



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den XXX
[...](2011) XXX

D011541/03

VERORDNUNG (EU) Nr. .../.. DER KOMMISSION

vom XXX

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

- (1) ‚Teil-FCL-Lizenz‘ bezeichnet eine Flugbesatzungslizenz, die den Anforderungen von Anhang I entspricht;
- (2) ‚JAR-Vorschriften‘ bezeichnet von den Gemeinsamen Luftfahrtbehörden (Joint Aviation Authorities, JAA) erlassene und am 30. Juni 2009 geltende Vorschriften (Joint Aviation Requirements);
- (3) ‚Pilotenlizenz für Leichtflugzeuge (Light aircraft pilot licence, LAPL)‘ bezeichnet eine Pilotenlizenz für Freizeitluftverkehr gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008;
- (4) ‚JAR-gemäße Lizenz‘ bezeichnet die von einem Mitgliedstaat, der die einschlägigen JAR-Vorschriften umgesetzt hat und innerhalb des JAA-Systems bezüglich solcher JAR-Vorschriften zur gegenseitigen Anerkennung empfohlen wurde, gemäß den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften, die die JAR-Vorschriften und -Verfahren widerspiegeln, erteilte oder anerkannte Pilotenlizenz und zugehörigen Berechtigungen, Zeugnisse, Anerkennungen und/oder Qualifikationen;
- (5) ‚nicht JAR-gemäße Lizenz‘ bezeichnet die von einem Mitgliedstaat, der bezüglich der einschlägigen JAR-Vorschriften nicht zur gegenseitigen Anerkennung empfohlen wurde, gemäß einzelstaatlicher Rechtsvorschriften erteilte oder anerkannte Pilotenlizenz;
- (6) ‚Anrechnung‘ bezeichnet die Anerkennung bisheriger Erfahrung oder Qualifikationen;
- (7) ‚Anrechnungsbericht‘ bezeichnet einen Bericht, auf dessen Grundlage bisherige Erfahrung oder Qualifikationen anerkannt werden können;
- (8) ‚Umwandlungsbericht‘ bezeichnet einen Bericht, auf dessen Grundlage eine Lizenz in eine Teil-FCL-Lizenz umgewandelt werden kann;
- (9) ‚JAR-gemäßes Tauglichkeitszeugnis für Piloten und Zeugnis flugmedizinischer Sachverständiger‘ bezeichnet das von einem Mitgliedstaat, der die einschlägigen JAR-Vorschriften umgesetzt hat und innerhalb des JAA-Systems bezüglich solcher JAR-Vorschriften zur gegenseitigen Anerkennung empfohlen wurde, gemäß den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften, die die JAR-Vorschriften und -Verfahren widerspiegeln, erteilte oder anerkannte Zeugnis;
- (10) ‚nicht JAR-gemäßes Tauglichkeitszeugnis für Piloten und Zeugnis flugmedizinischer Sachverständiger‘ bezeichnet das von einem Mitgliedstaat, der bezüglich der einschlägigen JAR-Vorschriften nicht zur gegenseitigen Anerkennung empfohlen wurde, gemäß einzelstaatlichen Rechtsvorschriften ausgestellt oder anerkannte Zeugnis.

Artikel 3

Erteilung von Pilotenlizenzen und Tauglichkeitszeugnissen

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

Artikel 4

Bestehende einzelstaatliche Pilotenlizenzen

1. JAR-gemäße Lizenzen, die ein Mitgliedstaat vor dem 8. April 2012 erteilt oder anerkannt hat, gelten als gemäß dieser Verordnung ausgestellt. Die Mitgliedstaaten ersetzen diese Lizenzen spätestens bis 8. April 2017 durch Lizenzen, die dem in Teil-ARA festgelegten Format entsprechen.
2. Nicht JAR-gemäße Lizenzen, einschließlich zugehöriger Berechtigungen, Zeugnisse, Anerkennungen und/oder Qualifikationen, die ein Mitgliedstaat vor der Anwendbarkeit dieser Verordnung erteilt oder anerkannt hat, werden von dem Mitgliedstaat, der die Lizenz erteilt hat, in Teil-FCL-Lizenzen umgewandelt.
3. Nicht JAR-gemäße Lizenzen werden in Teil-FCL-Lizenzen und zugehörige Berechtigungen oder Zeugnisse umgewandelt im Einklang mit
 - a) den Bestimmungen von Anhang II oder
 - b) den Festlegungen in einem Umwandlungsbericht.
4. Der Umwandlungsbericht
 - a) wird von dem Mitgliedstaat, der die Pilotenlizenz erteilt hat, in Konsultation mit der Europäischen Agentur für Flugsicherheit („die Agentur“) erstellt;
 - b) nennt die einzelstaatlichen Anforderungen, auf deren Grundlage die Pilotenlizenzen erteilt wurden;
 - c) gibt den Umfang der Rechte an, die den Piloten eingeräumt wurden;
 - d) gibt an, für welche Anforderungen des Anhangs I eine Anrechnung gewährt werden soll;
 - e) gibt eventuelle Einschränkungen, die in die Teil-FCL-Lizenzen aufgenommen werden sollen, und etwaige Anforderungen, die der Pilot erfüllen muss, damit diese Einschränkungen aufgehoben werden können, an.
5. Der Umwandlungsbericht umfasst Kopien aller Dokumente, die zum Nachweis der in Absatz 4 Buchstaben a bis e genannten Punkte erforderlich sind, einschließlich Kopien der einschlägigen einzelstaatlichen Anforderungen und Verfahren. Bei der Erstellung des Umwandlungsberichts verfolgen die Mitgliedstaaten das Ziel, es den Piloten so weit wie möglich zu erlauben, ihren derzeitigen Tätigkeitsumfang aufrecht zu erhalten.

6. Ungeachtet Absatz 1 und Absatz 3 werden für Inhaber von Lehrberechtigungen für Klassenberechtigungen oder von Prüferberechtigungen, die Rechte für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten besitzen, diese Rechte in Lehrberechtigungen für Musterberechtigungen oder eine Prüferberechtigung für Flugzeuge mit einem Piloten umgewandelt.
7. Ein Mitgliedstaat kann einem Flugschüler unter den folgenden Bedingungen erlauben, eingeschränkte Rechte unbeaufsichtigt auszuüben, bevor er allen Anforderungen genügt, deren Erfüllung Voraussetzung für die Erteilung einer LAPL ist:
 - a) die Rechte sind auf das Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats oder auf einen Teil davon beschränkt;
 - b) die Rechte sind auf ein begrenztes geografisches Gebiet und auf ein einmotoriges Flugzeug mit Kolbenantrieb mit einer höchstzulässigen Startmasse von nicht mehr als 2000 kg beschränkt und schließen keine Fluggastbeförderung ein;
 - c) die Erlaubnisse werden auf der Grundlage einer individuellen von einem Lehrberechtigten durchgeführten Sicherheitsrisikobewertung im Anschluss an eine vom Mitgliedstaat durchgeführte konzeptionelle Sicherheitsbewertung erteilt;
 - d) der Mitgliedstaat legt der Kommission und der Agentur alle drei Jahre Berichte vor.

Artikel 5

Bestehende einzelstaatliche Tauglichkeitszeugnisse für Piloten und Zeugnisse flugmedizinischer Sachverständiger

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

Sie gilt ab dem 8. April 2012.

2. Abweichend von Absatz 1 können die Mitgliedstaaten entscheiden, die folgenden Bestimmungen des Anhangs I bis zum 8. April 2015 nicht anzuwenden:
 - a) die Bestimmungen zu Pilotenlizenzen für Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit, Luftschiffe, Ballone und Segelflugzeuge;
 - b) die Bestimmungen des Abschnitts B;
 - c) die Bestimmungen der Absätze FCL.800, FCL.805, FCL.815 und FCL.820;
 - d) im Fall von Hubschraubern die Bestimmungen des Kapitels 8 von Abschnitt J;
 - e) die Bestimmungen der Kapitel 10 und 11 von Abschnitt J.
3. Abweichend von Absatz 1 können die Mitgliedstaaten entscheiden, bis zum 8. April 2014 von ihnen erteilte nicht JAR-gemäße Flugzeug- und Hubschrauberlizenzen nicht umzuwandeln.
4. Abweichend von Absatz 1 können die Mitgliedstaaten entscheiden, die Bestimmungen dieser Verordnung bis zum 8. April 2014 nicht auf Piloten anzuwenden, die eine von einem Drittland erteilte Lizenz und ein zugehöriges Tauglichkeitszeugnis besitzen und am nichtgewerblichen Betrieb von in Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben b oder c der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 genannten Luftfahrzeugen beteiligt sind.
5. Abweichend von Absatz 1 können die Mitgliedstaaten entscheiden, die Bestimmungen des Unterabschnitts 3 von Abschnitt B des Anhangs IV bis zum 8. April 2015 nicht anzuwenden.
6. Abweichend von Absatz 1 können die Mitgliedstaaten entscheiden, die Bestimmungen von Abschnitt C des Anhangs IV bis zum 8. April 2014 nicht anzuwenden.
7. Wendet ein Mitgliedstaat die Bestimmungen der Absätze 2 bis 6 an, ist dies der Kommission und der Agentur mitzuteilen. Bei der Mitteilung sind die Gründe für die Abweichung sowie das Programm zur Durchführung mit geplanten Maßnahmen und zugehörigem Zeitplan mitzuteilen.

