategorien

Prüfer können für mehrere Kategorien anerkannt werden, wenn sie die entsprechenden Anforderungen erfüllen.

(c) Einhaltung der JAA-Bestimmungen

Prüfern wird eine Ernennung in Übereinstimmung mit JAR-FCL 1.030 erteilt. Sie müssen die von der zuständigen Behörde unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt vorgegebenen Standardisierungsanforderungen gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.425 erfüllen.

(d) Eintragungen in die Lizenz

Werden von einem Prüfer Verlängerungsvermerke in der Lizenz vorgenommen, so hat er:

(1) die Berechtigungen, das Datum der Überprüfung, die Gültigkeitsdauer, die Nummer der Ernennung und seine Unterschrift eintragen;

(2) das Original des Prüfungsformulars der ausstellenden Behörde übermitteln und eine Kopie aufbewahren.

JAR-FCL 1.430 Prüfer - Gültigkeitsdauer der Ermächtigung

Die Gültigkeitsdauer von Ernennungen beträgt längstens drei Jahre. Eine Verlängerung der Anerkennung erfolgt unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt durch die zuständige Behörde und in Übereinstimmung mit Anhang 1 zu JAR-FCL 1.425.

JAR-FCL 1.435 Flugprüfer (Flugzeug) (FE(A)) - Rechte/Anforderungen

Ein FE(A) ist berechtigt:

(a) praktische Prüfungen für den Erwerb der PPL(A) sowie praktische Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die zugehörige Klassen-/Musterberechtigung für Flugzeuge mit einem

Piloten durchzuführen, vorausgesetzt, er verfügt über mindestens 1000 Stunden als Pilot auf Flugzeugen, davon mindestens 250 Stunden Flugausbildungstätigkeit;

(b) praktische Prüfungen für den Erwerb der CPL(A) und Befähigungsüberprüfungen für die zugehörigen Klassen-/Musterberechtigungen für Flugzeuge mit einem Piloten, vorausgesetzt er verfügt über mindestens 2000 Stunden als Pilot auf Flugzeugen, davon mindestens 250 Stunden Flugausbildungstätigkeit

JAR-FCL 1.440 Prüfer für Musterberechtigungen (Flugzeug) (TRE(A)) - Rechte/Anforderungen

Ein TRE(A) ist berechtigt, folgendes durchzuführen:

(a) praktische Prüfungen für den Erwerb von Musterberechtigungen für Flugzeuge mit zwei Piloten;

(b) Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung von Musterberechtigungen für Flugzeuge mit zwei Piloten sowie von Instrumentenflugberechtigungen;

(c) praktische Prüfungen für den Erwerb der ATPL (A).Voraussetzung ist, dass der Prüfer über mindestens 1500 Stunden als Pilot auf Flugzeugen mit zwei Piloten verfügt, von denen mindestens 500 Stunden als verantwortlicher Pilot durchgeführt worden sein müssen, sowie im Besitz einer Lehrberechtigung oder Anerkennung (TRI(A)) ist oder war;

(d) praktische Prüfungen für den Erwerb der MPL(A), sofern der Prüfer die Anforderungen von JAR-FCL 1.310(d) erfüllt.

JAR-FCL 1.445 Prüfer für Klassenberechtigungen (Flugzeug) (CRE(A)) - Rechte / Anforderungen

Ein CRE(A) ist berechtigt, folgendes durchzuführen:

(a) praktische Prüfungen für den Erwerb von Klassen- und Musterberechtigungen für Flugzeuge mit einem Piloten;

(b) Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung von Klassen- und Musterberechtigungen für Flugzeuge mit einem Piloten sowie für die Verlängerung von Instrumentenflugberechtigungen. Voraussetzung ist, dass der Prüfer im Besitz einer CPL(A) oder ATPL(A) ist oder war und im Besitz einer PPL(A) ist sowie über mindestens 500 Stunden als Pilot auf Flugzeugen verfügt.

JAR-FCL 1.450 Prüfer für Instrumentenflug (Flugzeug) (IRE(A)) - Rechte/Anforderungen

Ein IRE(A) ist berechtigt, praktische Prüfungen für den Ersterwerb von Instrumentenflugberechtigungen und Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung solcher Berechtigungen durchzuführen, vorausgesetzt, dass er über mindestens 2000 Stunden als Pilot auf Flugzeugen verfügt, davon mindestens 450 Stunden nach Instrumentenflugregeln, von denen 250 Stunden als Fluglehrer durchgeführt worden sein müssen.

