

# Antrag auf Erteilung/Verlängerung/Erneuerung

Application form for issue/revalidation/renewal



## Prüfungsprotokoll / Inhalt der Ausbildung, der praktischen Prüfung und der Befähigungsüberprüfung für Linienpiloten (Motorflugzeuge)

mit mehr als einem erforderlichen Piloten) gemäß Anhang 2 zu JAR-FCL 1.240 und 1.295

Contents of the ATPL / type rating / training / skill test and proficiency check on multi-pilot aeroplanes according to Appendix 2 to JAR-FCL 1.240 and 1.295

<b>Familienname des Bewerbers</b> Applicant's last name	<b>Vorname</b> First name	<b>Datum</b> Date
<b>E-mail</b>	<b>Lizenznummer</b> Licence No.	<b>Telefonnummer</b> Phone
<b>Adresse des Bewerbers</b> Address of applicant		<b>Unterschrift des Bewerbers</b> Signature of applicant

<input type="checkbox"/> <b>Praktische Prüfung</b> Initial skill test	<input type="checkbox"/> <b>Befähigungsüberprüfung</b> Prof. check
<input type="checkbox"/> 10 Streckenabschnitte in den letzten 12 Monaten 10 route sectors in part of last 12 months	<input type="checkbox"/> 1 Streckenabschnitt mit einem Examiner

<b>1. Details</b>	<input type="checkbox"/> <b>Pilot in Command</b>	<input type="checkbox"/> <b>Co-pilot</b>
Datum: _____ Date _____	Muster: _____ Type _____	Kennzeichen: _____ Registration _____
Abflugs- / Ankunftsort: _____ Departure/Arrival _____		
block-off: _____	block-on: _____	block time: _____
		Landungen: _____ landings _____

<b>2. Praktische Prüfung / Befähigungsüberprüfung</b> Skill test / Prof. Check						
<b>Prüfungsabschnitt</b> („P“ für bestanden; „F“ für nicht bestanden) <b>Sections</b> („P“ for pass; „F“ for fail)	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b> (IFR)	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>
<b>Ergebnis der Gesamtprüfung</b> Result of flight	<b>Bestanden</b> <input type="checkbox"/> Pass		<b>Teilweise Bestanden</b> <input type="checkbox"/> Part. pass		<b>Nicht Bestanden</b> <input type="checkbox"/> Fail	

<b>3. Bemerkungen</b> Remarks

<b>4. Erneuerungen von Berechtigungen, die länger als drei Monate ruhen</b> Renewal of expired ratings, which are longer than 3 months expired
Hiermit bestätigt der Fluglehrer / das Ausbildungsunternehmen, dass der Bewerber die von der Austro Control GmbH veröffentlichten Erneuerungsbedingungen erfüllt. The instructor / the FTO/TRTO hereby confirms that the applicant fulfils the renewal requirements, set out by Austro Control GmbH.
Name/Unterschrift: _____ Name/signature _____
Lizenznummer des Lehrers / Zulassungsnummer des Ausbildungsunternehmens: _____ Licence number of the instructor / approval number of the FTO/TRTO _____

<b>Familienname des Examiners</b> Examiner's last name	<b>Vorname</b> First name	<b>Examiner authorisation nr.</b>
<b>Lizenznummer</b> Licence No.	<b>Datum</b> Date	<b>Unterschrift des Examiners</b> Signature of Examiner

# Prüfungsprotokoll / Inhalt der Ausbildung, der praktischen Prüfung und der Befähigungsüberprüfung für Linienpiloten (Motorflugzeuge mit mehr als einem erforderlichen Piloten)

1 Die folgenden Zeichen bedeuten:

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

P# = Die Ausbildung ist durch eine unter Aufsicht durchgeführte Flugzeugkontrolle zu ergänzen.

X = Soweit verfügbar, sind für diese Übungen Flugsimulatoren zu verwenden. Ein Flugzeug kann verwendet werden, wenn die Übung oder das Verfahren dafür geeignet ist.

