

## Abschnitt A - Allgemeine Bestimmungen

### JAR-FCL 1.001 Begriffsbestimmungen und Abkürzungen<sup>1</sup>

#### Alleinflugzeit:

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

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

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

#### Ausbildungszeit mit Lehrberechtigtem:

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

#### Befähigungsüberprüfung:

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

#### Berechtigung:

In eine Lizenz eingetragene besondere Bedingungen, Rechte oder Einschränkungen.

#### Beruflich tätiger Pilot:

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

#### Copilot

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

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

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

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

#### Flugingenieur (Flight Engineer/FE)

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

#### Flugzeit:

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

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

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

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

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

#### Instrumentenflugzeit:

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

#### Instrumentenbodenzeit:

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

#### Instrumentenzeit:

Instrumentenflugzeit oder Instrumentenbodenzeit.

<sup>1</sup> Siehe § 2 der 1. DV LuftPersV

**Kategorie (eines Luftfahrzeuges):**

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

**Muster (eines Luftfahrzeuges):**

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

**Nacht:**

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

**Praktische Prüfung:**

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

**Privatpilot:**

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

**Reisemotorsegler (Touring Motor Glider/TMG):**

Ein Reisemotorsegler ist im Sinne der Bestimmungen JAR-FCL ein gemäß JAR 22 zugelassenes Luftfahrzeug mit einem deutschen Lufttüchtigkeitszeugnis oder einem von der zuständigen Stelle akzeptierten Lufttüchtigkeitszeugnis, das über ein festeingebautes Triebwerk und einen nicht einklappbaren Propeller verfügt. Der Reisemotorsegler muss gemäß den Bestimmungen des Flughandbuches eigenstartfähig sein und mit eigener Leistung steigen können. Als Reisemotorsegler gelten auch die zusätzlich in Anhang 1 M zur 1. DV LuftPersV unter Punkt 3 aufgeführten Muster.

**Sonstige Übungsgeräte (Other Training Devices/OTDs):**

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

**Streckenabschnitt:**

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

**Umschreibung (einer Lizenz):**

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

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

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

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

Die Zusammenarbeit der Flugbesatzung unter der Leitung des verantwortlichen Piloten.

**JAR-FCL 1.005 Geltungsbereich**

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.005)

(Siehe Anhang 1 A zur 1. DV LuftPersV)

(a) Allgemeines

(1) Die Bestimmungen der JAR-FCL<sup>2</sup> gelten für alle Ausbildungen, Prüfungen und Anträge für den Erwerb von Lizenzen, Berechtigungen, Anerkennungen, Genehmigungen oder Zeugnissen, wenn die Anträge ab dem 1. Juli 1999 bei der zuständigen Stelle gemäß § 22 Abs. 1 LuftVZO eingehen.

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

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

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

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

(6) Lizenzen, die auf der Grundlage einer außerhalb der JAA-Mitgliedstaaten durchgeführten Ausbildung erteilt wurden, ausgenommen Ausbildungen gemäß JAR-FCL 1.055(a)(1), müssen mit einer Eintragung versehen sein, nach der die

Rechte der Lizenz auf im Ausstellerstaat der Lizenz eingetragene Luftfahrzeuge beschränkt sind.

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

(b) Übergangsbestimmungen

(1) bis (3) nicht Bestandteil der Bestimmungen<sup>3</sup>

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

(c) Beibehaltung der Anerkennung nach LuftPersV als Prüfer

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

#### **JAR-FCL 1.010 Voraussetzungen für eine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied**

(a) Lizenz und Berechtigung

(1) Auf zivilen, in einem JAA-Mitgliedstaat eingetragenen Flugzeugen dürfen nur Personen als

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

<sup>3</sup> Siehe § 5 der 1. DV LuftPersV

Flugbesatzungsmitglieder tätig werden, die eine gültige, den durchzuführenden Aufgaben entsprechende Lizenz und Berechtigung gemäß JAR-FCL 1 oder einen Flugauftrag gemäß JAR-FCL 1.085 und/oder eine besondere Anerkennung gemäß JAR-FCL 1.230 besitzen. Die Lizenz muss erteilt worden sein von:

(i) einem Mitgliedstaat der JAA;

oder

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

(2) Nicht Bestandteil der Bestimmungen<sup>4</sup>

(3) Nicht Bestandteil der Bestimmungen<sup>5</sup>

(b) Ausübung der Rechte

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

(c) Rechtsmittel, rechtliche Durchsetzbarkeit

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

(2) Wird festgestellt, dass der Inhaber einer von einem anderen JAA-Mitgliedstaat erteilten Lizenz gemäß JAR-FCL oder Bewerber um eine solche die Anforderungen der JAR-FCL oder anderer deutscher Vorschriften, in deren

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

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

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.015)

(Siehe Anhang 2 zu JAR-FCL 1.015)

Siehe Anhang 1 A zur 1. DV LuftPersV)

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

(1) Nicht Bestandteil der Bestimmungen<sup>6</sup>

(2) nicht Bestandteil der Bestimmungen<sup>7</sup>

(b) Von Nicht-JAA-Mitgliedstaaten erteilte Lizenzen

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

<sup>4</sup> Siehe § 3 40 a und 135 LuftPersV

<sup>5</sup> Siehe § 1 LuftPerV

<sup>6</sup> Siehe § 28 LuftVZO

<sup>7</sup> Siehe § 5 der 1. DV LuftPersV

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

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

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

(1) Eine Lizenz für beruflich tätige Piloten und/oder eine Instrumentenflugberechtigung, die von einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat erteilt

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

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

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

(a) Ein Bewerber für eine JAR-FCL-Lizenz (A) oder eine JAR-FCL-Lizenz mit Instrumentenflugberechtigung (Instrument Rating/IR(A)), soweit zutreffend, der bereits im Besitz einer mindestens gleichwertigen, von einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat gemäß ICAO Anhang 1 erteilten Lizenz ist, muss alle Bestimmungen der JAR-FCL erfüllen; die Anforderungen an die Dauer der Ausbildung, Anzahl der Unterrichtsstunden der theoretischen sowie der praktischen Ausbildung können jedoch geringer sein. Erleichterungen können von der zuständigen Stelle anhand der Empfehlung eines geeigneten Ausbildungsbetriebes gewährt werden.

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

#### **JAR-FCL 1.017 Anerkennungen / Berechtigungen für besondere Zwecke**

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

#### **JAR-FCL 1.020 Anrechnung von Tätigkeiten aus der militärischen Luftfahrt**

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.005)

Antrag auf Anrechnung:

Erster Satz ist nicht Bestandteil der Bestimmungen<sup>8</sup>

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

#### **JAR-FCL 1.025 Gültigkeit von Lizenzen und Berechtigungen<sup>9</sup>**

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

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

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

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

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

(3) aus verwaltungstechnischen Gründen;

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

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

<sup>8</sup> Siehe § 27 LuftVZO

<sup>9</sup> Siehe § 3 der 1. DV LuftPersV

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

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

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

**JAR-FCL 1.030 Prüfungs-  
angelegenheiten**

**(a) Anerkennung von Prüfern**

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

**(b) Anzahl der Prüfer**

Die zuständige Stelle bestimmt die Anzahl der von ihr benötigten Prüfer

**(c) Bekanntgabe der Prüfer**

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

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

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

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

**JAR-FCL 1.035 Flugmedizinische Tauglichkeit****(a) Flugmedizinische Tauglichkeit**

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

**(b) Tauglichkeitszeugnis**

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

**(c) Flugmedizinische Verfahrensweisen**

Nach der Untersuchung muss dem Bewerber mitgeteilt werden, ob er tauglich oder untauglich ist oder an die zuständige Stelle zur Entscheidung verwiesen werden muss. Der anerkannte flugmedizinische Sachverständige nach § 24e Abs. 2 oder 3 LuftVZO (Authorised Medical Examiner/AME) muss den Bewerber über alle medizinischen, flugbetrieblichen oder sonstigen Gründe informieren, die die Flugausbildung und/oder die Rechte einer erteilten Lizenz einschränken könnten.

**(d) Einschränkung der Musterberechtigung (Operational Multicrew Limitation/OML - Class 1 only)**

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

wird von der zuständigen Stelle festgelegt und kann nur von dieser wieder aufgehoben werden.