JAR-FCL 1.455 Prüfer an synthetischen Flugübungsgeräten (Flugzeug) (SFE(A)) - Rechte/Anforderungen

Ein SFE(A) ist berechtigt, in einem Flugsimulator:

(a) Prüfungen zur Erteilung von Musterberechtigungen für Flugzeuge mit zwei Piloten;

(b) Befähigungsüberprüfungen zur Verlängerung oder Erneuerung von Musterberechtigungen für Flugzeugen mit zwei Piloten und Instrumentenflugberechtigungen durchzuführen, vorausgesetzt, dass er im Besitz einer ATPL(A) ist, über mindestens 1500 Stunden als Pilot auf Flugzeugen mit zwei Piloten verfügt, berechtigt ist als SFI(A) tätig zu sein und für (a) im Besitz einer gültigen Musterberechtigung für das jeweilige Muster ist (siehe JAR-FCL 1.405).

JAR-FCL 1.460 Prüfer für Lehrberechtigte (Flugzeug) (FIE(A)) - Rechte/ Anforderungen

Ein FIE(A) ist berechtigt, praktische Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für den Erwerb, die Verlängerung oder Erneuerung von Lehrberechtigungen durchzuführen, vorausgesetzt, dass er über mindestens 2000 Stunden als Pilot auf Flugzeugen verfügt, davon mindestens 100 Stunden, in denen er Bewerber für eine Lehrberechtigung (FI(A)) ausgebildet hat.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.425

Standardisierung für Prüfer

(Siehe JAR-FCL 1.425 und 1.430)

ALLGEMEINES

1. Die zuständige Behörde veröffentlicht und legt der JAA eine Liste aller anerkannten Prüfer vor, aus der hervorgeht, für welche Kategorien die Prüfer eine Ernennung besitzen sowie alle zusätzlichen Befugnisse, die ihnen erteilt worden sind.

2. Während einer Prüfung/Überprüfung sind von den Prüfern die Standards der JAR-FCL durchgängig anzuwenden. Da jedoch die Umstände, unter denen ein Prüfer eine Prüfung/Überprüfung abnimmt, unterschiedlich sein können, ist ebenfalls von Bedeutung, dass der Prüfer bei der Beurteilung einer Prüfung/Überprüfung ungünstige Bedingungen, die während der Prüfung/Überprüfung eingetreten sind, berücksichtigt.

BESTIMMUNG UND ERNENNUNG VON PRÜFERN

3. Prüfer werden in Übereinstimmung mit dieser Anlage (JAR-FCL 1) ernannt und können sein:

(a) Fluginspektoren der zuständigen Behörde; oder

(b) Lehrberechtigte einer registrierten Zivilluftfahrerschule, FTO, TRTO, eines Herstellerbetriebes oder einer vertraglich an o.a. Schulen/betriebe gebundenen Einrichtung, oder

(c) Piloten im Besitz einer besonderen Ernennung.

4. Alle Prüfer müssen entsprechend der Kategorie, in der sie tätig sind, auf dem jeweiligen Muster oder der jeweiligen Klasse von Flugzeug über die geeignete Ausbildung, Qualifikation und Erfahrung verfügen. Hinsichtlich der Qualifikation können keine bestimmten Vorschriften erlassen werden, da jede Organisation bestimmten unterschiedlichen Bedingungen unterliegt. Wichtig ist jedoch, dass der Prüfer in jedem Fall aufgrund seines Werdeganges und seiner Erfahrung berufliches Ansehen in der Luftfahrt genießt.

VERLÄNGERUNG DER ERNENNUNG ALS PRÜFER

5. Eine Verlängerung der Ernennung als Prüfer kann durch die zuständige Behörde in Übereinstimmung mit JAR-FCL 1.430 erfolgen. Für eine Verlängerung muss der Prüfer mindestens zwei praktische Prüfungen oder Befähigungsüberprüfungen in jedem Jahr innerhalb der dreijährigen Gültigkeitsdauer der Ernennung abgenommen haben. Eine der von dem Prüfer innerhalb des Gültigkeitszeitraumes der Ernennung durchgeführten praktischen Prüfungen oder Befähigungsüberprüfungen, muss unter Beobachtung eines Inspektors der zuständigen Behörde oder eines erfahrenen Prüfers, der zu diesem Zweck besonders ernannt wurde, stattgefunden haben.

Abschnitt J - Erforderliche theoretische Kenntnisse und Verfahren für die Durchführung von theoretischen Prüfungen für CPL, ATPL und Instrumentenflugberechtigungen

JAR-FCL 1.465 Anforderungen

Der Bewerber für eine CPL, ATPL oder Instrumentenflugberechtigung muss Kenntnisse in Art und Umfang nachweisen, die den Rechten der angestrebten Lizenz oder Berechtigung entsprechen. Dazu muss er eine theoretische Prüfung in Übereinstimmung mit den Verfahren gemäß JAR-FCL 1.470 bis 1.495 bestehen.

JAR-FCL 1.470 Inhalt von theoretischen Prüfungen

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470)

(a) Der Bewerber für eine ATPL(A) oder MPL(A) hat in folgenden Gegenständen Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der Lizenz entsprechen: Luftrecht; allgemeine Luftfahrzeugkunde; Flugleistung und Flugplanung; menschliches Leistungsvermögen; Meteorologie; Navigation; betriebliche Verfahren; Aerodynamik und Sprechfunkverkehr.