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

Brüssel, den

Für die Kommission

Der Präsident

ANHANG I

[TEIL-FCL]

ABSCHNITT A

ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN

FCL.001 Zuständige Behörde

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

FCL.005 Geltungsbereich

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

FCL.010 Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieses Teils gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

„Flugzeit“:

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

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

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

bei Segelflugzeugen bezeichnet dies die Gesamtzeit ab dem Zeitpunkt, zu dem das Segelflugzeug den Startlauf beginnt, bis zu dem Zeitpunkt, zu dem das Segelflugzeug am Ende des Fluges endgültig zum Stillstand kommt;

bei Ballonen bezeichnet dies die Gesamtzeit ab dem Zeitpunkt, zu dem der Korb vom Boden abhebt, um zu starten, bis zu dem Zeitpunkt, zu dem er am Ende des Fluges endgültig zum Stillstand kommt.

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

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

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

„Ballongruppe“ bezeichnet eine Kategorisierung von Ballonen nach Maßgabe der Größe oder des Rauminhalts der Hülle.

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

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

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

„Instrumentenzeit“ bezeichnet Instrumentenflugzeit oder Instrumentenbodenzeit.

„Betrieb mit mehreren Piloten“:

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

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

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

„Luftfahrzeug mit mehreren Piloten“:

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

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

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

„Sonstige Ausbildungsgeräte (OTD)“ bezeichnet Ausbildungsmittel, die keine Flugsimulatoren, Flugübungsgeräte oder Flug- und Navigationsverfahrenstrainer sind und die ein Ausbildungsmittel für diejenigen Fälle darstellen, in denen keine vollständige Cockpitumgebung erforderlich ist.

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

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

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

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

„Motorsegler“ bezeichnet ein Luftfahrzeug, das mit einem oder mehreren Triebwerken ausgerüstet ist und bei abgestellten Triebwerken die Eigenschaften eines Segelflugs aufweist.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

„Verantwortlicher Pilot in Ausbildung (Student Pilot-in-Command, SPIC)“ bezeichnet einen Flugschüler, der bei einem Flug mit einem Lehrberechtigten als verantwortlicher Pilot handelt,

wobei der Lehrberechtigte den Flugschüler nur beobachtet und keinen Einfluss auf den Flug des Luftfahrzeugs nimmt oder diesen kontrolliert.

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

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

„Reisemotorsegler (Touring Motor Glider, TMG)“ bezeichnet eine bestimmte Klasse von Motorseglern mit einem fest montierten, nicht einziehbaren Triebwerk und einem nicht versenkbaren Propeller. Ein TMG muss gemäß dem Flughandbuch aus eigener Kraft starten und steigen können.

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

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

a) Anträge auf Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung von Pilotenlizenzen und damit verbundenen Berechtigungen und Zeugnissen sind bei der zuständigen Behörde in der von dieser Behörde festgelegten Form und Weise zu stellen. Dem Antrag sind Nachweise darüber beizufügen, dass der Bewerber die Anforderungen für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung der Lizenz oder des Zeugnisses sowie damit verbundener Berechtigungen oder Befugnisse erfüllt, wie in diesem Teil und im Teil-Medical festgelegt.

b) Einschränkungen oder Erweiterungen der mit einer Lizenz, einer Berechtigung oder einem Zeugnis verliehenen Rechte werden in der Lizenz oder dem Zeugnis mit einem Vermerk seitens der zuständigen Behörde versehen.

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

d) Anträge auf die Erteilung einer Lizenz für eine weitere Luftfahrzeugkategorie oder auf die Erteilung weiterer Berechtigungen oder Zeugnisse sowie für einen Nachtrag zu oder eine Verlängerung oder Erneuerung dieser Lizenzen, Berechtigungen oder Zeugnisse sind bei der zuständigen Behörde zu stellen, die die Pilotenlizenz ursprünglich ausgestellt hat, es sei denn, der Pilot hat einen Wechsel der zuständigen Behörde und eine Übertragung seiner Lizenzierung und medizinischen Berichte auf diese Behörde beantragt.

FCL.020 Flugschüler

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

Vor dem ersten Alleinflug muss ein Flugschüler mindestens:

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

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

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

a) Pflichten des Bewerbers

(1) Bewerber müssen sämtliche Prüfungen für eine bestimmte Lizenz oder Berechtigung unter der Verantwortlichkeit desselben Mitgliedstaats ablegen.

(2) Bewerber dürfen die Prüfung nur ablegen, wenn die zugelassene Ausbildungsorganisation (ATO), die für ihre Ausbildung verantwortlich ist, eine Empfehlung ausspricht, nachdem sie die entsprechenden Teile des Ausbildungslehrgangs für die theoretischen Kenntnisse auf einem zufriedenstellenden Niveau abgeschlossen haben.

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

b) Bewertungskriterien

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

(2) Sofern in diesem Teil nicht etwas anderes festgelegt ist, hat ein Bewerber die Prüfung der theoretischen Kenntnisse für die entsprechende Pilotenlizenz oder Berechtigung erfolgreich abgeschlossen, wenn er alle erforderlichen Prüfungsarbeiten innerhalb einer Frist von 18 Monaten, gerechnet ab dem Ende des Kalendermonats, in dem der Bewerber erstmals zu einer Prüfung angetreten ist, bestanden hat.

(3) Wenn ein Bewerber eine der Prüfungsarbeiten nach 4 Versuchen nicht bestanden hat, oder wenn er nicht alle Arbeiten innerhalb von entweder 6 Sitzungen oder der in Absatz 2 genannten Frist bestanden hat, muss er alle Prüfungsarbeiten wiederholen.

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

c) Gültigkeitszeitraum

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

i) zur Erteilung einer Leichtflugzeug-Pilotenlizenz, einer Privatpilotenlizenz, einer Segelflugzeug-Pilotenlizenz oder einer Ballon-Pilotenlizenz für einen Zeitraum von 24 Monaten;

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

iii) die in obigen Absätzen (i) und (ii) genannten Zeiträume werden ab dem Tag gerechnet, zu dem der Pilot die Prüfung der theoretischen Kenntnisse gemäß Buchstabe b Nummer 2 erfolgreich abgelegt hat.

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

i) einer in der Lizenz eingetragenen IR oder

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

FCL.030 Praktische Prüfung

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

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

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

FCL.035 Anrechnung von Flugzeit und theoretischen Kenntnissen

a) Anrechnung von Flugzeit

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

(2) Verantwortlicher Pilot oder Pilot in Ausbildung

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

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

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

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

b) Anrechnung theoretischer Kenntnisse

(1) Bewerbern, die die Prüfung der theoretischen Kenntnisse für eine Lizenz für Verkehrspiloten bestanden haben, wird dies auf die Anforderungen bezüglich theoretischer Kenntnisse für die Leichtflugzeug-Pilotenlizenz, die Privatpilotenlizenz, die Lizenz für Berufspiloten und, außer im Falle von Hubschraubern, die IR in derselben Luftfahrzeugkategorie angerechnet.

(2) Bewerbern, die die Prüfung der theoretischen Kenntnisse für eine Lizenz für Berufspiloten bestanden haben, wird dies auf die Anforderung bezüglich theoretischer Kenntnisse für die Leichtflugzeug-Pilotenlizenz oder eine Privatpilotenlizenz in derselben Luftfahrzeugkategorie angerechnet.

(3) Inhabern einer IR oder Bewerbern, die die Prüfung der theoretischen Kenntnisse für eine Luftfahrzeugkategorie bestanden haben, wird dies vollständig auf die Anforderungen für die theoretische Ausbildung und Prüfung für eine IR in einer anderen Luftfahrzeugkategorie angerechnet.

(4) Inhabern einer Pilotenlizenz wird eine Lizenz in einer anderen Luftfahrzeugkategorie gemäß Anhang 1 dieses Teils auf die Anforderungen für die theoretische Ausbildung und Prüfung angerechnet.

Diese Anrechnung gilt auch für Bewerber um eine Pilotenlizenz, die die theoretische Prüfung für die Erteilung dieser Lizenz bereits in einer anderen Luftfahrzeugkategorie erfolgreich abgelegt haben, solange dies innerhalb der in FCL.025(c) genannten Gültigkeitsfrist liegt.

FCL.040 Ausübung der mit Lizenzen verbundenen Rechte

Für die Ausübung der mit einer Lizenz verliehenen Rechte ist die Gültigkeit der darin enthaltenen Berechtigungen, soweit zutreffend, und des Tauglichkeitszeugnisses Voraussetzung.

