

ATPL(A) - Umwandlung

Antrag auf Umwandlung einer Lizenz für Verkehrspiloten ATPL(A)
gemäß Verordnung (EU) 2020/723 Artikel 3

Bitte füllen Sie die umrandeten Felder des Formulars aus und senden Sie es unterschrieben mitsamt den Beilagen an pilots@austrocontrol.at, per FAX an +43 51703 1536 oder per Post an:

AUSTRO CONTROL GmbH, Luftfahrtagentur, Schnirchgasse 17, 1030 Wien, Österreich

1 Antragsart

Ich beantrage die Umwandlung einer Lizenz für Verkehrspiloten ATPL(A) gemäß Verordnung (EU) 2020/723 Artikel 3, nach erfolgreich abgelegter praktischer Prüfung gemäß FCL.520.A.

2 Antragsteller

Anrede Titel Vorname(n) Nachname(n)

--	--	--	--

Straße Ort PLZ Land

--	--	--	--

Telefon E-Mail

--	--

Geburtsdatum Geburtsort Staatsbürgerschaft

--	--	--

Ort Datum Unterschrift

--	--	--

Der Antragsteller bestätigt mit seiner Unterschrift, dass alle Angaben vollständig und wahrheitsgetreu erfolgten. Er bestätigt außerdem, keine weiteren Lizenzen zu besitzen, welche gemäß Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 ausgestellt wurden, sowie in keinem anderen EASA-Mitgliedstaat eine ATPL(A)-Umwandlung beantragt zu haben.

3 Zusendung der Rechnung an / Übernahme der Kosten durch

den Antragsteller per E-Mail den Antragsteller per Post die Firma

Firma (Name/Adresse) Unterschrift

--	--

4 Zusammenfassung der Kenntnisse und Flugerfahrung vor Antritt zur Prüfung

Allgemeine Voraussetzungen

Medizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 gültig bis:

Flugerfahrung

aktuelle Stunden eintragen
(oder n/a - falls zutreffend)

a) Gesamtlugerfahrung mind. 1500 Stunden:

davon auf FFS oder FNPT max. 100 Stunden:

davon auf FNPT max. 25 Stunden:

b) Flugerfahrung im Betrieb mit mehreren Piloten mind. 500 Stunden:

c) Flugerfahrung als PIC oder mind. 250 Stunden:

d) Flugerfahrung als PICUS oder mind. 500 Stunden:

e) Flugerfahrung als PIC sowie PICUS

e.i) davon als PIC mind. 70 Stunden:

ATPL(A) - Umwandlung

Antrag auf Umwandlung einer Lizenz für Verkehrspiloten ATPL(A)
gemäß Verordnung (EU) 2020/723 Artikel 3

		aktuelle Stunden eintragen (oder n/a - falls zutreffend)
e.ii) davon als PICUS	fehlende Stunden auf 250:	<input type="text"/>
f) Flugerafahrung auf Überlandflügen	mind. 200 Stunden:	<input type="text"/>
davon als PIC oder PICUS	mind. 100 Stunden:	<input type="text"/>
g) Instrumentenflugerfahrung	mind. 75 Stunden:	<input type="text"/>
davon Instrumentenbodenzeit	max. 30 Stunden:	<input type="text"/>
h) Nachtflugerfahrung als PIC oder Co-Pilot	mind. 100 Stunden:	<input type="text"/>
i) Flugerafahrung als Pilot auf dem anzuerkennenden Muster (gemäß Anhang III C.)	Muster: <input type="text"/> mind. 500 Stunden:	<input type="text"/>

5 Bestätigung der bestandenen ATPL(A) Theorieprüfung

Der Antragsteller bestätigt hiermit das positive Ablegen der theoretischen Prüfung gemäß FCL.515.

Unterschrift des Antragstellers

6 Beilagen (Bitte legen Sie, wenn nicht anders angegeben, Kopien folgender Unterlagen dem Antrag bei)

- Ausländische Lizenz
- Ausländisches Tauglichkeitszeugnis
- Bestätigung der Gültigkeit der Lizenz
- Medizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 (Zuständigkeitsstaat: Österreich)
- Alle Flugbücher
- Zeugnis der theoretischen Prüfung
- Personalausweis oder Reisepass
- Anerkennung Sprechfunkberechtigung (R/T)
- Falls die Prüfung von einem Prüfer eines anderen Mitgliedstaats durchgeführt wurde: Kopie der Lizenz des Prüfers
- Sprachkompetenz - Antrag auf Eintragung eines Sprachenvermerks (siehe Formular Nr. 096)
- Formloses Schreiben mit dem Antrag auf Zuweisung eines Flugprüfers für die Durchführung der praktischen ATPL(A) Prüfung

7 Durchführung der praktische ATPL(A) Prüfung als PIC eines Flugzeuges mit mehreren Piloten

Kandidat	Vorname	Nachname							
	<input type="text"/>	<input type="text"/>							
Flugprüfer	Vorname	Nachname	Prüfer-Nummer	Sitzplatz					
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>					
FSTD sofern zutreffend	Klasse/Muster/Variante	FSTD-ID	FSTD Betreiber/Ort						
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>						
<input type="checkbox"/> kein FSTD verfügbar		Paraphe des Prüfers	<input type="text"/>						
Luftfahr- zeug	Klasse/Muster/Variante	Kennzeichen	<input type="text"/>						
	<input type="text"/>	<input type="text"/>							
Angaben zum Flug	Datum der Prüfung	Gesamtzeit am Steuer	# Landungen	# Anflüge					
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>					
Strecken- abschnitt #1	Block-off	Abflugort	Landeort	Block-on	Strecken- abschnitt #2 (sofern zutreffend)	Block-off	Abflugort	Landeort	Block-on
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