(b) Der Bewerber für eine CPL(A) hat in folgenden Gegenständen Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der Lizenz entsprechen: Luftrecht; allgemeine Luftfahrzeugkunde; Flugleistung und Flugplanung; menschliches Leistungsvermögen; Meteorologie; Navigation; betriebliche Verfahren; Aerodynamik und Sprechfunkverkehr.

(c) Der Bewerber für eine IR(A) hat in folgenden Gegenständen Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der Lizenz entsprechen: Luftrecht / betriebliche Verfahren; allgemeine Luftfahrzeugkunde; Flugleistung und Flugplanung; menschliches Leistungsvermögen; Meteorologie; Navigation und Sprechfunkverkehr.

(d) Die Aufteilung der Prüfungsgegenstände in Prüfungsarbeiten und die Festlegung der zulässigen Prüfungszeiten sowie die Gesamtzahl und Verteilung der Prüfungsfragen sind von der zuständigen Behörde festzulegen.

JAR-FCL 1.475 Prüfungsfragen

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470)

(a) Zentrale Datenbank für Prüfungsfragen

Den Lehrplänen (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470) entsprechende Prüfungsfragen sind der zentralen JAA-Prüfungsfragendatenbank (CQB) zu entnehmen. Neueintragungen werden in englischer Sprache unter Verwendung von Abkürzungen vorgenommen und liegen in rechnerkompatibler Form vor. Die Fragen werden im Multiple-Choice-Format erstellt. Die zuständige Behörde kann die Präsentation der Prüfungsfragen für eine Prüfung gemäß JAR-FCL 1.480 unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt und der Zweckmäßigkeit festlegen.

(b) nicht Bestandteil der Bestimmungen

JAR-FCL 1.480 Prüfungsverfahren

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470)

(a) Häufigkeit

Die zuständige Behörde ermöglicht dem Bewerber, die geforderten Prüfungen in Übereinstimmung mit den in diesem Abschnitt aufgeführten Verfahren abzuschließen. Eine vollständige Prüfung für den Erwerb einer Lizenz oder Instrumentenflugberechtigung umfasst eine Prüfung in jedem der in Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470 aufgeführten Gegenstände.

(b) Sprache

Die Prüfungen werden in einer oder mehreren Sprachen durchgeführt, die die zuständige Behörde festlegt. Die zuständige Behörde informiert den Bewerber, in welchen Sprachen Prüfungen durchgeführt werden.

(c) Inhalt

Die zuständige Behörde wählt nach einem gemeinsamen Verfahren Prüfungsfragen aus der zentralen Datenbank für Prüfungsfragen aus, damit jedes Prüfungsfach aus den Lehrplänen abgedeckt wird. Fragen können nur verändert werden, um die Übersetzung in die nationale(n) Sprache(n) zu erleichtern. Antworten auf Fragen, die eine Berechnung oder die Interpretation

einer Graphik erfordern, können in veränderter Form abgefasst werden, wenn die zuständige Behörde dies für notwendig erachtet. Die zuständige Behörde entscheidet, ob die Sprechfunkprüfung als gesonderte Prüfung durchgeführt wird. Bewerber, die zuvor die Sprechfunkprüfung für Flüge nach Sichtflugregeln und/oder Flüge nach Instrumentenflugregeln bestanden haben, müssen in den entsprechenden Abschnitten keine Prüfung mehr ablegen.

(d) Mündliche Prüfungen

Mündliche Prüfungen werden nicht anstelle schriftlicher oder rechnergestützter Prüfungen durchgeführt.

(e) Hilfsmittel

Die zuständige Behörde stellt das für die Beantwortung der Fragen erforderliche, geeignete Kartenmaterial sowie geeignete Datenblätter zur Verfügung.

(f) Sicherheit

Vor Beginn der Prüfung wird die Identität des Bewerbers überprüft.

(g) Vertraulichkeit

Der Inhalt der Prüfungen ist vertraulich.

JAR-FCL 1.485 Pflichten des Bewerbers

(a) Der Bewerber muss die gesamte Prüfung in einem JAA-Mitgliedstaat ablegen.

(b) Der Bewerber wird von der für die Ausbildung zuständigen FTO zur Prüfung vorgeschlagen, wenn er die entsprechenden Teile des theoretischen Ausbildungslehrgangs in zufrieden stellender Weise abgeschlossen hat. Ein Bewerber, der die Prüfung nicht gemäß den Bewertungskriterien von JAR-FCL 1.490 abschließt, muss den Nachweis weiterer Ausbildungsmaßnahmen durch eine genehmigte Zivilluftfahrerschule erbringen.

