

Bekanntmachung
des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen
der Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten
(Flugzeug)

(JAR-FCL 1 deutsch)

INHALTSVERZEICHNIS

JAR-FCL 1 deutsch

LIZENZIERUNG VON PILOTEN (Flugzeug)

<i>Paragraph</i>		<i>Seite</i>
TEIL 1 - BESTIMMUNGEN		
ABSCHNITT A - ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN		
JAR-FCL 1.001	Begriffsbestimmungen und Abkürzungen	1-A-1
JAR-FCL 1.005	Geltungsbereich	1-A-2
JAR-FCL 1.010	Voraussetzungen für eine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied	1-A-3
JAR-FCL 1.015	Akzeptanz von Lizenzen, Berechtigungen, Anerkennungen, Genehmigungen sowie Zeugnissen	1-A-4
JAR-FCL 1.016	Erleichterungen für Inhaber von Lizenzen, die von Nicht-JAA-Staaten erteilt wurden	1-A-5
JAR-FCL 1.017	Anerkennungen / Berechtigungen für besondere Zwecke	1-A-6
JAR-FCL 1.020	Anrechnung von Tätigkeiten aus der militärischen Luftfahrt	1-A-6
JAR-FCL 1.025	Gültigkeit von Lizenzen und Berechtigungen	1-A-6
JAR-FCL 1.026	Fortlaufende Flugerfahrung für Piloten, die nicht gemäß den Bestimmungen der JAR-OPS 1 deutsch tätig sind	1-A-7
JAR-FCL 1.030	Prüfungsangelegenheiten	1-A-7
JAR-FCL 1.035	Flugmedizinische Tauglichkeit	1-A-7
JAR-FCL 1.040	Eingeschränkte flugmedizinische Tauglichkeit	1-A-8
JAR-FCL 1.045	Sonderfälle	1-A-9

<i>Paragraph</i>		<i>Seite</i>
JAR-FCL 1.050	Anrechnung von Flugzeiten und theoretischen Kenntnissen	1-A-10
JAR-FCL 1.055	Ausbildungsbetriebe und registrierte Ausbildungseinrichtungen	1-A-11
JAR-FCL 1.060	Beschränkungen für Lizenzinhaber nach Vollendung des 60. Lebensjahres	1-A-12
JAR-FCL 1.065	Ausstellerstaat der Lizenz	1-A-12
JAR-FCL 1.070	Haupt-Wohnsitz	1-A-12
JAR-FCL 1.075	Form und Inhalt von Pilotenlizenzen	1-A-13
JAR-FCL 1.080	Aufzeichnung von Flugzeiten	1-A-14
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	1-A-16
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.015	Mindestanforderungen für die Anerkennung von Pilotenlizenzen, die von Nicht-JAA-Staaten erteilt wurden	1-A-20
Anhang 2 zu JAR-FCL 1.015	Umschreibung von PPL(A), die von Nicht-JAA-Staaten erteilt wurden, in PPL(A) gemäß JAR-FCL	1-A-22
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.050	Anrechnung von theoretischen Kenntnissen - Lehrplan für die ergänzende Ausbildung und Prüfung	1-A-23
Anhang 1a zu JAR-FCL 1.055	Ausbildungsbetriebe für Flugausbildung zum Erwerb von Pilotenlizenzen und Berechtigungen (FTOs)	1-A-27
Anhang 1b zu JAR-FCL 1.055	Ausbildung außerhalb der JAA-Mitgliedstaaten	1-A-34
Anhang 1c zu JAR-FCL 1.055	Ergänzende Anforderungen für FTOs mit ständiger Hauptniederlassung außerhalb der JAA-Mitgliedstaaten	1-A-35
Anhang 2 zu JAR-FCL 1.055	Ausbildungsbetriebe für den Erwerb von Musterberechtigungen nur für Inhaber von Pilotenlizenzen (TRTOs)	1-A-38
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.075	Form und Inhalt von Pilotenlizenzen	1-A-42
ABSCHNITT B – FLUGSCHÜLER (Flugzeug)		
JAR-FCL 1.085	Anforderungen	1-B-1
JAR-FCL 1.090	Mindestalter	1-B-1

<i>Paragraph</i>		<i>Seite</i>
JAR-FCL 1.095	Flugmedizinische Tauglichkeit	1-B-1
ABSCHNITT C – PRIVATPILOTENLIZENZ (Flugzeug) - PPL(A)		
JAR-FCL 1.100	Mindestalter	1-C-1
JAR-FCL 1.105	Flugmedizinische Tauglichkeit	1-C-1
JAR-FCL 1.110	Rechte und Voraussetzungen	1-C-1
JAR-FCL 1.115	Reserviert	1-C-1
JAR-FCL 1.120	Flugerfahrung und Anrechnung	1-C-1
JAR-FCL 1.125	Ausbildungslehrgang	1-C-1
JAR-FCL 1.130	Theoretische Prüfung	1-C-2
JAR-FCL 1.135	Praktische Fähigkeiten	1-C-2
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.125	Ausbildungslehrgang für PPL(A) - Zusammenfassung	1-C-3
Anhang 2 zu JAR-FCL 1.125	Registrierung von Ausbildungseinrichtungen, die nur für den Erwerb der PPL ausbilden	1-C-5
Anhang 3 zu JAR-FCL 1.125	Antragsformular für die Registrierung von PPL-Ausbildungseinrichtungen	1-C-5
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.130 und 1.135	Theoretische und praktische Prüfung für den Erwerb einer PPL(A)	1-C-6
Anhang 2 zu JAR-FCL 1.135	Praktische Prüfung für den Erwerb einer PPL(A)	1-C-9
ABSCHNITT D – BERUFSPILOTENLIZENZ (Flugzeug) - CPL(A)		
JAR-FCL 1.140	Mindestalter	1-D-1
JAR-FCL 1.145	Flugmedizinische Tauglichkeit	1-D-1
JAR-FCL 1.150	Rechte und Voraussetzungen	1-D-1
JAR-FCL 1.155	Flugerfahrung und Anrechnung	1-D-1
JAR-FCL 1.160	Theoretische Kenntnisse	1-D-2
JAR-FCL 1.165	Flugausbildung	1-D-2
JAR-FCL 1.170	Praktische Fähigkeiten	1-D-3
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165 (a)(1)	Durchgehende Ausbildung für ATP(A)	1-D-4

<i>Paragraph</i>		<i>Seite</i>
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165 (a)(2)	Durchgehende Ausbildung für CPL(A)/IR	1-D-7
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165 (a)(3)	Durchgehende Ausbildung für CPL(A)	1-D-10
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165 (a)(4)	Modulare Ausbildung für CPL(A)	1-D-12
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.170	Praktische Prüfung für den Erwerb einer CPL(A)	1-D-14
Anhang 2 zu JAR-FCL 1.170	Inhalt der praktischen Prüfung für den Erwerb einer CPL(A)	1-D-17
ABSCHNITT E – INSTRUMENTENFLUGBERECHTIGUNG (Flugzeug) - IR(A)		
JAR-FCL 1.174	Flugmedizinische Tauglichkeit	1-E-1
JAR-FCL 1.175	Erfordernis einer IR(A)	1-E-1
JAR-FCL 1.180	Rechte und Voraussetzungen	1-E-1
JAR-FCL 1.185	Gültigkeitsdauer, Verlängerung und Erneuerung	1-E-1
JAR-FCL 1.190	Flugerfahrung	1-E-2
JAR-FCL 1.195	Theoretische Kenntnisse	1-E-2
JAR-FCL 1.200	Kenntnisse der englischen Sprache	1-E-2
JAR-FCL 1.205	Flugausbildung	1-E-2
JAR-FCL 1.210	Praktische Fähigkeiten	1-E-2
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.200	IR(A) - Kenntnisse der englischen Sprache	1-E-4
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.205	Modulare Ausbildung für IR(A)	1-E-5
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.210	Praktische Prüfung und Befähigungsüberprüfung für den Erwerb einer IR(A)	1-E-8
Anhang 2 zu JAR-FCL 1.210	Inhalt der praktischen Prüfung/Befähigungsüberprüfung für den Erwerb einer IR(A)	1-E-11
ABSCHNITT F - KLASSEN- UND MUSTERBERECHTIGUNGEN (Flugzeug)		
JAR-FCL 1.215	Klassenberechtigungen (A)	1-F-1
JAR-FCL 1.220	Musterberechtigungen (A)	1-F-1

<i>Paragraph</i>		<i>Seite</i>
JAR-FCL 1.225	Erfordernis von Klassen- oder Musterberechtigungen	1-F-2
JAR-FCL 1.230	Sonderregelungen	1-F-2
JAR-FCL 1.235	Klassen- und Musterberechtigungen - Rechte, Anzahl und Baureihen	1-F-2
JAR-FCL 1.240	Klassen- und Musterberechtigungen - Anforderungen	1-F-3
JAR-FCL 1.245	Klassen- und Musterberechtigungen - Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung	1-F-4
JAR-FCL 1.250	Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten – Voraussetzungen	1-F-6
JAR-FCL 1.255	Musterberechtigung für Flugzeuge mit einem Piloten – Voraussetzungen	1-F-7
JAR-FCL 1.260	Klassenberechtigung - Voraussetzungen	1-F-7
JAR-FCL 1.261	Klassen- und Musterberechtigungen - Theoretische Kenntnisse und Flugausbildung	1-F-7
JAR-FCL 1.262	Klassen- und Musterberechtigungen - Praktische Fähigkeiten	1-F-9
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.215	Aufstellung der Flugzeugklassen	1-F-9
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.220	Aufstellung der Flugzeugmuster	1-F-9
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295	Praktische Prüfung und Befähigungsüberprüfung für Klassen-/Musterberechtigungen für Flugzeuge und ATPL	1-F-10
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	1-F-14
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	1-F-24
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(a)	Theoretische Ausbildungsanforderungen für praktische Prüfungen / Befähigungsüberprüfungen zum Erwerb von Klassen-/Musterberechtigungen	1-F-30
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261 (c)(2)	Genehmigung von Lehrgängen für Musterberechtigungen ohne Flugzeiten im Flugzeug	1-F-32

<i>Paragraph</i>		<i>Seite</i>
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(d)	Lehrgang für die Zusammenarbeit der Flugbesatzung (Flugzeug)	1-F-34
ABSCHNITT G – VERKEHRSPILOTENLIZENZ (Flugzeug) - ATPL(A)		
JAR-FCL 1.265	Mindestalter	1-G-1
JAR-FCL 1.270	Flugmedizinische Tauglichkeit	1-G-1
JAR-FCL 1.275	Rechte und Voraussetzungen	1-G-1
JAR-FCL 1.280	Flugerfahrung und Anrechnung	1-G-1
JAR-FCL 1.285	Theoretische Kenntnisse	1-G-2
JAR-FCL 1.290	Flugausbildung	1-G-2
JAR-FCL 1.295	Praktische Fähigkeiten	1-G-2
Anhang 1 zu JAR-FCL 1. 285	Modulare theoretische Ausbildung für ATPL(A)	1-G-3
ABSCHNITT H – LEHRBERECHTIGUNGEN (Flugzeug)		
JAR-FCL 1.300	Ausbildung – Allgemeines	1-H-1
JAR-FCL 1.305	Lehrberechtigungen und Ermächtigungen – Kategorien	1-H-1
JAR-FCL 1.310	Lehrberechtigungen - Allgemeines	1-H-1
JAR-FCL 1.315	Lehrberechtigungen und Anerkennungen-Gültigkeitsdauer	1-H-2
JAR-FCL 1.320	Lehrberechtigung für Flugausbildung (Flugzeug) (FI(A)) – Mindestalter	1-H-2
JAR-FCL 1.325	FI(A) – Eingeschränkte Rechte	1-H-2
JAR-FCL 1.330	FI(A) - Rechte und Anforderungen	1-H-2
JAR-FCL 1.335	FI(A) – Voraussetzungen	1-H-3
JAR-FCL 1.340	FI(A) – Lehrgang	1-H-4
JAR-FCL 1.345	FI(A) - Praktische Fähigkeiten	1-H-4
JAR-FCL 1.350	FI(A) - Erteilung der Berechtigung	1-H-4
JAR-FCL 1.355	FI(A) - Verlängerung und Erneuerung	1-H-4
JAR-FCL 1.360	Lehrberechtigung für Musterberechtigungen (Flugzeuge mit zwei Piloten)(TRI(MPA)) – Rechte	1-H-5
JAR-FCL 1.365	TRI(MPA) – Anforderungen	1-H-5
JAR-FCL 1.370	TRI(MPA) - Verlängerung und Erneuerung	1-H-6

<i>Paragraph</i>		<i>Seite</i>
JAR-FCL 1.375	Lehrberechtigung für Klassenberechtigungen (Flugzeuge mit einem Piloten) (CRI(SPA)) – Rechte	1-H-6
JAR-FCL 1.380	CRI(SPA) – Anforderungen	1-H-7
JAR-FCL 1.385	CRI(SPA) - Verlängerung und Erneuerung	1-H-7
JAR-FCL 1.390	Lehrberechtigung für Instrumentenflug (Flugzeug) (IRI(A)) – Rechte	1-H-8
JAR-FCL 1.395	IRI(A) – Anforderungen	1-H-8
JAR-FCL 1.400	IRI(A) - Verlängerung und Erneuerung	1-H-8
JAR-FCL 1.405	Anerkennung für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten (Flugzeug) (SFI(A)) – Rechte	1-H-8
JAR-FCL 1.410	SFI(A) – Anforderungen	1-H-8
JAR-FCL 1.415	SFI(A) – Verlängerung und Erneuerung	1-H-9
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	1-H-11
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))	1-H-13
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))	1-H-15
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.340	Lehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung für Flugausbildung (Flugzeug) (FI(A))	1-H-18
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.365	Lehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung für Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten (Flugzeug) (TRI(MPA))	1-H-20
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.380	Lehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung für Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten (Flugzeug) (CRI(SPA))	1-H-21
Anhang 2 zu JAR-FCL 1.380	Lehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung für Klassenberechtigung für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten (Flugzeug) (CRI(SPA))	1-H-22

<i>Paragraph</i>		<i>Seite</i>
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.395	Lehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung für Instrumentenflug (IRI(A))	1-H-23
ABSCHNITT I - PRÜFER (Flugzeug)		
JAR-FCL 1.420	Prüfer - Kategorien	1-I-1
JAR-FCL 1.425	Prüfer - Allgemeines	1-I-1
JAR-FCL 1.430	Prüfer - Gültigkeitsdauer der Anerkennung	1-I-2
JAR-FCL 1.435	Flugprüfer (Flugzeug) (FE(A)) – Rechte/Anforderungen	1-I-2
JAR-FCL 1.440	Prüfer für Musterberechtigungen (Flugzeug)(TRE(A)) - Rechte/Anforderungen	1-I-2
JAR-FCL 1.445	Prüfer für Klassenberechtigungen (Flugzeug)(CRE(A)) - Rechte/Anforderungen	1-I-2
JAR-FCL 1.450	Prüfer für Instrumentenflug (Flugzeug)(IRE(A)) - Rechte/Anforderungen	1-I-3
JAR-FCL 1.455	Prüfer an synthetischen Flugübungsgeräten (Flugzeug) (SFE(A)) – Rechte/Anforderungen	1-I-3
JAR-FCL 1.460	Prüfer für Lehrberechtigte (Flugzeug) (FIE(A)) - Rechte/Anforderungen	1-I-3
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.425	Standardisierungsvereinbarungen für Prüfer	1-I-4
ABSCHNITT J - ERFORDERLICHE THEORETISCHE KENNTNISSE UND VERFAHREN FÜR DIE DURCHFÜHRUNG VON THEORETISCHEN PRÜFUNGEN FÜR CPL, ATPL UND INSTRUMENTENFLUGBERECHTIGUNGEN		
JAR-FCL 1.465	Anforderungen	1-J-1
JAR-FCL 1.470	Inhalt von theoretischen Prüfungen	1-J-1
JAR-FCL 1.475	Prüfungsfragen	1-J-1
JAR-FCL 1.480	Prüfungsverfahren	1-J-1
JAR-FCL 1.485	Pflichten des Bewerbers	1-J-2
JAR-FCL 1.490	Bewertungskriterien	1-J-3
JAR-FCL 1.495	Gültigkeitszeitraum	1-J-3

<i>Paragraph</i>		<i>Seite</i>
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470	Theoretische Prüfungsfächer / Abschnitte und Dauer der Prüfungen - ATPL, CPL und IR	1-J-4

Abschnitt A - Allgemeine Bestimmungen

JAR-FCL 1.001 Begriffsbestimmungen und Abkürzungen¹

Alleinflugzeit:

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

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.

Copilot

Ein Pilot, der nicht als verantwortlicher Pilot ein Luftfahrzeug führt, für das gemäß der Aufstellung von Flugzeugmustern (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.

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

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

Flugingenieur (Flight Engineer/FE)

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

Flugzeit:

Die Gesamtzeit zwischen der erstmaligen Bewegung eines Luftfahrzeuges mit eigener oder fremder Kraft zum Zwecke des Abfluges bis zum Stillstand nach Beendigung des Fluges.

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

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

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

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

Instrumentenflugzeit:

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

Instrumentenbodenzeit:

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

Instrumentenzeit:

Instrumentenflugzeit oder Instrumentenbodenzeit.

¹ Siehe § 2 der 1. DV LuftPersV

Kategorie (eines Luftfahrzeuges):

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

Muster (eines Luftfahrzeuges):

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

Nacht:

Der Zeitraum zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung oder jeder andere Zeitraum zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang, der von der zuständigen Behörde festgelegt wird.

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):

Ein Motorsegler mit einem von einem JAA-Mitgliedstaat erteilten oder akzeptierten Lufttüchtigkeitszeugnis, der über ein fest eingebautes Triebwerk und einen nicht einklappbaren Propeller verfügt und zusätzlich die in Anhang 1 zu JAR-FCL 1.215 aufgelisteten Reisemotorsegler. Der Motorsegler 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.

Umschreibung (einer Lizenz):

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

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

Das Verwaltungsverfahren zur Verlängerung 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

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.005)

(Siehe Anhang 1 A zur 1. DV LuftPersV)

(a) Allgemeines

(1) Die Bestimmungen der JAR-FCL² gelten für alle Ausbildungen, Prüfungen und Anträge für den Erwerb von Lizenzen, Berechtigungen, Anerkennungen, Genehmigungen oder Zeugnissen, wenn die Anträge ab dem 1. Juli 1999 bei der zuständigen Stelle gemäß § 22 Abs. 1 LuftVZO eingehen.

² Die in dieser Bekanntmachung enthaltenen Verweisungen auf andere JAR - Bestimmungen beziehen sich stets auf die entsprechenden Bestimmungen der JAR - deutsch.

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

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

(4) Alle in JAR-FCL genannten synthetischen Flugübungsgeräte, die anstelle eines Luftfahrzeuges zu Ausbildungszwecken eingesetzt werden, müssen im Hinblick auf die durchzuführenden Übungen in Übereinstimmung mit JAR-STD(A) qualifiziert und vom Luftfahrt-Bundesamt für den Nutzer anerkannt sein.

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

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

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

(b) Übergangsbestimmungen

(1) bis (3) nicht Bestandteil der Bestimmungen³

(4) Inhaber einer in Übereinstimmung mit den Vorschriften der LuftVZO in Verbindung mit den Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen für die Feststellung der Tauglichkeit des Luftfahrtpersonals erteilten Lizenz, die die Voraussetzungen der JAR-FCL 3 nicht vollständig erfüllen, dürfen weiterhin die Rechte dieser Lizenz ausüben.

(c) Beibehaltung der Anerkennung nach LuftPersV als Prüfer

Prüfer, die vor dem Inkrafttreten der JAR-FCL im Besitz einer Anerkennung waren, können als Prüfer gemäß JAR-FCL 1 (Flugzeug) anerkannt werden, sofern sie der zuständigen Stelle Kenntnisse über die Bestimmungen der JAR-FCL und der JAR-OPS 1 nachgewiesen haben. Diese Anerkennung gilt für einen Zeitraum von längstens drei Jahren. Jede weitere Verlängerung der Anerkennung unterliegt danach den Bestimmungen von JAR-FCL 1.425(a) und (b).

JAR-FCL 1.010 Voraussetzungen für eine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied

(a) Lizenz und Berechtigung

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

(i) einem Mitgliedstaat der JAA;

oder

³ Siehe § 5 der 1. DV LuftPersV

- (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 Bestimmungen⁴

(3) Nicht Bestandteil der Bestimmungen⁵

(b) Ausübung der Rechte

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

(c) Rechtsmittel, rechtliche Durchsetzbarkeit

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

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

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

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.015)

(Siehe Anhang 2 zu JAR-FCL 1.015)

Siehe Anhang 1 A zur 1. DV LuftPersV)

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

(1) Nicht Bestandteil der Bestimmungen⁶

(2) nicht Bestandteil der Bestimmungen⁷

(b) Von Nicht-JAA-Staaten erteilte Lizenzen

(1) Von Nicht-JAA-Staaten erteilte Lizenzen können gemäß § 28 LuftVZO für den Einsatz auf in der Bundesrepublik Deutschland eingetragenen Flugzeugen in Übereinstimmung mit Anhang 1 zu JAR-FCL 1.015 anerkannt werden.