2 Für die praktische Ausbildung sind mindestens Übungsgeräte der mit (P) bezeichneten Spalte oder höherwertigere, mit Pfeil (→) gekennzeichnete Geräte zu verwenden.

Die folgenden Abkürzungen werden verwendet, um das Übungsgerät zu bezeichnen:

A = Flugzeug

FS = Flugsimulator

FTD = Flugübungsgerät (einschließlich FNPT II bei einer Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge)

OTD = Anderes Flugübungsgerät

3 Die mit Sternchen (\*) gekennzeichneten Übungen in Verbindung mit den Buchstaben P oder M sind ausschließlich nach Instrumenten zu fliegen. Wird diese Bedingung während der praktischen Prüfung nicht erfüllt, wird die Musterberechtigung auf Flüge nach Sichtflugregeln beschränkt (VFR only).

4 Der Buchstabe „M“ in einer Spalte bedeutet, dass diese Übung für die praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung verbindlich ist oder eine Auswahl aus mehreren aufgeführten Übungen getroffen werden muss.

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

(a) die Einstufung des Flugsimulators oder FTD`s gemäß JAR STD;

(b) die Qualifikation des Lehrers und Prüfers;

(c) der Umfang der Ausbildung im Flugsimulator oder FTD während des Lehrgangs;

(d) die Qualifikation und Flugerfahrung des auszubildenden Piloten;

(e) der vorausgesetzte Umfang der beaufsichtigten Streckenflugerfahrung nach Ausstellung einer neuen Musterberechtigung.

Übung / Verfahren einschließlich Zusammenarbeit der Flugbesatzung	Praktische Ausbildung					Linienpiloten / Musterberechtigung Praktische Prüfung / Befähigungs- überprüfung	
	OTD	FTD	FS	A	Initialen des Fluglehrers nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in FS / A	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
<b>Abschnitt 1</b>							
<b>1</b>	<b>Flugvorbereitung</b>						
1.1	P						
1.2	P#			P			
1.3		P					
1.4	P→	→	→	→		M	
1.5			P→	→			
1.6		P→	→	→		M	
<b>Abschnitt 2</b>							
<b>2</b>	<b>Start</b>						
2.1			P→	→			
2.2*			P* →	→			
2.3			P→	→			
2.4			P→	→			
2.5			P* →	→			
2.5.1*	kurz nach Erreichen von V2						

		Praktische Ausbildung					Linienpiloten / Musterberechtigung Praktische Prüfung / Befähigungs- überprüfung	
Übung / Verfahren	einschließlich Zusammenarbeit der Flugbesatzung	OTD	FTD	FS	A	Initialen des Fluglehrers nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in FS / A	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
(In Flugzeugen, die nicht als Verkehrsflugzeuge gemäß JAR 25/FAR 25 oder als Zubringerflugzeuge gemäß SFAR 23 zugelassen sind, darf der Triebwerksausfall nicht unterhalb einer Höhe von 500 Fuß über dem Pistenende simuliert werden. In Flugzeugen, die unter Berücksichtigung von Startmasse und Dichtehöhe Flugleistungswerte wie Verkehrsflugzeuge aufweisen, kann der Lehrberechtigte den Triebwerksausfall kurz nach Erreichen von V2 simulieren)								
2.5.2*	zwischen V1 und V2			P*	X		M nur FS	
2.6	Startabbruch bei einer angemessenen Geschwindigkeit vor Erreichen von V1			P→	→X		M	
<b>Abschnitt 3</b>								
<b>3</b>	<b>Flugübungen und Flugverfahren</b>							
3.1	Kurven mit und ohne Stör-/Bremsklappen			P→	→			
3.2	Instabilitätseffekt (Tuck under) und Druckstöße (Mach Buffet) nach Erreichen der kritischen Machzahl und andere spezifische Eigenheiten des Flugzeuges, zum Beispiel Taumelschwingungen (Dutch Roll)			P→	X Flug- zeug darf nicht ver- wendet werden			
3.3	Normaler Betrieb von Systemen und Bedienelementen, für die der Flugingenieur/Bordtechniker verantwortlich ist	P→	→	→	→			
3.4	Normaler und außergewöhnlicher Betrieb folgender Systeme: Mindestens drei Übungen von 3.4.0 bis 3.4.14 müssen ausgewählt werden							
3.4.0	Triebwerk (gegebenenfalls. mit Propelleranlage)	P→	→	→	→			
3.4.1	Druckkabine und Klimaanlage	P→	→	→	→			
3.4.2	Pitot-Anlage/statische Druckanlage	P→	→	→	→			
3.4.3	Kraftstoffanlage	P→	→	→	→			
3.4.4	Elektrische Anlage	P→	→	→	→			
3.4.5	Hydraulikanlage	P→	→	→	→			
3.4.6	Steuer- und Trimmanlage	P→	→	→	→			