(c) Ist die zuständige Behörde der Auffassung, dass sich der Bewerber während der Prüfung nicht an die Prüfungsverfahren hält, kann dies unter Umständen dazu führen, dass ein Prüfungsfach oder die gesamte Prüfung als nicht bestanden gewertet wird.

JAR-FCL 1.490 Bewertungskriterien

(a) Ein Prüfungsfach gilt als bestanden, wenn der Bewerber mindestens 75% der möglichen Punktzahl erreicht hat. Strafpunkte sind nicht vorgesehen.

(b) Vorbehaltlich weiterer Vorschriften hat der Bewerber die für den Erwerb der entsprechenden Lizenz oder Berechtigung erforderliche theoretische Prüfung erfolgreich abgelegt, wenn er innerhalb von 18 Monaten, beginnend mit dem Ende des Kalendermonats, in dem er zum ersten Mal zur Prüfung angetreten ist, alle geforderten Prüfungsgegenstände bestanden hat.

(c) Ein Bewerber muss die gesamte Prüfung wie einen Erstversuch wiederholen, wenn er einen einzelnen Prüfungsgegenstand in vier Versuchen nicht bestanden hat oder nicht alle Prüfungsgegenstände in 6 Versuchen oder innerhalb des unter (b) genannten Zeitraumes bestanden hat. Bevor der Bewerber erneut zur Prüfung antritt, muss er an weiteren, von der zuständigen Behörde unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt festzulegenden Ausbildungsmaßnahmen teilnehmen.

JAR-FCL 1.495 Gültigkeitszeitraum

(a) Eine in Übereinstimmung mit JAR-FCL 1.490 bestandene theoretische Prüfung wird für einen Zeitraum von 36 Monaten, beginnend mit dem Datum, an dem alle geforderten Prüfungen bestanden wurden, für die Erteilung einer CPL(A) oder IR(A) anerkannt.

(b) Vorausgesetzt, dass eine IR(A) gemäß Absatz (a) erworben wurde, ist eine bestandene theoretische ATPL(A) Prüfung ab dem letzten, in die CPL(A) eingetragenen Gültigkeitsdatum der IR(A) für einen Zeitraum von sieben Jahren gültig.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470

Theoretische Prüfungsgegenstände - ATPL, CPL und IR

Die zuständige Behörde hat die Einzelheiten der Syllabi für ATPL, CPL und IR unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

Abschnitt K – Lizenz für Flugzeuge mit zwei Piloten (Flugzeug) – MPL(A)

JAR-FCL 1.500 Mindestalter

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

JAR-FCL 1.505 Flugmedizinische Tauglichkeit

Der Bewerber für eine MPL(A) muss im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 sein. Der Inhaber einer MPL(A) darf seine mit der Lizenz verbundenen Rechte nur ausüben, wenn er im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 ist.

JAR-FCL 1.510 Rechte und Voraussetzungen

(siehe JAR-FCL 1.155)

(siehe JAR-FCL 1.210)

(siehe JAR-FCL 1.275)

(a) Rechte

Vorbehaltlich anderer Regelungen, ist der Inhaber einer MPL(A) berechtigt,

(1) alle Rechte eines Inhabers einer PPL(A) auszuüben, sofern die Anforderungen für die PPL(A) gemäß Abschnitt C erfüllt sind.

(2) die Rechte eines CPL(A) auszuüben, sofern die Anforderungen für die CPL(A) gemäß JAR-FCL 1.155(e) erfüllt sind.

(3) die Rechte des IR(A) im Flugbetrieb mit einem Piloten in Flugzeugen auszuüben, sofern der Lizenzinhaber die Fähigkeit nachgewiesen hat, als verantwortlicher Pilot bei Flugbetrieb mit einem Piloten nur mithilfe von Instrumenten das Flugzeug zu führen, indem er einen einschlägigen Lehrgang, der den Anforderungen der zuständigen Behörde genügt, abgeschlossen und die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.210 erfüllt hat. Die zuständige Behörde kann bei der Anrechnung anhand einer Empfehlung einer FTO vorgehen;

(4) die Rechte des IR(A) in einem Flugzeug, für dessen Betrieb ein Kopilot erforderlich ist, ausüben; und

(5) als Kopilot in einem Flugzeug, für dessen Betrieb ein Kopilot erforderlich ist, tätig sein.

(b) Voraussetzungen

Der Bewerber für eine MPL(A), der die Voraussetzungen gemäß JAR-FCL 1.500, 1.505, 1.515, 1.530 und, wenn anwendbar, 1.010(a)(4) nachweist, erfüllt damit die Anforderungen für die Erteilung einer MPL(A) und hat die Musterberechtigung für das in der praktischen Prüfung verwendete Flugzeugmuster und eine auf Flugzeuge, für deren Betrieb ein Kopilot erforderlich ist, beschränkte IR(A) erworben.