(2) Die Gültigkeitsdauer für die Anerkennung einer Lizenz für beruflich tätige Piloten und einer Privatpilotenlizenz mit Instrumentenflugberechtigung darf, beginnend mit dem Datum an dem die Anerkennung erteilt wurde, längstens ein Jahr betragen, vorausgesetzt, die zugrundeliegende 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

⁴ Siehe § 3 40 a und 135 LuftPersV

⁵ Siehe § 1 LuftPerV

⁶ Siehe § 28 LuftVZO

⁷ Siehe § 5 der 1. DV LuftPersV

gen von JAR-FCL deutsch und die zugrundeliegende Lizenz ist immer noch gültig.

(3) Die Bestimmungen des Absatzes (1) und (2) sind nicht anzuwenden, wenn in einem JAA-Mitgliedstaat eingetragene Flugzeuge an einen Halter eines Nicht-JAA-Staates 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 JAR-OPS 1.165 (deutsch) übernommen hat. Die Lizenzen der Flugbesatzung des Halters können nach Ermessen der zuständigen Stelle anerkannt werden, sofern die mit der Anerkennung erteilten Rechte auf den Vermietungszeitraum und auf bestimmte Flugzeuge in festgelegten betrieblichen Einsätzen beschränkt sind, an denen ein JAA-Luftfahrtunternehmer weder direkt noch indirekt durch Anmietung eines Flugzeuges mit Besatzung oder durch ein anderes wirtschaftliches Übereinkommen beteiligt ist.

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

(1) Eine Lizenz für beruflich tätige Piloten und/oder eine Instrumentenflugberechtigung, die von einem Nicht-JAA-Staat erteilt wurde, kann in eine JAR-FCL-Lizenz umgeschrieben werden, sofern mit dem jeweiligen Staat eine 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-Staat vermerkt. Andere JAA-Mitgliedstaaten sind nicht verpflichtet, eine solche Lizenz zu akzeptieren.

(2) Eine Privatpilotenlizenz, die von einem Nicht-JAA-Staat 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.

JAR-FCL 1.016 Erleichterungen für Inhaber von Lizenzen, die von Nicht-JAA-Staaten 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-Staat gemäß ICAO Anhang 1 erteilten Lizenz ist, muss alle Bestimmungen der JAR-FCL erfüllen; die Anforderungen an die Dauer der Ausbildung, Anzahl der Unterrichtsstunden der theoretischen sowie der praktischen Ausbildung können jedoch geringer sein. Erleichterungen können von der zuständigen Stelle anhand der Empfehlung eines geeigneten Ausbildungsbetriebes gewährt werden.

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

JAR-FCL 1.017 Anerkennungen / Berechtigungen für besondere Zwecke

Anerkennungen / Berechtigungen für besondere Zwecke in Verbindung mit einer Lizenz (z.B. Fliegen unter Instrumenten-

flug-Wetterbedingungen, Schleppflüge, Kunstflug, Absetzen von Fallschirmspringern etc.), können von der zuständigen Stelle, in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der LuftPersV für die ausschließliche Verwendung innerhalb des Hoheitsgebietes der Bundesrepublik Deutschland erteilt werden. Die Verwendung einer solchen Anerkennung / Berechtigung im Hoheitsgebiet eines anderen JAA-Mitgliedstaates bedarf der vorherigen Genehmigung des oder der betroffenen Staaten, es sei denn es besteht ein bilaterales Abkommen.

JAR-FCL 1.020 Anrechnung von Tätigkeiten aus der militärischen Luftfahrt

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.005)

Antrag auf Anrechnung:

Erster Satz ist nicht Bestandteil der Bestimmungen⁸

Die Anrechnung von Kenntnissen, Erfahrungen und Fähigkeiten aus der militärischen Luftfahrt für den Erwerb einer Lizenz oder Berechtigung gemäß JAR-FCL liegt im Ermessen der zuständigen Stelle. Die JAA wird über die Kriterien für die Anrechnung in Kenntnis gesetzt. Die Rechte solcher Lizenzen sind bis zur Erfüllung der Anforderungen des Anhangs 1 zu JAR-FCL 1.005 auf im Ausstellerstaat eingetragene Flugzeuge zu beschränken.

JAR-FCL 1.025 Gültigkeit von Lizenzen und Berechtigungen⁹

(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.

⁸ Siehe § 27 LuftVZO

⁹ Siehe § 3 der 1. DV LuftPersV

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

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

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

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

(3) aus verwaltungstechnischen Gründen;

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

Gültige Berechtigungen werden von der zuständigen Stelle in die neu ausgestellte Lizenz übernommen. Der Lizenzinhaber hat bei der zuständigen Stelle einen Antrag auf Neuausstellung der Lizenz zu stellen.

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

(a) Ein Pilot darf als verantwortlicher Pilot oder Copilot 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) Anerkennung von Prüfern

Die zuständige Stelle erkennt zuverlässige und entsprechend qualifizierte Personen an, in ihrem Auftrag praktische Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen vorzunehmen. Die Mindestanforderungen für Prüfer sind in JAR-FCL 1 (Flugzeug) Abschnitt I Prüfer enthalten. Jeder Prüfer wird von der zuständigen Stelle über seine Rechte und Pflichten schriftlich in Kenntnis gesetzt.

(b) Anzahl der Prüfer

Nicht Bestandteil der Bestimmungen

(c) Bekanntgabe der Prüfer

(1) Die zuständige Stelle führt eine Liste aller Prüfer aus der hervorgeht für welche Kategorien diese eine Anerkennung besitzen. Diese Liste wird den Ausbildungsbetrieben für Flugausbildung (FTOs), Ausbildungsbetrieben für Musterberechtigungen (TRTOs) oder registrierten Ausbildungseinrichtungen zugänglich gemacht. Die zuständige Stelle legt fest, auf welcher Grundlage den Prüfern die Durchführung einer praktischen Prüfung zugewiesen wird.

(2) Die zuständige Stelle informiert jeden Bewerber über den/die Prüfer, der/die von ihr für die Durchführung der praktischen Prüfung für den Erwerb der ATPL(A) bestimmt wurde(n).

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

(e) Voraussetzungen für die Teilnahme an einer praktischen Prüfung

Vor der Teilnahme an einer praktischen Prüfung für den Erwerb einer Lizenz oder Berechtigung muss der Bewerber die zugehörige theoretische Prüfung bestanden haben. Für Bewerber, die an einem Lehrgang einer durchgehenden Ausbildung teilnehmen, kann die zuständige Stelle Ausnahmen gewähren. Die Ausbildung für die zugehörige theoretische Prüfung muss in jedem Fall vor der Teilnahme an der praktischen Prüfung abgeschlossen worden sein. Mit Ausnahme von praktischen Prüfungen für den Erwerb der ATPL(A) müssen Bewerber für die praktische Prüfung von dem/der für die Ausbildung verantwortlichen Ausbildungsbetrieb/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 JAR-FCL 3 und Vorschriften der LuftVZO 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 Stelle zur Entscheidung verwiesen werden muss. Der anerkannte flugmedizinische Sachverständige nach § 24e Abs. 2 oder 3 LuftVZO (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 - Class 1 only)

(1) Die Einschränkung „gültig nur für eine Tätigkeit als oder mit qualifiziertem Copiloten,, 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 Stelle im Rahmen des Flugbetriebes mit zwei Piloten festgelegt. Eine solche Einschränkung wird von der zuständigen Stelle 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 - Class 2 only)

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 Stelle festgelegt oder aufgehoben werden.

JAR-FCL 1.040 Eingeschränkte flugmedizinische Tauglichkeit

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

(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 seiner Tätigkeiten nicht beeinträchtigt. Sollten in dieser Hinsicht Zweifel bestehen, ist die Weisung des flugmedizinischen Dienstes der Behörde (Aeromedical Section/AMS), eines vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannten flugmedizinischen Zentrums oder eines anerkannten flugmedizinischen Sachverständigen einzuholen. Weitere Informationen können JAR-FCL 3 entnommen werden.

(c) Der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses hat in folgenden Fällen unverzüglich die Weisung des flugmedizinischen Dienstes der Behörde, eines vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannten flugmedizinischen Zentrums oder eines anerkannten flugmedizinischen Sachverständigen nach § 24e Abs.2 oder 3 LuftVZO einzuholen:

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

oder

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

oder

(3) bei regelmäßiger Einnahme von Medikamenten;

oder

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

(d) Der/die Inhaber(in) eines Tauglichkeitszeugnisses der/die

(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 zuständige Stelle schriftlich über die Verletzung oder Schwangerschaft sowie bei einer Erkrankung über den Ablauf der 21 - Tage Frist unverzüglich informieren. Vom Zeitpunkt des Auftretens einer Verletzung, des Überschreitens der genannten Frist oder der Bestätigung der Schwangerschaft ist das Tauglichkeitszeugnis als ruhend anzusehen. Des Weiteren gilt:

(4) Im Falle einer Verletzung oder Erkrankung wird das Ruhen des Tauglichkeitszeugnisses aufgehoben, wenn der Inhaber gemäß den Vorgaben der zuständigen Stelle untersucht und für tauglich befunden worden ist, seine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied wiederaufzunehmen oder wenn die zuständige Stelle, vorbehaltlich der von ihr festgelegten Auflagen, auf eine Untersuchung verzichtet.

(5) Im Falle einer Schwangerschaft kann das Ruhen des Tauglichkeitszeugnisses von der zuständigen Stelle, vorbehaltlich der von ihr festgelegten Auflagen, für einen bestimmten Zeitraum aufgehoben werden und ist

aufgehoben, wenn die Inhaberin nach Beendigung der Schwangerschaft gemäß den Vorgaben der zuständigen Stelle untersucht und für tauglich befunden wurde, ihre Tätigkeit wiederaufzunehmen.

JAR-FCL 1.045 Sonderfälle

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

(b) Es wird zwischen kurzfristigen und langfristigen Ausnahmen (länger als sechs Monate) unterschieden. Langfristige Ausnahmen werden nur in Abstimmung mit dem JAA-FCL-Komitees gewährt.

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, Ausbildungszeit 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 Verkehrspiloten hat Anspruch auf die Anrechnung von bis zu 50 Stunden der Instrumentenausbildungszeit als verantwortlicher Pilot auf die zum Erwerb einer Lizenz für Verkehrspiloten, Berufspiloten und einer Muster- oder Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge erforderliche Flugzeit als verantwortlicher Pilot.

(iii) Der Absolvent einer durchgehenden 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) Copilot

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

(ii) Der Inhaber einer Pilotenlizenz, der als Copilot 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 Stelle 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) Den Inhabern folgender Lizenzen wird die theoretische Ausbildung und theoretische Prüfung angerechnet vorausgesetzt, dass die entsprechende ergänzende Ausbildung abgeschlossen und die Prüfung abgelegt wurde (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.050).

(i) Dem Inhaber einer Lizenz für Hubschrauber für den Erwerb einer PPL(A);

oder

(ii) dem Inhaber einer nicht auf Flüge nach Sichtflugregeln beschränkten ATPL(H) für den Erwerb einer CPL(A) oder ATPL(A);

oder

(iii) dem Inhaber einer auf Flüge nach Sichtflugregeln beschränkten ATPL(H) oder einer CPL(H) für den Erwerb einer CPL(A).

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

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

JAR-FCL 1.055 **Ausbildungsbetriebe und registrierte Ausbildungseinrichtungen**

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

(Siehe Anhang 2 zu JAR-FCL 1.125)

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

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

und

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

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

(C) die Genehmigung

durch die zuständige Stelle in Übereinstimmung mit einem Verwaltungsverfahren erfolgt, dass den Anforderungen der JAA genügt.

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

(2) TRTOs mit Sitz außerhalb der JAA-Mitgliedstaaten erhalten, vorbehaltlich der Erfüllung der Bestimmungen der JAR-FCL, eine Genehmigung von der zuständigen Stelle des Staates, bei dem der Antrag eingeht. Die Bestimmungen für die Genehmigung von TRTOs sind in Anhang 2 zu JAR-FCL 1.055 enthalten.

(c) Nicht Bestandteil der Bestimmungen¹⁰

(d) Ausbildungsbetriebe für Flugausbildung, die sich auf die Theorieausbildung spezialisieren, erhalten eine Genehmigung der zuständigen Stelle, vorbehaltlich der Erfüllung der Bestimmungen des Anhanges 1 zu JAR-FCL 1.055, die sich auf den von ihnen angebotenen Unterricht beziehen.

JAR-FCL 1.060 **Beschränkungen für Lizenzinhaber nach Vollendung des 60. Lebensjahres¹¹**

(a) *60 - 64 Jahre*

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

¹⁰ Siehe §§ 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36 LuftVZO

¹¹ Siehe § 4 der 1. DV LuftPersV

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

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

(b) 65 Jahre

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

JAR-FCL 1.065 Ausstellerstaat der Lizenz

(Siehe JAR-FCL 1.010(c))
(Siehe JAR-FCL 1.070)

(a) Der Bewerber hat die ordnungsgemäße Erfüllung aller Anforderungen für die Erteilung einer Lizenz der zuständigen Stelle des Staates nachzuweisen, in dem die flugmedizinische Erstuntersuchung und -Beurteilung sowie Ausbildung und Prüfung für die entsprechende Lizenz durchgeführt wurden. Nach der Ausstellung ist dieser Staat als „Ausstellerstaat der Lizenz“ zu bezeichnen (siehe JAR-FCL 1.010(c)).

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

(c) Als Erleichterung für den Lizenzinhaber kann dieser anschließend, z. B. bei einer Verlängerung, die Zuständigkeit für die Lizenz auf einen anderen JAA-Mitgliedstaat übertragen, vorausgesetzt, dass der Lizenzinhaber in diesem Staat in einem Arbeitsverhältnis steht oder seinen Haupt-Wohnsitz dort hat (vgl. JAR-FCL 1.070). Dieser Staat tritt dann an die Stelle des Ausstellerstaates der Lizenz und übernimmt die Verantwortung für die Ausstellung der Lizenz, wie in Absatz (a) beschrieben.

(d) Der Bewerber darf immer nur im Besitz einer JAR-FCL-Lizenz (Flugzeug) 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 von einem JAA-Mitgliedstaat ausgestellten Lizenz gemäß JAR-FCL sind folgendermaßen festgelegt:

(a) Inhalt

Die Ordnungsnummer steht stets in Verbindung mit der Bezeichnung. Das Beispiel für eine JAA-Lizenz ist in Anhang 1 zu JAR-FCL 1.075 enthalten. 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 Gegebenheiten, unter denen die Lizenz erteilt wurde;

(IX) Gültigkeit und Umfang der erteilten Rechte;

(X) Unterschrift des ausstellenden Beamten und Ausstellungsdatum;

(XI) Siegel oder Stempel der ausstellenden Behörde.

(2) Veränderliche Eintragungen

(XII) Berechtigungen; Klasse(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;

(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 Stelle eindeutig kenntlich gemacht.

(c) Farbe

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

(d) Sprache

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

JAR-FCL 1.080 Aufzeichnung von Flugzeiten

(a) Piloten haben ein Flugbuch zu führen in das Angaben zu allen Flügen einzutragen sind und das in Form und Inhalt den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt. Angaben zu Flügen, die nach den Bestimmungen von JAR-OPS 1 durchgeführt werden, können auch in geeigneter rechnergestützter Form aufgezeichnet werden und sind vom Luftfahrtunternehmer aufzubewahren. In diesem Fall hat der Luftfahrtunternehmer die Aufzeichnungen über alle Flüge, die ein Pilot durchgeführt hat, einschließlich Unterschiedsschulungen und Vertrautmachen, auf Verlangen dem betreffenden Flugbesatzungsmitglied zur Verfügung zu stellen.

(b) Folgende Angaben sind aufzuzeichnen:

(1) Angaben 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) Copilot

(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 Anerkennung 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 Copilot, der unter der Aufsicht des verantwortlichen Piloten als verantwortlicher Pilot auf einem Flugzeug tätig ist für das durch die Musterzulassung oder die Bestimmungen von JAR-OPS 1 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 aufeinanderfolgenden Flügen nicht mehr als 30 Minuten beträgt, können diese Flüge als eine Eintragung zusammengefasst werden.

(2) Flugzeit als Copilot

Der Inhaber einer Pilotenlizenz, der den Sitz des Copiloten 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 Copilot eintragen.

(3) Flugzeit als Copilot zur Ablösung im Reiseflug

Ein Copilot zur Ablösung im Reiseflug kann alle Flugzeiten in denen er den Sitz eines Piloten einnimmt als Flugzeit als Copilot 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 Stelle genügt, kann ein Copilot Flugzeit als PICUS als Flugzeit 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 Stelle sein Flugbuch unverzüglich 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 wurden¹²

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

(Siehe Anhang 1 A zur 1. DV LuftPersV)

(Siehe Anhang 1 B zur 1. DV LuftPersV)

1 Pilotenlizenzen

Eine von einem JAA-Mitgliedstaat auf der Grundlage seiner nationalen Vorschriften erteilte Pilotenlizenz 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 Stelle ausreichende Kenntnisse über die relevanten Abschnitte von JAR-OPS 1 und JAR-FCL (siehe Anhang 1 A zur 1. DV LuftPersV) nachweisen;

(ii) für eine PPL(A) der zuständigen Stelle ausreichende Kenntnisse über die relevanten Abschnitte der JAA-Bestimmungen (siehe Anhang 1 B zur 1. DV LuftPersV) 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 JAA-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 Copilot	Fähigkeitsnachweis als PIC gemäß Anhang 2 zu JAR-FCL 1.240	(c)
CPL(A)/IR in Verbindung mit einer, im JAA-	>500 auf Flugzeugen mit zwei Piloten	(i) Nachweis von Kenntnissen über Flugplanung und	CPL(A)/IR und Anrechnung der theoretischen ATPL-Ausbildung gemäß	nicht zutreffend	(d)

¹² Siehe § 5 der 1.DV LuftPersV

Nationale Lizenz	Flugerfahrung (in Stunden)	Weitere JAA-Anforderungen	Ersetzt durch JAR-FCL-Lizenz und Einschränkungen (soweit zutreffend)	Aufhebung der Einschränkungen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
Ausstellerstaat der Lizenz bestandenen, theoretischen ATPL-Prüfung gemäß ICAO		Flugleistung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470 (ii) Erfüllung der übrigen Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.250(a)(1) und (2)	JAR-FCL		
CPL(A)/IR	>500 auf Flugzeugen mit zwei Piloten	(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		(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)	Erwerb der Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten gemäß JAR-FCL 1.240	(g)
CPL(A)	>500 als PIC auf Flugzeugen mit einem Piloten	Nachtflugqualifikation, soweit zutreffend	CPL(A), mit Muster- oder 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 Instrumentenflugberechtigung enthalten sind	PPL(A)/IR (IR beschränkt auf PPL)	Nachweis von Kenntnissen über Flugplanung und Flugleistung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470	(j)
PPL(A)	75 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 Flugzeugmuster mit zwei Piloten sind die in Spalte (3), Reihe (e) unter (i) genannten Anforderungen der obenstehenden Tabelle zu erfüllen.