		Praktische Ausbildung				Linienpiloten / Musterberechtigung Praktische Prüfung / Befähigungs- überprüfung		
Übung / Verfahren einschließlich Zusammenarbeit der Flugbesatzung		OTD	FTD	FS	A	Initialen des Fluglehrers nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in FS / A	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
3.4.7	Eisverhütung und Enteisungsanlage, Scheibenheizung	P→	→	→	→			
3.4.8	Autopilot/Flugkommando- Anlage	P→	→	→	→			
3.4.9	Überziehwarngeräte oder Stabilisierungsanlage (SAS)	P→	→	→	→			
3.4.10	Bodenannäherungs-Warnanlage, Wetterradar, Funkhöhenmesser, Transponder		P→	→	→			
3.4.11	Funk-/Navigationsgeräte Instrumente, Flugmanagementsystem	P→	→	→	→			
3.4.12	Fahrwerk und Bremssystem	P→	→	→	→			
3.4.13	Vorflügel, Klappen	P→	→	→	→			
3.4.14	Hilfstriebwerk (APU)	P→	→	→	→			
3.6	Außergewöhnliche Verfahren und Notverfahren  Mindestens drei Übungen von 3.6.1 bis 3.6.9. müssen ausgewählt werden							
3.6.1	Maßnahmen bei Feuer von zum Beispiel: Triebwerk, APU, Kabine, Frachtraum, Cockpit, Tragflügel oder elektrischen Anlagen einschließlich Evakuierung		P→	→	→			
3.6.2	Rauchbekämpfung und Rauchentfernung		P→	→	→			
3.6.3	Triebwerksausfall, Abstellen und Wiederanlassen in sicherer Höhe		P→	→	→			
3.6.4	Kraftstoff ablassen (simuliert)		P→	→	→			
3.6.5	Windscherung bei Start/Landung			P	X		Nur FS	
3.6.6	Simulierter Druckabfall/Notabstieg			P→	→			
3.6.7	Ausfall eines Flugbesatzungsmitglieds		P→	→	→			
3.6.8	Andere Notverfahren gemäß Flughandbuch (Aeroplane Flight Manual/AFM)		P→	→	→			
3.6.9	ACAS (Anwendung der bordseitigen Kollisionsschutzanlage)	P→	→	→	→		Nur FS	