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

**(e) Sicherheitspilot für Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses Klasse 2 (Operational Safety Pilot Limitation/OSL - Class 2 only)**

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

**JAR-FCL 1.040 Eingeschränkte flugmedizinische Tauglichkeit**

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

(b) Der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses darf nur dann verschreibungspflichtige oder nichtverschreibungspflichtige Arzneimittel zu sich nehmen oder sich einer andersartigen Behandlung unterziehen, wenn er absolut sicher ist, dass das betreffende Arzneimittel oder die Behandlung ihn in der sicheren Ausübung

<sup>10</sup> Siehe §§ 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36 LuftVZO



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

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

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

oder

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

oder

(3) bei regelmäßiger Einnahme von Medikamenten;

oder

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

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

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

oder

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

oder

(3) schwanger ist,

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

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

(5) Im Falle einer Schwangerschaft kann das Ruhen des Tauglichkeitszeugnisses von der zuständigen Stelle, vorbehaltlich der von ihr festgelegten Auflagen, für einen bestimmten Zeitraum aufgehoben werden und ist aufgehoben, wenn die Inhaberin nach Beendigung der Schwangerschaft gemäß den Vorgaben der zuständigen Stelle untersucht und für tauglich befunden wurde, ihre Tätigkeit wiederaufzunehmen.

#### JAR-FCL 1.045 Sonderfälle

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

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

**JAR-FCL 1.050 Anrechnung von Flugzeiten und theoretischen Kenntnissen**

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.050)

(a) Anrechnung von Flugzeiten

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

(2) Verantwortlicher Pilot oder Pilot in der Ausbildung

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

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

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

(3) Copilot

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

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

(b) Anrechnung von theoretischen Kenntnissen

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

(2) Den Inhabern folgender Lizenzen wird die theoretische Ausbildung und theoretische Prüfung angerechnet vorausgesetzt, dass die entsprechende ergänzende Ausbildung abgeschlossen und die Prüfung abgelegt wurde (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.050).

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

oder

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

oder

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

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

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

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

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

(Siehe Anhang 2 zu JAR-FCL 1.125)

(a) (1) Ausbildungsbetriebe für Flugausbildung (FTOs) mit ständiger Hauptniederlassung im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland, die Ausbildungen zum Erwerb von Lizenzen und zugehörigen Berechtigungen anbieten möchten, erhalten, vorbehaltlich der Erfüllung der Bestimmungen der JAR-FCL, von der zuständigen Stelle eine Genehmigung. Die Bestimmungen für die Genehmigung von FTOs sind in Anhang 1a zu JAR-FCL 1.055 enthalten. Ein Teil

der Ausbildung kann außerhalb der JAA-Mitgliedstaaten durchgeführt werden (siehe auch Anhang 1b und 1c zu JAR-FCL 1.055).

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

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

und

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

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

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

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

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

(c) Nicht Bestandteil der Bestimmungen<sup>10</sup>

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

#### **JAR-FCL 1.060 Beschränkungen für Lizenzinhaber nach Vollendung des 60. Lebensjahres<sup>11</sup>**

(a) *60 - 64 Jahre*

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

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

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

(b) *65 Jahre*

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

#### **JAR-FCL 1.065 Ausstellerstaat der Lizenz**

(Siehe JAR-FCL 1.010(c))

(Siehe JAR-FCL 1.070)

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

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

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

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

#### **JAR-FCL 1.070 Haupt-Wohnsitz**

Als Haupt-Wohnsitz einer Person gilt der Ort, an dem diese Person für gewöhnlich an mindestens 185 Tagen eines Kalenderjahres aufgrund persönlicher und beruflicher Bindungen oder - im Falle einer Person ohne berufliche Bindungen - aufgrund

<sup>11</sup> Siehe § 4 der 1. DV LuftPersV

persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen der Person und dem Wohnort erkennen lassen, wohnt.

### JAR-FCL 1.075 Form und Inhalt von Pilotenlizenzen

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.075)

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

#### (a) Inhalt

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

#### (1) Unveränderliche Eintragungen

(I) Ausstellerstaat der Lizenz;

(II) Art der Lizenz;

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

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

(V) Wohnsitz;

(VI) Staatsangehörigkeit;

(VII) Unterschrift des Inhabers;

(VIII) Ausstellende Behörde und, falls erforderlich, die

Gegebenheiten, unter denen die Lizenz erteilt wurde;

(IX) Gültigkeit und Umfang der erteilten Rechte;

(X) Unterschrift des ausstellenden Beamten und Ausstellungsdatum;

(XI) Siegel oder Stempel der ausstellenden Behörde.