2. Lehrberechtigungen

Nationale Berechtigung oder Rechte	Erfahrung	Weitere JAA-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 (Flugzeug) gefordert	Nachweis von Kenntnissen über die relevanten Abschnitte von JAR-FCL 1 (Flugzeug) und JAR-OPS 1 gemäß Anhang 1 A zur 1.DV LuftPersV	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-Anerkennung (Synthetic Flight Instructor/SFI)

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

Nationale Anerkennung	Erfahrung	Weitere JAA-Anforderungen	Ersetzt durch JAR-FCL-Anerkennung
(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 Stelle genügt (ii) Abschluss der Flugsimulatorenausbildung des entsprechenden Lehrganges für Musterberechtigungen, einschließlich MCC	SFI
SFI	3 Jahre fortlaufende Erfahrung als SFI, die den Anfor-	Abschluss der Flugsimulatorenausbildung des entspre-	SFI

Nationale Anerkennung	Erfahrung	Weitere JAA-Anforderungen	Ersetzt durch JAR-FCL-Anerkennung
(1)	(2)	(3)	(4)
	derungen der zuständigen Stelle genügt	chenden Lehrganges für Musterberechtigungen, einschließlich MCC	

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

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

Nationale Anerkennung	Erfahrung	Ersetzt durch JAR-FCL-Anerkennung
(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 Behörde genügt	Lehrberechtigung für FTD und/oder FNPT I

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.015**Mindestanforderungen für die Anerkennung von Pilotenlizenzen, die von Nicht-JAA-Staaten erteilt wurden¹³**

(Siehe JAR-FCL 1.015)

(Siehe Anhang 1 A zur 1. DV LuftPersV)

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

Pilotenlizenzen für gewerbsmäßige Beförderung und andere berufliche Tätigkeiten

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

- (a) die den Rechten seiner Lizenz entsprechende Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung von Muster- oder Klassenberechtigungen gemäß JAR-FCL 1.245 bestehen;
- (b) der zuständigen Stelle ausreichende Kenntnisse über die relevanten Abschnitte von JAR-OPS 1 und JAR-FCL (siehe Anhang 1 A zur 1. DV LuftPersV) nachweisen;
- (c) Kenntnisse der englischen Sprache gemäß JAR-FCL 1.200 nachweisen;
- (d) im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses Klasse 1 gemäß JAR-FCL 3 sein;
- (e) alle weiteren veröffentlichten Anforderungen erfüllen, die der JAA-Mitgliedstaat für erforderlich hält; und
- (f) die in Spalte (2) der nachfolgenden Tabelle 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 gewerbsmäßigen Beförderung auf Flugzeugen mit zwei Piloten	(a)
ATPL(A) oder CPL(A)/IR*	>1500 Stunden als PIC oder Copilot auf Flugzeugen mit zwei Piloten gemäß betrieblichen Bestimmungen	Einsatz als Copilot bei der gewerbsmäßigen Beförderung auf Flugzeugen mit zwei Piloten	(b)
CPL(A)/IR	>1000 Stunden als PIC bei der gewerbsmäßigen Beförderung seit dem Erwerb der Instrumentenflugberechtigung	Einsatz als PIC bei der gewerbsmäßigen Beförderung auf Flugzeugen mit einem Piloten	(c)
CPL(A)/IR	>1000 Stunden als PIC oder Copilot auf Flugzeugen mit einem Piloten gemäß betrieblichen Bestimmungen	Einsatz als Copilot bei der gewerbsmäßigen Beförderung auf Flugzeugen mit einem Piloten gemäß JAR-OPS	(d)
CPL(A)	>700 Stunden auf Flugzeugen, außer Reisemotorsegelern, einschließlich 200 Stunden der Tätigkeit, für die eine Anerkennung beantragt	Andere Tätigkeiten außer der gewerbsmäßigen Beförderung	(e)

¹³ Siehe § 28 LuftVZO

Lizenz	Flugerfahrung	Bedingung für die Anerkennung	
(1)	(2)	(3)	
	wird, davon 50 Stunden innerhalb der letzten 12 Monate		

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

Privatpilotenlizenzen mit Instrumentenflugberechtigung

3 Eine von einem Nicht-JAA-Staat gemäß ICAO Anhang 1 erteilte Privatpilotenlizenz mit Instrumentenflugberechtigung kann unter bestimmten Bedingungen von einem JAA-Mitgliedstaat 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 Stelle in Übereinstimmung mit Abschnitt J nachweisen, dass er in Fach Nummer 050 10 03 01, Luftrecht und Flugwetterschlüssel, Fach Nummer 030 00 00 00, Flugplanung und Flugleistung (IR) sowie Fach 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 Sprechfunkzeugnis besitzen, das den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt;

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

Lizenz	Flugerfahrung
(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-Staaten erteilt wurden, in PPL(A) gemäß JAR-FCL****(Siehe JAR-FCL 1.015(c)(2))**

Für die Umschreibung einer von einem Nicht-JAA-Staat 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 Stelle 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 1 zu JAR-FCL 1.050**Anrechnung von theoretischen Kenntnissen - Lehrplan für die ergänzende Ausbildung und Prüfung**

(Siehe JAR-FCL 1.050)

1 Der Inhaber einer Lizenz für Hubschrauber muß für die Erteilung einer Privatpilotenlizenz (Flugzeug) folgende Ausbildung nachweisen:

1. Aus dem Lehrplan für die theoretische Ausbildung für den Erwerb einer Privatpilotenlizenz (Flugzeug) alle Themen der folgenden Fächer:
Luftrecht, allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse (A), Flugleistung und Flugplanung, betriebliche Verfahren und Aerodynamik.

Bewerber müssen eine von der zuständigen Stelle festgelegte ergänzende theoretische Prüfung über diese Ausbildung in den Fächern Luftrecht und Flugverkehrskontrollverfahren sowie den flugzeugspezifischen Fächern für den Erwerb der PPL(A) bestehen (siehe JAR-FCL 1.130).

2. Inhaber einer ATPL(H), die nicht auf Flüge nach Sichtflugregeln (Visual Flight Rules/VFR) beschränkt ist sowie Inhaber einer auf Flüge nach Sichtflugregeln beschränkten ATPL(H) oder einer CPL(H) müssen für den Erwerb einer CPL(A) oder ATPL(A) folgende ergänzende Ausbildung und Prüfung nachweisen:

FACH 010: LUFTRECHT UND FLUGVERKEHRSKONTROLLVERFAHREN (AIR TRAFFIC CONTROL/ATC)	
INDEX	THEMA
010 01 01 01	Flüge über dem Hoheitsgebiet von ICAO-Vertragsstaaten
010 02 00 00	Anhang 8 – Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen
010 04 00 00	Anhang 1 – Lizenzierung von Luftfahrtpersonal
010 05 01 00	Anhang 2 – Wichtige Begriffsbestimmungen, Anwendbarkeit der Luftverkehrsregeln, allgemeine Regeln
010 09 01 01	Flugplatzdaten
010 09 01 05	Notdienste und andere Dienste
FACH 021: ZELLE UND SYSTEME	
INDEX	THEMA
021 01 00 00	Zelle und Systeme – Flugzeuge
021 03 01 10	Propeller
021 03 02 02	Bauweisen
021 03 03 06	Schubdüse
021 03 03 08	Schubumkehr
021 03 03 09	Flugleistung und Schubverstärkung

021 03 03 10	Zapfluft
021 03 04 07	Schub
021 03 04 08	Bedienung und Überwachung des Triebwerks
021 03 05 02	Staustrahltriebwerk
021 04 01 00	Türen und Notausstiege
021 04 05 00	Sauerstoffausrüstung
FACH 022: INSTRUMENTIERUNG – FLUGZEUGE	
INDEX	THEMA
022 01 01 03	Fahrtmesser: Anzeige der Höchstgeschwindigkeit, V_{MO}/M_{MO} -Anzeige
022 01 01 04	Machmeter
022 02 01 00	Flugkommandoanlage
022 02 02 00	Autopilot
022 02 03 00	Absicherung der Flugbetriebsgrenzen
022 02 04 00	Stabilisierungsanlage
022 02 05 00	Nachlauftrimmung
022 02 06 00	Schubberechnung
022 02 07 00	Automatischer Schub
022 03 05 00	Warnung vor Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit
022 03 06 00	Überziehwarnung
022 04 02 00	Korrektur der durch die Kompression verfälschten Anzeige auf die wahre Anzeige
022 04 03 00	Drehzahlmesser
022 04 04 00	Kraftstoffdurchflussmesser in der Hochdruckleitung
022 04 06 00	Bedeutung der Farbmarkierungen
022 04 08 00	Schwingungsüberwachung
022 04 10 00	Elektronische Anzeigen
FACH 031: MASSE UND SCHWERPUNKTLAGE – FLUGZEUGE	
INDEX	THEMA
031 01 01 02	Bedeutung im Hinblick auf die Stabilität des Luftfahrzeuges
031 01 02 00	Grenzen für Masse und Schwerpunktlage
031 02 01 03	Leertankmasse
031 02 04 00	Auswirkungen von Überladung
031 03 01 04	Prozentuale Angabe der mittleren aerodynamischen Flügeltiefe (MAC)
031 03 04 00	Flächenbelastung, zulässige Streckenlast, Sichern und Verzurren der La-

	dung
FACH 032: FLUGLEISTUNG – FLUGZEUGE	
INDEX	THEMA
032 00 00 00	Flugleistung – Flugzeuge
FACH 033: FLUGPLANUNG UND ÜBERWACHUNG DES FLUGVERLAUFS	
INDEX	THEMA
033 01 01 01	Auswahl von Strecken, Geschwindigkeiten, Höhen und Ausweichflugplätzen
033 01 02 01	Kraftstoffbedarfsberechnung für jeden Streckenabschnitt
033 01 02 02	Kraftstoff für Warteflug und Flug zu Ausweichflugplätzen
033 01 02 03	Kraftstoffreserven
033 01 02 04	Kraftstoffbedarfsberechnung für den Flug
033 02 03 05	Ausfüllen des Kraftstoffplans
033 01 03 03	Überprüfung der vorausgerechneten Kraftstoffreserven
033 01 03 04	Auswahl der Reiseflughöhe und Setzen der Triebwerkleistung für einen neuen Bestimmungsflugplatz Kraftstoff an Bord, Kraftstoffbedarf, Kraftstoffreserven
033 03 03 00	einfache Kraftstoffpläne
033 05 00 00	Flugplanung für Strahlflugzeuge (zusätzliche Überlegungen)
033 06 00 00	Ausfüllen eines Flugplans
FACH 040: MENSCHLICHES LEISTUNGSVERMÖGEN	
INDEX	THEMA
040 02 01 02	Atmungsorgane und Kreislaufsystem
040 02 01 03	Einfluss von großen Flughöhen
FACH 050: METEOROLOGIE	
INDEX	THEMA
050 02 07 00	Strahlströme
050 09 07 00	Stratosphärische Bedingungen
050 10 01 05	Luftfahrzeugwetterbeobachtungen und -meldungen, Datenübertragungssysteme, ASDAR – Messwertübertragung, Wettermeldungen des Piloten (PIREPS)
FACH 061: ALLGEMEINE NAVIGATION	

INDEX	THEMA
061 04 01 00	Grundlagen der Koppelnavigation
061 04 05 00	Messung von Elementen der Koppelnavigation
FACH 071: BETRIEBLICHE VERFAHREN – FLUGZEUGE	
INDEX	THEMA
071 00 00 00	Betriebliche Verfahren – Flugzeuge
FACH 081: AERODYNAMIK – FLUGZEUGE	
INDEX	THEMA
081 00 00 00	Aerodynamik – Flugzeuge

Anhang 1a zu JAR-FCL 1.055**Ausbildungsbetriebe für Flugausbildung zum Erwerb von Pilotenlizenzen und Berechtigungen**

(Siehe JAR-FCL 1.055)

EINFÜHRUNG

1 Ein Ausbildungsbetrieb für Flugausbildung (FTO) ist eine Organisation, die über Personal und Ausrüstung verfügt und mit geeigneter Infrastruktur eine Flugausbildung 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 Stelle. Die zuständige Stelle erteilt die Genehmigung nur, wenn

- (a) nicht Bestandteil der Bestimmungen¹⁴
- und
- (b) die FTO alle Anforderungen der JAR-FCL 1 erfüllt.

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

GENEHMIGUNGSVERFAHREN

3 Eine FTO, die einen Antrag auf Genehmigung stellt, hat der zuständigen Stelle die gemäß Absatz 31 geforderten Betriebs- und Ausbildungshandbücher vorzulegen. Die FTO hat den Anforderungen der zuständigen Stelle 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 Anhanges erfüllt. Vorbehaltlich einer zufriedenstellenden 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. Eine zuständige Stelle ist nicht verpflichtet einer FTO mit Sitz außerhalb der JAA-Mitgliedstaaten eine Genehmigung zu erteilen wenn sie nicht über die notwendigen personellen Ressourcen verfügt oder die Kosten für das Verfahren der Genehmigung und Überprüfung eine unangemessene Belastung für die zuständige Stelle darstellen.

4 Sämtliche Ausbildungslehrgänge bedürfen der Genehmigung.

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

¹⁴ Siehe §§ 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36 LuftVZO

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

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

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

WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGSFÄHIGKEIT

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

Eine FTO muss eine den Anforderungen der zuständigen Stelle genügende Person ernennen, die der zuständigen Stelle 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 Stelle glaubhaft machen, dass sie in ausreichender Anzahl entsprechend geeignete Mitarbeiter beschäftigt. Für die Durchführung durchgehender Ausbildungen müssen drei Mitarbeiter in Vollzeit beschäftigt sein als:

Ausbildungsleiter (Head of Training/HT)

Leiter der praktischen Ausbildung (Chief Flying Instructor/CFI)

Leiter der theoretischen Ausbildung (Chief Ground Instructor/CGI)

Für die Durchführung modularer Ausbildungen können diese Aufgaben kombiniert und je nach Umfang der angebotenen Ausbildung von ein oder zwei Personen in Voll- oder Teilzeitschäftigung wahrgenommen werden. Mindestens ein Mitarbeiter muss in Vollzeit tätig sein.

12 Die Anzahl der in Teilzeit beschäftigten Lehrberechtigten muss hinsichtlich des Umfangs der angebotenen Ausbildung den Anforderungen der zuständigen Stelle 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 ANERKANNTA 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 Stelle 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 Behörde genügen.

ANERKANNTA LEHRBERECHTIGTE FÜR DIE AUSBILDUNG AN SYNTHETISCHEN FLUGÜBUNGSGERÄTEN

18 Für die Ausbildung an 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 des Anhanges 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), TRI(A), CRI(A)) oder Anerkennung (SFI(A)) 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 Prüfungsfächern zum Erwerb von Lizenzen oder Berechtigungen müssen über entsprechende Erfahrungen im Bereich Luftfahrt verfügen. Vor ihrer Ernennung müssen sie ihre Fähigkeiten in einer Lehrprobe, die auf Unterrichtsmaterial basiert, das für die zu unterrichtenden Fächer von ihnen selbst erarbeitet wurde, nachweisen.

AUFZEICHNUNGEN

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

(a) ausführliche Angaben zur theoretischen, 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 Stelle 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 Stelle 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 Stelle für diesen Zweck genehmigt worden sind.

FLUGPLÄTZE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RÄUMLICHKEITEN FÜR DEN FLUGBETRIEB

28 Folgende Räumlichkeiten müssen vorhanden sein:

(a) Ein Flugüberwachungsraum;

(b) Ein Flugvorbereitungsraum mit folgenden Einrichtungen:

- 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 Stelle genehmigten Aufnahmebedingungen der FTO gemäß LuftVZO 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 Stelle 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, Ermächtigte für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten, Lehrer für Theorieausbildung, Betriebs- und Instandhaltungspersonal, etc und folgendes beinhalten:

- (a) Allgemeines
- (b) Technik

- (c) Überlandflug
- (d) Ausbildung des Personals

Anhang 1b zu JAR-FCL 1.055**Teilausbildung außerhalb von JAA-Mitgliedstaaten**

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

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

(a) Vorbehaltlich der Erfüllung der Bestimmungen dieses Anhangs, kann eine Genehmigung erteilt werden. Unter der Voraussetzung, dass die zuständige Stelle 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 Flugprüfer (Flugzeug) (Flight Examiner/FE(A)) abgenommen werden, vorausgesetzt, der Prüfer ist im Besitz einer Anerkennung gemäß JAR-FCL 1 Abschnitt I und von der betreffenden FTO völlig unabhängig; es sei denn, die zuständige Stelle hat zu einer anderen Regelung ihre ausdrückliche schriftliche Zustimmung erteilt.

(c) Die praktische Prüfung für den Erwerb der Instrumentenflugberechtigung ist in einem JAA-Mitgliedstaat nach Ermessen der zuständigen Stelle, die die Ausbildung genehmigt, abzulegen. Eine FTO, die eine Ausbildung für die Instrumentenflugberechtigung außerhalb von JAA-Mitgliedstaaten anbietet, muss im Rahmen dieser Ausbildung Vorkehrungen für eine fliegerische Eingewöhnung in die Luftraumstruktur des Hoheitsgebietes der Bundesrepublik Deutschland oder in die Luftraumstruktur eines anderen JAA-Mitgliedstaates nach dem Ermessen der zuständigen Stelle oder der genehmigenden ausländischen JAA-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 Stelle durchzuführen (siehe JAR-FCL 1.485). Die Prüfungsvereinbarungen (siehe JAR-FCL 1.030) sind im Hinblick auf die Ausbildung außerhalb von JAA-Mitgliedstaaten sorgfältig zu berücksichtigen.

(e) Die Ausbildung darf nur unter der direkten Aufsicht eines CFI(A) oder seines ernannten Vertreters, der eine JAR-FCL-Lizenz und eine Lehrberechtigung gemäß Absatz 16 des Anhangs 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 nationalen Behörde (für die Bundesrepublik Deutschland bei der zuständigen Stelle) eines Vollmitgliedstaates der JAA beantragen. Die Genehmigung unterliegt folgenden Voraussetzungen:

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

(b) Die zuständige Stelle oder die ausländische JAA-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 wie es gemäß den vereinbarten JAA-Verfahren gefordert wird, auszuüben. Die Kosten und das Verfahren bei Genehmigung und Aufsicht dürfen die zuständige Stelle nicht in unangemessener Weise belasten; und

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

2 Vorbehaltlich einer zufriedenstellenden 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 Stelle oder die genehmigende ausländische JAA-Behörde, die die Genehmigung erteilt, in der Lage sein muss:

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

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

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

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

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

4 Vorbehaltlich der Erfüllung der Bestimmungen dieses Anhangs, kann die Genehmigung erteilt werden, wenn sich die zuständige Stelle oder genehmigende ausländische JAA-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 in dem JAA-Mitgliedstaat der genehmigenden Behörde durchzuführen. FTOs müssen im Rahmen der Ausbildung Vorkehrungen für eine fliegerische Eingewöhnung in die Luftraumstruktur des Hoheitsgebietes der Bundesrepublik Deutschland oder in die Luftraumstruktur eines anderen JAA-Mitgliedstaates nach dem Ermessen der zuständigen Stelle oder der genehmigenden ausländischen JAA-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 Stelle oder genehmigenden ausländischen JAA-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 Stelle oder genehmigenden ausländischen JAA-Behörde bestimmten und anerkannten Flugprüfer (FE(A)) abgenommen werden, vorausgesetzt, der Prüfer ist im Besitz einer Anerkennung gemäß JAR-FCL Abschnitt I und von der betreffenden FTO vollständig unabhängig, es sei denn, die zuständige Stelle oder genehmigende ausländische JAA-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 Stelle oder genehmigende ausländische JAA-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 Stelle oder genehmigenden ausländischen JAA-Behörde genügen.

9 Nach Abschluss der geforderten Ausbildung kann die praktische Prüfung für die PPL(A) von einem örtlich ansässigen, von der zuständigen Stelle oder genehmigenden ausländischen JAA-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 Betriebsanhandbücher 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 Stelle oder genehmigenden ausländischen JAA-Behörde durchzuführen (siehe JAR-FCL 1.485).

Anhang 2 zu JAR-FCL 1.055**Ausbildungsbetriebe für Musterberechtigungen 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 Ein Ausbildungsbetrieb für Musterberechtigungen (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 Stelle eines JAA-Mitgliedstaates. Die zuständige Stelle des Mitgliedstaates erteilt die Genehmigung nur, wenn

- (a) nicht Bestandteil der Bestimmungen¹⁵
- (b) die TRTO die Bestimmungen der JAR-FCL erfüllt.

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

GENEHMIGUNGSVERFAHREN

3 Eine TRTO, die einen Antrag auf Genehmigung stellt, hat der zuständigen Stelle entsprechend Absatz 16 und 25-27 die Betriebs- und Ausbildungshandbücher 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 zufriedenstellenden 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 Stelle ist nicht verpflichtet einer TRTO mit Sitz außerhalb der JAA-Mitgliedstaaten eine Genehmigung zu erteilen wenn sie nicht über die notwendigen personellen Ressourcen verfügt oder die Kosten für das Verfahren der Genehmigung und Überprüfung eine unangemessene Belastung für die zuständige Stelle darstellen.

4 Sämtliche Ausbildungslehrgänge bedürfen der Genehmigung.

5 Die Genehmigung wird von der zuständigen Stelle geändert, widerrufen oder es wird das Ruhen der Genehmigung angeordnet, wenn die zugrundeliegenden 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 Stelle; dies gilt jedoch nicht für geringfügige Änderungen im täglichen Betriebsablauf. In Zweifelsfällen hinsichtlich der Geringfügigkeit von Änderungen ist die zuständige Stelle zu befragen.

¹⁵ Siehe §§ 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36 LuftVZO

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

WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGSFÄHIGKEIT

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

Eine TRTO muss eine den Anforderungen der zuständigen Stelle genügende Person ernennen, die der zuständigen Stelle 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 Stelle weitere Überprüfungen durch, um festzustellen, ob die TRTO in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der JAA und der Genehmigung arbeitet.

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

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 Stelle genügt. Der Ausbildungsleiter hat sicherzustellen, dass die TRTO die Bestimmungen der JAR-FCL erfüllt. Diese Person trägt die alleinige unmittelbare Verantwortung gegenüber der zuständigen Stelle.

13 Die TRTO muss über geeignetes Personal verfügen, um die Ausbildungsziele 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 Stelle 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 des Anhanges 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 Stelle vorzulegen.

AUSBILDUNGSPROGRAMM

21 Für jede angebotene Ausbildung ist ein Ausbildungsprogramm zu erarbeiten. Dieses Programm muss die wochen- oder abschnittsweise dargestellte, theoretische und praktische Ausbildung sowie die durchzuführenden Flugübungen und eine Zusammenfassung des Lehrplanes 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 Stelle 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 1 zu JAR-FCL 1.075¹⁶
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 Medizinische Auflagen (z.B. das Tragen von Sehhilfen, etc.) werden in das Tauglichkeitszeugnis und nach Ermessen der zuständigen Stelle in die Lizenz eingetragen.
- 4 Nicht Bestandteil der Bestimmungen

¹⁶ Siehe § 8 der 1. DV LuftPersV

Beispiel für eine JAA-Lizenz

Deckblatt

Bezeichnung der Behörde und Logo (in englischer Sprache und in der Landessprache)
PILOTENZULASSUNG (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
III	Lizenznummer
IV	Name und Vorname(n) des Inhabers
IVa	Geburtsdatum (siehe Anmerkung) und Geburtsort
V	Anschrift Straße, Postleitzahl, Ort
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-Staat).
X	Unterschrift der Behörde und Ausstellungsdatum
XI	Siegel oder Stempel der ausstellenden Behörde

Bestimmungen

Die Nummer der Lizenz beginnt immer mit dem/den UN-Länderkennbuchstaben des Ausstellerstaates

Datumsangaben sind in der allgemeingültigen Form, d.h. Tag/Monat/Jahr vollständig aufzuführen (z.B. 21/01/1995).