FCL.045 Verpflichtung, Dokumente mitzuführen und vorzuweisen

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

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

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

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

FCL.050 Aufzeichnung von Flugzeiten

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

FCL.055 Sprachkenntnisse

a) *Allgemeines.* Piloten von Flugzeugen, Hubschraubern, Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit und Luftschiffen, die das Funktelefon benutzen müssen, dürfen die mit ihren Lizenzen verbundenen Rechte und Berechtigungen nur ausüben, wenn sie in ihrer Lizenz einen Sprachenvermerk entweder für Englisch oder für die Sprache besitzen, die beim Flug für die Funkkommunikation verwendet wird. In dem Vermerk müssen die Sprache, das Niveau der Sprachkenntnisse und das Gültigkeitsdatum angegeben sein.

b) Bewerber um einen Sprachenvermerk müssen gemäß Anhang 2 dieses Teils mindestens Sprachkenntnisse sowohl auf der Ebene der Einsatzfähigkeit für den Gebrauch der Sprechgruppen als auch für den Gebrauch normaler Sprache besitzen. Hierzu muss der Bewerber die Fähigkeit zu Folgendem nachweisen:

- (1) effektiv zu kommunizieren sowohl bei rein akustischem Kontakt als auch mit einem anwesenden Gesprächspartner;
- (2) präzise und deutlich über alltägliche und arbeitsbezogene Themen zu kommunizieren;
- (3) geeignete Kommunikationsstrategien für den Austausch von Mitteilungen und zur Erkennung und Beseitigung von Missverständnissen in einem allgemeinen oder arbeitsbezogenen Zusammenhang zu verwenden;
- (4) die sprachlichen Herausforderungen aufgrund von Komplikationen oder unerwarteten Ereignissen, die sich im Zusammenhang mit einer routinemäßigen Arbeitssituation oder Kommunikationsaufgabe ergeben, mit der sie ansonsten vertraut sind, erfolgreich zu handhaben und
- (5) einen Dialekt oder mit einem Akzent sprechen, der in Luftfahrtkreisen verstanden wird.

c) Außer bei Piloten, die Sprachkenntnisse auf Expertenniveau gemäß Anhang 2 dieses Teils nachgewiesen haben, muss der Sprachenvermerk regelmäßig neu bewertet werden, und zwar:

- (1) alle 4 Jahre, wenn die Stufe der Einsatzfähigkeit nachgewiesen wurde, bzw.
- (2) **alle 6 Jahre, wenn die höhere Stufe nachgewiesen wurde.**

d) *Besondere Anforderungen an Inhaber einer Instrumentenflugberechtigung (IR).* Ungeachtet der vorstehenden Absätze müssen Inhaber einer IR die Fähigkeit nachgewiesen haben, die englische Sprache auf einer Ebene zu verwenden, die es ihnen erlaubt:

- (1) alle Informationen für die Durchführung aller Phasen eines Fluges einschließlich der Flugvorbereitung zu verstehen;
- (2) Funktelefonie in allen Phasen des Fluges einschließlich Notfällen zu verwenden;
- (3) mit anderen Besatzungsmitgliedern in allen Phasen des Fluges einschließlich der Flugvorbereitung zu kommunizieren.

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

FCL.060 Flugerfahrung in jüngster Zeit

a) *Ballone*. Ein Pilot darf einen Ballon im gewerblichen Luftverkehr oder zur Beförderung von Fluggästen nur betreiben, wenn er in den letzten 180 Tagen Folgendes absolviert hat:

(1) mindestens 3 Flüge als in einem Ballon fliegender Pilot, davon mindestens 1 Flug in einem Ballon der entsprechenden Klasse und Gruppe, oder

(2) 1 Flug in der entsprechenden Ballonklasse und -gruppe unter der Aufsicht eines Lehrberechtigten, der gemäß Unterabschnitt J qualifiziert ist.

b) *Flugzeuge, Hubschrauber, Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit, Luftschiffe und Segelflugzeuge*. Ein Pilot darf ein Flugzeug im gewerblichen Luftverkehr oder zum Transport von Fluggästen nur betreiben:

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

(2) als PIC bei Nacht, außer wenn er

i) in den letzten 90 Tagen mindestens 1 Start, Landeanflug und Landung bei Nacht als Pilot in einem Luftfahrzeug desselben Musters oder derselben Klasse oder in einem FFS absolviert hat, der dieses Muster oder diese Klasse nachbildet, oder

ii) eine IR besitzt;

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

i) die Anforderungen gemäß Buchstabe b Nummer 1 erfüllt hat, oder

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

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

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

(5) Wenn ein Pilot das Recht zum Führen von mehr als einem Muster technisch nicht komplizierter Hubschrauber mit ähnlichen Handling- und Betriebseigenschaften wie in den gemäß

Teil-21 ermittelten betrieblichen Eignungsdaten definiert besitzt, können die gemäß Nummer 1 verlangten 3 Starts, Landeanflüge und Landungen in einem einzigen dieser Muster absolviert werden, sofern der Pilot während der letzten 6 Monate mindestens 2 Flugstunden in jedem der Hubschraubermuster absolviert hat.

c) Besondere Anforderungen für den gewerblichen Luftverkehr

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

(2) Wenn der Pilot die Anforderung gemäß Nummer 1 nicht erfüllt, muss er einen Schulungsflug im Luftfahrzeug oder in einem FFS des zu verwendenden Luftfahrzeugmusters absolvieren, was mindestens die in Buchstabe b Nummer 1 und 2 genannten Anforderungen umfasst, bevor er seine Rechte ausüben kann.

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

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

(1) als Mitglied einer Besatzung mit mehreren Piloten und

(2) unter der Voraussetzung, dass ein solcher Inhaber der einzige Pilot in der Flugbesatzung ist, der das Alter von 60 Jahren erreicht hat.

b) *Altersgruppe ab 65 Jahren.* Ein Inhaber einer Pilotenlizenz, der das Alter von 65 Jahren erreicht hat, darf nicht als Pilot eines Luftfahrzeugs im gewerblichen Luftverkehr tätig sein.

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

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

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

ABSCHNITT B

LEICHTFLUGZEUG-PILOTENLIZENZ - LAPL

KAPITEL 1

Allgemeine Anforderungen

FCL.100 **LAPL - Mindestalter**

Bewerber um die LAPL müssen:

- a) im Falle von **Flugzeugen** und Hubschraubern mindestens **17 Jahre** alt sein;
- b) im Falle von **Segelflugzeugen** und Ballonen mindestens **16 Jahre** alt sein.

FCL.105 **LAPL - Rechte und Bedingungen**

- a) *Allgemeines.* Die Rechte des Inhabers einer LAPL bestehen darin, ohne Vergütung als PIC im nichtgewerblichen Betrieb in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie tätig zu sein.
- b) *Bedingungen.* Bewerber um die LAPL müssen in der praktischen Prüfung die Anforderungen für die betreffende Luftfahrzeugkategorie und, soweit zutreffend, für die verwendete Luftfahrzeugklasse bzw. das verwendete Luftfahrzeugmuster erfüllt haben.

FCL.110 **LAPL - Anrechnung für dieselbe Luftfahrzeugkategorie**

- a) Bewerbern für eine LAPL, die Inhaber einer weiteren Lizenz in derselben Luftfahrzeugkategorie waren, wird dies vollständig auf die Anforderungen der LAPL in dieser Luftfahrzeugkategorie angerechnet.
- b) Ungeachtet des vorstehenden Absatzes muss der Bewerber eine praktische Prüfung gemäß FCL.125 für die Erteilung einer LAPL in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie ablegen, wenn die Lizenz abgelaufen ist.

FCL.115 **LAPL - Ausbildungslehrgang**

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

FCL.120 **LAPL - Prüfung der theoretischen Kenntnisse**

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

- a) allgemeine Sachgebiete:
 - Luftrecht,
 - menschliches Leistungsvermögen,

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

FCL.125 LAPL - Praktische Prüfung

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

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

c) Prüfungsmaßstäbe

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

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

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

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

KAPITEL 2

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

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

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

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

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

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

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

(2) 6 Stunden überwachter Alleinflug, davon mindestens 3 Stunden Allein-Überlandflug mit mindestens 1 Überlandflug von mindestens 150 km (80 NM), wobei 1 vollständig abgeschlossene Landung auf einem anderen Flugplatz als dem Startflugplatz durchgeführt wurde.

b) *Besondere Anforderungen an Bewerber mit einer LAPL(S) mit TMG-Erweiterung.* Bewerber um eine LAPL(A), die Inhaber einer LAPL(S) mit TMG-Erweiterung sind, müssen nach Eintragung der TMG-Erweiterung mindestens 21 Flugstunden auf TMGs absolviert haben und die Anforderungen der FCL.135.A(a) auf Flugzeugen erfüllt haben.

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

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

(1) die gesamte Flugzeit als PIC überschreiten;

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

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

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

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

(1) 3 Stunden Flugunterricht, die Folgendes umfassen:

i) 10 Starts und Landungen mit Fluglehrer, und

- ii) 10 überwachte Allein-Starts und -Landungen.
- (2) eine praktische Prüfung, in der ein angemessener Stand der praktischen Fähigkeiten in der neuen Klasse nachgewiesen wurde. Während dieser praktischen Prüfung muss der Bewerber gegenüber dem Prüfer auch einen angemessenen Stand der theoretischen Kenntnisse in der anderen Klasse auf den folgenden Gebieten nachweisen:
- i) betriebliche Verfahren,
 - ii) Flugleistung und Flugplanung,
 - iii) allgemeine Flugzeugkunde.
- b) Bevor der Inhaber einer LAPL die mit der Lizenz verbundenen Rechte auf einer anderen Flugzeugbaureihe als derjenigen ausüben darf, die für die praktische Prüfung verwendet wurde, muss der Pilot eine Unterschiedsschulung und ein Vertrautmachen absolvieren. Die Unterschiedsschulung muss in das Bordbuch des Piloten oder ein gleichwertiges Dokument eingetragen und vom Lehrberechtigten unterzeichnet werden.

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

- a) Inhaber einer LAPL(A) dürfen die mit ihrer Lizenz verbundenen Rechte nur ausüben, wenn sie in den letzten 24 Monaten als Flugzeug- oder TMG-Piloten mindestens Folgendes absolviert haben:
- (1) mindestens 12 Flugstunden als PIC einschließlich 12 Starts und Landungen und
 - (2) Auffrischungsschulung von mindestens 1 Stunde Gesamtflugzeit mit einem Lehrberechtigten.
- b) Inhaber einer LAPL(A), die die Anforderungen gemäß Buchstabe a nicht erfüllen, müssen
- (1) eine Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfer ablegen, bevor sie die Ausübung der mit ihrer Lizenz verbundenen Rechte wieder aufnehmen, oder
 - (2) die weiteren Flugzeiten oder Starts und Landungen absolvieren, wobei sie mit Fluglehrer oder alleine unter der Aufsicht eines Lehrberechtigten fliegen, um die Anforderungen gemäß Buchstabe a zu erfüllen.