		Praktische Ausbildung				Linienpiloten / Musterberechtigung Praktische Prüfung / Befähigungs- überprüfung	
Übung / Verfahren einschließlich Zusammenarbeit der Flugbesatzung	OTD	FTD	FS	A	Initialen des Fluglehrers nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in FS / A	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
3.7	Steilkurven mit 45° Querneigung, 180° bis 360° rechts und links		P→	→	→		
3.8	Rechtzeitiges Erkennen und Gegenmaßnahmen bei der Annäherung an den überzogenen Flugzustand (bis zum Auslösen der Überziehwarnung) in Startkonfiguration, (Klappen in Startstellung), in Reiseflugkonfiguration und Landekonfiguration (Klappen in Landstellung, Fahrwerk aus)			P→	→		
3.8.1	Beenden des überzogenen Flugzustandes oder Maßnahmen nach dem Auslösen der Überziehwarnung in Steigflug-, Reiseflug- und Anflugkonfiguration			P	X		
3.9	Instrumentenflugverfahren						
3.9.1*	Einhaltung von An- und Abflugstrecken und ATC-Anweisungen		P* →	→	→	M	
3.9.2*	Warteverfahren		P* →	→	→		
3.9.3*	Präzisionsanflüge bis zu einer Entscheidungshöhe von nicht weniger als 60 m (200 ft)						
3.9.3.1*	manuell, ohne Flugkommandoanlage			P* →	→	M (nur prakt. Prüfung)	
3.9.3.2*	manuell, mit Flugkommandoanlage			P* →	→		
3.9.3.3*	mit Autopilot			P* →	→		
3.9.3.4*	manuell, mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks			P* →	→	M	
<p>Der Triebwerksausfall muss während des Endanflugs vor Passieren des Endeinflugzeichens (Outer Marker/OM oder ein anderweitig definierter Punkt) bis zur Landung oder während des ganzen Fehlanflugverfahrens simuliert werden. In Flugzeugen, die nicht als Verkehrsflugzeuge gemäß JAR 25/FAR 25 oder als Zubringerflugzeuge gemäß SFAR 23 zugelassen sind, ist der Anflug mit simuliertem Triebwerksausfall und der folgende Fehlanflug in Verbindung mit dem Nichtpräzisionsanflug gemäß 3.9.4 auszuführen. Der Fehlanflug ist beim Erreichen der veröffentlichten Hindernisfreihöhe (OCH/ A) auszuführen, auf keinen Fall aber später als beim Erreichen der Mindestsinkflughöhe (MDH/A) von 500 ft über der Pistenschwelle. Bei Flugzeugen, die in Bezug auf Startmasse und Dichtehöhe die Flugleistung von Verkehrsflugzeugen aufweisen, kann der Lehrberechtigte den Triebwerksausfall gemäß 3.9.3.4 simulieren.</p>							

		Praktische Ausbildung				Linienpiloten / Musterberechtigung Praktische Prüfung / Befähigungs- überprüfung	
Übung / Verfahren einschließlich Zusammenarbeit der Flugbesatzung	OTD	FTD	FS	A	Initialen des Fluglehrers nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in FS / A	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
3.9.4* Nichtpräzisionsanflug bis zur MDA			P* →	→		M	
3.9.5 Platzrundenanflug (Circling Approach) unter folgenden Bedingungen:  (a)* Anflug bis zur genehmigten Platzrundenanflughöhe (Circling Approach Altitude) am betreffenden Flugplatz in Übereinstimmung mit den örtlichen Instrumentenanflug-Einrichtungen unter simulierten Instrumentenflugbedingungen gefolgt von (b) einem Platzrundenanflug zu einer anderen Piste mindestens 90° abweichend von der Anflugrichtung unter (a), in der genehmigten Platzrundenanflugmindesthöhe (Minimum Circling Approach Altitude); <b>Bemerkung:</b> Wenn (a) und (b) aus Gründen der Flugverkehrskontrolle nicht möglich sind, kann ein Platzrundenanflug mit simulierter niedriger Flugsicht durchgeführt werden.			P* →	→			
<b>Abschnitt 4</b>							
<b>4 Fehlanflugverfahren</b>							
4.1 Durchstarten mit allen zur Verfügung stehenden Triebwerken nach einem ILS-Anflug bei der DA	P→	→					
4.2 Andere Fehlanflugverfahren			P* →	→			
4.3* Manuelles Durchstarten mit simuliertem Ausfall des kritischen Triebwerks nach einem Instrumentenanflug bei Erreichen der DA, MDA oder MAPt			P* →	→		M	
4.4 Abbruch des Landeanflugs in 15 m (50 ft) über der Pistenschwelle und Durchstarten			P→	→			
<b>Abschnitt 5</b>							
<b>5 Landung(en)</b>							
5.1 Normale Landungen*, auch nach einem ILS-Anflug mit Übergang zum Sichtflug bei der DA			P				
5.2 Landung mit simuliertem blockiertem Höhentrimmsystem in vertrimmter Stellung			P→	X Flug- zeug darf nicht ver- wendet werden			
5.3 Seitenwindlandungen (im Flugzeug, soweit möglich)			P→				
5.4 Platzrunden und Landungen ohne ausgefahrenen oder mit teilweise ausgefahrenen Klappen und Vorflügeln			P→	→			