#### (2) Veränderliche Eintragungen

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

(XIII) Bemerkungen: z.B. besondere Eintragungen über Einschränkungen und Rechte;

(IVa) Sonstige zweckdienliche Angaben.

#### (b) Material

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

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

#### (c) Farbe

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

#### (d) Sprache

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

**JAR-FCL 1.080 Aufzeichnung von Flugzeiten**

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

(b) Folgende Angaben sind aufzuzeichnen:

## (1) Angaben zur Person:

Name und Anschrift des Inhabers

## (2) Für jeden Flug:

(i) Name des verantwortlichen Piloten

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

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

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

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

(vi) Gesamtdauer des Fluges

(vii) Gesamtflugzeit

(3) Für jede Schulung im Flugsimulator oder Flug- und Navigationsverfahrenübungsgerät

(Flight Navigations Procedures Trainer/ FNPT):

(i) Art und Qualifikationsnummer des Übungsgerätes

(ii) Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten

(iii) Datum (Tag, Monat, Jahr)

(iv) Gesamtdauer der Schulung

(v) Gesamtschulungszeit

## (4) Fliegerische Tätigkeit:

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

(ii) Copilot

(iii) Ausbildungszeit mit Lehrberechtigtem

(iv) Lehrberechtigter/Prüfer

(v) die Spalte „Bemerkungen“, steht für besondere Eintragungen zur Verfügung z.B. SPIC, PICUS, Instrumentenflugzeit\* etc.

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

## (5) Betriebsbedingungen

(i) Nachtflüge

(ii) Flüge nach Instrumentenflugregeln

## (c) Eintragung von Flugzeiten

(1) Flugzeit als verantwortlicher Pilot

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

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

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

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

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

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

#### (2) Flugzeit als Copilot

Der Inhaber einer Pilotenlizenz, der den Sitz des Copiloten einnimmt kann alle Flugzeiten auf Flugzeugen, für die durch die Musterzulassung oder die Bedingungen unter denen der jeweilige Flug durchgeführt wird eine

Mindestflugbesatzung von zwei Piloten vorgeschrieben ist, als Flugzeit als Copilot eintragen.

#### (3) Flugzeit als Copilot zur Ablösung im Reiseflug

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

#### (4) Ausbildungszeit

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

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

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

#### (d) Vorlage des Flugbuches

(1) Ein Lizenzinhaber oder Flugschüler muss auf Verlangen eines Vertreters der zuständigen Stelle sein Flugbuch unverzüglich zur Überprüfung vorlegen.

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

## Anhang 1 zu JAR-FCL 1.005

**Mindestanforderungen für die Erteilung von Lizenzen/Anerkennungen gemäß JAR-FCL auf der Grundlage nationaler Lizenzen/Anerkennungen, die von JAA-Mitgliedstaaten erteilt wurden<sup>12</sup>**

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

(Siehe Anhang 1 A zur 1. DV LuftPersV)

(Siehe Anhang 1 B zur 1. DV LuftPersV)

**1 Pilotenlizenzen**

Eine von einem JAA-Mitgliedstaat auf der Grundlage seiner nationalen Vorschriften erteilte Pilotenlizenz kann durch eine Lizenz gemäß JAR-FCL ersetzt werden. Dies kann im Einzelfall mit Bedingungen/Einschränkungen verbunden sein. Der Lizenzinhaber muss dazu:

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

(b) (i) für eine ATPL(A) und CPL(A) der zuständigen Stelle ausreichende Kenntnisse über die relevanten Abschnitte von JAR-OPS 1 und JAR-FCL (siehe Anhang 1 A zur 1. DV LuftPersV) nachweisen;

(ii) für eine PPL(A) der zuständigen Stelle ausreichende Kenntnisse über die relevanten Abschnitte der JAA-Bestimmungen (siehe Anhang 1 A zur 1. DV LuftPersV) nachweisen;