KAPITEL 4

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

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

- a) Die Rechte des Inhabers einer LAPL für Segelflugzeuge bestehen darin, als PIC auf Segelflugzeugen und Reisemotorseglern tätig zu sein. Um die Rechte auf einem TMG ausüben zu können, muss der Inhaber die Anforderungen in FCL.135.S erfüllen.
- b) Inhaber einer LAPL(S) dürfen nur Fluggäste befördern, wenn sie nach der Erteilung der Lizenz 10 Stunden Flugzeit oder 30 Starts als PIC auf Segelflugzeugen oder Reisemotorseglern absolviert haben.

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

- a) Bewerber um eine LAPL(S) müssen mindestens 15 Stunden Flugunterricht in Segelflugzeugen oder Reisemotorseglern absolviert haben; der Unterricht muss mindestens Folgendes einschließen:
- (1) 10 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer,
 - (2) 2 Stunden überwachter Alleinflug,
 - (3) 45 Starts und Landungen,
 - (4) 1 Allein-Überlandflug von mindestens 50 km (27 NM) oder 1 Überlandflug mit Fluglehrer von mindestens 100 km (55 NM).
- b) Von den 15 gemäß Buchstabe a erforderlichen Stunden dürfen höchstens 7 Stunden in einem TMG absolviert worden sein.
- c) *Anrechnung.* Bei Bewerbern, die bereits Erfahrung als PIC besitzen, kann eine Anrechnung auf die Anforderungen in Buchstabe a erfolgen.

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

- (1) die gesamte Flugzeit als PIC überschreiten;
- (2) 50 % der gemäß Buchstabe a erforderlichen Stunden überschreiten;
- (3) die Anforderungen gemäß Buchstabe a Nummer 2 bis Buchstabe a Nummer 4 beinhalten.

FCL.130.S LAPL(S) - Startarten

- a) Die Rechte der LAPL(S) sind auf die Startart beschränkt, in der die praktische Prüfung absolviert wurde. Diese Beschränkung kann aufgehoben werden, wenn der Pilot Folgendes absolviert hat:

im Falle eines Windenstarts und Fahrzeugstarts mindestens 10 Starts beim Flugunterricht mit Fluglehrer und 5 Alleinstarts unter Aufsicht;

im Falle eines F-Schlepps oder Selbststarts mindestens 5 Starts im Flugunterricht mit Fluglehrer und 5 Alleinstarts unter Aufsicht. Im Falle eines Selbststarts kann der Flugunterricht mit Fluglehrer in einem TMG absolviert werden;

(3) im Falle eines Bungee-Starts mindestens 3 Starts im Flugunterricht mit Fluglehrer oder alleine unter Aufsicht.

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

c) Zur Aufrechterhaltung der Rechte in jeder Startart müssen Piloten mindestens 5 Starts während der letzten 24 Monate ausgeführt haben, ausgenommen Bungee-Starts, in welchem Fall Piloten nur 2 Starts ausgeführt haben müssen.

d) Wenn der Pilot die Anforderung gemäß Buchstabe c nicht erfüllt, muss er die zusätzliche Zahl der Starts in einem Flug mit Fluglehrer oder alleine unter der Aufsicht eines Lehrberechtigten absolvieren, um die Rechte zu erneuern.

FCL.135.S LAPL(S) - Erweiterung der Rechte auf TMG

Die Rechte einer LAPL(S) werden auf ein TMG erweitert, wenn der Pilot bei einer ATO mindestens Folgendes absolviert hat:

a) 6 Stunden Flugunterricht auf einem TMG, die Folgendes umfassten:

(1) 4 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer,

(2) 1 Allein-Überlandflug von mindestens 150 km (80 NM), wobei 1 vollständige Landung auf einem anderen Flugplatz als dem Startflugplatz durchgeführt wurde;

b) eine praktische Prüfung, in der ein angemessener Stand der praktischen Fähigkeiten in einem TMG nachgewiesen wurde. Während dieser praktischen Prüfung muss der Bewerber gegenüber dem Prüfer auch einen angemessenen Stand der theoretischen Kenntnisse für den TMG auf den folgenden Gebieten nachweisen:

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

FCL.140.S LAPL(S) - Anforderungen hinsichtlich der fortlaufenden Flugerfahrung

a) *Segelflugzeuge und Reisemotorsegler*. Inhaber einer LAPL(S) dürfen die mit ihrer Lizenz verbundenen Rechte auf Segelflugzeugen oder Reisemotorseglern nur ausüben, wenn

sie in den letzten 24 Monaten auf Segelflugzeugen oder Reisemotorseglern mindestens Folgendes absolviert haben:

- (1) 5 Stunden Flugzeit als PIC einschließlich 15 Starts;
 - (2) 2 Schulungsflüge mit einem Lehrberechtigten;
- b) *TMG*. Inhaber einer LAPL(S) dürfen ihre Rechte auf einen TMG nur ausüben, wenn sie
- (1) auf TMGs in den letzten 24 Monaten Folgendes absolviert haben:
 - i) mindestens 12 Flugstunden als PIC einschließlich 12 Starts und Landungen sowie
 - ii) Auffrischungsschulung von mindestens 1 Stunde Gesamtflugzeit mit einem Lehrberechtigten.
 - (2) Wenn der Inhaber der LAPL(S) auch die Rechte zum Fliegen von Flugzeugen besitzt, können die Anforderungen gemäß Nummer 1 auf Flugzeugen erfüllt werden.
- c) Inhaber einer LAPL(S), die die Anforderungen gemäß Buchstabe a oder b nicht erfüllen, müssen, bevor sie ihre Rechte wieder ausüben dürfen,
- (1) eine Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfer auf einem Segelflugzeug bzw. einem TMG ablegen oder
 - (2) die weiteren Flugzeiten oder Starts und Landungen absolvieren, wobei sie mit Fluglehrer oder alleine unter der Aufsicht eines Lehrberechtigten fliegen, um die Anforderungen gemäß Buchstabe a oder b zu erfüllen.

ABSCHNITT C

PRIVATPILOTENLIZENZ (PPL), SEGELFLUGZEUGPILOTENLIZENZ (SPL) UND BALLONPILOTENLIZENZ (BPL)

KAPITEL 1

Allgemeine Anforderungen

FCL.200 Mindestalter

- a) Bewerber um eine PPL müssen mindestens 17 Jahre alt sein;
- b) Bewerber um eine BPL oder SPL müssen mindestens 16 Jahre alt sein.

FCL.205 Bedingungen

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

FCL.210 Ausbildungslehrgang

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

FCL.215 Prüfung der theoretischen Kenntnisse

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

allgemeine Sachgebiete:

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

— Navigation.

FCL.235 Praktische Prüfung

- a) Bewerber um eine BPL, SPL oder PPL müssen durch Ablegen einer praktischen Prüfung nachweisen, dass sie als PIC in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie die einschlägigen Verfahren und Manöver mit der den verliehenen Rechten angemessenen Kompetenz beherrschen.
- b) Bewerber um die praktische Prüfung müssen Flugunterricht auf derselben Luftfahrzeugklasse oder demselben Luftfahrzeugmuster oder einer Gruppe von Ballonen erhalten haben, die für die praktische Prüfung verwendet werden.
- c) Prüfungsmaßstäbe
 - (1) Die praktische Prüfung ist in verschiedene Teile gegliedert, in denen die verschiedenen Phasen des Fluges entsprechend der geflogenen Luftfahrzeugkategorie behandelt werden.
 - (2) Wenn der Bewerber einen Punkt eines Prüfungsteils nicht besteht, ist der gesamte Prüfungsteil nicht bestanden. Wenn der Bewerber mehr als einen Prüfungsteil nicht besteht, ist die gesamte Prüfung nicht bestanden. Wenn der Bewerber nur 1 Prüfungsteil nicht besteht, muss er nur diesen Prüfungsteil wiederholen.
 - (3) Muss die Prüfung gemäß Nummer 2 wiederholt werden, so bewirkt Nichtbestehen eines Teils – einschließlich jener Teile, die bei einem früheren Versuch bestanden wurden –, dass der Bewerber die gesamte Prüfung nicht bestanden hat.
 - (4) Falls nicht sämtliche Prüfungsteile in zwei Versuchen bestanden werden, muss eine weitere Ausbildung absolviert werden.

KAPITEL 2

Besondere Anforderungen für die PPL Flugzeuge - PPL(A)

FCL.205.A PPL(A) - Rechte

- a) Die Rechte des Inhabers einer PPL(A) bestehen darin, ohne Vergütung als PIC oder Kopilot auf Flugzeugen oder TMGs im nichtgewerblichen Betrieb tätig zu sein.
- b) Ungeachtet des vorstehenden Absatzes darf der Inhaber einer PPL(A) mit den Rechten eines Lehrberechtigten oder Prüfers eine Vergütung erhalten für
 - (1) die Durchführung von Flugunterricht für die LAPL(A) oder PPL(A);
 - (2) die Durchführung von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für diese Lizenzen;
 - (3) die mit diesen Lizenzen verbundenen Berechtigungen und Zeugnisse.