Siehe JAR-FCL 1.070

Seite 3

II	Art der Lizenz, Datum der Erstaussstellung 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 Erstaussstellung. 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.

Seite 4

XII		Bestimmungen
Klasse / Muster/ Instrumentenflug	Bemerkungen / Beschränkungen	Diese Seite steht dem Ausstellerstaat für Eintragungen im Anschluss an die Erstaussstellung von Berechtigungen oder die Erneuerung von abgelaufenen Berechtigungen zur Verfügung.
		<p>Eintragungen über Erstaussstellungen und Erneuerungen von Berechtigungen werden stets von der zuständigen Stelle vorgenommen.</p> <p>Betriebliche Beschränkungen werden in die Rubrik Bemerkungen/Beschränkungen neben dem jeweiligen eingeschränkten Recht eingetragen, (z.B. praktische Prüfung für Instrumentenflug mit Copilot durchgeführt, Ausbildungsrechte auf ein bestimmtes Luftfahrzeugmuster beschränkt.</p> <p>Medizinische Einschränkungen (z.B. gültig nur für Tätigkeit als Copilot) werden gemäß den Eintragungen im Tauglichkeitszeugnis hier vermerkt.</p>

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 Ermessen der zuständigen Stelle, 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).

Verlängerungen von Lehrberechtigungen und Klassenberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit Kolbenantrieb werden, nach Ermessen der zuständigen Stelle, ebenfalls vom Prüfer, der am Verlängerungsverfahren beteiligt ist, in die Lizenz eingetragen. Ist der Prüfer an diesem Verfahren nicht beteiligt, erfolgt die Eintragung der Verlängerung durch die zuständige Stelle.

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

XII

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

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

Seite 8

Abkürzungsverzeichnis	

Abschnitt B - Flugschüler (Flugzeug)**JAR-FCL 1.085 Anforderungen**

(a) Erster Satz ist nicht Bestandteil der Bestimmungen¹⁷

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

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

JAR-FCL 1.090 Mindestalter

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

**JAR-FCL 1.095 Flugmedizinische
Tauglichkeit**

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

¹⁷ Siehe § 24 LuftVZO

Abschnitt C - Privatpilotenlizenz (Flugzeug) - PPL(A)

JAR-FCL 1.100 Mindestalter

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

JAR-FCL 1.105 Flugmedizinische Tauglichkeit

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

JAR-FCL 1.110 Rechte und Voraussetzungen¹⁸

(a) Rechte

Vorbehaltlich weiterer, in Bekanntmachungen des BMVBW in JAR deutsch festgelegter Regelungen oder anderer deutscher Vorschriften, ist der Inhaber einer PPL(A) berechtigt, als verantwortlicher Pilot oder Copilot auf Flugzeugen im nichtgewerbsmäßigen Luftverkehr ohne Entgelt 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 und 1.135 nachweist, erfüllt damit die Anforderungen für die Erteilung einer PPL(A) und hat mindestens die Klassen-/Musterberechtigung für das in der praktischen Prüfung verwendete Flugzeugmuster erworben.

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

JAR-FCL 1.115 Reserviert

JAR-FCL 1.120 Flugerfahrung und Anrechnung

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

JAR-FCL 1.125 Ausbildungslehrgang

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

(Siehe Anhang 1 B zur 1. DV LuftPersV)

(a) Allgemeines

Der Bewerber für eine PPL(A) hat in einem Ausbildungsbetrieb oder einer akzeptierten¹⁹, registrierten Ausbildungseinrichtung die erforderliche Ausbildung in Übereinstimmung mit dem Lehrplan gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.125 nachzuweisen. Die Voraussetzungen für die Registrierung der Ausbildungseinrichtung sind in Anhang 2 zu JAR-FCL 1.125 (nicht Bestandteil der Bestimmungen)²⁰ 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

¹⁸ Siehe § 6 der 1. DV LuftPersV

¹⁹ Siehe §§ 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36 LuftVZO

²⁰ Siehe §§ 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36 LuftVZO

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 Stelle 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, 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
Anhang 1 zu JAR-FCL 1.125

fung ist innerhalb von sechs Monaten nach Beendigung der Flugausbildung abzulegen (siehe JAR-FCL 1.125(a)).

Ausbildungslehrgang für PPL(A) - Zusammenfassung

(Siehe JAR-FCL 1.125)

(Siehe Anhang 1 B zur 1. DV LuftPersV)

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

THEORETISCHE AUSBILDUNG

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

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

Weitere Einzelheiten der theoretischen Ausbildung sind in Anhang 1 B zur 1. DV LuftPersV festgelegt.

FLUGAUSBILDUNG

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

- (a) Flugvorbereitung, einschließlich Bestimmung von Masse und Schwerpunkt, 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 Es müssen ein oder mehrere Ausbildungsflugzeuge zur Verfügung stehen, die für die entsprechende Ausbildung geeignet sind und deren Ausrüstung und Instandhaltung gemäß den entsprechenden JAR-Standards erfolgt. Mit der Ausbildung auf Flugzeugen, die über ein von einem JAA-Mitgliedstaat erteiltes oder akzeptiertes Lufttüchtigkeitszeugnis verfügen, kann der Bewerber zusammen mit der Lizenz eine Klassenberechtigung für einmotorige Flugzeuge mit 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 Stelle für diesen Zweck genehmigt worden sind.

FLUGPLÄTZE

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

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

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

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

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

(iv) ein gleichmäßiger Übergang vom Abheben bis zur Geschwindigkeit für die beste Steigrate 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.

Einzelheiten sind dem Anhang 1 B zur 1. DV LuftPersV zu entnehmen.

Anhang 2 zu JAR-FCL 1.125

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

Nicht Bestandteil der Bestimmungen²¹

Anhang 3 zu JAR-FCL 1.125

Antragsformular für die Registrierung von PPL-Ausbildungseinrichtungen

Nicht Bestandteil der Bestimmungen²²

²¹ Siehe §§ 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36 LuftVZO

²² Siehe § 32 LuftVZO

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 Diese Prüfung ist eine schriftliche Prüfung in den nachfolgend aufgeführten neun Fächern und kann, nach Ermessen der zuständigen Stelle, an einem oder mehreren Tagen abgelegt werden. Mehrere Prüfungsfächer können zusammengefasst werden. Eine Prüfung besteht aus mindestens 120 Fragen. Die folgenden Bearbeitungszeiten dürfen nicht überschritten werden:

Fach	Bearbeitungszeit (maximal)
Luftrecht und ATC-Verfahren, Sprechfunkverkehr	1:15
Allgemeine Luftfahrzeugkunde, Flugleistung und Flugplanung	1:00
Menschliches Leistungsvermögen	0:30
Meteorologie	0:30
Navigation, Flugleistung und Planung	1:30
Betriebliche Verfahren, Verhalten in besonderen Fällen	0:30
Aerodynamik	0:45
Gesamt	6:00

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

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

3 Die Prüfungen werden in der/den Sprache(n) durchgeführt, die die zuständige Stelle festlegt. Die zuständige Stelle informiert den Bewerber, in welchen Sprachen 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 12 Monaten alle Prüfungsteile bestanden 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 Stelle festzulegen. Die praktische Prüfung kann beliebig oft wiederholt werden.

10 Die zuständige Stelle gibt dem Prüfer (FE) 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 richtet sich nach § 2 LuftVO.

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 $\pm 10^\circ$
- mit simuliertem Triebwerksausfall $\pm 15^\circ$

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 kann von der zuständigen Stelle festgelegt werden.

Anhang 2 zu JAR-FCL 1.135
Praktische Prüfung für den Erwerb einer PPL(A)

(Siehe JAR-FCL 1.135)

Abschnitt 1 Flugvorbereitung und Abflug	
<i>Gebrauch der Checkliste, Verhalten als Luftfahrer (Führen des Flugzeugs mit Sicht nach außen, Eisverhütung-/Enteisungsverfahren etc.) gelten für alle Abschnitte.</i>	
a	Flugvorbereitung und Flugwetterberatung
b	Berechnung von Masse, Schwerpunktlage und Flugleistung
c	Kontrolle und Bereitstellung des Flugzeugs
d	Anlassen der Triebwerke und Verfahren nach dem Anlassen
e	Rollen, Flugplatzverfahren, Verfahren vor dem Start
f	Start und Kontrollen nach dem Start
g	Abflugverfahren
h	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle - Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverfahren
Abschnitt 2 Allgemeine Flugübungen	
a	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle - Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverfahren
b	Geradeaus- und Horizontalflug bei verschiedenen Geschwindigkeiten
c	Steigflug: <ul style="list-style-type: none"> i. Beste Steiggeschwindigkeit ii. Steigflugkurven iii. Übergang zum Horizontalflug
d	Kurven (mit 30°Querneigung)
e	Steilkurven (mit 45°Querneigung) (einschließlich Erkennen und Beenden eines Spiralsturzfluges)
f	Grenzflugzustände im unteren Geschwindigkeitsbereich mit und ohne Landeklappen
g	Überzogener Flugzustand: <ul style="list-style-type: none"> 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 Landekonfigu-

	ration
h	Sinkflug: <ul style="list-style-type: none"> 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 An- kunftszeiten (Estimated Time of Arrival/ETA), Führen des Flugdurchfüh- rungsplanes
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 Flugver- kehrsverfahren, Sprechfunkverfahren
Abschnitt 4 Anflug- und Landeverfahren	
a	Anflugverfahren
b	*Ziellandung (Landung auf kurzen Pisten), Seitenwindlandung, wenn ent- sprechende 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 Flugverkehrs- verfahren, Sprechfunkverfahren
h	Tätigkeiten nach Beendigung des Fluges
Abschnitt 5 Außergewöhnliche- und Notverfahren	
Dieser Abschnitt kann mit Abschnitt 1 bis 4 verbunden werden.	
a	Simulierter Triebwerkausfall nach dem Start (NUR EINMOTORIGE FLUGZEUGE)
b	* Simulierte Notlandung (NUR EINMOTORIGE FLUGZEUGE)

c	Simulierte Sicherheitslandung (NUR EINMOTORIGE FLUGZEUGE)
d	Simulierte Notfälle
Abschnitt 6 Simulierter Triebwerksausfall und einschlägige, auf die Klasse oder das Muster bezogene Übungen	
Dieser Abschnitt kann mit Abschnitt 1 bis 5 verbunden werden.	
a	Simulierter Triebwerksausfall während des Starts (in sicherer Höhe, sofern nicht in einem Flugsimulator durchgeführt)
b	Anflug und Durchstarten mit simuliertem Triebwerksausfall
c	Anflug und Landung bis zum vollständigen Stillstand mit simuliertem Triebwerksausfall
d	Triebwerksausfall, Abstellen und Wiederanlassen
e	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle - Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverfahren, Verhalten als Luftfahrer (airmanship)
f	Vom Flugprüfer festgelegt - einschlägige Übungen der praktischen Prüfung für den Erwerb einer Klassen- oder Musterberechtigung; darunter, soweit zutreffend: <ul style="list-style-type: none"> i. Flugzeugsysteme, einschließlich der Bedienung des Autopiloten ii. Betrieb der Druckkabine iii. Gebrauch der Eisverhütung-/Enteisungsanlage
g	Mündliche Prüfung

- Einige dieser Übungen können nach Ermessen des Flugprüfers 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 Klasse 1 sein. Für die Ausübung der Rechte einer CPL(A) ist ein gültiges Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 vorgeschrieben.

JAR-FCL 1.150 Rechte und Voraussetzungen

(a) Rechte

Vorbehaltlich weiterer, in Bekanntmachungen des BMVBW in JAR deutsch festgelegter Regelungen oder anderer deutscher Vorschriften, ist der Inhaber einer CPL(A) berechtigt:

- (1) alle Rechte einer PPL(A) ausüben;
- (2) als verantwortlicher Pilot oder Copilot auf Flugzeugen tätig zu sein, die nicht zur gewerbsmäßigen Beförderung eingesetzt werden;
- (3) als verantwortlicher Pilot bei der gewerbsmäßigen Beförderung auf Flugzeugen mit einem Piloten tätig zu sein;
- (4) als Copilot bei der gewerbsmäßigen Beförderung tätig zu sein.

(b) Voraussetzungen

Der Bewerber für eine CPL(A), der die Voraussetzungen gemäß JAR-FCL 1.140, 1.145 und 1.155 bis 1.170 nachweist, erfüllt damit die Anforderungen für die Erteilung einer CPL(A) und hat mindestens die Klassen-/Musterberechtigung für das in der praktischen Prüfung verwendete Flugzeugmuster erworben. Sofern ein 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 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 des Anhanges 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165(a)(1), Punkt 4 des Anhanges 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165(a)(2), oder Punkt 4 des Anhanges 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).

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 genehmigte theoretische Ausbildung in einem Ausbildungsbetrieb für Flugausbildung (FTO) oder einer genehmigten, auf theoretische Ausbildungen spezialisierten Organisation nachzuweisen. Dieser Lehrgang soll 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 der JAR-FCL 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 einem Ausbildungsbetrieb für Flugausbildung nachzuweisen. Der Lehrgang soll mit der theoretischen Ausbildung abgestimmt sein. Einzelheiten zu den genehmigten Lehrgängen sind geregelt in:

(1) Durchgehende Ausbildung für ATPL(A) -

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

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

(3) Durchgehende Ausbildung für CPL(A) - Anhang 1 zu JAR-FCL 1.160 und 1.165(a)(3) und Anhang 1 D zur 1.DV LuftPersV

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

(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 ATP(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 ATP(A) Ausbildung ist die Vermittlung der notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten zur Ausübung einer Tätigkeit als Copilot auf mehrmotorigen Flugzeugen mit zwei Piloten bei der gewerbsmäßigen Beförderung und für den Erwerb der CPL(A)/IR.

2 Bewerber, die eine durchgehende ATP(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 Stelle 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) zur Ausbildung zugelassen werden. Anfänger müssen die Bestimmungen für Flugschüler des Abschnitts B der JAR-FCL erfüllen. Inhabern einer PPL(A) kann die Hälfte (50%) ihrer vor Beginn der Ausbildung geflogenen Stunden auf Flugzeugen auf die geforderte Flugausbildung (JAR-FCL 1.165(a)(1) und Anhang 1 zu JAR-FCL 1.165(a)(1), Paragraph 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 Stelle 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 ATP(A)-Ausbildungslehrgangs besteht oder nicht in der Lage ist, die Ausbildung abzuschließen, kann bei der zuständigen Stelle 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 Stelle 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 Absatz 12 und der praktischen Prüfung(en) gemäß Absatz 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 Lehrplan für die theoretische Ausbildung ist in Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470 festgelegt. Ein genehmigter theoretischer ATP(A)-Lehrgang muss mindestens 750 Unterrichtsstunden umfassen (eine Unterrichtsstunde = 60 Minuten), wobei sich diese aus Unterricht im Klassenraum, interaktiven Videoprogrammen, Dia/Tonbandvorführungen, Einzelplatzstudium, rechnergestützten Ausbildungsverfahren und anderen von der zuständigen Stelle genehmigten Unterrichtsmitteln in entsprechenden Anteilen zusammensetzen können. Die 750 Unterrichtsstunden sind so aufzuteilen, dass für die einzelnen Fächer folgende Mindeststundenzahlen erreicht werden:

FACH	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 zwischen zuständiger Stelle und FTO vereinbart werden.

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

Theoretische Prüfung

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

FLUGAUSBILDUNG

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

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

(b) 100 Stunden als verantwortlicher Pilot, darin enthalten 50 Flugstunden nach Sichtflugregeln und 50 Stunden 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 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 gesamte Instrumentenausbildung am Boden in einem FNPT II oder Flugsimulator durchgeführt wird;

(ii) 50 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 gewerbsmäßigen 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) zur Ausbildung zugelassen werden. Anfänger ohne Vorkenntnisse müssen die Bestimmungen für Flugschüler des Abschnitts B der JAR-FCL erfüllen. Inhabern einer PPL(A) kann die Hälfte (50%) ihrer vor Beginn der Ausbildung geflogenen Stunden auf Flugzeugen 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 Stelle 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 Stelle 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 Stelle 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 Absatz 11 und der praktischen Prüfung(en) gemäß Absatz 13 hat der Bewerber die theoretischen und praktischen Anforderungen für den Erwerb einer CPL(A) erfüllt sowie eine Klassen- oder Muster-

berechtigung für das/die in der/den Prüfung(en) verwendete(n) Flugzeug(e) und die Instrumentenflugberechtigung (A) für mehrmotorige Flugzeuge erworben.

THEORETISCHE AUSBILDUNG

10 Der Lehrplan für die theoretische Ausbildung ist in Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470 festgelegt. Ein genehmigter theoretischer CPL(A)/IR-Lehrgang muss mindestens 500 Unterrichtsstunden umfassen, wobei sich diese aus Unterricht im Klassenraum, interaktiven Videoprogrammen, Dia-/Tonbandvorführungen, Einzelplatzstudium, rechnergestützten Ausbildungsverfahren und anderen von der zuständigen Stelle genehmigten Unterrichtsmitteln in entsprechenden Anteilen zusammensetzen können. Die 500 Unterrichtsstunden (eine Unterrichtsstunde = 60 Minuten) sind so aufzuteilen, dass für die einzelnen Fächer folgende Mindeststundenzahlen erreicht werden:

FACH	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 zwischen Behörde und FTO vereinbart werden.

Theoretische Prüfung

11 Der Bewerber hat, in Übereinstimmung mit Abschnitt J der JAR-FCL, Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der CPL(A) 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) 100 Stunden als verantwortlicher Pilot, darin enthalten 50 Flugstunden nach Sichtflugregeln und 50 Stunden 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:

(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;

(ii) 50 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 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.

**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) zur Ausbildung zugelassen werden. Anfänger müssen die Bestimmungen für Flugschüler des Abschnitts B der JAR-FCL erfüllen. Inhabern einer PPL(A) kann die Hälfte (50%) ihrer vor Beginn der Ausbildung geflogenen Stunden auf Flugzeugen 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 Stelle 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 Stelle 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 Stelle 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 Absatz 11 und der praktischen Prüfung(en) gemäß Absatz 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 Lehrplan für die theoretische Ausbildung ist in Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470 festgelegt. 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 Stelle genehmigten Unterrichtsmitteln in entsprechenden Anteilen zusammensetzen können.

Theoretische Prüfung

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

FLUGAUSBILDUNG

12 Die Flugausbildung, ausgenommen die Ausbildung für den Erwerb 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 Lehrberechtigten 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.
- Der Lehrplan für die Flugausbildung ist dem Anhang 1 D zur 1. DV LuftPersV zu entnehmen.

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 1.160, 1.165 und 1.170)

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

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470)

(Siehe Anhang 1 C zur 1. DV LuftPersV)

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 Organisation 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 Absatz 9 und der praktischen Prüfung(en) gemäß Absatz 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 Lehrplan für die theoretische Ausbildung ist in Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470 festgelegt. 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 Ermessen der zuständigen Stelle ebenfalls als Teil der Ausbildung angeboten werden.

Theoretische Prüfung

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

FLUGAUSBILDUNG

10 Bewerber, die nicht im Besitz einer Instrumentenflugberechtigung sind, müssen mindestens 25 Stunden mit einem Lehrberechtigten erhalten (siehe Anhang 1 C zur 1. DV LuftPersV), darin enthalten zehn Stunden Ausbildung im Instrumentenflug, von denen bis zu fünf Stunden als Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I oder II oder Flugsimulator durchgeführt werden können (siehe Anhang 1 C zur 1. DV LuftPersV). 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 dem Anhang 1 C zur 1. DV LuftPersV zu entnehmen.

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, werden von der zuständigen Stelle 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 Stelle festzulegen. Die Anzahl der Prüfungsversuche ist nicht beschränkt.