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

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

Nationale Lizenz	Flugerfahrung (in Stunden)	Weitere Anforderungen	Ersetzt durch JAR-FCL-Lizenz und Einschränkungen (soweit zutreffend)	Aufhebung der Einschränkungen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	>1500 als PIC auf Flugzeugen mit zwei Piloten	Keine	ATPL-(A)	nicht zutreffend	(a)
ATPL(A)	>1500 auf Flugzeugen mit zwei Piloten	Keine	Wie unter (c)(4)	wie unter (c)(5)	(b)
ATPL(A)	>500 auf Flugzeugen mit zwei Piloten	Nachweis von Kenntnissen über Flugplanung und Flugleistung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470	ATPL(A) mit einer Musterberechtigung beschränkt auf Copilot	Fähigkeitsnachweis als PIC gemäß Anhang 2 zu JAR-FCL 1.240	(c)
CPL(A)/IR in Verbindung mit einer, im JAA-Ausstellerstaat der Lizenz bestandenen,	>500 auf Flugzeugen mit zwei Piloten	(i) Nachweis von Kenntnissen über Flugplanung und Flugleistung gemäß Anhang 1 zu JAR-	CPL(A)/IR und Anrechnung der theoretischen ATPL-Ausbildung gemäß JAR-FCL	nicht zutreffend	(d)

<sup>12</sup> Siehe § 5 der 1.DV LuftPersV



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

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

## 2. Lehrberechtigungen

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

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

## 3. SFI-Anerkennung (Synthetic Flight Instructor/SFI)

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

Nationale Anerkennung	Erfahrung	Weitere Anforderungen	Ersetzt durch Anerkennung gemäß JAR-FCL deutsch
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI	>1500 Stunden als Pilot auf MPA	(i) ist oder war im Besitz einer von einem JAA-Mitgliedstaat erteilten CPL(A) oder ATPL(A) oder einer CPL(A) oder ATPL(A), die nicht JAR-FCL entspricht, aber den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt  (ii) Abschluss der Flugsimulatorausbildung des entsprechenden Lehrganges für Musterberechtigungen, einschließlich MCC	SFI
SFI	3 Jahre fortlaufende Erfahrung als SFI, die den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt	Abschluss der Flugsimulatorausbildung des entsprechenden Lehrganges für Musterberechtigungen, einschließlich MCC	SFI

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

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

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

**Anhang 1 zu JAR-FCL 1.015****Mindestanforderungen für die Anerkennung von Pilotenlizenzen, die von Nicht-JAA-Mitgliedstaaten erteilt wurden<sup>13</sup>**

(Siehe JAR-FCL 1.015)

(Siehe Anhang 1 A zur 1. DV LuftPersV)

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

**Pilotenlizenzen für gewerbsmäßige Beförderung und andere berufliche Tätigkeiten**

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

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

(b) der zuständigen Stelle ausreichende Kenntnisse über die relevanten Abschnitte von JAR-OPS 1 und JAR-FCL (siehe Anhang 1 A zur 1. DV LuftPersV) nachweisen;

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

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

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

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

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

<sup>13</sup> Siehe § 28 LuftVZO

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

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

Privatpilotenlizenzen mit Instrumentenflugberechtigung

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

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

(b) der zuständigen Stelle in Übereinstimmung mit Abschnitt J nachweisen, dass er in Fach Nummer 050 10 03 01, Luftrecht und Flugwetterschlüssel, Fach Nummer 030 00 00 00, Flugplanung und Flugleistung (IR) sowie Fach Nummer 040 00 00 00, menschliches Leistungsvermögen, ausreichende Kenntnisse in Übereinstimmung mit Anhang 1 zu JAR-FCL 1.470 erworben hat;

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

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

(e) ein Sprechfunkzeugnis besitzen, das den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt;

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

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

**Anhang 2 zu JAR-FCL 1.015****Umschreibung von PPL(A), die von Nicht-JAA-Mitgliedstaaten erteilt wurden, in PPL(A) gemäß JAR-FCL**

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

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

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

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

**Anhang 1 zu JAR-FCL 1.050****Anrechnung von theoretischen Kenntnissen - Lehrplan für die ergänzende Ausbildung und Prüfung**

(Siehe JAR-FCL 1.050)

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

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

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

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

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

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



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

---

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

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

(Siehe JAR-FCL 1.055)

**EINFÜHRUNG**

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

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

- (a) nicht Bestandteil der Bestimmungen<sup>14</sup>
- und
- (b) die FTO alle Anforderungen der JAR-FCL 1 erfüllt.