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

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

(1) 25 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer sowie

(2) 10 Stunden überwachter Alleinflug, davon mindestens 5 Stunden Allein-Überlandflug mit mindestens 1 Überlandflug von mindestens 270 km (150 NM), wobei vollständig abgeschlossene Landungen auf 2 anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt wurden.

b) *Besondere Anforderungen an Bewerber, die Inhaber einer LAPL(A) sind.* Bewerber um eine PPL(A), die Inhaber einer LAPL(A) sind, müssen nach der Erteilung der LAPL(A) mindestens 15 Stunden Flugzeit auf Flugzeugen absolviert haben, wovon mindestens 10 Stunden Flugunterricht sind, die in einem Ausbildungslehrgang bei einer ATO absolviert wurden. Dieser Ausbildungslehrgang muss mindestens 4 Stunden überwachten Alleinflug umfassen, davon mindestens 2 Stunden Allein-Überlandflug mit mindestens 1 Überlandflug von mindestens 270 km (150 NM), wobei vollständig abgeschlossene Landungen auf 2 anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt wurden.

c) *Besondere Anforderungen an Bewerber mit einer LAPL(S) mit TMG-Erweiterung.* Bewerber um eine PPL(A), die Inhaber einer LAPL(S) mit einer TMG-Erweiterung sind, müssen Folgendes absolviert haben:

(1) mindestens 24 Flugstunden auf TMG nach Eintragung der TMG-Erweiterung sowie

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

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

KAPITEL 5

Besondere Anforderungen für die Segelflugzeugpilotenlizenz (SPL)

FCL.205.S SPL - Rechte und Bedingungen

- a) Die Rechte für den Inhaber einer SPL bestehen darin, als PIC auf Segelflugzeugen und Reisemotorseglern tätig zu sein. Um die Rechte auf einem TMG ausüben zu können, muss der Inhaber die Anforderungen in FCL.135.S erfüllen.
- b) Inhaber einer SPL
- (1) dürfen nur Fluggäste befördern, wenn sie nach der Erteilung der Lizenz mindestens 10 Stunden Flugzeit oder 30 Starts als PIC auf Segelflugzeugen oder Reisemotorseglern absolviert haben;
 - (2) dürfen nur ohne Vergütung im nichtgewerblichen Betrieb tätig sein, solange sie nicht
 - i) das Alter von 18 Jahren erreicht haben,
 - ii) nach der Erteilung der Lizenz 75 Stunden Flugzeit oder 200 Starts als PIC auf Segelflugzeugen oder Reisemotorseglern absolviert haben,
 - iii) eine Befähigungsüberprüfung bei einem Prüfer absolviert haben.
- c) Ungeachtet Buchstabe b Nummer 2 darf der Inhaber einer SPL mit den Rechten eines Lehrberechtigten oder Prüfers eine Vergütung erhalten für
- die Durchführung von Flugunterricht für die LAPL(S) oder SPL;
- die Durchführung von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für diese Lizenzen;

die mit diesen Lizenzen verbundenen Berechtigungen und Zeugnisse.

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

a) Bewerber um eine SPL müssen mindestens 15 Stunden Flugunterricht auf Segelflugzeugen oder Reisemotorseglern absolviert haben; dies schließt zumindest die Anforderungen von FCL.110.S ein.

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

Bewerber um eine SPL, die im Zeitraum von 2 Jahren vor der Antragstellung Inhaber einer LAPL(S) waren, erhalten eine vollständige Anrechnung auf die Anforderungen bezüglich der theoretischen Kenntnisse und des Flugunterrichts.

Anrechnung. Bewerber, die Inhaber einer Pilotenlizenz für eine andere Luftfahrzeugkategorie mit Ausnahme von Ballonen sind, erhalten eine Anrechnung von 10 % ihrer gesamten Flugzeit als PIC auf solchen Luftfahrzeugen bis zu einer Höchstgrenze von 7 Stunden. Der Umfang der Anrechnung schließt in keinem Fall die Anforderungen von FCL.110.S Buchstabe a Nummer 2 bis Buchstabe a Nummer 4 ein.

FCL.220.S SPL - Startarten

Die Rechte der SPL sind auf die Startart beschränkt, in der die praktische Prüfung absolviert wurde. Diese Beschränkung kann aufgehoben und die neuen Rechte können ausgeübt werden, wenn der Pilot die Anforderungen gemäß FCL.130.S erfüllt.

FCL.230.S SPL - Anforderungen hinsichtlich der fortlaufenden Flugerfahrung

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

ABSCHNITT H

KLASSEN- UND MUSTERBERECHTIGUNGEN

KAPITEL 1

Allgemeine Anforderungen

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

- a) Abgesehen von LAPL, SPL und BPL dürfen Inhaber einer Pilotenlizenz nur als Piloten eines Luftfahrzeugs tätig sein, wenn sie über eine gültige und angemessene Klassen- oder Musterberechtigung verfügen, außer in dem Fall, dass sie sich praktischen Prüfungen oder Befähigungsüberprüfungen für die Erneuerung von Klassen- oder Musterberechtigungen unterziehen oder Flugunterricht erhalten.
- b) Ungeachtet Buchstabe a können Piloten im Falle von Flügen, die mit der Einführung oder Änderung von Luftfahrzeugmustern zusammenhängen, Inhaber eines speziellen von der zuständigen Behörde ausgestellten Zeugnisses sein, mit dem sie ermächtigt werden, die Flüge durchzuführen. Die Gültigkeit dieser Anerkennung muss auf diese speziellen Flüge beschränkt sein.
- c) Unbeschadet Buchstabe a und Buchstabe b können Piloten im Falle von Flügen, die mit der Einführung oder Änderung von Luftfahrzeugmustern zusammenhängen und die von Konstruktions- oder Fertigungsorganisationen im Rahmen ihrer Rechte durchgeführt werden, sowie von Schulungsflügen für die Erteilung einer Testflugberechtigung, wenn die Anforderungen dieses Abschnitts nicht erfüllt werden können, Inhaber einer gemäß FCL.820 erteilten Testflugberechtigung sein.

FCL.705 Rechte des Inhabers einer Klassen- oder Musterberechtigung

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

FCL.710 Klassen- und Musterberechtigungen – Unterschiedliche Baureihen

Um seine Rechte auf eine andere Luftfahrzeugbaureihe innerhalb einer Klassen- oder Musterberechtigung zu erweitern, muss der Pilot eine Unterschiedsschulung und ein Vertrautmachen absolvieren. Im Falle unterschiedlicher Baureihen innerhalb einer Musterberechtigung müssen die Unterschiedsschulung und das Vertrautmachen die einschlägigen Elemente umfassen, die in den gemäß Teil-21 festgelegten Betriebseignungsdaten festgelegt sind.

Wenn die andere Baureihe in einem Zeitraum von zwei Jahren nach der **Unterschiedsschulung** nicht geflogen wurde, ist eine weitere Unterschiedsschulung oder eine Befähigungsüberprüfung für diese Baureihe erforderlich, um die Rechte wahren zu können; **hiervon ausgenommen sind die Muster und Baureihen innerhalb der Berechtigungen für einmotorige Luftfahrzeuge mit Kolbenmotor und die TMG-Klasse.**

FCL.740 Gültigkeit und Erneuerung von Klassen- und Musterberechtigungen

a) Der Gültigkeitszeitraum von Klassen- und Musterberechtigungen beträgt 1 Jahr, ausgenommen Klassenberechtigungen für einmotorige Luftfahrzeuge als alleiniger Pilot, wofür der Gültigkeitszeitraum 2 Jahre beträgt, sofern nicht durch die gemäß Teil-21 festgelegten Betriebseignungsdaten etwas anderes bestimmt wird.

b) *Erneuerung*. Wenn eine Klassen- oder Musterberechtigung abgelaufen ist, muss der Bewerber

(1) eine Auffrischungsschulung bei einer ATO absolvieren, wenn dies notwendig ist, um den Befähigungsstand zu erreichen, der erforderlich ist, um die betreffende Luftfahrzeugklasse oder das betreffende Luftfahrzeugmuster sicher betreiben zu können, und

(2) eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 9 dieses Teils absolvieren.

(1) **Klassenberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit Kolbenantrieb und TMG-Berechtigungen.** Für die Verlängerung von Klassenberechtigungen und Musterberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit Kolbenantrieb mit einem Piloten und TMG-Berechtigungen muss der Bewerber:

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

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

- **6 Stunden als PIC,**

- **12 Starts und 12 Landungen sowie**

- **einen Schulungsflug von mindestens 1 Stunde Dauer mit einem Fluglehrer (FI) oder einem Lehrberechtigten für Klassenberechtigungen (CRI).** Bewerbern wird dieser Flug erlassen, wenn sie eine Befähigungsüberprüfung für eine Klassen- oder Musterberechtigung oder eine praktische Prüfung in einer anderen Flugzeugklasse oder einem anderen Flugzeugmuster absolviert haben.

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

ABSCHNITT I

WEITERE BERECHTIGUNGEN

FCL.800 Kunstflugberechtigung

- a) Inhaber einer Pilotenlizenz für **Flugzeuge, TMG oder Segelflugzeuge** dürfen Kunstflüge nur unternehmen, wenn sie Inhaber der entsprechenden Berechtigung sind.
- b) Bewerber um eine Kunstflugberechtigung müssen Folgendes absolviert haben:
- (1) **mindestens 40 Flugstunden oder, im Falle von Segelflugzeugen, 120 Starts** als PIC in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie, absolviert nach Erteilung der Lizenz;
 - (2) einen Ausbildungslehrgang bei einer ATO, der Folgendes umfasst:
 - i) einen für die Berechtigung angemessenen theoretischen Unterricht;
 - ii) **mindestens 5 Stunden oder 20 Flüge Kunstflugunterricht** in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie.
- c) Die Rechte einer Kunstflugberechtigung sind auf die Luftfahrzeugkategorie beschränkt, in der der Flugunterricht absolviert wurde. Die Rechte werden auf eine andere Luftfahrzeugkategorie erweitert, wenn der Pilot Inhaber einer Lizenz für diese andere Luftfahrzeugkategorie ist und mindestens 3 Schulungsflüge mit einem Fluglehrer absolviert hat, die den vollen Kunstflug-Lehrplan in dieser Luftfahrzeugkategorie umfassen.