DURCHFÜHRUNG DER PRÜFUNG

5 Die zuständige Stelle 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 Be-

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

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 Luftfahrer (Führen des Flugzeugs mit Sicht nach außen, Eisverhütung-/Enteisungsverfahren etc.) gelten für alle Abschnitte:	
a	Flugvorbereitung, einschließlich: Dokumentation, Bestimmung von Masse und Schwerpunktage, Flugwetterberatung
b	Kontrolle und Bereitstellung des Flugzeugs
c	Rollen und Start
d	Flugleistung und Trimmung
e	Platzrundenverfahren
f	Abflugverfahren, Höhenmessereinstellung, Verfahren zur Vermeidung von Zusammenstößen (Luftraumbeobachtung)
g	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle - Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverfahren
Abschnitt 2 Flugübungen	
a	Führen des Flugzeugs mit Sicht nach außen, einschließlich Geradeaus- und Horizontalflug, Steigflug, Sinkflug, Luftraumbeobachtung
b	Grenzflugzustände im unteren Geschwindigkeitsbereich, einschließlich Erkennen und Beenden von Spiralsturzflugzuständen
c	Kurven, einschließlich Kurven in Landekonfiguration. Steilkurven mit 45° Querneigung
d	Grenzflugzustände im oberen Geschwindigkeitsbereich, einschließlich Erkennen und Beenden von Spiralsturzflugzuständen
e	Führen des Flugzeugs ausschließlich nach Instrumenten, einschließlich: <ul style="list-style-type: none"> i. Horizontalflug, Reiseflugkonfiguration, Einhalten von Steuerkurs, Flughöhe und Fluggeschwindigkeit ii. Steig- und Sinkflugkurven mit 10° - 30° Querneigung iii. Beenden von ungewöhnlichen Fluglagen iv. Ausfall von Fluglageinstrumenten
f	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle - Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverfahren

Abschnitt 3 Überlandflug	
a	Führen des Flugzeugs 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 Flugverlaufs, Flugdurchführungsplan, Kraftstoffverbrauch, Feststellung von Kursabweichungen und Kurskorrektur
f	Beobachtung des Wetters, Beurteilung der weiteren Wetterentwicklung, Planung von Ausweichstrecken
g	Einhalten eines Kurses über Grund, Positionsbestimmung (NDB oder VOR) Identifizierung von Funknavigationseinrichtungen, Ausweichen zum Ausweichflugplatz
Abschnitt 4 Anflug und Landung	
a	Anflugverfahren, Höhenmessereinstellung, Kontrollen, 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- und Notverfahren	
Dieser Abschnitt kann mit Abschnitt 1 bis 4 verbunden werden.	
a	Simulierter Triebwerkausfall 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
Abschnitt 6 Simulierter Triebwerkausfall und einschlägige, auf die Klasse oder das Muster bezogene Übungen	
Dieser Abschnitt kann mit Abschnitt 1 bis 5 verbunden werden.	
A	Simulierter Triebwerkausfall während des Starts (in sicherer Höhe, sofern nicht in einem Flugsimulator durchgeführt)
B	Anflug und Durchstarten mit simuliertem Triebwerkausfall
C	Anflug und Landung bis zum vollständigen Stillstand mit simuliertem Triebwerkausfall
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: <ul style="list-style-type: none"> i. Flugzeugsysteme, einschließlich der Bedienung des Autopiloten ii. Betrieb der Druckbetrieb iii. Gebrauch der Eisverhütung-/Enteisungsanlage
G	Mündliche Prüfung

Abschnitt E - Instrumentenflugberechtigung (Flugzeug) - IR(A)**JAR-FCL 1.174 Flugmedizinische Tauglichkeit**

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

JAR-FCL 1.175 Erfordernis einer 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) Nicht Bestandteil der Bestimmungen

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 Copiloten ausführt (Flugbetrieb mit zwei Piloten/multi-pilot restriction), gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.210 und weiterer, in Bekanntmachungen des BMVBW in JAR

deutsch festgelegter Regelungen oder anderer deutscher Vorschriften, ist der Inhaber einer IR(A) für mehrmotorige Flugzeuge berechtigt, ein- und mehrmotorige Flugzeuge bis zu einer Entscheidungsmindesthöhe von 200 Fuß (60m) nach Instrumentenflugregeln zu führen. Die Instrumentenflugberechtigung für Entscheidungsmindesthöhen von weniger als 200 Fuß (60m) kann im Anschluss an weitere Ausbildung und Prüfungen gemäß JAR-OPS 1, Anhang 1 F zur 1. DV LuftPerV, Punkt 6 und Anhang 2 zu JAR-FCL 1.240, Abschnitt 6, von der Behörde erteilt werden.

(2) Vorbehaltlich der Voraussetzungen für die praktische Prüfung gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.210 und weiterer, in Bekanntmachungen des BMVBW in Bestimmungen zu JAR deutsch festgelegter Regelungen oder anderer deutscher Vorschriften, ist der Inhaber einer IR(A) für einmotorige Flugzeuge berechtigt, einmotorige Flugzeuge bis zu einer Entscheidungsmindesthöhe von 200 Fuß (60m) 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. Für die Verlängerung einer IR(A) für mehrmotorige Flugzeuge hat der Inhaber die Anforderungen im Instrumentenflug gemäß JAR-FCL 1.245(b)(1) zu erfüllen, wobei dazu ein Flugsimulator oder FNPT II benutzt werden kann. Für die Verlängerung einer IR(A) für einmotorige Flugzeuge hat der Inhaber eine Befähigungs-

überprüfung unter Verwendung des Prüfungsnachweises gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.210 außer Abschnitt 6 durchzuführen.

(b) Gilt die IR(A) für den Flugbetrieb mit einem Piloten, ist der Überprüfungsflug für die Verlängerung entweder innerhalb des Flugbetriebes mit einem oder zwei Piloten durchzuführen. Ist die IR(A) auf den Flugbetrieb mit zwei Piloten beschränkt, ist der Überprüfungsflug für die Verlängerung unter diesen Betriebsbedingungen durchzuführen.

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

(d) Für die Erneuerung der Berechtigung hat der Inhaber die obengenannten Anforderungen und alle weiteren, von der zuständigen Stelle festgelegten Anforderungen zu erfüllen.

(e) Wurde die IR(A) innerhalb der vorangegangenen sieben Jahre nicht verlängert/erneuert, muss der Inhaber die theoretische Prüfung für den Erwerb einer IR(A) erneut ablegen.

JAR-FCL 1.190 Flugerfahrung

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.

JAR-FCL 1.195 Theoretische Kenntnisse

(a) Lehrgang

Der Bewerber für eine IR(A) hat eine genehmigte theoretische Ausbildung in einem

Ausbildungsbetrieb für Flugausbildung (FTO) oder einer Organisation für Theorieausbildung gemäß JAR-FCL 1.055 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 der JAR-FCL 1 erfüllen.

JAR-FCL 1.200 Kenntnisse der englischen Sprache

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.200)

(a) Der Bewerber für eine IR(A) 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) hat damit die PPL(A), CPL(A) oder ATPL(A) um das Sprechfunkzeugnis in englischer Sprache erweitert.

JAR-FCL 1.205 Flugausbildung

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.205)

Der Bewerber für eine IR(A) 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. Ist der Bewerber im Besitz einer gültigen IR(H), kann die gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.205 geforderte Flugausbildung auf ein- oder mehrmotorigen Flugzeugen, soweit zutreffend, auf zehn Stunden verringert werden.

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 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 oder ATP erfolgreich abgeschlossen hat oder die theoretische Prüfung für IR oder ATP 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 Stelle durchgeführte Prüfung nachgewiesen werden. Hierzu ist die vorherige Teilnahme an einem Lehrgang erforderlich, der es dem Bewerber ermöglicht, die unter 1(a), (b) und (c) aufgeführten Anforderungen zu erfüllen.

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

(Siehe JAR-FCL 1.205)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470)

1 Das Ziel der modularen Ausbildung für IR(A) ist die Vermittlung der notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten, um Flugzeuge nach Instrumentenflugregeln und unter Instrumentenflug-Wetterbedingungen in Übereinstimmung mit ICAO PANS-OPS Dokument 8168 zu führen.

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.

3 Bewerber für eine IR(A) in einer modularen Ausbildung müssen unter Aufsicht des Ausbildungsleiters einer FTO alle Ausbildungsabschnitte eines fortlaufenden, von der FTO erstellten, genehmigten Ausbildungslehrganges abschließen. Die theoretische Ausbildung kann auch in einer Organisation 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. Die Flugausbildung 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 Absatz 8 und der praktischen Prüfung gemäß Absatz 14 hat der Bewerber die theoretischen und praktischen Anforderungen für den Erwerb einer IR(A) erfüllt.

THEORETISCHE AUSBILDUNG

7 Der Lehrplan für die theoretische Ausbildung ist in Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470 festgelegt. Ein genehmigter 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 Stelle genehmigten Unterrichtsmitteln in entsprechenden Anteilen zusammensetzen können. Genehmigte Fernlehrgänge können nach Ermessen der zuständigen Stelle ebenfalls als Teil der Ausbildung angeboten werden.

Theoretische Prüfung

8 Der Bewerber hat, in Übereinstimmung mit Abschnitt J der JAR-FCL, Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten 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 Instrumentenboden-

zeit in einem FNPT I bestehen können, oder, vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Stelle, bis zu 35 Stunden in einem Flugsimulator oder FNPT II.

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, vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Stelle, bis zu 40 Stunden in einem Flugsimulator oder FNPT II. Die verbleibende Ausbildung im Instrumentenflug muss mindestens 15 Stunden auf mehrmotorigen Flugzeugen umfassen.

11 Der Inhaber einer IR(A) für einmotorige Flugzeuge, der auch im Besitz einer Muster- oder Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge ist und erstmalig eine IR(A) für mehrmotorige Flugzeuge erwerben möchte, muss in einer 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) kann sich die gemäß Absatz 9 und 10 geforderte Gesamtflugzeit um fünf Stunden verringern.

13 Die Flugübungen bis zur praktischen Prüfung für den Erwerb einer IR(A) müssen folgendes umfassen:

(a) Flugvorbereitung für Flüge nach Instrumentenflugregeln, einschließlich Benutzung des Flughandbuches und entsprechender Unterlagen der Flugverkehrsdienste;

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

- Übergang vom Sichtflug zum Instrumentenflug beim Start
- Standardverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln
- IFR-Streckenflugverfahren
- Warteverfahren
- Instrumentenanflüge bis zum festgelegten Minimum
- Fehlanflugverfahren
- Landungen nach Instrumentenanflügen, einschließlich Platzrundenanflug (*circling approach*);

(c) Übungen während des Fluges und besondere Flugeigenschaften;

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

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.210**Praktische Prüfung und Befähigungsüberprüfung 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 Stelle 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 Stelle 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 Stelle 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. Diese Beschränkung kann aufgehoben werden, wenn der Bewerber eine weitere praktische Instrumentenflugprüfung auf einem Flugzeug mit einem Piloten so durchführt, als sei er der einzige Pilot an Bord. 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. Während der Befähigungsüberprüfung zur Verlängerung oder Erneuerung der IR(A) gemäß JAR-FCL 1.185(a) hat der Lizenzinhaber dem beteiligten Prüfer ebenfalls die vorgenannten Fähigkeiten nachzuweisen.

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, Azi-
mut und Gleitweg

Steuerkurs

- | | |
|------------------------------------|------|
| – alle Triebwerke in Betrieb | ±5° |
| – mit simuliertem Triebwerkausfall | ±10° |

Geschwindigkeit

alle Triebwerke in Betrieb
mit simuliertem Triebwerkausfall

±5 Knoten
+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 Stelle festgelegt werden. Die Flugübungen der Prüfung/Befähigungsüberprüfung 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/Befähigungsüberprüfung für den Erwerb einer IR(A)**

(Siehe JAR-FCL 1.185 und 1.210)

Abschnitt 1 Abflug	
Gebrauch der Checkliste, Verhalten als Luffahrer, Eisverhütung-/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-Flugdurchführungsplanes
d	Vorflugkontrolle
e	Wettermindestbedingungen
f	Rollen
g	Besprechung vor dem Start (TO/Briefing). Start
h	Übergang zum Instrumentenflug
i	Instrumentenabflugverfahren, Höhenmessereinstellung
j	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle - Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverfahren
Abschnitt 2 Allgemeine Flugübungen	
a	Führen des Flugzeugs ausschließlich nach Instrumenten, einschließlich: Horizontalflug bei verschiedenen Geschwindigkeiten, Trimmung
b	Steig- und Sinkflugkurven unter Einhaltung einer Standardkurve (Rate 1 turn)
c	Beenden von ungewöhnlichen Fluglagen, einschließlich Kurven mit gleichbleibender 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 1 turn) auf bestimmte Steuerkurse, Beenden von ungewöhnlichen Fluglagen

Abschnitt 3 IFR-Streckenflugverfahren	
a	Einhalten eines Kurses über Grund, einschließlich Anschneiden von Funkstandlinien, z.B. NDB, VOR, RNAV
b	Benutzung von Funknavigationshilfen
c	Horizontalfly, Einhalten von Steuerkurs, Flughöhe und Fluggeschwindigkeit, Setzen der Triebwerkeleistung, Trimmtechnik
d	Höhenmessereinstellungen
e	Berechnung und Korrektur der voraussichtlichen Ankunftszeiten, (Warteverfahren - soweit erforderlich)
f	Überwachung des Flugfortgangs, Flugdurchführungsplan, Kraftstoffverbrauch, Systemmanagement
g	Eisverhütung- und Enteisungsverfahren, wenn nötig simuliert
h	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle und Einhaltung von 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
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 und Einhaltung der Anweisungen, Sprechfunkverkehr

* kann in einem Flugsimulator oder FNPT II durchgeführt werden

+ kann wahlweise in Abschnitt 4 oder Abschnitt 5 durchgeführt werden

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

* 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 Anhang 1 M zur 1. DV LuftPersV)

(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

Klassenberechtigungen für Flugzeuge werden in Übereinstimmung mit der Aufstellung der Flugzeugklassen (siehe Anhang 1 M zur 1. DV LuftPersV) erteilt. Für den Wechsel auf ein Flugzeug eines anderen Modells oder einer anderen Baureihe innerhalb derselben Klassenberechtigung ist eine Unterschiedsschulung (Differences Training/D) oder ein Vertrautmachen (Familiarisation/F) erforderlich (siehe Anhang 1 M zur 1. DV LuftPersV).

(c) Die Bedingungen für die Erteilung und Verlängerung/Erneuerung folgender Klassenberechtigungen sind in der 1. DV LuftPersV festgelegt:

(1) Wasserflugzeuge²³

(2) Flugzeuge mit Motoren auf der Längsachse (multi-engine centerline thrust (A))²⁴

JAR-FCL 1.220 Musterberechtigungen (A)

(Siehe Anhang 1 N zur 1. DV LuftPersV)

(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 Strahltriebwerke;

oder

(3) alle einmotorigen Flugzeugmuster mit einem Piloten mit Strahltriebwerke

oder

²³ Siehe § 9 der 1. DV LuftPersV

²⁴ Siehe § 10 der 1. DV LuftPersV

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

(c) Aufstellung

Musterberechtigungen für Flugzeuge werden in Übereinstimmung mit der Aufstellung der Flugzeugmuster erteilt (siehe Anhang 1 N zur 1. DV LuftPersV). Für den Wechsel auf ein Flugzeug einer anderen Baureihe des gleichen Musters ist eine Unterschiedsschulung oder ein Vertrautmachen erforderlich (siehe Anhang 1 N zur 1. DV LuftPersV).

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 Copilot beschränkt oder bestehen andere, in Bestimmungen des BMVBW zu JAR deutsch oder anderen deutschen Vorschriften festgelegte Auflagen, ist die Berechtigung mit diesen Einschränkungen oder Auflagen zu versehen.

JAR-FCL 1.230 Sonderregelungen

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

JAR-FCL 1.235 Klassen- und Musterberechtigungen -

Rechte, Anzahl und Baureihen

(Siehe Anhang 1 M zur 1. DV LuftPersV und Anhang 1 N zur 1. DV LuftPersV)

(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 JAR-OPS 1 deutsch 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) 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) zu erfüllen.

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

(5) Nach Ermessen der zuständigen Stelle kann eine Klassen- oder Musterberechtigung einem Bewerber erteilt werden, der die Anforderungen eines Nicht-JAA-Staates für diese Berechtigung erfüllt, vorbehaltlich der Erfüllung der Bestimmungen gemäß JAR-FCL 1.250, 1.255 oder 1.260, soweit zutreffend. Eine solche Berechtigung ist auf Flugzeuge beschränkt, die in diesem Nicht-JAA-Staat eingetragen sind oder von einem Luftfahrtunternehmer dieses Nicht-JAA-Staates betrieben werden. Die 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 erfüllt hat. Desweiteren kann die zuständigen Stelle eine Klassen- oder Musterberechtigung einem Bewerber

erteilen, der bei der Erprobung eines Flugzeuges der entsprechenden Klasse / des entsprechenden Musters das neu ist oder das einen entscheidenden Unterschied zu bereits existierenden aufweist, als Testpilot an Testflügen gemäß der Definition in JAR 1 teilgenommen hat, wobei der Bewerber einen detaillierten Nachweis über seine Tätigkeit hierbei zu erbringen hat.

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

(7) Eine in einer Lizenz enthaltene gültige Klassenberechtigung, die von einem Nicht-JAA-Staat erteilt wurde, kann, vorbehaltlich der entsprechenden Befähigungsüberprüfung, auf eine JAR-FCL-Lizenz übertragen werden, vorausgesetzt, der Bewerber verfügt über aktuelle fliegerische Praxis sowie über mindestens 100 Stunden Flugerfahrung als Pilot in dieser Klasse, unter der Voraussetzung, dass die Bestimmungen von JAR-FCL 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 Erneuerung²⁵

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

(a) Klassenberechtigungen und Musterberechtigungen für mehrmotorige Flugzeuge - Gültigkeit

Die Gültigkeit von Klassen und Musterberechtigungen 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) Klassenberechtigungen und Musterberechtigungen für mehrmotorige Flugzeuge -Verlängerung

Für die Verlängerung von Klassenberechtigungen und Musterberechtigungen

²⁵ Siehe §§ 9 und 10 der 1. DV LuftPersV

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 Klassenberechtigungen 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 ermächtigten Prüfer auf einem einmotorigen Landflugzeug mit Kolbenantrieb oder einem Reisemotorsegler ablegen;

oder

(ii) innerhalb der letzten zwölf Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung mindestens zwölf Flugstunden in der Klasse 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.

(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 anerkannten Prüfer in der entsprechenden Flugzeugklasse abzulegen.

(d) Ein Bewerber, der nicht alle Abschnitte einer Befähigungsüberprüfung vor dem Ablauf der Gültigkeitsdauer einer Klassen- oder Musterberechtigung besteht, darf die 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 Instrumentenflugberechtigung ausschließlich auf einem Flugzeug ausgeübt, das in einem Nicht-JAA-Staat eingetragen ist, kann die zuständige Stelle nach ihrem Ermessen die Gültigkeitsdauer der Berechtigung erweitern oder die Berechtigung verlängern, vorausgesetzt, dass die Bestimmungen des betreffenden Nicht-JAA-Staates erfüllt sind.

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

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

(4) Eine in einem Nicht-JAA-Staat erworbene oder verwendete Berechti-

gung kann nach Ermessen der zuständigen Stelle weiterhin als Teil einer JAR-FCL-Lizenz gelten, vorausgesetzt, dass die Anforderungen des betreffenden Staates erfüllt sind und die Berechtigung auf in diesem Staat eingetragene Luftfahrzeuge beschränkt ist.

(f) Abgelaufene Berechtigungen

(1) Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer einer Musterberechtigung oder Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge, hat der Bewerber alle von der zuständigen Stelle festgelegten 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.

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 Ersterwerb einer Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten:

(1) mindestens 100 Stunden als verantwortlicher Pilot auf Flugzeugen nachweisen;

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

(3) 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) durchzuführen ist, findet diese Bestimmung keine Anwendung.

(4) die Bestimmungen von JAR-FCL 1.285 erfüllt haben.

(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

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 1.255 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 Anhang 1, 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 Anhang 1 G zur 1. DV LuftPersV)

(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) und Anhang 1 G zur 1. DV LuftPersV) 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 einem Ausbildungsbetrieb für Flugausbildung (FTO) oder Ausbildungsbetrieb für Musterberechtigungen (TRTO) durchzuführen. Ausbildungslehrgänge können außerdem von einem Luftfahrtunternehmer oder Hersteller oder einer vertraglich für diese arbeitende Einrichtung oder, unter besonderen Umständen, von einem für den jeweiligen Zweck ermächtigten Lehrberechtigten durchgeführt werden.

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

(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 ATP(A) Ausbildung teilgenommen haben, jedoch erst-

mals 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 Stelle, die einschlägigen Bestimmungen des Anhangs 2 zu JAR-FCL 1.055 erfüllen. 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 Copilot, 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 von Flugzeugklassen²⁶

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.220

Aufstellung der Flugzeugmuster²⁷

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 F zur 1. DV LuftPersV)

1 Der Bewerber muss die geforderte Ausbildung in Übereinstimmung mit dem Lehrplan (siehe auch Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(a) und Anhang 2 und 3 zu JAR-FCL 1.240) abgeschlossen haben. 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.

2 Übungen, die im Rahmen von praktischen Prüfungen/Befähigungsüberprüfungen durchzuführen sind, sind jeweils im Anhang 2 und 3 zu JAR-FCL 1.240 enthalten. Mit Ge-

²⁶ Siehe Anhang 1 M der 1. DV LuftPersV

²⁷ Siehe Anhang 1 N der 1. DV LuftVZO

nehmung der zuständigen Stelle können verschiedene Prüfungssituationen für praktische Prüfungen/Befähigungsüberprüfungen zur Durchführung eines simulierten Streckenflugbetriebes (line operations) 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.

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

DURCHFÜHRUNG DER PRÜFUNG/ÜBERPRÜFUNG - ALLGEMEINES

5 Die zuständige Stelle gibt dem Prüfer Sicherheitshinweise 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 verwendete 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 für den Ersterwerb einer Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten oder einer ATPL(A) muss 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.