JAR-FCL 1.515 Flugerfahrung und Anrechnung

(siehe JAR-FCL 1.120)

(siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525)

(a) Der Bewerber für eine MPL(A) muss mindestens 240 Stunden als verantwortlicher Pilot und nicht verantwortlicher Pilot auf Flugzeugen oder im Flugsimulator nachweisen, die in einem genehmigten Ausbildungslehrgang durchgeführt wurden.

(b) Die Flugerfahrung im Motorflugzeug muss alle Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.120 und 1.125(b), Beenden von ungewöhnlichen Fluglagen, Nachtflug, Flug ausschließlich nach Instrumenten und das entsprechende Verhalten als Luftfahrer enthalten.

(c) Die Ausbildung für Flug mit Triebwerksausfall muss entweder in einem Flugzeug oder einem Flugsimulator in der geeigneten Phase durchgeführt werden.

(d) Zusätzlich zu der Anforderung gemäß (b), muss der Bewerber die für das Erreichen der Fortgeschrittenenstufe gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525 Ziffer 16 notwendige Erfahrung in einem mehrmotorigen turbinengetriebenen Flugzeug, das für den Betrieb mit einer Mindestbesatzung von zwei Piloten zugelassen ist, oder in einem FSTD, erworben haben.

Die geforderte Erfahrung muss vor der praktischen Prüfung gemäß JAR-FCL 1.530 abgeschlossen werden.

JAR-FCL 1.520 Theoretische Kenntnisse

(Siehe JAR-FCL 1.155)

(a) Ausbildungslehrgang

Der Bewerber für eine MPL(A) hat die erforderliche theoretische Ausbildung in einem genehmigten Ausbildungslehrgang in einer genehmigten Zivilluftfahrerschule (FTO) durchzuführen.

(b) Prüfung

Der Bewerber für eine MPL(A) hat Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der ATPL(A) in Übereinstimmung mit den Anforderungen gemäß JAR-FCL 1 (Flugzeug) Abschnitt J und der Ausbildung zum Erwerb der Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten entsprechen.

JAR-FCL 1.525 Flugausbildung

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525)

Der Bewerber für eine MPL(A) muss einen genehmigten Ausbildungslehrgang abgeschlossen haben, der die Erfahrungsanforderungen gemäß JAR-FCL 1.515 umfasst.

Der Bewerber muss Flugunterricht in allen in Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525 angeführten Kompetenzeinheiten in dem Umfang erhalten haben, der für den Erwerb der MPL(A) erforderlich ist.

JAR-FCL 1.530 Praktische Fähigkeiten

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

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525)

(a) Der Bewerber für eine MPL(A) muss die für die Erfüllung aller Kompetenzeinheiten gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525 erforderlichen Fähigkeiten als steuernder (PF) oder nicht steuernder Pilot (PNF) in dem Umfang nachweisen, der für die Tätigkeit als Kopilot eines mehrmotorigen turbinengetriebenen, für den Betrieb mit einer Mindestbesatzung von mindestens zwei Piloten nach Sichtflugregeln und Instrumentenflugregeln zugelassenen Flugzeugs erforderlich ist, so wie es die Rechte des Inhabers der MPL(A) erfordern. Der Bewerber muss die in Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295 angeführte praktische Prüfung in dem Flugzeugmuster, das im Fortgeschrittenenabschnitt des durchgehenden MPL(A)-Lehrgangs verwendet wird, ablegen.

(b) Der Fortschritt beim Erwerb der unter (a) angeführten praktischen Fähigkeiten muss fortlaufend beurteilt und erfasst werden.

JAR – FCL 1.535 MPL (A) Beratungsgremium

(siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.535)

(a) Zwischen der zuständigen Behörde und Zivilluftfahrerschulen, die über eine Genehmigung zur Durchführung von MPL(A)-Ausbildungslehrgängen verfügen und einem mit diesen kooperierenden Luftfahrtunternehmen, hat ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch stattzufinden, um die erfolgreiche Umsetzung der MPL (A) –Ausbildung zu gewährleisten.

(b) Zivilluftfahrerschulen, die über eine Genehmigung zur Durchführung von MPL(A)-Ausbildungslehrgängen verfügen, müssen der zuständigen Behörde regelmäßig über den Ausbildungsfortschritt berichten.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.520 und 1.525

MPL(A) – Durchgehende Ausbildung für die Lizenz für Flugzeuge mit zwei Piloten

(Siehe JAR-FCL 1.520)

(Siehe JAR-FCL 1.525)

(Siehe JAR-FCL 1.535)

(Siehe Anhang 1a zu JAR-FCL 1.055)

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

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

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(c)(2))

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.535)

(Siehe Anhang 2 zu JAR-FCL 1.535)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470)

(Siehe EU-OPS 1.945)

1.(a) Das Ziel einer durchgehenden MPL(A)-Ausbildungslehrganges ist es, Piloten so auszubilden, dass sie über die erforderliche Befähigung verfügen, als Kopilot auf einem mehrmotorigen turbinenbetriebenen Flugzeug, das für einen Betrieb mit einer Mindestbesatzung von mindestens zwei Piloten nach Sichtflugregeln und Instrumentenflugregeln zugelassen ist, tätig zu sein und eine MPL(A) zu erhalten.