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

**GENEHMIGUNGSVERFAHREN**

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

4 Sämtliche Ausbildungslehrgänge bedürfen der Genehmigung.

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

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

<sup>14</sup> Siehe §§ 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36 LuftVZO

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

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

## **WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGSFÄHIGKEIT**

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

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

## **BETRIEBSLEITUNG UND LEHRPERSONAL**

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

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

Ausbildungsleiter (Head of Training/HT)

Leiter der praktischen Ausbildung (Chief Flying Instructor/CFI)

Leiter der theoretischen Ausbildung (Chief Ground Instructor/CGI)

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

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

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

## **AUSBILDUNGSLEITER (HT)**

14 Der Ausbildungsleiter trägt die Gesamtverantwortung für die zweckmäßige Koordinierung der Flugausbildung, der Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten und der theoretischen Ausbildung sowie für die Aufsicht über den Ausbildungsfortschritt der einzelnen Flugschüler. Er muss über umfassende Erfahrungen als Lehrberechtigter in der

Ausbildung von beruflich tätigen Piloten und über solide Führungsqualitäten verfügen. Der Ausbildungsleiter muss Inhaber einer CPL oder ATPL und der Berechtigung(en) gemäß ICAO Anhang 1 für die entsprechende Ausbildung sein, oder in den drei Jahren vor seiner ersten Ernennung gewesen sein.

### **LEITER DER PRAKTISCHEN AUSBILDUNG (CFI)**

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

- (a) im Besitz der höchsten Lizenz für beruflich tätige Piloten sein, für die er ausbildet;
- (b) im Besitz der Berechtigung(en) sein, für die er ausbildet;
- (c) im Besitz einer Lehrberechtigung für mindestens eines der in der Ausbildung verwendeten Flugzeugmuster sein; und
- (d) 1000 Stunden als verantwortlicher Pilot nachweisen, davon mindestens 500 Stunden Flugausbildungstätigkeit, bezogen auf die durchgeführten Ausbildungslehrgänge, von denen 200 Stunden aus Instrumentenbodenzeit bestehen können.

### **LEHRBERECHTIGTE; AUSGENOMMEN ANERKANNTEN LEHRBERECHTIGTEN FÜR DIE AUSBILDUNG AN SYNTHETISCHEN FLUGÜBUNGSGERÄTEN**

16 Lehrberechtigte müssen:

- (a) im Besitz einer CPL oder ATPL und der Berechtigung(en) sein, für die sie ausbilden;
- (b) im Besitz einer Lehrberechtigung für die entsprechende Ausbildung sein; z.B. Lehrberechtigung für Instrumentenflug, Lehrberechtigung für Flugausbildung, Lehrberechtigung für Klassen-/Musterberechtigungen; oder
- (c) im Besitz einer Anerkennung der zuständigen Stelle zur Durchführung besonderer Ausbildungen in der FTO sein (siehe JAR-FCL 1.300).

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

### **ANERKANNTEN LEHRBERECHTIGTEN FÜR DIE AUSBILDUNG AN SYNTHETISCHEN FLUGÜBUNGSGERÄTEN**

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

### **LEITER DER THEORETISCHEN AUSBILDUNG (CGI)**

19 Der Leiter der theoretischen Ausbildung ist verantwortlich für die Aufsicht über die Lehrer für theoretische Ausbildung und die Standardisierung der gesamten theoretischen Ausbildung. Der CGI muss in der Luftfahrt tätig gewesen sein, an einem

Ausbildungslehrgang in Unterrichtsmethodik teilgenommen haben oder über umfassende Erfahrungen in der Erteilung von theoretischem Unterricht verfügen.

## LEHRER FÜR THEORETISCHE AUSBILDUNG

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

## AUFZEICHNUNGEN

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

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

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

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

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

23 Die FTO hat die Ausbildungsnachweise und Berichte auf Verlangen der zuständigen Stelle vorzulegen.

## AUSBILDUNGSPROGRAMM

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

## AUSBILDUNGSFLUGZEUGE

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

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

## FLUGPLÄTZE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## RÄUMLICHKEITEN FÜR DEN FLUGBETRIEB

28 Folgende Räumlichkeiten müssen vorhanden sein:

(a) Ein Flugüberwachungsraum;

(b) Ein Flugvorbereitungsraum mit folgenden Einrichtungen:

- geeigneten aktuellen Luftfahrtkarten;
- aktuellen Informationen des Flugberatungsdienstes;
- aktuellen Wetterinformationen;
- Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle und zum Flugüberwachungsraum;
- Karten mit Eintragungen der Standardstrecken für Überlandflüge;
- Karten mit Eintragungen aktueller Sperr-, Gefahren- und Flugbeschränkungsgebiete
- sonstige Unterlagen für Flugsicherheit;

- (c) Angemessene Besprechungsräume/-kabinen in ausreichender Größe und Anzahl;
- (d) Geeignete Büroräume für das Aufsichtspersonal und Räumlichkeiten, die den Lehrberechtigten zum Verfassen und Vervollständigen von Aufzeichnungen zur Verfügung stehen, etc.;
- (e) Möblierte Aufenthaltsräume für Lehrberechtigte und Flugschüler.