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 gewerbsmäßigen 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 Luffahrer;
 - (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 Stelle 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 Stelle vorzulegen bevor die neue Musterberechtigung in die Lizenz eingetragen wird.

Anhang 2 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295 Inhalt der Ausbildung und der praktischen Prüfung/Befähigungsüberprüfung für ATPL / Musterberechtigungen auf Flugzeugen mit zwei Piloten

(Siehe JAR-FCL 1.240 bis 1.262 und 1.295)

1 Die folgenden Zeichen bedeuten:

P = Ausgebildet als verantwortlicher Pilot oder Copilot und als steuernder Pilot (pilot flying/PF) und nicht steuernder Pilot (pilot non flying/PNF) für den Erwerb einer 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

OTD = Sonstige Übungsgeräte

3 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 / Befähigungsüberprüfung nicht erfüllt, wird die Musterberechtigung auf Flüge nach Sichtflugregeln beschränkt (VFR only).

4 Der Buchstabe „M„ in einer Spalte bedeutet, dass diese Übung für die praktische Prüfung/Befähigungsüberprüfung verbindlich ist.

5 Für die praktische Ausbildung und Prüfung ist ein Flugsimulator zu verwenden, wenn dieser Teil einer genehmigten Ausbildung zum Erwerb einer Musterberechtigung ist. Bei der Genehmigung eines solchen Lehrgangs wird folgendes berücksichtigt:

- (a) die Einstufung des Flugsimulators oder FNPT II gemäß JAR-STD;
- (b) die Qualifikation des Lehrers und Prüfers;
- (c) der Umfang der streckenflugbezogenen Ausbildung während des Lehrgangs;
- (d) die Qualifikation und Erfahrung im Streckenflugeinsatz des zu schulenden Piloten; und
- (e) die Streckenflugerfahrung unter Aufsicht, die nach Erteilung der neuen Musterberechtigung vorgesehen ist.

Übung/Verfahren einschließlich Zusammenarbeit der Flugbesatzung	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				Initialen des Lehrers nach Ab- schluss der Ausbildung	ATPL / Musterberechtigung / Praktische Prüfung / Befähigungsüberprüfung	
	OTD	FTD	FS	A		Geprüft in	Initialen des Prüfers nach Ab- schluss der Prüfung
						FS A	
ABSCHNITT 1							
1. Flugvorbereitung 1.1 Flugleistungsberechnung	P						
1.2 Außenkontrolle; Position der zu kontrollierenden Punkte und Zweck der Kontrolle				P			
1.3 Cockpit - Kontrolle		P					
1.4 Verwenden der Checklisten vor dem Anlassen der Triebwerke, Anlassverfahren, Überprüfung der Funk- und Navigationsausrüstung, Auswahl und Einstellung der Navigations- und Sprechfunkfrequenzen	P →	→	→	→		M	
1.5 Rollen nach Anweisung der Flugverkehrskontrollstelle oder des Lehrberechtigigten		→	P →	→			
1.6 Kontrollen vor dem Start		P				M	
ABSCHNITT 2							
2. Start							
2.1 Normalstarts mit verschiedenen Klappenstellungen einschließlich beschleunigtem Startverfahren			P →	→			
2.2* Start nach Instrumenten; Übergang zum Instrumentenflug während des Rotierens oder unmittelbar nach dem Abheben			P* →	→			
2.3 Start bei Seitenwind (im Flugzeug, soweit möglich)			P →	→			
2.4 Start mit höchstzulässiger Startmasse (tatsächlich oder simuliert)			P →	→			
2.5 Starts mit simuliertem Triebwerkausfall							
2.5.1* kurz nach Erreichen von V2			P*				

Übung/Verfahren einschließlich Zusammenarbeit der Flugbesatzung	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				Initialen des Lehrers nach Ab- schluss der Ausbildung	ATPL / Musterberechti- gung / Praktische Prü- fung / Befähigungsüber- prüfung	
	OTD	FTD	FS	A		Geprüft in	Initialen des Prüfers nach Ab- schluss der Prüfung
(In Flugzeugen, die nicht als Verkehrsflugzeuge gemäß JAR/FAR 25 oder als Zubringerflugzeuge gemäß SFAR 23 zugelassen sind, darf der Triebwerksausfall nicht unterhalb einer Höhe von 500 Fuß über dem 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).						FS A	
2.5.2* zwischen V1 und V2			P* →	X →		M nur FS	
2.6 Startabbruch bei einer angemessenen Geschwindigkeit vor Erreichen von V1			P	X		M	
ABSCHNITT 3							
3 Flugübungen und Flugverfahren			→ P	→			
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 Flugzeugs, z.B. Taumelschwingungen (Dutch Roll)	→	→	→ P	X Ein Flugzeug darf für diese Übung nicht verwendet werden			
3.3 Normaler Betrieb von Systemen und Bedienelementen, für die der Flugingenieur / Bordtechniker verantwortlich ist	P						
3.4 Normaler und außergewöhnlicher Betrieb folgender Systeme:						M	Mindestens drei Übungen von 3.4.0 bis 3.4.14 müssen ausgewählt werden

Übung/Verfahren einschließlich Zusammenarbeit der Flugbesatzung	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				Initialen des Lehrers nach Ab- schluss der Ausbildung	ATPL / Musterberechtigung / Praktische Prüfung / Befähigungsüberprüfung	
	OTD	FTD	FS	A		Geprüft in	Initialen des Prüfers nach Ab- schluss der Prüfung
						FS A	
3.4.0 Triebwerk (ggf. mit Propelleranlage)	P -----> ----->	-----> ----->	-----> ----->	-----> ----->			
3.4.1 Druckkabine und Klimaanlage	P ----->	----->	----->	----->			
3.4.2 Pitot-Anlage / statische Druckanlage	P -----> ----->	-----> ----->	-----> ----->	-----> ----->			
3.4.3 Kraftstoffanlage	P ----->	----->	----->	----->			
3.4.4 Elektrische Anlage	P						
3.4.5 Hydraulikanlage	P	----->	----->	----->			
3.4.6 Steuer- und Trimmanlage	P ----->	----->	----->	----->			
3.4.7 Eisverhütung- und Enteisungsanlage, Scheibenheizung	P						
3.4.8 Autopilot / Flugkommandoanlage	P ----->	----->	----->	----->			
3.4.9 Überziehwarngeräte oder Stabilisierungsanlage (SAS)	P ----->	----->	----->	----->			
3.4.10 Bodenannäherungswarnanlage Wetterradar, Funkhöhenmesser, Transponder	-----> ----->	P -----> ----->	-----> ----->	-----> ----->			
3.4.11 Funk- / Navigationsgeräte Instrumente, Flugmanagementsystem	P -----> ----->	-----> ----->	-----> ----->	-----> ----->			
3.4.12 Fahrwerk und Bremsensystem	P						
3.4.13 Vorflügel, Klappen	P						
3.4.14 Hilfstriebwerk (APU)	P						
Reserviert							
3.6 Außergewöhnliche- und Notverfahren						M	Mindestens drei Übungen von 3.6.1 bis 3.6.9 müssen ausgewählt werden

-----> -----> -----> ----->

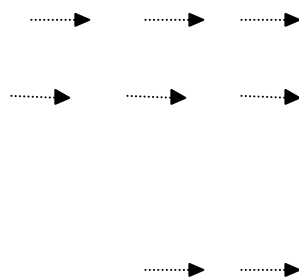
Übung/Verfahren einschließlich Zusammenarbeit der Flugbesatzung	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					ATPL / Musterberechtigung / Praktische Prüfung / Befähigungsüberprüfung	
	OTD	FTD	FS	A	Initialen des Lehrers nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
						FS A	
3.6.1 Maßnahmen bei Feuer von z. B. Triebwerk, APU, Kabine, Frachtraum, Cockpit, Tragflügel oder elektrischen Anlagen einschließlich Evakuierung		P					
3.6.2 Rauchbekämpfung und Rauchentfernung		P					
3.6.3 Triebwerkausfall, Abstellen und Wiederanlassen in sicherer Höhe		P					
3.6.4 Kraftstoff ablassen (simuliert)		P					
3.6.5 Windscherung bei Start / Landung			P	X		Nur FS	
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					

-----> -----> ----->

-----> -----> ----->

-----> -----> ----->

Übung/Verfahren einschließlich Zusammenarbeit der Flugbesatzung	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				Initialen des Lehrers nach Ab- schluss der Ausbildung	ATPL / Musterberechtigung / Praktische Prüfung / Befähigungsüberprüfung	
	OTD	FTD	FS	A		Geprüft in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
						FS A	
3.8 Rechtzeitiges Erkennen und Gegenmaßnahmen bei der Annäherung an den überzogenen Flugzustand (bis zum Auslösen der Überziehwarnung) in Startkonfiguration, (Klappen in Startstellung), in Reiseflugkonfiguration und Landekonfiguration (Klappen in Landstellung, Fahrwerk ausgefahren)			P▶	A▶			
3.8.1 Beenden des überzogenen Flugzustandes oder Maßnahmen nach dem Auslösen der Überziehwarnung in Steigflug-, Reiseflug- und Anflugkonfiguration			P▶	X			
3.9 Instrumentenflugverfahren							
3.9.1* Einhaltung von An- und Abflugstrecken und ATC-Anweisungen		P*▶▶		M	
3.9.2* Warteverfahren		P*					
3.9.3* Präzisionsanflüge bis zu einer Entscheidungshöhe von nicht weniger als 60 m (200ft)							
3.9.3.1* manuell, ohne Flugkommandoanlage			P*			M (nur praktische Prüfung)	
3.9.3.2* manuell, mit Flugkommandoanlage			P*.....▶▶			
3.9.3.3* mit Autopilot			P*				



Übung/Verfahren einschließlich Zusammenarbeit der Flugbesatzung	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					ATPL / Musterberechtigung / Praktische Prüfung / Befähigungsüberprüfung	
	OTD	FTD	FS	A	Initialen des Lehrers nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
						FS A	
3.9.3.4* manuell, mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks; der Triebwerkausfall muss während des Endanflugs vor Passieren des Endeinflugzeichens (Outer Marker/OM) bis zur Landung oder während des ganzen Fehlanflugverfahrens simuliert werden. In Flugzeugen, die nicht als Verkehrsflugzeuge gemäß JAR/FAR 25 oder als Zubringerflugzeuge gemäß SFAR 23 zugelassen sind, ist der Anflug mit simuliertem Triebwerkausfall und der folgende Fehlanflug in Verbindung mit dem Nichtpräzisionsanflug gemäß 3.9.4 auszuführen. Der Fehlanflug ist beim Erreichen der veröffentlichten Hindernisfreihöhe (OCH/A) auszuführen, auf keinen Fall aber später als beim Erreichen der Mindestsinkflughöhe (MDH/A) von 500ft über der Pistenschwelle. Bei Flugzeugen, die in Bezug auf Startmasse und Dichtehöhe die Flugleistung von Verkehrsflugzeugen aufweisen, kann der Lehrberechtigte den Triebwerkausfall gemäß 3.9.3.4 simulieren.			P* ▶▶		M	
3.9.4* Nichtpräzisionsanflug bis zur MDH/A			P*			M	

.....▶ ▶

Übung/Verfahren einschließlich Zusammenarbeit der Flugbesatzung	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				Initialen des Lehrers nach Ab- schluss der Ausbildung	ATPL / Musterberechtigung / Praktische Prüfung / Befähigungsüberprüfung	
	OTD	FTD	FS	A		Geprüft in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
						FS A	
<p>3.9.5 Platzrundenanflug (Circling Approach) unter folgenden Bedingungen:</p> <p>(a)* Anflug bis zur genehmigten Platzrundenanflughöhe (Circling Approach Altitude) am betreffenden Flugplatz in Übereinstimmung mit den örtlichen Instrumentenanflug-Einrichtungen unter simulierten Instrumentenflugbedingungen</p> <p>gefolgt von:</p> <p>(b) einem Platzrundenanflug zu einer anderen Piste mindestens 90° abweichend von der Anflugrichtung unter (a), in der genehmigten Platzrundenanflugmindesthöhe (Minimum Circling Approach Altitude);</p> <p>Bemerkung: Wenn (a) und (b) aus Gründen der Flugverkehrskontrolle nicht möglich sind, kann ein Platzrundenanflug mit simulierter niedriger Flugsicht durchgeführt werden.</p>			P*.....→				
ABSCHNITT 4							
<p>4 Fehlanflugverfahren</p> <p>4.1 Durchstarten mit allen zur Verfügung stehenden Triebwerken nach einem ILS-Anflug bei der Erreichen der Entscheidungshöhe</p>			P.....→				
4.2 Andere Fehlanflugverfahren			P*				
4.3* Manuelles Durchstarten mit simuliertem Ausfall des kritischen Triebwerks nach einem Instrumentenanflug bei Erreichen der Entscheidungshöhe, MDH oder MAPt			P*.....→			M	
4.4 Abbruch des Landeanflugs in 15 (50ft) über der Pistenchwelle und Durchstarten			P				
ABSCHNITT 5							

Übung/Verfahren einschließlich Zusammenarbeit der Flugbesatzung	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				Initialen des Lehrers nach Ab- schluss der Ausbildung	ATPL / Musterberechtigung / Praktische Prüfung / Befähigungsüberprüfung	
	OTD	FTD	FS	A		Geprüft in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
	OTD	FTD	FS	A		FS A	
5 Landung(en) 5.1 Normale Landungen*, auch nach einem ILS-Anflug mit Übergang zum Sichtflug bei Erreichen der Entscheidungshöhe			P				
5.2 Landung mit simuliertem blockiertem Höhentrimmsystem in vertrimmter Stellung			P →	→ X Ein Flugzeug darf für diese Übung nicht verwendet werden			
5.3 Seitenwindlandungen (im Flugzeug, soweit möglich)			P →	→			
5.4 Platzrunden und Landungen ohne mit teilweise ausgefahrenen Klappen und Vorflügeln			P →	→			
5.5 Landung mit simuliertem Ausfall des kritischen Triebwerks			P →	→		M	
5.6 Landung mit Ausfall zweier Triebwerke: - Flugzeuge mit drei Triebwerken: das mittlere und ein äußeres Triebwerk, soweit gemäß AFM möglich - Flugzeuge mit vier Triebwerken: zwei Triebwerke auf einer Seite			P →	X →		M Nur FS (nur praktische Prüfung)	
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. (Siehe Abschnitt E, Paragraph 1.180)							
ABSCHNITT 6							

Übung/Verfahren einschließlich Zusammenarbeit der Flugbesatzung	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				Initialen des Lehrers nach Ab- schluss der Ausbildung	ATPL / Musterberechtigung / Praktische Prüfung / Befähigungsüberprüfung	
	OTD	FTD	FS	A		Geprüft in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
	OTD	FTD	FS	A		FS A	
<p>6 Erweiterung einer Musterberechtigung für Instrumentenflüge bis zu einer Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200ft) (CAT II / III)</p> <p>Während der Ausbildung sind mindestens folgende Übungen und Verfahren durchzuführen, um Instrumentenflüge nach CAT II / III zu gestatten. Während der folgenden Instrumentenflug- und Fehlanflugverfahren ist die gesamte Ausrüstung, die entsprechend der Musterzulassung für Instrumentenflüge nach CAT II / III notwendig ist, zu verwenden.</p> <p>6.1 Startabbruch bei mindestzulässiger Pistensichtweite (RVR)</p>			<p>P* →</p>	<p>→ X</p> <p>(Ein Flugzeug darf für diese Übung nicht verwendet werden)</p>		M*	
<p>6.2 ILS-Anflüge</p> <p>Unter simulierten Instrumentenflugbedingungen bis zur anwendbaren Entscheidungshöhe unter Verwendung des Flugführungssystems. Standardverfahren der Zusammenarbeit der Flugbesatzung (Aufgabenverteilung, Ausrufverfahren (Call Out), gegenseitige Überwachung, Informationsaustausch und Unterstützung) sind zu berücksichtigen.</p>			<p>P* →</p>	<p>→</p>		M*	

	PRAKTISCHE AUSBILDUNG				Initialen des Lehrers nach Abschluss der Ausbildung	ATPL / Musterberechtigung / Praktische Prüfung / Befähigungsüberprüfung	
						Geprüft in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Übung/Verfahren einschließlich Zusammenarbeit der Flugbesatzung							
	OTD	FTD	FS	A		FS A	
6.3 Durchstarten nach Anflügen wie unter 6.2 bei Erreichen der Entscheidungshöhe. Die Ausbildung muss auch ein Durchstarten aufgrund von ungenügender Pistensichtweite (simuliert), Windscherung, Abweichungen außerhalb der für einen erfolgreichen Anflug zulässigen Toleranzen und des Ausfalls von Boden-/Borleinrichtungen vor Erreichen der Entscheidungshöhe beinhalten sowie den Ausfall von Bordsystemen während des Durchstartens. Besonder Aufmerksamkeit ist auf Durchstartverfahren mit vorher berechneter, manueller oder automatischer Fluglageführung zu legen.			P*▶▶		M*	
6.4 Landung(en) nach einem Instrumentenanflug mit visueller Referenz bei Erreichen der Entscheidungshöhe. In Abhängigkeit des verwendeten Flugführungssystems ist eine automatische Landung durchzuführen			P*▶▶		M*	

Anmerkung: CAT II / III - Betrieb ist in Übereinstimmung mit den Betriebsvorschriften durchzuführen.

Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240**Inhalt der Ausbildung und der praktischen Prüfung/Befähigungsüberprüfung für Klassen-/Musterberechtigungen auf ein- und mehrmotorigen Flugzeugen mit einem Piloten**

(Siehe JAR-FCL 1.240 bis 1.262 und 1.295)

1 Die folgenden Zeichen bedeuten:

P = Ausgebildet als verantwortlicher Pilot für den Erwerb einer Klassen-/ Musterberechtigung.

X = Soweit verfügbar, 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 Abschnittes 6 für mehrmotorige Flugzeuge, sind ausschließlich nach Instrumenten zu fliegen, wenn die praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung die Verlängerung / Erneuerung einer Instrumentenflugberechtigung beinhaltet. Werden die 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 FNPT II 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 gemäß JAR-STD;
- (b) die Qualifikation des Lehrers und Prüfers;
- (c) der Umfang der Ausbildung im Flugsimulator oder FNPT II während des Lehrgangs;
- (d) die Qualifikation und Flugerfahrung des auszubildenden Piloten.