FCL.805 Berechtigungen zum Schleppen von Segelflugzeugen und Bannern

- a) Inhaber einer Pilotenlizenz mit Rechten zum Fliegen von Flugzeugen oder TMGs dürfen Segelflugzeuge oder Banner nur schleppen, wenn sie Inhaber der entsprechenden Berechtigung zum Schleppen von Segelflugzeugen und Bannern sind.
- b) Bewerber um eine Berechtigung zum Schleppen von Segelflugzeugen müssen Folgendes absolviert haben:
- (1) **mindestens 30 Flugstunden als PIC und 60 Starts und Landungen in Flugzeugen**, wenn die Aktivität in Flugzeugen durchgeführt werden soll, oder in TMGs, wenn die Aktivität in TMGs durchgeführt werden soll, absolviert nach Erteilung der Lizenz;
 - (2) einen Ausbildungslehrgang bei einer ATO, der Folgendes umfasst:
 - i) **theoretischen Unterricht** über die Betriebsabläufe und Verfahren beim Schleppen;
 - ii) **mindestens 10 Schulungsflüge**, bei denen ein Segelflugzeug geschleppt wird, davon **mindestens 5 Schulungen mit einem Lehrberechtigten**, und
 - iii) außer bei Inhabern einer LAPL(S) oder einer SPL, 5 Flüge zum Vertrautmachen in einem Segelflugzeug, das von einem Luftfahrzeug gestartet wird.
- c) Bewerber um eine Berechtigung für das Schleppen von Bannern müssen Folgendes absolviert haben:
- (1) **mindestens 100 Flugstunden und 200 Starts und Landungen als PIC auf Flugzeugen oder TMGs nach Erteilung der Lizenz**. Mindestens 30 dieser Flugstunden müssen in Flugzeugen absolviert werden, wenn die Aktivität in Flugzeugen durchgeführt werden soll, oder in TMGs, wenn die Aktivität in TMGs durchgeführt werden soll;

- (2) einen Ausbildungslehrgang bei einer ATO, der Folgendes umfasst:
- i) theoretischen Unterricht über die Betriebsabläufe und Verfahren beim Schleppen;
 - ii) mindestens 10 Schulungsflüge, bei denen ein Banner geschleppt wird, davon mindestens 5 Schulungen mit einem Lehrberechtigten.
- d) Die mit der Berechtigung zum Schleppen von Segelflugzeugen und Bannern verbundenen Rechte sind auf Flugzeuge oder TMG beschränkt, je nach dem, in welchem Luftfahrzeug der Flugunterricht absolviert wurde. Die Rechte werden erweitert, wenn der Pilot Inhaber einer Lizenz für Flugzeuge oder TMGs ist und mindestens 3 Schulungsflüge mit einem Fluglehrer absolviert hat, die den vollen Schlepp-Lehrplan in beiden Luftfahrzeugkategorien umfassen, wie erforderlich.
- e) Um die mit den Berechtigungen zum Schleppen von Segelflugzeugen oder Bannern verbundenen Rechte ausüben zu können, muss der Inhaber der Berechtigung während der letzten 24 Monate mindestens 5 Schleppflüge absolviert haben.
- f) Wenn der Pilot die Anforderung von Buchstabe e nicht erfüllt, muss er die fehlenden Schleppflüge mit einem oder unter der Aufsicht eines Lehrberechtigten absolvieren, bevor er die Ausübung seiner Rechte wieder aufnimmt.

FCL.810 Nachtflugberechtigung

- a) Flugzeuge, TMGs, Luftschiffe.
- (1) Wenn die Rechte einer LAPL oder einer PPL für Flugzeuge, TMGs oder Luftschiffe unter VFR-Bedingungen bei Nacht ausgeübt werden sollen, müssen Bewerber einen Ausbildungslehrgang bei einer ATO absolviert haben. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:
- i) theoretischen Unterricht;
 - ii) mindestens 5 Flugstunden in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie bei Nacht, davon mindestens 3 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, davon mindestens 1 Stunde Überland-Navigation mit mindestens einem Überlandflug mit Fluglehrer von mindestens 50 km und 5 Alleinstarts und 5 Allein-Landungen bis zum vollständigen Stillstand.
- (2) Vor dem Absolvieren der Nachtausbildung müssen LAPL-Inhaber die grundlegende Instrumentenflug-Ausbildung absolviert haben, die für die Erteilung der PPL erforderlich ist.
- (3) Wenn Bewerber Inhaber sowohl einer Klassenberechtigung für einmotorige Landflugzeuge mit Kolbenmotor als auch einer Klassenberechtigung für TMG sind, können sie die Anforderungen von obigem Absatz 1 in einer der beiden Klassen oder in beiden Klassen erfüllen.

ABSCHNITT J

Lehrberechtigte

KAPITEL 1

Allgemeine Anforderungen

FCL.900 Lehrberechtigungen

- a) *Allgemeines.* Personen dürfen Folgendes nur durchführen:
- (1) Flugunterricht in Luftfahrzeugen, wenn sie Inhaber des Folgenden sind:
 - i) einer Pilotenlizenz, die gemäß der vorliegenden Verordnung erteilt oder anerkannt wurde;
 - ii) einer dem erteilten Unterricht angemessenen Lehrberechtigung, die gemäß diesem Abschnitt erteilt wurde;
 - (2) Flugunterricht oder MCC-Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten (synthetic flight instruction – SFI), wenn sie Inhaber einer dem erteilten Unterricht angemessenen Lehrberechtigung sind, die gemäß diesem Abschnitt erteilt wurde.
- b) *Besondere Bedingungen*
- (1) Im Falle der Einführung neuer Luftfahrzeuge in den Mitgliedstaaten oder in der Flotte eines Betreibers kann die zuständige Behörde, wenn die Einhaltung der in diesem Abschnitt festgelegten Anforderungen nicht möglich ist, ein besonderes Zeugnis ausstellen, das Flugunterrichtsrechte gewährt. Ein solches Zeugnis ist auf die Schulungsflüge beschränkt, die für die Einführung des neuen Luftfahrzeugmusters notwendig sind, und seine Gültigkeit ist auf maximal 1 Jahr beschränkt.
 - (2) Inhaber eines Zeugnisses gemäß Buchstabe b Nummer 1, die einen Antrag auf Erteilung einer Lehrberechtigung stellen möchten, müssen die Voraussetzungen und die Anforderungen für die Verlängerung erfüllen, die für diese Lehrberechtigtenkategorie festgelegt sind. Ungeachtet FCL.905.TRI Buchstabe b schließt ein nach diesem (Unter)absatz erteiltes TRI-Zeugnis das Recht zur Ausbildung im Hinblick auf die Erteilung eines TRI- oder SFI-Zeugnisses für das betreffende Muster ein.
- c) *Ausbildung außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten*
- (1) Ungeachtet Absatz a kann die zuständige Behörde, wenn der Flugunterricht in einer ATO außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten erteilt wird, einem Bewerber, der Inhaber einer von einem Drittland gemäß Anhang 1 des Abkommens von Chicago ausgestellten Pilotenlizenz ist, eine Lehrberechtigung erteilen, sofern der Bewerber
 - i) Inhaber einer Lizenz, einer Berechtigung oder eines Zeugnisses, die denjenigen gleichwertig sind, für die er zur Ausbildung berechtigt ist, sowie in jedem Fall mindestens Inhaber einer CPL ist;

ii) die in diesem Abschnitt für die Erteilung der betreffenden Lehrberechtigung festgelegten Anforderungen erfüllt;

iii) gegenüber der zuständigen Behörde einen angemessenen Kenntnisstand bezüglich der europäischen Flugsicherheitsvorschriften nachweist, um Lehrberechtigungen gemäß diesem Teil ausüben zu können.

(2) Das Zeugnis ist beschränkt auf die Erteilung von Flugunterricht:

i) in ATOs außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten;

ii) für Flugschüler, die ausreichende Kenntnisse der Sprache besitzen, in der der Flugunterricht erteilt wird.

FCL.915 Allgemeine Anforderungen an Lehrberechtigten

a) *General* Bewerber um eine Lehrberechtigung müssen **mindestens 18 Jahre** alt sein.

b) *Zusätzliche Anforderungen an Lehrberechtigte, die Flugunterricht in einem Luftfahrzeug erteilen.* Wer eine Lehrberechtigung beantragt oder innehat, die zum Erteilen von Flugunterricht in einem Luftfahrzeug befugt, muss

(1) Inhaber mindestens der Lizenz und, soweit relevant, der Berechtigung sein, für die Flugunterricht erteilt werden soll;

(2) außer im Falle eines Testfluglehrberechtigten:

i) **mindestens 15 Flugstunden als Pilot der Luftfahrzeugklasse** oder des Luftfahrzeugmusters absolviert haben, auf dem Flugunterricht erteilt werden soll, davon höchstens 7 Stunden in einem FSTD, das die Luftfahrzeugklasse oder das Luftfahrzeugmuster nachbildet, falls zutreffend, oder

ii) **eine Kompetenzbeurteilung für die betreffende Lehrberechtigtenkategorie auf dieser Luftfahrzeugklasse oder diesem Luftfahrzeugmuster bestanden haben;**

(3) berechtigt sein, als PIC auf dem Luftfahrzeug während eines solchen Flugunterrichts tätig zu sein.

c) Anrechnung auf weitere Berechtigungen und für die Zwecke einer Verlängerung

(1) Bewerbern für weitere Lehrberechtigungen kann eine Anrechnung der praktischen Lehr- und Lernfähigkeiten gewährt werden, die sie bereits für die Lehrberechtigung nachgewiesen haben, die sie besitzen.