(b) Die von einem Inhaber einer MPL(A) erwarteten Fähigkeiten sind in diesem Abschnitt ausführlich angeführt. Allgemein wird vom Inhaber einer MPL(A) erwartet, dass er eine Umschulung eines Luftfahrtunternehmers gemäß JAR-OPS 1 Abschnitt N mit hoher Wahrscheinlichkeit erfolgreich und innerhalb des in diesem Abschnitt zulässigen Zeitrahmens abschließen kann. Dies entspricht den Anforderungen, die derzeit an Absolventen eines durchgehenden ATP(A)-Ausbildungslehrgangs gestellt werden, die die Ausbildung zur Musterberechtigung abgeschlossen haben.

(c) Der allgemeine Ansatz ist eine Orientierung am bereits bestehenden durchgehenden ATP(A)-Ausbildungslehrgang und eine fortlaufende Implementierung der durchgehenden MPL(A)- Ausbildung unter Beachtung des Überganges von der Ausbildung auf Flugzeugen zur Simulation.

(d) Dieser Übergang muss ähnlich dem für ETOPS verwendeten Ansatz erfolgen. Fortlaufende Entwicklungen des Lehrplans leiten schrittweise ein höheres Niveau der Simulation und eine Verringerung von der Ausbildung auf Flugzeugen ein. Der Wechsel von einer Stufe zur nächsten darf erst erfolgen, wenn ausreichend Erfahrung erlangt wurde und die Ergebnisse, einschließlich der Ergebnisse der Umschulung des Luftfahrtunternehmers, analysiert und berücksichtigt wurden.

2. Die Genehmigung für einen MPL(A)-Lehrgang darf nur einer FTO eines Luftfahrtunternehmers nach EU-OPS 1 oder einer FTO mit einer genehmigten Vereinbarung mit einem Luftfahrtunternehmer nach EU-OPS 1 erteilt werden. Die Lizenz ist auf diesen bestimmten Luftfahrtunternehmer zu beschränken, bis die Umschulung des Luftfahrtunternehmers gemäß EU-OPS 1 Abschnitt N abgeschlossen wurde.

3. Ein Bewerber, der eine durchgehende MPL(A)-Ausbildung absolvieren will, muss unter Aufsicht des Ausbildungsleiters einer genehmigten Zivilluftfahrerschule (FTO) alle Ausbildungsstufen in einem durchgehenden, von dieser FTO erstellten Ausbildungslehrgang abschließen. Die Ausbildung muss kompetenzorientiert sein und in einem Umfeld für Flugbetrieb mit zwei Piloten abgehalten werden.

4. Der Bewerber darf nur als Anfänger (ab initio) zur Ausbildung zugelassen werden. Ein Bewerber, der nicht den gesamten MPL(A)-Lehrgang abschließen kann, kann bei der zuständigen Behörde eine Anrechnung auf die theoretische und praktische Prüfung für eine andere Lizenz und gegebenenfalls eine Instrumentenberechtigung beantragen.

5. Will ein Bewerber während eines Ausbildungslehrgang an eine andere FTO wechseln, muss er bei der zuständigen Behörde eine offizielle Bewertung weiterer, bei einer anderen FTO erforderlicher Ausbildungsstunden beantragen.

6. Bevor ein Bewerber zur Ausbildung zugelassen wird, hat die FTO sicher zu stellen, dass der Bewerber über ausrichende Kenntnisse verfügt, um dem theoretischen und praktischen Unterricht folgen zu können.

7. Der Lehrgang muss folgendes umfassen:

(a) Theoretische Ausbildung bis zum ATP(L)-Wissensniveau

(b) Ausbildung in Sicht- und Instrumentenflug

(c) Ausbildung in Zusammenarbeit der Besatzung für den Betrieb von Flugzeugen mit zwei Piloten; und

(d) Ausbildung zur Musterberechtigung

8. Der erfolgreiche Abschluss der unter Ziffer 10 genannten Theorieprüfung(en) und der Nachweis praktischer Fähigkeiten gemäß Ziffer 18 und 19 erfüllen die Anforderungen für theoretische Kenntnisse und praktische Befähigungen für den Erwerb einer MPL(A) einschließlich einer Musterberechtigung für das/die bei der Prüfung verwendete(n) Flugzeug(e) und eine IR(A), die auf Flugzeuge beschränkt ist, die mit einem Kopiloten betrieben werden müssen.