Übungen/Verfahren	Praktische Ausbildung				Musterberechtigung / Klassenberechtigung / Praktische Prüfung / Befähigungsüberprüfung	
				Initialen des Lehrers nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
	FTD	FS	A		FS A	
Abschnitt 1						
1 Abflug						
1.1 Flugvorbereitung, einschließlich: Dokumentation Masse und Schwerpunktlage Flugwetterberatung						
1.2 Vorflugkontrollen außen und innen			P		M	
1.3 Anlassen der Triebwerke: Normal Störungen	→ P	→	→		M	
1.4 Rollen		P			M	
1.5 Kontrollen vor dem Start: Überprüfung des Triebwerks (soweit zutreffend)	→ P	→	→		M	
1.6 Startverfahren: Normalstarts mit Klappenstellungen gemäß Flughandbuch Start bei Seitenwind (wenn entsprechende Bedingungen vorliegen)		→ P	→		M	
1.7 Steigflug x/y Kurven auf vorgegebene Steuerkurse Übergang zum Horizontalflug		→ P	→		M	
1.8 Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle Einhaltung der Anweisungen, Sprechfunkverkehr						
Abschnitt 2						
2 Flugübungen (VFR)		→ P	→			
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	→			

Übungen/Verfahren	Praktische Ausbildung				Musterberechtigung / Klassenberechtigung / Praktische Prüfung / Befähigungsüberprüfung	
2.2 Steilkurven (mit 45° Querneigung, 360° rechts und links)		P			M	
2.3 Überzogene Flugzustände und Abfangen: i. Überzogener Flugzustand in Reiseflugkonfiguration ii. Annäherung an den überzogenen Flugzustand in einer Sinkflugkurve in Anflugkonfiguration und mit Motorhilfe iii. Annäherung an den überzogenen Flugzustand in Landekonfiguration und mit Motorhilfe iv. Annäherung an den überzogenen Flugzustand, Steigflugkurve mit Klappen in Startstellung und Steigflugleistung (nur einmotorige Flugzeuge)		P			M	
2.4 Führung des Flugzeugs unter Verwendung des Autopiloten und der Flugkommandoanlage (kann in Abschnitt 3 durchgeführt werden), soweit zutreffend		P			M	
2.5 Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle Einhaltung der Anweisungen, Sprechfunkverfahren						
Abschnitt 3A						
3A Streckenflugverfahren VFR (siehe Anhang 3 zu JAR-FCL 1.240 Punkt 3 und 4) 3A.1 Flugplan, Koppelnavigation und Gebrauch der Navigationskarten						
3A.2 Einhalten von Flughöhe, Steuerkurs und Fluggeschwindigkeit						
3A.3 Orientierung, Berechnung und Korrektur von voraussichtlichen Ankunftszeiten (ETAs)						
3A.4 Benutzung von Funknavigationshilfen (soweit zutreffend)						
3A.5 Flugmanagement (Flugdurchführungsplan, Routinekontrollen, einschließlich Kraftstoff, Systeme und Eisverhütung/Enteisung)						
3A.6 Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle - Einhaltung der Anweisungen, Sprechfunkverfahren						
Abschnitt 3B						

.....▶ ▶

Übungen/Verfahren	Praktische Ausbildung			Musterberechtigung / Klassenberechtigung / Praktische Prüfung / Befähigungsüberprüfung		
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 (DH/A) von 200 Fuß (60m) oder bis zum Minimum (Autopilot kann für den Gleitweeinflug verwendet werden)	→	P →	→		M	
3B.5* Nichtpräzisionsanflug bis zur Mindestsinkflughöhe (MDH/A) 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 Landekursender (localizer) oder Gleitweg (glideslope)	P	→	→			
3B.8 Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle, Einhaltung der Anweisungen, Sprechfunkverfahren		→	→			
Abschnitt 4						
4 Anflug und Landung		P	→		M	
4.1 Anflugverfahren		→	→			
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						

Übungen/Verfahren	Praktische Ausbildung			Musterberechtigung / Klassenberechtigung / Praktische Prüfung / Befähigungsüberprüfung	
5 Außergewöhnliche- und Notverfahren (Dieser Abschnitt kann mit Abschnitt 1 bis 4 verbunden werden)▶▶▶		
5.1 Startabbruch bei angemessener Geschwindigkeit		P			M
5.2 Simulierter Triebwerkausfall nach dem Start (nur einmotorige Flugzeuge)			P		M
5.3 Simulierte Notlandung ohne Motorhilfe (nur einmotorige Flugzeuge)▶▶▶		M
5.4 Simulierte Notfälle: i. Auftreten von Feuer oder Rauch im Fluge ii. Ausfall von Systemen, soweit vorhanden	P				
5.5 Triebwerkausfall, Abstellen und Wiederanlassen (nur praktische Prüfung für mehrmotorige Flugzeuge)▶ P▶▶		
5.6 Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle - Einhaltung von Anweisungen, Sprechfunkverfahren					
Abschnitt 6▶▶▶		
6 Simulierter Triebwerkausfall (Dieser Abschnitt kann mit Abschnitt 1 bis 5 verbunden werden)	P		X		M
6.1* Simulierter Triebwerkausfall während des Starts (in sicherer Höhe wenn nicht in einem Flugsimulator oder FNPT II durchgeführt)					
6.2* Anflug und Durchstarten mit simuliertem Triebwerkausfall	P				M
6.3* Anflug und Landung bis zum vollständigen Stillstand mit simuliertem Triebwerkausfall	P.....▶▶▶		M
6.4 Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle - Einhaltung der Anweisungen, Sprechfunkverfahren					

.....▶▶▶

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))

(Siehe Anhang 1 F zur 1. DV LuftPersV)

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 Lehrplan gemäß Anhang 1 F zur 1. DV LuftPersV abdecken, soweit dieser auf das/die betreffende Flugzeugmuster/-klasse zutrifft. In Abhängigkeit der eingebauten Ausrüstung und Systeme muss die Ausbildung folgendes beinhalten, kann jedoch auch umfangreicher sein:

- (a) Festigkeitsverband und Ausrüstung des Flugzeugs, Normalbetrieb der Systeme und Störungen
- Abmessungen
 - Triebwerk einschließlich Hilfsturbine (APU)
 - Kraftstoffanlage
 - Druckkabine und Klimaanlage
 - Eisverhütung/Enteisung, Scheibenwischanlage und Regenverdrängungssystem
 - Hydraulikanlagen
 - Fahrwerk
 - Steuerungsanlagen, 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 Fluginstrumentenanlagen (z.B. EFIS, EICAS)
- (h) Flugmanagementsysteme (FMS)

3 Für den Ersterwerb einer Musterberechtigung für Flugzeuge mit zwei Piloten muss die schriftliche oder computergestützte Prüfung mindestens 100 Auswahlfragen (Multiple Choice) umfassen, die die Hauptfächer des Lehrplans in geeigneter Form abdecken. Um die Prüfung zu bestehen, müssen in jedem Hauptfach 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. GENEHMIGUNG DER AUSBILDUNG OHNE FLUGZEITEN IM FLUGZEUG (ZERO FLIGHT TIME TRAINING (ZFTT))**

Die Genehmigung eines ZFTT-Ausbildungslehrganges richtet sich nach folgenden Kriterien:

- a) Der zu verwendende Flugsimulator muss in Übereinstimmung mit JAR-STD qualifiziert und vom Luftfahrt-Bundesamt gemäß JAR-FCL für den Nutzer anerkannt sein. Eine Nutzeranerkennung erfolgt nur, wenn es sich bei dem Flugsimulator um eine Nachbildung des von dem Luftfahrtunternehmer betriebenen Flugzeugmusters handelt;
- b) Der Flugsimulator muss während der ZFTT-Ausbildung voll betriebsfähig sein (siehe JAR-STD);
- c) Der Lehrgang für Musterberechtigungen muss zusätzliche Start- und Landeübungen beinhalten und mindestens sechs Starts und Landungen sind mit einem TRI(A) durchzuführen;
- d) Für eine Erstgenehmigung zur Durchführung von ZFTT muss ein Luftfahrtunternehmer mindestens ein Jahr im Besitz eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses gemäß JAR-OPS 1 gewesen sein;
- e) Die Genehmigung zur Durchführung von ZFTT für ein weiteres Flugzeugmuster wird nur erteilt, wenn der Luftfahrtunternehmer über mindestens 90 Tage Erfahrung mit dem Betrieb dieses Musters verfügt;
- f) Die Genehmigung zur Durchführung von ZFTT wird nur Ausbildungsbetrieben erteilt, die einem Luftfahrtunternehmer gemäß JAR-OPS 1 angehören oder Ausbildungsbetrieben, die eine besondere genehmigte Vereinbarung mit einem solchen Luftfahrtunternehmer getroffen haben, die sicherstellt, dass die Flugschüler die notwendigen Voraussetzungen erfüllen und die Musterberechtigung so lange auf diesen Luftfahrtunternehmer beschränkt ist bis das Fliegen unter Aufsicht abgeschlossen ist.

2. ERFORDERLICHE FLUGERFAHRUNG DES PILOTEN

ZFTT-Ausbildungslehrgänge für Musterberechtigungen werden nur für Piloten von Flugzeugen mit zwei Piloten genehmigt, die die geforderte Mindestflugerfahrung für die in der Ausbildung verwendeten Flugsimulatorstufe besitzen:

- a) Piloten, die an einem ZFTT-Lehrgang teilnehmen müssen über mindestens 1500 Flugstunden oder 250 Streckenabschnitte auf einem vergleichbaren Flugzeugmuster verfügen wenn ein nach Stufe CG oder C qualifizierter Flugsimulator während des Lehrganges verwendet wird. Wird ein Flugsimulator der Stufe DG, Interim D oder D verwendet muss der Pilot über mindestens 500 Flugstunden oder 100 Streckenabschnitte auf einem vergleichbaren Muster verfügen;
- b) Ein vergleichbares Flugzeugmuster ist ein Verkehrsflugzeug mit Strahltriebwerk und einer Mindestabflugmasse (MTOM) von mindestens 10 Tonnen oder einer genehmigten Anzahl an Fluggastsitzen von mindestens 20.

c) Qualifikation des Lehrberechtigten: Für die zusätzlichen Start- und Landeübungen muss der Lehrberechtigte im Besitz einer TRI(A)-Berechtigung sein.

3. STRECKENFLUGEINSÄTZE NACH ZFTT

a) Streckenflugeinsätze unter Aufsicht müssen so schnell wie möglich, jedoch nicht später als 15 Tage nach dem Abschluss der ZFTT-Ausbildung begonnen werden.

b) Die ersten vier Starts und Landungen, die von einem Piloten im Anschluss an die ZFTT-Ausbildung durchgeführt werden, müssen unter der Aufsicht eines TRI(A), der einen Pilotensitz einnimmt, geflogen werden.

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 in Anhang 1 G zur 1. DV LuftPersV festgelegt Eine genehmigte theoretischer MCC-Ausbildungslehrgang muss mindestens 25 Stunden umfassen.

FLUGAUSBILDUNG

- 4 Der Lehrplan für die Flugausbildung ist in Anhang 1 G zur 1. DV LuftPersV festgelegt.

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 gemäß Anhang 1 G zur 1. DV LuftPersV absolvieren zu müssen .

Abschnitt G - Verkehrspilotenlizenz (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. Für die Ausübung der Rechte einer ATPL(A) ist ein gültiges Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 erforderlich.

JAR-FCL 1.275 Rechte und Voraussetzungen

(a) Rechte

Vorbehaltlich weiterer, in Bekanntmachungen des BMVBW in JAR deutsch festgelegter Regelungen oder anderer deutscher Vorschriften, ist der Inhaber einer ATPL(A) berechtigt:

(1) alle Rechte einer PPL(A), CPL(A) und IR(A) auszuüben; und

(2) als verantwortlicher Pilot oder Copilot auf Flugzeugen tätig zu sein, die zur gewerbsmäßigen Beförderung eingesetzt werden.

(b) Voraussetzungen

Der Bewerber für eine ATPL(A), der die Voraussetzungen gemäß JAR-FCL 1.265, 1.270 und 1.280 bis 1.295 nachweist, ersetzt 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 denen höchstens 100 Stunden in einem Flugsimulator anrechenbar sind. Darin müssen mindestens enthalten sein:

(1) 500 Stunden im Flugbetrieb mit zwei Piloten auf Verkehrsflugzeugen gemäß JAR/FAR 25, Zubringerflugzeugen gemäß JAR/FAR 23 oder Flugzeugen, die gemäß BCAR oder AIR 2051 zugelassen sind;

(2) 250 Stunden als verantwortlicher Pilot, von denen höchstens 150 Stunden als Copilot, der die Aufgaben und Tätigkeiten des verantwortlichen Piloten unter dessen Aufsicht ausübt, ersetzt werden können, sofern die Art der Aufsicht den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt;

(3) 200 Stunden Überlandflug, davon mindestens 100 Stunden als verantwortlicher Pilot oder als Copilot, der unter Aufsicht des verantwortlichen Piloten die Aufgaben und Tätigkeiten desselben ausübt, sofern die Art der Aufsicht den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt;

(4) 75 Stunden Instrumentenzeit, davon höchstens 30 Stunden Instrumentenbodenzeit;

(5) 100 Stunden Nachtflug als verantwortlicher Pilot oder Copilot.

(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

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.285)

(a) Lehrgang

Der Bewerber für eine ATPL(A) hat eine genehmigte theoretische Ausbildung in einem Ausbildungsbetrieb für Flugausbildung (FTO) oder einer genehmigten, auf theoretische Ausbildungen spezialisierten Organisation 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 Abschnittes J der JAR-FCL erfüllen.

Der Bewerber für eine ATPL(A) muss im Besitz einer gemäß den Bestimmungen der JAR-FCL erteilten oder anerkannten CPL(A) sein, eine Instrumentenflugberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge besitzen und über eine Ausbildung in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung gemäß JAR-FCL 1.261(d) verfügen.

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.

JAR-FCL 1.290 Flugausbildung

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.285

Modulare theoretische Ausbildung für ATPL(A)

(Siehe JAR-FCL 1.285)

(Siehe Anhang 1a 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), ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO, Annex 1 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. Diese Theorieausbildung kann auch von einer Organisation gemäß Anhang 1a zu JAR-FCL 1.055 durchgeführt werden, wobei der Ausbildungsleiter dieser Organisation für die Überwachung zuständig ist.

3 Die FTO hat sicherzustellen, dass der Bewerber vor der Zulassung zur Ausbildung über ausreichende Kenntnisse in Mathematik und Physik verfügt, die es ihm erleichtern, dem theoretischen Unterricht zu folgen.

4 Die Ausbildung muss alle Bereiche der entsprechenden Lehrpläne gemäß Anhang 1 zu 1.470 abdecken. Ein genehmigter Lehrgang sollte Unterricht im Klassenraum einschließen und kann die Verwendung von interaktiven Videoprogrammen, Dia-/Tonbandvorführungen, Einzelplatzstudium, rechnergestützte Ausbildungsverfahren und andere, von der zuständigen Stelle genehmigte Unterrichtsmittel umfassen. Genehmigte Fernlehrgänge können ebenfalls als Teil der Ausbildung zugelassen werden.

Abschnitt H - Lehrberechtigungen (Flugzeug)

JAR-FCL 1.300 Ausbildung - Allgemeines

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.300)

(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 Anerkennung 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 Anerkennung (SFI)(A) sind.

JAR-FCL 1.305 Lehrberechtigungen und Ermächtigungen - 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) Anerkennung für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten - Flugzeug (SFI(A)).

JAR-FCL 1.310 Lehrberechtigungen - Allgemeines

(a) Voraussetzungen

Alle Lehrberechtigten müssen mindestens im Besitz der Lizenz, Berechtigung und Qualifikation sein, für die sie ausbilden (sofern nicht anders festgelegt), und 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 Lehrberechtigung besitzen, können die dabei erworbenen und nachgewiesenen Kenntnisse und Fähigkeiten für eine Ausbildungstätigkeit auf den Erwerb weiterer Lehrberechtigungen angerechnet werden.

JAR-FCL 1.315 Lehrberechtigungen und Anerkennungen - Gültigkeitsdauer

(a) Die Gültigkeitsdauer von Lehrberechtigungen und Anerkennungen für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten beträgt drei Jahre.

(b) Die Gültigkeitsdauer für eine besondere Anerkennung 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 Anhang 1 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.395)

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. Für die Ausbildung zum Erwerb der Musterberechtigung muss der FI(A) während der letzten zwölf Monate mindestens 15 Flugstunden auf dem entsprechenden Muster nachweisen;

(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) den Erwerb der Instrumentenflugberechtigung, vorausgesetzt, dass der Lehrberechtigte:

(1) mindestens 200 Flugstunden nach Instrumentenflugregeln nachweist; davon können bis zu 50 Stunden als Instrumentenbodenzeit in einem Flugsimulator oder FNPT II durchgeführt werden; und

(2) als Flugschüler einen genehmigten Flugausbildungslehrgang von mindestens fünf Stunden auf einem Flugzeug, in einem Flugsimulator oder FNPT II 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 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 Anerkennung der zuständigen Stelle besitzt.

JAR-FCL 1.335 FI(A) - Voraussetzungen²⁸

(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 200 Flugstunden nachweisen, davon, als Inhaber einer ATPL(A) oder CPL(A), mindestens 100 Stunden als verantwortlicher Pilot oder, als Inhaber einer PPL(A), mindestens 150 Stunden als verantwortlicher Pilot;

(b) die Anforderungen an die theoretischen Kenntnisse für eine CPL(A) gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470 erfüllen;

(c) mindestens 30 Flugstunden auf einmotorigen Flugzeugen mit 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 Startflug-

²⁸ Siehe § 5 der 1. DV LuftPersV

platz 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 H zur 1. DV LuftPersV)

(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 H zur 1. DV LuftPersV).

(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) ent-

spricht, 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)), der die Voraussetzungen gemäß JAR-FCL 1.310, 1.315 und 1.335 bis 1.345 nachweist, hat damit die Anforderungen für die Erteilung einer Lehrberechtigung (FI(A)), vorbehaltlich der anfänglichen Einschränkungen 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 100 Stunden Flugausbildungstätigkeit als FI, CRI, IRI oder als Prüfer auf Flugzeugen während der Gültigkeitsdauer der Berechtigung, darin enthalten mindestens 30 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 30 Stunden mindestens zehn Stunden Instrumentenflugausbildungstätigkeit sein;

(2) Teilnahme an einem von der zuständigen Stelle genehmigten FI-Fortbildungslehrgang innerhalb der Gültigkeitsdauer der Lehrberechtigung (FI);

(3) Erfolgreiches Ablegen einer Befähigungsüberprüfung unter Verwendung des Prüfungsnachweises gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345 während der letzten zwölf Monate

vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der Lehrberechtigung (FI).

- (b) Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung muss der Bewerber während der letzten zwölf Monate vor der Erneuerung die Voraussetzungen gemäß (a)(2) und (a)(3) erfüllen.

JAR-FCL 1.360 Lehrberechtigung für Musterberechtigungen (Flugzeuge mit zwei Piloten) (TRI(MPA)) - Rechte

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

- (a) Der Inhaber einer Lehrberechtigung (TRI(MPA)) ist berechtigt, Lizenzinhaber für den Erwerb der MPA-Musterberechtigung auszubilden und die für die Zusammenarbeit der Flugbesatzung geforderte Ausbildung (siehe JAR-FCL 1.261(d) und Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(d)) durchzuführen.

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 in Anhang 1 K Teil 2 Nr. 8 zur 1. DV LuftPersV festgelegte Ausbildung in einem Flugzeug absolvieren.

JAR-FCL 1.365 TRI(MPA) - Anforderungen

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.365)

Der Bewerber für den Ersterwerb einer Lehrberechtigung TRI(MPA) muss:

- (a)(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 Copilot auf dem entsprechenden Flugzeugmuster oder, mit Zustimmung der zuständigen Stelle, 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 Stelle benannten TRI zufriedenstellend durchgeführt haben.

- (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 Copilot 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 zufriedenstellend 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 Stelle benannten TRI zufriedenstellend 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 / 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 Anforderungen der zuständigen Stelle 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 Copilot auf dem entsprechenden Flugzeugmuster oder, mit Zustimmung der zuständigen Stelle, auf einem ähnlichen Muster; davon dürfen höchstens 15 Abschnitte in einem Flugsimulator durchgeführt werden;

(2) die entsprechenden Teile eines genehmigten TRI(MPA)-Lehrganges,

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 Stelle benannten TRI zufriedenstellend durchgeführt haben.

JAR-FCL 1.375 Lehrberechtigung für Klassenberechtigungen (Flugzeuge mit einem Piloten) (CRI(SPA)) - Rechte

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) mindestens 30 Stunden als PIC auf einem Flugzeug des entsprechenden Musters oder der entsprechenden Klasse nachweisen, davon mindestens zehn Stunden innerhalb der vorangegangenen zwölf Monate;

(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, 5 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) mindestens 30 Stunden als PIC auf einem Flugzeug des entsprechenden Musters oder der entsprechenden Klasse nachweisen, davon mindestens zehn Stunden in den vorangegangenen zwölf Monaten;

(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, 5 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 Stelle, 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) mindestens zehn Stunden Flugausbildungstätigkeit ausgeübt haben;

oder

(2) Auffrischungsschulungstätigkeit zufriedenstellend 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 Stelle 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 Lehrberechtigung (IRI(A)) sind auf die Flugausbildung für den Erwerb einer IR(A) beschränkt.

JAR-FCL 1.395 IRI(A) - Anforderungen
(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345)
(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.395)

Der Bewerber für eine Lehrberechtigung (IRI(A)) muss:

(a) mindestens 800 Flugstunden nach Instrumentenflugregeln nachweisen, davon mindestens 400 Stunden auf Flugzeugen;

(b) einen genehmigten Lehrgang in einer FTO (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.395), bestehend aus theoretischer Ausbildung und mindestens 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 Bewerber die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.355(a) erfüllen.

(b) Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung muss der Bewerber die Anforderungen gemäß JAR-FCL 1.355(b) und alle weiteren von der zuständigen Stelle festgelegten Anforderungen erfüllen.

JAR-FCL 1.405 Anerkennung für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten (Flugzeug) (SFI(A)) - Rechte

Der Inhaber einer Anerkennung (SFI(A)) ist berechtigt, die Ausbildung an einem synthetischen Flugübungsgerät zum Erwerb einer Musterberechtigung und die für die Zusammenarbeit der Besatzung geforderte Ausbildung durchzuführen (siehe JAR-FCL 1.261(d)).

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 Anerkennung (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 Stelle genügt;

(2) den auf den Flugsimulator bezogenen Teil des entsprechenden Lehrganges für Musterberechtigungen in einer FTO oder TRTO abgeschlossen haben;

(3) mindestens 1500 Stunden als Pilot auf Flugzeugen mit zwei Piloten nachweisen;

(4) einen genehmigten TRI(A)-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 zu-

ständigen Stelle benannten TRI(A) zufriedenstellend 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) während eines Zeitraums von zwölf Monaten vor der Antragstellung mindestens drei Streckenabschnitte als Beobachter im Cockpit auf dem entsprechenden Flugzeugmuster geflogen sein.

(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 Stelle benannten TRI(A) zufriedenstellend ausgeübt haben.

einem Flugsimulator des entsprechenden Flugzeugmusters abgeschlossen haben.

(b) Nach dem Ablauf der Gültigkeitsdauer der Anerkennung muss der Bewerber:

(1) den auf den Flugsimulator bezogenen Teil des entsprechenden Lehrganges für Musterberechtigungen abgeschlossen haben;

(2) einen genehmigten TRI(A) - Lehrgang (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.365 und Anhang 1 K zur 1. DV Luft-PersV) 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 Stelle benannten TRI(A) zufriedenstellend ausgeübt haben; und

(4) eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.240 in einem Flugsimulator des entsprechenden Flugzeugmusters abgeschlossen haben.