## **EINRICHTUNGEN FÜR DIE THEORETISCHE AUSBILDUNG**

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

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

## **VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE AUFNAHME DER AUSBILDUNG**

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

## **AUSBILDUNGS- UND BETRIEBSHANDBUCH**

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

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

Teil 1 - Ausbildungsplan

Teil 2 - Flugbesprechungen und Flugübungen

Teil 3 - Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten

Teil 4 - Theoretische Ausbildung

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

- (a) Allgemeines



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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Anhang 1c zu JAR-FCL 1.055****Ergänzende Anforderungen für FTOs mit ständiger Hauptniederlassung außerhalb von JAA-Mitgliedstaaten**

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

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 1.300)

**GENEHMIGUNGSVERFAHREN**

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

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

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

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

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

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

**DURCHSETZUNG UND EINHALTUNG VON RECHTSBESTIMMUNGEN**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### THEORETISCHE KENNTNISSE

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

**Anhang 2 zu JAR-FCL 1.055****Ausbildungsbetriebe für Musterberechtigungen nur für Inhaber von Pilotenlizenzen**

(Siehe JAR-FCL 1.055)

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

**EINFÜHRUNG**

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

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

- (a) nicht Bestandteil der Bestimmungen<sup>15</sup>
- (b) die TRTO die Bestimmungen der JAR-FCL erfüllt.

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

**GENEHMIGUNGSVERFAHREN**

3 Eine TRTO, die einen Antrag auf Genehmigung stellt, hat der zuständigen Stelle entsprechend Absatz 16 und 25-27 die Betriebs- und Ausbildungshandbücher einschließlich Qualitätsmanagementsystemen und Beschreibungen ihrer Ausbildungspläne vorzulegen. Nach Vorlage des Antrages, einschließlich vollständiger Unterlagen, wird die TRTO an Ort und Stelle überprüft, um sicherzustellen, dass sie die Bestimmungen dieses Anhangs erfüllt. Vorbehaltlich einer zufriedenstellenden Überprüfung, wird der TRTO zunächst eine Genehmigung für einen Zeitraum von einem Jahr erteilt; eine Verlängerung der Genehmigung kann für weitere Zeiträume von bis zu drei Jahren erteilt werden. Eine zuständige Stelle ist nicht verpflichtet einer TRTO mit Sitz außerhalb der JAA-Mitgliedstaaten eine Genehmigung zu erteilen wenn sie nicht über die notwendigen personellen Ressourcen verfügt oder die Kosten für das Verfahren der Genehmigung und Überprüfung eine unangemessene Belastung für die zuständige Stelle darstellen.

4 Sämtliche Ausbildungslehrgänge bedürfen der Genehmigung.

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

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

7 Eine TRTO kann, im Rahmen ihrer gesamten Ausbildungsorganisation und vorbehaltlich der Genehmigung der zuständigen Stelle, Ausbildungsvereinbarungen mit

<sup>15</sup> Siehe §§ 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36 LuftVZO

anderen Ausbildungsbetrieben treffen oder die Ausbildung auf anderen Flugplätzen durchführen.

## **WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGSFÄHIGKEIT**

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

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

## **ÜBERPRÜFUNG**

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

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

## **BETRIEBSLEITUNG UND LEHRPERSONAL**

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

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

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

## **LEHRBERECHTIGTE FÜR MUSTERBERECHTIGUNGEN**

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

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

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

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

## **Anerkannte LEHRBERECHTIGTE FÜR DIE AUSBILDUNG AN SYNTHETISCHEN FLUGÜBUNGSGERÄTEN**

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

## **THEORETISCHE AUSBILDUNG**

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

## **AUSBILDUNGSSTANDARDS**

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

## **AUFZEICHNUNGEN**

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

- (a) Beurteilungen der Lehrgangsteilnehmer vor und während eines Lehrganges;
- (b) ausführliche Angaben zur theoretischen und praktischen Ausbildung und ggf. zur Ausbildung an einem synthetischen Flugübungsgerät einzelner Lehrgangsteilnehmer; und
- (c) personenbezogene Daten über das Personal der TRTO (Ablauf der Gültigkeitsdauer von Tauglichkeitszeugnissen, Berechtigungen, etc.).