THEORETISCHE AUSBILDUNG

9. Der Lehrplan für die theoretische Ausbildung ist in Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470 ausgeführt. Ein genehmigter ATPL(A)-Theorielehrgang muss mindestens 750 Unterrichtsstunden umfassen (1 Stunde = 60 Minuten Unterricht), Unterricht im Klassenraum, interaktive Videos, Dia-/Video-Präsentationen, Lernkabinen, rechnergestütztes Lernen und andere, von der zuständigen Behörde genehmigte, Medien in angemessenem Verhältnis beinhalten können.

Die 750 Stunden sind so aufzuteilen, dass jeder Gegenstand folgende Mindeststundenanzahl aufweist:

Gegenstand	Stunden
Luftrecht	40
Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse	80
Flugleistung und Flugplanung	90
Menschliches Leistungsvermögen	50
Meteorologie	60
Navigation	150
Betriebliche Verfahren	20
Aerodynamik	30
Sprechfunkverkehr	30

Eine andere Unterteilung der Stunden mit Zustimmung der zuständigen Behörde und der FTO erfolgen.

Die theoretische Ausbildung für die Musterberechtigung hat in Übereinstimmung mit Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(a) zu erfolgen.

PRÜFUNG DER THEORETISCHEN KENNTNISSE

10. Der Bewerber für eine MPL(A) hat Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der ATPL(A) entsprechen, in Übereinstimmung mit den Anforderungen gemäß JAR-FCL 1 (Flugzeug) Abschnitt J und Ausbildung zur Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten.

FLUGAUSBILDUNG

11. Die Flugausbildung muss insgesamt mindestens 240 Stunden umfassen und die folgenden vier Ausbildungsphasen enthalten:

(a) Phase 1 – fliegerische Grundausbildung;

Spezifische Grundausbildung für einen Piloten in einem Flugzeug.

(b) Phase 2 – Aufbaustufe

Einführung in den Flugbetrieb mit zwei Piloten und Instrumentenflug

(c) Phase 3 – Mittelstufe

Anwendung des Flugbetriebs mit zwei Piloten auf einem mehrmotorigen, turbinenbetriebenen Hochleistungsflugzeug

(d) Phase 4 - Fortgeschrittenenstufe

Ausbildung zur Musterberechtigung innerhalb eines auf Fluglinien ausgerichteten Umfeldes.

MCC Anforderungen müssen in die jeweiligen angeführten Abschnitte eingebaut werden. Die Ausbildung für die Musterberechtigung muss die entsprechenden Anforderungen gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295 enthalten.

12. Jede Ausbildungsphase im Flugausbildungslehrplan muss aus Unterricht in den zugrunde liegenden Kenntnissen und praktischen Übungsteilen zusammengesetzt sein. Die Ausbildung in den zugrunde liegenden Kenntnissen für die MPL(A) muss daher vollständig in die Ausbildung der praktischen Fähigkeiten integriert sein.

13. Der Ausbildungslehrgang muss einen fortlaufenden Bewertungsprozess des Ausbildungslehrplans und eine fortlaufende Beurteilung der Flugschüler, die diesem Lehrplan folgen, enthalten, die den Anforderungen der Behörde genügen. Die Beurteilung hat sicherzustellen, dass

(a) die Kompetenzen und die entsprechende Bewertung für die Aufgabe eines Kopiloten auf einem Flugzeug mit zwei Piloten relevant sind; und

(b) die Schüler die erforderliche Kompetenz fortschreitend und in zufrieden stellender Art und Weise erwerben.

14. Der Ausbildungslehrgang muss mindestens 12 Starts und Landungen enthalten, um die Kompetenz, diese auszuführen, sicherzustellen. Diese Starts und Landungen müssen unter Aufsicht eines Lehrberechtigten in dem Flugzeug durchgeführt werden, für das die Musterberechtigung auszustellen ist.

BEURTEILUNG

15. Der Bewerber für eine MPL(A) in der Flugzeugkategorie muss die Durchführung aller 9 unter Ziffer 17 angeführten Kompetenzeinheiten auf der fortgeschrittenen Kompetenzeinheiten zufrieden stellend nachweisen, die als die erforderliche Einheit definiert ist, um im Einsatz und im Zusammenspiel als Kopilot eines turbinengetriebenen, für den Betrieb mit einer Mindestbesatzung von zwei Piloten zugelassenen Flugzeugs unter Sicht- und Instrumentenbedingungen tätig sein zu können. Die Bewertung muss bestätigen, dass die Kontrolle über das Flugzeug oder die Situation zu jeder Zeit so gehalten wird, dass ein erfolgreiches Ergebnis eines Verfahrens oder einer Übung sichergestellt ist. Der Bewerber muss fortlaufend Wissen, praktische Fähigkeiten und Verhalten, die für den sicheren Betrieb des entsprechenden Flugzeugmusters gemäß Leistungskriterien erforderlich sind, nachweisen.