JAR-FCL 1.415 SFI(A) - Verlängerung und Erneuerung

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.365)

(a) Für die Verlängerung einer Anerkennung (SFI(A)) muss der Bewerber während der letzten zwölf Monate der Gültigkeitsdauer der Ermächtigung:

(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

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.300**Anforderungen an eine besondere Anerkennung für Lehrberechtigte die keine JAR-FCL-Lizenz besitzen zur Durchführung von Ausbildungen in 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 als Lehrberechtigter bezogen auf die angebotene Ausbildung, 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 Anerkennung wird nach Ermessen der zuständigen Stelle festgelegt, sie beträgt jedoch längstens drei Jahre.

(vi) Die Verlängerung oder Erneuerung einer gemäß Absatz (i) - (iv) erteilten Anerkennung muss in Übereinstimmung mit JAR-FCL 1.355 erfolgen.

(b) Die Anerkennung unterliegt folgenden Beschränkungen:

(i) Es darf keine Ausbildung für den Erwerb von Lehrberechtigungen durchgeführt werden;

(ii) Es darf keine Ausbildung innerhalb eines JAA-Mitgliedstaates durchgeführt werden;

(iii) Es dürfen nur Flugschüler ausgebildet werden, die über ausreichende Sprachkenntnisse für den durchgeführten Unterricht verfügen;

(iv) Die Ausbildung ist auf die Teile der durchgehenden Ausbildung für 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 Anerkennung wird nach Ermessen der zuständigen Stelle 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 Anerkennung unterliegt folgenden Beschränkungen:

(i) Es darf keine Ausbildung für den Erwerb von Lehrberechtigungen durchgeführt werden;

(ii) es darf keine Ausbildung innerhalb eines JAA-Mitgliedstaates durchgeführt werden;

(iii) es dürfen nur Flugschüler ausgebildet werden, die über ausreichende Sprachkenntnisse für den durchgeführten Unterricht verfügen;

(iii) es darf keine MCC-Ausbildung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.261(d) durchgeführt werden.

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 (siehe Anhang 1 H, 1 J, 1 E zur 1. DV LuftPersV) 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 Be-

ginn 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 durchgeführt) nicht bestanden, ist die Prüfung für alle Übungen zu wiederholen. Wird Abschnitt 1 nicht bestanden, kann dieser gesondert wiederholt werden.

11 Der Prüfer kann die Prüfung jederzeit abbrechen, wenn die Flugvorführung oder die Ausbildungsfähigkeiten des Bewerbers erkennen lassen, dass die Prüfung wiederholt werden muss.

12 Der Prüfer ist der verantwortliche Pilot, es sei denn, dass mit Zustimmung des Prüfers ein anderer FI(A) als verantwortlicher Pilot für den Flug bestimmt wird. Die Verantwortung für die Flugdurchführung richtet sich nach den nationalen Vorschriften.

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 kann von der zuständigen Stelle festgelegt werden.

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
e	Meteorologie
f	Navigation
g	Betriebliche Verfahren
h	Aerodynamik
i	Verwaltungsangelegenheiten für die Ausbildung

AUSGEWÄHLTE HAUPTÜBUNG AUS DEN ABSCHNITTEN 2 UND 3:

Abschnitt 2 Besprechung vor dem Flug	
a	Visuelle Präsentationstechniken
b	Technische Richtigkeit
c	Verständlichkeit der Erklärung
d	Klarheit der Sprache
e	Lehrmethode
f	Einsatz von Modellen und Hilfsmitteln
g	Einbeziehung des Flugschülers

Abschnitt 3 Flug	
a	Vorbereitung einer Flugvorführung
b	Übereinstimmung von Sprache und Flugvorführung
c	Fehlerkorrektur
d	Handhabung des Flugzeuges
e	Lehrmethode
f	Urteilsvermögen und Verhalten als Luftfahrer/Sicherheit
g	Positionsbestimmung, Luftraumberücksichtigung
Abschnitt 4 Weitere Übungen	
a	
b	
c	
d	
e	
f	
g	
Abschnitt 5 Übungen für mehrmotorige Flugzeuge	
a	Maßnahmen bei einem Triebwerkausfall kurz nach dem Start
b	Anflug und Durchstarten mit einem Triebwerk
c	Anflug und Landung mit einem Triebwerk
d	
e	
f	
g	

Diese Übungen sind bei der praktischen Prüfung zum Erwerb der Lehrberechtigung für die Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten durchzuführen.

Abschnitt 6 Übungen für Instrumentenflug	
a	
b	
c	
d	
e	
f	
g	
Abschnitt 7 Besprechung nach dem Flug	
a	Visuelle Präsentationstechniken
b	Technische Richtigkeit
c	Verständlichkeit der Erklärung
d	Klarheit der Sprache
e	Lehrmethode
f	Einsatz von Modellen und Hilfsmitteln
g	Einbeziehung des Flugschülers

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.340**Lehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung für Flugausbildung (Flugzeug(FI(A)))**

(Siehe JAR-FCL 1.340)

(Siehe Anhang 1 H zur 1. DV LuftPersV)

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 in Anhang 1 H zur 1. DV LuftPersV, Teil 1, enthalten. 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 in Anhang 1 H zur 1. DV LuftPersV, Teil 2, enthalten. 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 in Anhang 1 K zur 1. DV LuftPersV festgelegt. 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 in Anhang 1 K zur 1. DV LuftPersV festgelegt.

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 in Anhang 1 J zur 1. DV LuftPersV festgelegt. 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 Anerkennung besitzt, absolvieren. Ziel der Flugausbildung muss es sein, sicherzustellen, dass der Bewerber in der Lage ist, Flugschüler, die eine Klassen-/Musterberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten erwerben möchten, in der sicheren und wirkungsvollen Durchführung von Flugübungen auszubilden. Der Lehrplan für die Flugausbildung ist in Anhang 1 J zur 1. DV LuftPersV festgelegt. gesondert veröffentlicht.

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 des Anhangs 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.

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 des Anhanges 2 zu JAR-FCL 1.330 und 1.345 ablegen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.395**Lehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung für Instrumentenflug (Flugzeug) (IRI(A))**

(Siehe JAR-FCL 1.395)

1 Dieser Lehrgang hat zum Ziel, Inhabern von 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 in Anhang 1 E zur 1. DV LuftPersV festgelegt.. 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 - Allgemeines³⁰ (Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.425)

(a) Voraussetzungen

(1) Prüfer müssen mindestens im Besitz der Lizenz und Berechtigung sein, für die sie anerkannt sind, praktische Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen durchzuführen und müssen, soweit nicht anders festgelegt, die entsprechende Lehrberechtigung besitzen.

(2) Prüfer müssen qualifiziert sein, das Flugzeug während einer praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung als verantwortlicher Pilot zu führen und müssen die Flugerfahrung gemäß JAR-FCL 1.435 bis 1.460 nachweisen. In Fällen, in denen kein qualifizierter Prüfer verfügbar ist, können, nach Ermessen der zuständigen Stelle, auch Prüfer/Inspektoren anerkannt werden, die die entsprechenden Anforderungen für Lehr-, Muster-, oder Klassenberechtigungen nicht erfüllen.

³⁰ siehe § 1 der DV LufVer

(3) Der Bewerber für eine Anerkennung als Prüfer muss mindestens eine praktische Prüfung in der Rolle eines Prüfers durchgeführt haben, für die er eine Anerkennung 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 Stelle oder einen erfahrenen Prüfer mit besonderer Anerkennung der Behörde.

(b) Anerkennung für mehrere Kategorien

Prüfer können für mehrere Kategorien anerkannt werden, wenn sie die entsprechenden Anforderungen erfüllen.

(c) Einhaltung der JAA-Bestimmungen

Prüfern wird eine Anerkennung in Übereinstimmung mit JAR-FCL 1.030 erteilt. Sie müssen die von der zuständigen Stelle 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 wird er:

(1) die Berechtigungen, das Datum der Überprüfung, die Gültigkeitsdauer, die Nummer der Anerkennung und seine Unterschrift eintragen;

(2) das Original des Prüfungsformulars der ausstellenden Behörde übermitteln und eine Kopie aufbewahren.

JAR-FCL 1.430 Prüfer - Gültigkeitsdauer der Anerkennung

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.425)

Die Gültigkeitsdauer von Anerkennungen beträgt längstens drei Jahre. Eine Verlängerung der Anerkennung erfolgt nach Ermessen der zuständigen Stelle und in Übereinstimmung mit Anhang 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.

JAR-FCL 1.445 Prüfer für Klassenberechtigungen (Flugzeug) (CRE(A)) - Rechte / Anforderungen³¹

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)

³¹ Siehe § 12 der 1. DV LuftPersV

(IRE(A)) - Rechte/Anforderungen

Ein IRE(A) ist berechtigt, praktische Prüfungen für den Erwerb 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.

Stunden, in denen er Bewerber für eine Lehrberechtigung (FI(A)) ausgebildet hat.

JAR-FCL 1.455 Prüfer an synthetischen Flugübungsgeräten (Flugzeug) (SFE(A)) - Rechte/Anforderungen

Ein SFE(A) ist berechtigt, Befähigungsüberprüfungen für Muster- und Instrumentenflugberechtigungen für Flugzeuge mit zwei Piloten in einem Flugsimulator durchzuführen, vorausgesetzt, dass er im Besitz einer ATPL(A) ist, über mindestens 1500 Stunden als Pilot auf Flugzeugen mit zwei Piloten verfügt und berechtigt ist, als SFI(A) tätig zu sein (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

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.425 Standardisierungsvereinbarungen für Prüfer

(Siehe JAR-FCL 1.425 und 1.430)

ALLGEMEINES

1 Jeder JAA-Mitgliedstaat veröffentlicht und legt der JAA eine Liste aller anerkannten Prüfer vor, aus der hervorgeht, für welche Kategorien die Prüfer eine Anerkennung besitzen sowie alle zusätzlichen Befugnisse, die ihnen erteilt worden sind.

2 Während einer Prüfung / Überprüfung sind von den Prüfern die Standards der JAR-FCL durchgängig anzuwenden. Da jedoch die Umstände, unter denen ein Prüfer eine Prüfung / Überprüfung abnimmt, unterschiedlich sein können, ist ebenfalls von Bedeutung, dass der Prüfer bei der Beurteilung einer Prüfung / Überprüfung ungünstige Bedingungen, die während der Prüfung / Überprüfung eingetreten sind, berücksichtigt.

BESTIMMUNG UND ANERKENNUNG VON PRÜFERN

3 Prüfer werden in Übereinstimmung mit JAR-FCL bestimmt und anerkannt und sind:

- (a) Fluginspektoren einer zuständigen Stelle; oder
- (b) Lehrberechtigte einer registrierten Ausbildungseinrichtung, FTO, TRTO, eines Hersteller- oder Fremdbetriebes; oder
- (c) Piloten im Besitz einer besonderen Anerkennung.

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 ANERKENNUNG ALS PRÜFER

5 Eine Verlängerung der Anerkennung als Prüfer kann in Übereinstimmung mit JAR-FCL 1.430 erfolgen. Für eine Verlängerung muss der Prüfer mindestens zwei praktische Prüfungen oder Befähigungsüberprüfungen in jedem Jahr innerhalb der dreijährigen Gültigkeitsdauer der Anerkennung abgenommen haben. Eine der von dem Prüfer innerhalb des Gültigkeitszeitraumes der Anerkennung durchgeführten praktischen Prüfungen oder Befähigungsüberprüfungen, muss unter Beobachtung eines Inspektors der zuständigen Stelle oder eines erfahrenen Prüfers, der zu diesem Zweck besonders anerkannt 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) hat in folgenden Fächern 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. Die Aufteilung der Prüfungsfächer in Abschnitte und die Festlegung der zulässigen Prüfungszeiten erfolgt durch die zuständige Stelle (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470).

(b) Der Bewerber für eine CPL(A) hat in folgenden Fächern Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der Lizenz entsprechen: Luftrecht; allgemeine Luftfahrzeugkunde; Flugleistung und Flugplanung; menschliches Leistungsvermögen; Meteorologie; Navigation; betriebliche Verfahren; Aerodynamik und Sprechfunkverkehr. Die Aufteilung der Prüfungsfächer in Abschnitte und die Festlegung der zulässigen Prüfungszeiten erfolgt durch die zuständige Stelle (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470).

(c) Der Bewerber für eine IR(A) hat in folgenden Fächern 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. Die Aufteilung der Prüfungsfächer in Abschnitte und die Festlegung der zulässigen Prüfungszeiten erfolgt durch die zuständige Stelle (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470).

JAR-FCL 1.475 Prüfungsfragen

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470)

(a) Zentrale Datenbank für Prüfungsfragen

Den Lehrplänen (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470) entsprechende Prüfungsfragen werden in einer zentralen JAA-Prüfungsdatenbank (CQB) bereitgestellt. Neueintragungen werden in englischer Sprache unter Verwendung von Abkürzungen vorgenommen und liegen in rechnerkompatibler Form vor. Die Fragen werden als Auswahlfragen (Multiple Choice) erstellt. Die zuständige Stelle kann die Präsentation der Prüfungsfragen für eine Prüfung gemäß JAR-FCL 1.480 nach eigenem Ermessen festlegen.

(b) Veröffentlichung.

Beispiele für Auswahlfragen und zugehörige Antworten werden von der JAA von Zeit zu Zeit veröffentlicht.

JAR-FCL 1.480 Prüfungsverfahren

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470)

(a) Häufigkeit

Die zuständige Stelle ermöglicht dem Bewerber, die geforderten Prüfungen in Übereinstimmung mit den in diesem Ab-

schnitt 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 Fächer. Die zuständige Stelle kann einem Bewerber für eine ATPL(A), der in allen Fächern einen Prüfungsversuch unternimmt, gestatten, die Prüfung in zwei Teilen abzulegen. Diese beiden Prüfungsteile gelten zusammen als ein einzelner Prüfungsversuch. In diesen Fällen sind die in jedem Teil zu prüfenden Fächer und der zeitliche Abstand zwischen den beiden Prüfungsteilen von der zuständigen Stelle festzulegen.

(b) Sprache

Die Prüfungen werden in einer oder mehreren Sprachen durchgeführt, die die zuständige Stelle festlegt. Die zuständige Stelle informiert den Bewerber, in welchen Sprachen Prüfungen durchgeführt werden.

(c) Inhalt

Die zuständige Stelle 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 Stelle dies für notwendig erachtet. Die zuständige Stelle entscheidet, ob die Sprechfunkprüfung als gesonderte Prüfung durchgeführt wird. Bewerber, die zuvor die Sprechfunkprüfung für Flüge nach Sichtflugregeln 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 Stelle stellt das für die Beantwortung der Fragen erforderliche, geeignete Kartenmaterial sowie geeignete Datenblätter zur Verfügung. Die zuständige Stelle stellt einen elektronischen Taschenrechner mit den vier Grundrechenfunktionen und Speicherfunktion zur Verfügung. Der Bewerber darf kein anderes elektronisches Gerät mit Rechen- oder Speicherfunktion verwenden.

(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 muss der zuständigen Stelle, die die Prüfung durchführt, in geeigneter Form nachweisen, dass seine Prüfungsvorbereitung gemäß JAR-FCL erfolgt ist.

(c) Ist die zuständige Stelle 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) Die Prüfung gilt als teilweise bestanden, wenn der Bewerber mindestens 50% der Prüfungsabschnitte bestanden

hat, sofern die gesamte Prüfung abgelegt wurde. Wird die Prüfung bei einem Erstversuch in zwei Teilen abgelegt, richtet sich die Bewertung der Prüfung nach der Gesamtheit der bestandenen Prüfungsabschnitte.

(c) Der Bewerber, der eine Prüfung teilweise bestanden hat, muss die Prüfung in allen noch ausstehenden Prüfungsabschnitten ablegen. Eine Aufteilung der weiteren Prüfung ist nicht gestattet. Der Bewerber, der die Prüfung in drei Versuchen nicht bestanden hat, muss die Prüfung bei einem erneuten Versuch so ablegen, als handele es sich um einen Erstversuch. Vor einer erneuten Prüfung hat der Bewerber eine weitere, von der zuständigen Stelle festgelegte Ausbildung zu absolvieren.

(d) Vorbehaltlich weiterer, in Bekanntmachungen der Bestimmungen des BMVBW zu JAR deutsch festgelegter Regelungen oder anderer deutscher Vorschriften, hat der Bewerber die für den Erwerb der entsprechenden Pilotenlizenz oder Berechtigung erforderliche theoretische Prüfung erfolgreich abgelegt, wenn er innerhalb von zwölf Monaten (für CPL(A) und IR(A)) oder 18 Monaten (für ATPL(A)), beginnend mit dem Ende des Kalendermonats, in dem der Bewerber zum ersten Mal zur Prüfung angetreten ist, alle geforderten Prüfungsabschnitte bestanden hat.

(e) Ein Bewerber, der die entsprechenden Prüfungen oder die durch die Bestimmungen der JAR-FCL vorgegebene, geringere Anzahl von Prüfungen nicht innerhalb des unter Absatz (d) vorgeschriebenen Zeitraumes besteht muss die Prüfung bei einem erneuten Versuch so ablegen, als handele es sich um einen Erstversuch. Vor einer erneuten Prüfung hat der Bewerber eine weitere, von der zuständigen Stelle festgelegte Ausbildung zu absolvieren..

(a) Eine in Übereinstimmung mit JAR-FCL 1.490 bestandene theoretische Prüfung für den Erwerb einer CPL(A) oder IR(A) ist, ab dem Datum, an dem die Prüfung bestanden oder teilweise bestanden wurde, für einen Zeitraum von 36 Monaten gültig.

(b) Vorausgesetzt, dass eine IR(A) gemäß Absatz (a) erworben wurde, ist eine bestandene theoretische ATPL(A) Prüfung ab dem letzten, in die CPL(A) eingetragenen Gültigkeitsdatum der IR(A) für einen Zeitraum von sieben Jahren gültig.

JAR-FCL 1.495 Gültigkeitszeitraum

Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470

Theoretische Prüfungsfächer / Abschnitte und Dauer der Prüfungen - ATPL, CPL und IR

Hinweis: Die Einzelheiten der theoretischen Kenntnisse werden in geeigneter Weise veröffentlicht.

	Flugzeug (A)						Hubschrauber (H)					
	ATPL		CPL		IR		ATPL		CPL		IR	
	(a)	(b)	(b)	(b)	(c)	(c)	(a)	(b)	(b)	(b)	(c)	(c)
	Verkehrspilotenlizenz		Berufspilotenlizenz		Instrumentenflugberechtigung (Flugzeug)		Verkehrspilotenlizenz		Berufspilotenlizenz		Instrumentenflugberechtigung (Hubschrauber)	
Prüfungsfach	Prüfung Nr.	Dauer	Prüfung Nr.	Dauer	Prüfung Nr.	Dauer	Prüfung Nr.	Dauer	Prüfung Nr.	Dauer	Prüfung Nr.	Dauer
010 Luftrecht (B)	1	1.40	1	0.45			1	1.40	1	1.00		
010 Luftrecht / Betriebliche Verfahren					1	1.00					1	1.00
020 Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse (B)			2	2.30	2	1.15			2	2.30	2	1.15
Zelle / Systeme / Triebwerk	2	2.00		(1.30)		(0.15)	2	2.00		(1.30)		(0.15)
Instrumente / Elektronik	3	1.30		(1.00)		(1.00)	3	1.30		(1.00)		(1.00)
030 Flugleistung und Flugplanung (B)			3	3.00	3	2.00			3	3.30	3	2.00
Masse und Schwerpunktlage	4	1.00		(0.45)			4	1.00		(1.00)		
Flugleistung	5	1.00		(0.45)			5	1.00		(1.00)		
Flugplanung und Überwachung	6	3.00		(1.30)		(2.00)	6	3.00		(1.30)		(2.00)
040 Menschliches Leistungsvermögen	7	1.00	4	0.30	4	0.30	7	1.00	4	0.30	4	0.30
050 Meteorologie (B)	8	2.30	5	1.30	5	1.30	8	2.30	5	1.00	5	1.30
060 Navigation			6	1.30	6	2.00			6	1.30	6	2.00
Allgemeine Navigation	9	2.00		(1.00)		(0.30)	9	2.00		(1.00)		(0.30)
Funknavigation	10	1.30		(0.30)		(1.30)	10	1.30		(0.30)		(1.30)
070 Betriebliche Verfahren (B)	11	1.20	7	0.45			11	1.20	7	1.20		
080 Aerodynamik (B)	12	1.00	8	0.45			12	1.00	8	1.00		
090 Sprechfunkverkehr			9	0.30	7	0.30			9	0.30	7	0.30
VFR-Sprechfunkverkehr	13	0.30		(0.30)			13	0.30		(0.30)		

IFR- Sprechfunkverkehr	14	0.30				(0.30)	14	0.30				(0.30)
Gesamt	14	20.30		11.45	7	8.45	14	20.30	9	12.50	7	8.45

Anmerkung 1: Für die Anrechnung von Flugzeiten und theoretischen Kenntnissen siehe JAR-FCL 1.050 (b) und 2.050 (b).

Anmerkung 2: Ein (B) zeigt an, dass für die Umschreibung einer ATPL(A) in eine ATPL(H) und umgekehrt eine ergänzende Ausbildung (Bridge Instruction) erforderlich ist (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.050(b) und Anhang 1 zu JAR-FCL 2.050(b))