(2) Stunden, die als Prüfer während praktischer Prüfungen oder Befähigungsüberprüfungen geflogen wurden, werden vollständig auf Verlängerungsanforderungen für alle vorhandenen Lehrberechtigungen angerechnet.

FCL.920 Fluglehrerkompetenzen und Beurteilung

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

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

FCL.940 Gültigkeit von Lehrberechtigungen

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

KAPITEL 2

Besondere Anforderungen an den Fluglehrer – FI

FCL.905.FI FI – Rechte und Bedingungen

Die Rechte eines FI bestehen in der Durchführung von Flugunterricht für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung des Folgenden:

- a) einer PPL, SPL, BPL und LAPL in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie;
- b) von Klassen- und Musterberechtigungen für einmotorige Luftfahrzeuge als alleiniger Pilot, außer als alleiniger Pilot auf technisch komplizierten Hochleistungsflugzeugen; Klassen- und Gruppenverlängerungen für Ballone und Klassenverlängerungen für Segelflugzeuge;
- c) von Musterberechtigungen für Luftschiffe mit einem oder mehreren Piloten;
- d) einer CPL in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie, sofern der FI mindestens 500 Flugstunden als Pilot auf dieser Luftfahrzeugkategorie absolviert hat, davon mindestens 200 Flugstunden Flugunterricht;
- e) der **Nachtflugberechtigung**, sofern der FI:
 - (1) für Nachtflüge in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie qualifiziert ist;
 - (2) **gegenüber einem gemäß nachfolgender Ziffer i qualifizierten FI die Fähigkeit nachgewiesen hat, Ausbildung zu erteilen,** und
 - (3) **die Anforderung bezüglich Nachtflugerfahrung gemäß FCL.060 Buchstabe b Nummer 2 erfüllt.**
- f) **einer Schlepp- oder Kunstflugberechtigung, sofern die entsprechenden Rechte gegeben sind und der FI gegenüber einem gemäß nachfolgender Ziffer i qualifizierten FI die Fähigkeit nachgewiesen hat, Ausbildung für diese Berechtigung zu erteilen;**
- g) einer IR in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie, sofern der FI:
 - (1) mindestens 200 Flugstunden unter IFR absolviert hat, wovon bis zu 50 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FFS, einem FTD 2/3 oder einem FNPT II sein können;

(2) als Flugschüler den IRI-Ausbildungslehrgang absolviert hat und eine Kompetenzbeurteilung für das IRI-Zeugnis bestanden hat, und

(3) zusätzlich:

i) für mehrmotorige Flugzeuge die Anforderungen für die Erteilung eines CRI-Zeugnisses erfüllt hat;

ii) für mehrmotorige Hubschrauber die Anforderungen für die Erteilung eines TRI-Zeugnisses erfüllt hat;

h) von Klassen- oder Musterberechtigungen als alleiniger Pilot für mehrmotorige Flugzeuge, ausgenommen als alleiniger Pilot auf technisch komplizierten Hochleistungsflugzeugen, sofern der FI Folgendes erfüllt:

(1) im Falle von Flugzeugen die Anforderungen für den CRI-Ausbildungslehrgang gemäß FCL.915.CRI Buchstabe a und die Anforderungen von FCL.930.CRI und FCL.935;

(2) im Falle von Hubschraubern die Anforderungen gemäß FCL.910.TRI Buchstabe c Nummer 1 und die Anforderungen für den TRI(H) Ausbildungslehrgang gemäß FCL.915.TRI Buchstabe b Nummer 2;

i) eines FI-, IRI-, CRI-, STI- oder MI-Zeugnisses, sofern der FI

(1) mindestens Folgendes absolviert hat:

i) im Falle einer FI(S) mindestens 50 Stunden oder 150 Starts im Rahmen eines Flugunterrichts auf Segelflugzeugen;

ii) im Falle einer FI(B) mindestens 50 Stunden oder 50 Starts im Rahmen eines Flugunterrichts in Ballonen;

iii) in allen anderen Fällen mindestens 500 Stunden Flugunterricht in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie;

(2) eine Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie gegenüber einem Fluglehrerprüfer (FIE) zum Nachweis der Fähigkeit, Ausbildung für das FI-Zeugnis zu erteilen;

j) einer MPL, sofern der FI:

(1) für die Kern-Flugphase einer Ausbildung mindestens 500 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen absolviert hat, davon mindestens 200 Stunden Flugunterricht;

(2) für die Grundausbildung:

i) Inhaber einer IR für mehrmotorige Flugzeuge und dem Recht ist, Ausbildung für eine IR zu erteilen, und

ii) mindestens 1 500 Flugstunden im Betrieb mit einer mehrköpfigen Besatzung absolviert hat.

(3) Im Falle eines FI, der bereits als Lehrberechtigter für die integrierten ATP(A)- oder CPL(A)/IR-Ausbildungen qualifiziert ist, kann die Anforderung gemäß Nummer 2 Ziffer ii durch den Abschluss eines strukturierten Lehrgangs ersetzt werden, der Folgendes umfasst:

- i) MCC-Ausbildung;
- ii) Beobachtung von 5 Flugunterrichtssitzungen in Phase 3 eines MPL-Lehrgangs;
- iii) Beobachtung von 5 Flugunterrichtssitzungen in Phase 4 eines MPL-Lehrgangs;
- iv) Beobachtung von 5 am Streckeneinsatz orientierten wiederkehrenden Betreiber-Flugausbildungssitzungen;
- v) den Inhalt des MCCI-Lehrberechtigtenlehrgangs.

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

FCL.910.FI FI – Eingeschränkte Rechte

a) Die Rechte eines FI werden in den folgenden Fällen auf die Erteilung von Flugunterricht unter der Aufsicht eines FI für die Luftfahrzeugkategorie, die von der ATO für diesen Zweck benannt wurde, beschränkt:

- (1) für die Erteilung der PPL, SPL, BPL und LAPL;
- (2) in allen integrierten Kursen auf PPL-Niveau im Falle von Flugzeugen und Hubschraubern;
- (3) für Klassen- und Musterberechtigungen für einmotorige Luftfahrzeuge als alleiniger Pilot, Klassen- und Gruppenerweiterungen im Falle von Ballonen und Klassenerweiterungen im Falle von Segelflugzeugen;
- (4) für die Nachtflug-, Schlepp- und Kunstflugberechtigungen.

b) Bei der Erteilung von Ausbildung unter Aufsicht gemäß Buchstabe a hat der FI nicht das Recht, Flugschüler zur Durchführung der ersten Alleinflüge und der ersten Allein-Überlandflüge zu ermächtigen.

c) Die Beschränkungen gemäß Buchstabe a und b werden aus dem FI-Zeugnis gestrichen, wenn der FI mindestens Folgendes absolviert hat:

- (1) für die FI(A) 100 Stunden Flugunterricht in Flugzeugen oder TMGs sowie zusätzlich die Überwachung von mindestens 25 Alleinflügen von Flugschülern;
- (2) für die FI(H) 100 Stunden Flugunterricht in Hubschraubern sowie zusätzlich die Überwachung von mindestens 25 Alleinflug-Luftübungen von Flugschülern;

(3) für die FI(As), FI(S) und FI(B) 15 Stunden Flugunterricht oder Unterricht für 50 Starts, wobei der vollständige Lehrplan für die Erteilung einer PPL(As), SPL oder BPL in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie behandelt wurde.

FCL.915.FI FI – Voraussetzungen

Ein Bewerber um ein FI-Zeugnis muss

a) im Falle der FI(A) und FI(H):

(1) mindestens 10 Stunden Instrumentenflugausbildung auf der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie erhalten haben, wovon höchstens 5 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FSTD sein dürfen;

(2) 20 Stunden VFR-Überlandflug auf der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie als PIC absolviert haben, und

b) zusätzlich für die FI(A):

(1) Inhaber mindestens einer CPL(A) sein, oder

(2) mindestens Inhaber einer PPL(A) sein und

i) abgesehen von dem Fall, dass ein FI(A) nur Ausbildung für die LAPL(A) erteilt, die Anforderungen bezüglich der theoretischen CPL-Kenntnisse erfüllt haben, und

ii) mindestens 200 Flugstunden auf Hubschraubern oder TMGs absolviert haben, davon mindestens 150 Stunden als PIC;

(3) mindestens 30 Stunden auf einmotorigen Flugzeugen mit Kolbenmotor absolviert haben, wovon mindestens 5 Stunden während der letzten 6 Monate vor dem in FCL.930.FI Buchstabe a genannten Vorab-Testflug absolviert worden sein müssen;

(4) einen VFR-Überlandflug als PIC absolviert haben, einschließlich eines Fluges von mindestens 540 km (300 NM), wobei Landungen bis zum vollständigen Stillstand auf zwei verschiedenen Flugplätzen als PIC durchgeführt worden sein müssen;

c) für die FI(H) zusätzlich insgesamt 250 Flugstunden als Pilot auf Hubschraubern absolviert haben, wovon:

(1) mindestens 100 Stunden als PIC geflogen worden sein müssen, wenn der Bewerber mindestens Inhaber einer CPL(H) ist, oder

(2) mindestens 200 Stunden als PIC geflogen worden sein müssen, wenn der Bewerber mindestens Inhaber einer PPL(H) ist und die Anforderungen bezüglich der theoretischen Kenntnisse für die CPL erfüllt,

d) für eine FI(As) 500 Flugstunden auf Luftschiffen als PIC absolviert haben, davon 400 Stunden als PIC und Inhaber einer CPL(As);

e) für eine FI(S) 100 Flugstunden und 200 Starts als PIC auf Segelflugzeugen absolviert haben. Weiterhin muss der Bewerber, wenn er Flugunterricht auf TMGs erteilen möchte,

mindestens 30 Flugstunden als PIC auf TMGs und eine weitere Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 auf einem TMG mit einem FI absolviert haben, der gemäß FCL.905.FI Buchstabe j qualifiziert ist;

f) im Falle eines FI(B) mindestens 75 Stunden Ballonflug als PIC absolviert haben, davon mindestens 15 Stunden in der Klasse, auf der Flugunterricht erteilt werden soll.