KOMPETENZEINHEITEN

16. Der Bewerber muss in Übereinstimmung mit JAR-FCL 1.515(d) folgende 9 Kompetenzeinheiten nachweisen:

1. Anwendung der Grundsätze menschliches Leistungsvermögen, einschließlich der Grundsätze der Handhabung von Bedrohungen und Fehlern,
2. Sicherer Betrieb des Flugzeuges am Boden,
3. Durchführung der Vorbereitungen zum Start und des Startvorganges,
4. Vorbereitung und Durchführung des Steigfluges,
5. Durchführung des Reisefluges,
6. Vorbereitung und Durchführung des Sinkfluges,
7. Vorbereitung und Durchführung des Landeanfluges,
8. Vorbereitung und Durchführung der Landung,
9. Verfahren nach der Landung und nach Beendigung des Fluges oder nach dem Abstellen an der Parkposition.

SIMULIERTER FLUG

17. Mindestanforderungen für FSTDs:

(a) Phase 1 – Grundlegende praktische Befähigung

Von der zuständigen Behörde genehmigte Geräte zur Durchführung von Teilaufgaben (E-training and part tasking devices) mit folgenden Eigenschaften:

- Zubehör, das über jenes der üblichen Schreibtischcomputer hinausgeht, wie funktionelle Nachbildungen von Leistungshebelquadranten (throttle quadrant), Steuerknüppeln (side-stick controller), oder FMS Tastatur; und

- psychomotorische Aktivitäten mit der entsprechenden Kraftanwendung und Reaktionen zum geeigneten Zeitpunkt.

(b) Phase 2 – Aufbaustufe

Ein FNPT II MCC, das ein mehrmotoriges, turbinengetriebenes Flugzeug ohne Musterbezug darstellt

(c) Phase 3 – Mittelstufe.

Ein FSTD, das ein mehrmotoriges, turbinenbetriebenes Flugzeug darstellt, das mit einem Kopiloten geflogen werden muss und für einen der Stufe B entsprechenden Standard qualifiziert ist; und weiters enthält:

- ein Sichtdarstellungssystem für Tag/Dämmerung/Nacht bestehend aus einem kollimierten Sichtfeld von 180 Grad horizontal und 40 Grad vertikal für jeden Piloten

- simuliertes ATC Umfeld

(d) Phase 4 – Fortgeschrittenenstufe.

Ein FS, der vollständig der Stufe D oder Stufe C mit einem verbesserten Tageslicht-Sichtdarstellungssystem entspricht, einschließlich eines simulierten ATC Umfeldes.

PRAKTISCHE FÄHIGKEITEN

18. Der Fortschritt beim Erwerb der in JAR-FCL 1.530(a) angeführten praktischen Fähigkeiten muss fortlaufend überprüft werden.

19. Der Bewerber muss nachweisen, dass er alle praktischen Fähigkeiten zur Erfüllung aller unter Ziffer 17 angeführten Kompetenzeinheiten als verantwortlicher und nicht verantwortlicher Pilot in dem Ausmaß ausführen kann, das für einen Kopiloten eines turbinengetriebenen, für den Betrieb eines mit einer Mindestbesatzung mit zwei Piloten unter Sicht- und Instrumentenflugregeln zugelassenen Flugzeugs gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295 erforderlich ist.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.535

Austausch von Informationen

(siehe JAR-FCL 1.535)

1. Der prompte, klare und ordnungsgemäße Austausch von Informationen über MPL(A)-Ausbildungsangelegenheiten zwischen der lokalen, nationalen und Europäischen Ebene ist für den Erfolg der Umsetzung der MPL-Ausbildung wesentlich.

2. Zivilluftfahrerschulen, die über eine Genehmigung zur Durchführung von MPL(A)-Ausbildungslehrgängen verfügen oder diese beantragen, müssen der zuständigen Behörde die entsprechenden Unterlagen zur Verfügung stellen. Diese müssen folgendes umfassen:

(a) eine Beschreibung des MPL(A)-Ausbildungslehrgangs

(b) Einzelheiten zu den Stunden des Lehrgangs im Bereich der praktischen Fähigkeiten und der theoretischen Kenntnisse

(c) das (die) Flugzeuge(e), FSTD und andere verwendete Ausrüstung

(d) die verwendeten Beurteilungsmethoden

(e) Zusammenfassungen von Statistiken der Ergebnisse von Fortschrittsbeurteilungen und Abschlussprüfungen

(f) Ein Nachbearbeitungsverfahren zur Anpassung und Verbesserung des Lehrgangs auf Grundlage der Analyse der Leistung der Flugschüler.“

REPUBLIK ÖSTERREICH BUNDESKANZLERAMT AMTSSIGNATUR	Unterzeichner	serialNumber=1026761,CN=Bundeskanzleramt,C=AT
	Datum/Zeit	2017-11-28T00:27:53+01:00
	Prüfinformation	Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels bzw. der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at Informationen zur Prüfung des Ausdrucks finden Sie unter: https://www.bka.gv.at/verifizierung
	Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.