		Praktische Ausbildung				Linienpiloten / Musterberechtigung Praktische Prüfung / Befähigungs- überprüfung		
Übung / Verfahren einschließlich Zusammenarbeit der Flugbesatzung		OTD	FTD	FS	A	Initialen des Fluglehrers nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in FS / A	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
5.5	Landung mit simuliertem Ausfall des kritischen Triebwerks			P→	→		M	
5.6	Landung mit Ausfall zweier Triebwerke:			P	X	M (nur prakt. Prüfung)		
-Flugzeuge mit drei Triebwerken: das mittlere und ein äußeres Triebwerk, soweit gemäß AFM möglich -Flugzeuge mit vier Triebwerken: zwei Triebwerke auf einer Seite								
Allgemeine Bemerkung: Besondere Anforderungen bestehen für die Erweiterung einer Musterberechtigung für Instrumentenanflüge bis zu einer Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200 ft), z. B. CAT II/III-Betrieb.								
<b>Abschnitt 6</b>								
<b>6</b>	<b>Erweiterung einer Musterberechtigung für Instrumentenanflüge bis zu einer Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200 ft) (CAT II / III)</b>							
Während der Ausbildung sind mindestens folgende Übungen und Verfahren durchzuführen, um Instrumentenanflüge nach CAT II/III zu gestatten. Während der folgenden Instrumentenanflug- und Fehlanflugverfahren ist die gesamte Ausrüstung, die entsprechend der Musterzulassung für Instrumentenanflüge nach CAT II/III notwendig ist, zu verwenden.								
6.1	Startabbruch bei mindestzulässiger Pistensichtweite (RVR)			P→	X Flug- zeug darf nicht ver- wendet werden			
6.2	ILS-Anflüge			P* →	→		M*	
Unter simulierten Instrumentenflugbedingungen bis zur anwendbaren Entscheidungshöhe unter Verwendung des Flugführungssystems. Standardverfahren der Zusammenarbeit der Flugbesatzung (Aufgabenverteilung Ausrufverfahren (Call Out), gegenseitige Überwachung, Informationsaustausch und Unterstützung) sind zu berücksichtigen.								
6.3	Durchstarten nach Anflügen wie unter 6.2 bei Erreichen der Entscheidungshöhe			P* →	→		M*	
Die Ausbildung muss auch ein Durchstarten aufgrund von ungenügender Pistensichtweite (simuliert), Windscherung, Abweichungen außerhalb der für einen erfolgreichen Anflug zulässigen Toleranzen und des Ausfalls von Bordsystemen während des Durchstartens. Besondere Aufmerksamkeit ist auf Durchstartverfahren mit vorher berechneter, manueller oder automatischer Fluglageführung zu legen.								
6.4	Landung(en) nach einem Instrumentenanflug mit visueller Referenz bei Erreichen der Entscheidungshöhe			P* →	→		M*	
In Abhängigkeit des verwendeten Flugführungssystems ist eine automatische Landung durchzuführen								

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