FCL.930.FI FI – Ausbildungslehrgang

a) Bewerber um das FI-Zeugnis müssen innerhalb der letzten 6 Monate vor dem Beginn des Lehrgangs einen besonderen Vorab-Testflug gegenüber einem gemäß FCL.905.FI Buchstabe i qualifizierten FI absolviert haben, bei der ihre Eignung für die Absolvierung des Lehrgangs geprüft wird. Dieser Vorab-Testflug erfolgt auf der Grundlage der Befähigungsüberprüfung für Klassen- und Musterberechtigungen gemäß Anhang 9 dieses Teils.

b) Der FI-Ausbildungslehrgang umfasst Folgendes:

(1) 25 Stunden Lehren und Lernen;

(2) i) im Falle einer FI(A), (H) und (As) mindestens 100 Stunden theoretischen Unterricht einschließlich Fortschrittsüberprüfungen;

ii) im Falle einer FI(B) oder FI(S) mindestens 30 Stunden theoretischen Unterricht einschließlich Fortschrittsüberprüfungen;

(3) i) im Falle einer FI(A) und (H) mindestens 30 Stunden Flugunterricht, wovon 25 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer sein müssen, wovon 5 Stunden in einem FFS, einem FNPT I oder II oder einem FTD 2/3 durchgeführt werden können;

ii) im Falle einer FI(As) mindestens 20 Stunden Flugunterricht, wovon 15 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer sein müssen;

iii) im Falle einer FI(S) mindestens 6 Stunden oder 20 Starts im Rahmen eines Flugunterrichts;

iv) im Falle einer FI(S) für die Ausbildung auf TMGs mindestens 6 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer auf TMGs;

v) im Falle einer FI(B) mindestens 3 Stunden einschließlich 3 Starts im Rahmen eines Flugunterrichts.

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

(1) Inhaber einer FI(A), (H) oder (As) sind oder waren, 55 Stunden auf die Anforderung gemäß Buchstabe b Absatz 2 Ziffer i oder 18 Stunden auf die Anforderungen gemäß Buchstabe b Absatz 2 Ziffer ii angerechnet.

FCL.940.FI FI – Verlängerung und Erneuerung

a) Für die **Verlängerung eines FI-Zeugnisses** muss der Inhaber **2 der 3** folgenden Anforderungen erfüllen:

(1) Folgendes absolvieren:

i) im Falle einer FI(A) und (H) **mindestens 50 Stunden Flugunterricht** in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie während des Gültigkeitszeitraums des FI-, TRI-, CRI-, IRI-, MI- oder Prüferzeugnisses. Muss die Lehrberechtigung für die IR verlängert werden, so müssen **10 dieser Stunden Flugunterricht** für eine IR sein und **innerhalb der letzten 12 Monate** vor dem Ablaufdatum des FI-Zeugnisses absolviert worden sein;

ii) im Falle einer FI(As) mindestens 20 Stunden Flugunterricht in Luftschiffen als FI, IRI oder als Prüfer während des Gültigkeitszeitraums des Zeugnisses. Muss die Lehrberechtigung für die IR verlängert werden, so müssen 10 dieser Stunden Flugunterricht für eine IR sein und innerhalb der letzten 12 Monate vor dem Ablaufdatum des FI-Zeugnisses absolviert worden sein;

iii) im Falle eines **FI(S)** mindestens **30 Stunden oder 60 Starts** im Rahmen eines Flugunterrichts in Segelflugzeugen, Reisemotorseglern oder TMGs als FI oder als Prüfer während des Gültigkeitszeitraums des Zeugnisses;

iv) im Falle einer FI(B) mindestens 6 Stunden Flugunterricht in Ballonen als LAFI, FI oder als Prüfer während des Gültigkeitszeitraums des Zeugnisses;

(2) **an einem Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte** innerhalb des Gültigkeitszeitraums des FI-Zeugnisses teilgenommen haben;

(3) **eine Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 innerhalb der letzten 12 Monate** vor dem Ablaufdatum des FI-Zeugnisses bestanden haben.

b) Für **mindestens jede zweite anschließende Verlängerung** im Falle eines **FI(A)** oder FI(H) bzw. **jede dritte Verlängerung** im Falle eines **FI(As), (S) und (B)** muss der Inhaber eine Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 absolvieren.

c) **Erneuerung**. Wenn das FI-Zeugnis abgelaufen ist, muss der Bewerber **innerhalb eines Zeitraums von 12 Monaten** vor der Erneuerung:

(1) **an einem Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte teilnehmen;**

(2) **eine Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 absolviert haben.**

ANHANG 1

Anrechnung theoretischer Kenntnisse

A. Anrechnung theoretischer Kenntnisse für die Erteilung einer Pilotenlizenz in einer anderen Luftfahrzeugkategorie – Brückenausbildung und Prüfungsanforderungen

1. LAPL, PPL, BPL und SPL

1.1. Für die Erteilung einer LAPL werden dem Inhaber einer LAPL in einer anderen Luftfahrzeugkategorie die theoretischen Kenntnisse vollständig auf die allgemeinen Sachgebiete gemäß FCL.120 Buchstabe a angerechnet.

1.2. Ungeachtet des vorstehenden Absatzes müssen Inhaber einer Lizenz in einer anderen Luftfahrzeugkategorie für die Erteilung einer LAPL, PPL, BPL oder SPL theoretischen Unterricht erhalten und Prüfungen der theoretischen Kenntnisse auf dem entsprechenden Niveau in den folgenden Sachgebieten ablegen:

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

1.3. Für die Erteilung einer PPL, BPL oder SPL werden dem Inhaber einer LAPL in derselben Luftfahrzeugkategorie die Unterweisungen im theoretischen Unterricht und die Prüfungsanforderungen in vollem Umfang angerechnet.

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

A. FLUGZEUGE

1. Pilotenlizenzen

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

- a) für ATPL(A) und CPL(A): Erfüllung der Verlängerungsanforderungen von Teil-FCL für Muster-/Klassen- und Instrumentenflugberechtigung entsprechend den mit der Lizenz verbundenen Rechten als Befähigungsüberprüfung;
- b) Nachweis der Kenntnisse der entsprechenden Teile von Teil-OPS und Teil-FCL;
- c) Nachweis der Sprachkompetenz gemäß FCL.055;
- d) Erfüllung der in nachfolgender Tabelle genannten Anforderungen:

Nationale Lizenz	Gesamte Flugstundenerfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatz-FCL-Lizenz und Bedingungen (soweit zutreffend)	Wegfall von Bedingungen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	>1500 als PIC auf Flugzeugen mit mehreren Piloten	Keine	ATPL(A)	Nicht zutreffend	a)
ATPL(A)	>1500 auf Flugzeugen mit mehreren Piloten	Keine	Wie in Buchstabe c Nummer 4	Wie in Buchstabe c Nummer 5	b)
ATPL(A)	>500 auf Flugzeugen mit mehreren Piloten	Nachweis der Kenntnisse in Flugplanung und -durchführung gemäß FCL.515	ATPL(A), mit auf Kopilot beschränkter Musterberechtigung	Nachweis der Fähigkeit, als PIC tätig zu sein, wie in Anhang 9 von Teil-FCL festgelegt	c)

Nationale Lizenz	Gesamte Flugstundenerfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatz-FCL-Lizenz und Bedingungen (soweit zutreffend)	Wegfall von Bedingungen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
PPL/IR(A)	≥75 gemäß IFR	Nachtflugberechtigung, falls Nachtflugberechtigung nicht in Instrumentenflugberechtigung enthalten	PPL/IR(A) (IR beschränkt auf PPL)	Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und -durchführung gemäß FCL.615(b)	j)
PPL(A)	≥70 auf Flugzeugen	Nachweis der Verwendung von Funknavigationshilfen	PPL(A)		k)

* CPL-Inhaber, die bereits Inhaber einer Musterberechtigung für ein Flugzeug mit mehreren Piloten sind, müssen keine Prüfung über theoretische ATPL(A)-Kenntnisse ablegen, solange sie weiterhin auf demselben Flugzeugmuster fliegen, aber theoretische ATPL(A)-Kenntnisse werden ihnen nicht auf eine Teil-FCL-Lizenz angerechnet. Wenn sie eine weitere Musterberechtigung für ein anderes Flugzeug mit mehreren Piloten beantragen, müssen sie Spalte (3) Zeile (e)(i) der obigen Tabelle erfüllen.

2. Lehrberechtigungen

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

Nationale Zeugnisse oder Rechte	Erfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatz-Teil-FCL-Zeugnis
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	Wie erforderlich gemäß Teil-FCL für das entsprechende Zeugnis	n. zutr.	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. SFI-Zertifizierungsbescheinigung

Unterabschnitt 2

Anforderungen für Tauglichkeitszeugnisse

MED.A.030 Tauglichkeitszeugnisse

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

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

MED.A.045 Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung von Tauglichkeitszeugnissen

- a) *Gültigkeit*
- (1) Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 sind für einen Zeitraum von zwölf Monaten gültig.
 - (2) Die Gültigkeitsdauer von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 ist auf sechs Monate herabzusetzen, wenn der Lizenzinhaber:

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

b) *Verlängerung*

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