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

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

## **AUSBILDUNGSPROGRAMM**

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



## AUSBILDUNGSFLUGZEUGE

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

## EINRICHTUNGEN

23 Es müssen geeignete Ausbildungseinrichtungen vorhanden sein.

## VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE AUFNAHME DER AUSBILDUNG

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

## AUSBILDUNGS - UND BETRIEBSHANDBUCH

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

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

Teil 1 - Ausbildungsplan

Teil 2 - Flugbesprechungen und Flugübungen

Teil 3 - Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten

Teil 4 - Theoretische Ausbildung

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

(a) Allgemeines

(b) Technik

(c) Überlandflug

(d) Ausbildung des Personals

**Anhang 1 zu JAR-FCL 1.075<sup>16</sup>  
Form und Inhalt von Pilotenlizenzen****ALLGEMEINES**

1 Der Pilot hat stets eine gültige Lizenz einschließlich eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses mitzuführen, wenn er die Rechte der Lizenz ausübt.

2 Der Lizenzinhaber hat einen amtlichen Lichtbildausweis mitzuführen.

3 Medizinische Auflagen (z.B. das Tragen von Sehhilfen, etc.) werden in das Tauglichkeitszeugnis und nach Ermessen der zuständigen Stelle in die Lizenz eingetragen.

4 Nicht Bestandteil der Bestimmungen

<sup>16</sup> Siehe § 8 der 1. DV LuftPersV

## Beispiel für eine Lizenz gemäß den Bestimmungen von JAR-FCL

### Deckblatt

Bezeichnung der Behörde und Logo (in englischer Sprache und in der Landessprache)
PILOTENZULASSUNG (in englischer Sprache und in der Landessprache)
Ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO und den Regelungen von JAR-FCL (in englischer Sprache und in der Landessprache)

### Bestimmungen

Die Größe einer Seite darf nicht mehr als 1/8 DIN A4 Format betragen

### Seite 2

<b>I</b>	<b>Ausstellerstaat</b>
<b>III</b>	<b>Lizenznummer</b>
<b>IV</b>	<b>Name und Vorname(n) des Inhabers</b>
<b>IVa</b>	<b>Geburtsdatum</b> (siehe Anmerkung) <b>und Geburtsort</b>
<b>V</b>	<b>Anschrift</b> Straße, Postleitzahl, Ort
<b>VI</b>	<b>Staatsangehörigkeit</b>
<b>VII</b>	<b>Unterschrift des Inhabers</b>
<b>VIII</b>	<b>Ausstellende Stelle</b>
<b>X</b>	<b>Unterschrift der ausstellenden Person und Ausstellungsdatum</b>
<b>XI</b>	<b>Siegel oder Stempel der ausstellenden Behörde</b>

### Bestimmungen

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

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

Siehe JAR-FCL 1.070

### Seite 3

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

Seite 4

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

Seiten 5,6 und 7

Bei der Durchführung von Befähigungsüberprüfungen zur Verlängerung von Muster-, Klassen- und Instrumentenflugberechtigungen stehen diese Seiten dem Prüfer, der die Befähigungsüberprüfungen abnimmt, für Eintragungen in die Lizenz zur Verfügung. Ersatzweise können Eintragungen über die Verlängerung von Berechtigungen, nach Ermessen der zuständigen Stelle, auch nur von dieser vorgenommen werden. Umfasst eine auf einem mehrmotorigen Flugzeug durchgeführte Befähigungsüberprüfung auch eine Prüfung im Instrumentenflug, verlängert sich dadurch auch die

Instrumentenflugberechtigung (mit Einschränkungen, falls vorhanden). Wird bei einer Befähigungsüberprüfung keine Prüfung im Instrumentenflug durchgeführt und lassen sich Instrumentenflugrechte, die auf anderen Flugzeugen in Befähigungsüberprüfungen erworben wurden, nicht entsprechend übertragen, wird die Änderung durch die zuständige Stelle vorgenommen.

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

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

XII

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

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

Seite 8

Abkürzungsverzeichnis	