ATPL(A) - Umwandlung

Antrag auf Umwandlung einer Lizenz für Verkehrspiloten ATPL(A)
gemäß Verordnung (EU) 2020/723 Artikel 3

Vorname(n)

Nachname(n)

Manöver/Verfahren	Praktische Ausbildung			Praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für ATPL/MPL/Musterberecht.	
	Ausbildung durchgeführt in		Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft oder überprüft auf FFS oder A	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung oder Überprüfung
	FSTD	A			
ABSCHNITT 3 - FLUGMANÖVER UND VERFAHREN					
3.1 Manuelle Flugsteuerung mit und ohne Flugkommandoanlage (kein Autopilot, keine automatische Schubregelung und ggfs. bei unterschiedlichen Regelungsalgorithmen)	P →	→			
3.1.1. Bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten (einschließlich Langsamflug) und Höhen im Rahmen der FSTD-Ausbildung	P →	→			
3.1.2 Steilkurven mit 45° Querneigung, 180° bis 360°, links und rechts	P →	→			
3.1.3 Kurven mit und ohne Stör-/ Bremsklappen	P →	→			
3.1.4 Instrumentenflugverfahren, einschließlich Instrumentenabflug und -anflug sowie Sichtanflug	P →	→			
3.2 Instabilitätseffekt (<i>Tuck under</i>) und Druckstöße (<i>Mach Buffet</i>) (falls zutreffend) und andere besondere Eigenheiten des Flugzeuges, z. B. Taumel-schwingungen (<i>Dutch Roll</i>)	P →	→X Für diese Übung darf kein Flugzeug verwendet werden		Nur FFS	
3.3 Normalbetrieb von Systemen und Bedienelementen, für die der Flugingenieur/Bordtechniker (falls zutreffend) verantwortlich ist.	OTD P →	→			
3.4 Normaler und anormaler Betrieb folgender Systeme:	X			M	Aus 3.4.0 bis einschl. 3.4.14 sind zwingend mind. 3 anormale Elemente auszuwählen
3.4.0 Triebwerk (gegebenenfalls mit Propelleranlage)	OTD P →	→			
3.4.1 Druckkabine und Klimaanlage	OTD P →	→			
3.4.2 Pitot-Anlage/statische Druckanlage	OTD P →	→			
3.4.3 Kraftstoffsystem	OTD P →	→			
3.4.4 Elektrische Anlage	OTD P →	→			
3.4.5 Hydraulikanlage	OTD P →	→			
3.4.6 Steuer- und Trimmanlage	OTD P →	→			
3.4.7 Eisverhütungs- und Enteisungs-anlage, Scheibenheizung	OTD P →	→			
3.4.8 Autopilot/Flugkommandoanlage	OTD P →	→		M (nur für einen Piloten)	

ATPL(A) - Umwandlung

Antrag auf Umwandlung einer Lizenz für Verkehrspiloten ATPL(A)
gemäß Verordnung (EU) 2020/723 Artikel 3

Vorname(n)

Nachname(n)

Manöver/Verfahren	Praktische Ausbildung			Praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für ATPL/MPL/Musterberecht.	
	Ausbildung durchgeführt in		Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft oder überprüft auf FFS oder A	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung oder Überprüfung
	FSTD	A			
3.7.2 Die folgenden Übungen mit ungewünschten Flugzuständen: - Beendigung des gezogenen Flugzustandes mit verschiedenen Querneigungswinkeln und - Beendigung des gedrückten Flugzustandes mit verschiedenen Querneigungswinkeln	P Für diesen Ausbildungszweck sind nur FFS zugelassen	X Für diese Übung darf kein Flugzeug verwendet werden		Nur FFS	
3.8 Instrumentenflugverfahren					
3.8.1* Einhaltung von An- und Abflugstrecken sowie der ATC-Anweisungen	P →	→		M	
3.8.2* Warteverfahren	P →	→			
3.8.3* 3D-Betrieb auf DH/A 200 Fuß (60 m) oder zu höheren Minima, falls im Landeanflugverfahren vorgeschrieben					
Hinweis: Gemäß AFM können „RNP APCH“-Verfahren die Verwendung des Autopiloten oder der Flugkommandoanlage erfordern. Bei der Wahl des manuell zu fliegenden Verfahrens sind Beschränkungen dieser Art zu berücksichtigen (z.B. Wahl eines ILS für 3.8.3.1, falls das AFM eine solche Beschränkung vorschreibt).					
3.8.3.1* Manuell, ohne Flugkommandoanlage	P →	→		M <small>(nur praktische Prüfung)</small>	
3.8.3.2* Manuell, mit Flugkommandoanlage	P →	→			
3.8.3.3* mit Autopilot	P →	→			
3.8.3.4* manuell, mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks während des Endanflugs, entweder bis zum Aufsetzen oder (je nach Anwendbarkeit) während des gesamten Fehlanflugverfahrens, beginnend i) vor Erreichen von 1000 ft über Flugplatzhöhe und ii) nach Erreichen von 1000 ft über Flugplatzhöhe. In Flugzeugen, die nicht als Verkehrsflugzeuge (JAR/FAR 25) oder als Zubringerflugzeuge (SFAR 23) zugelassen sind, muss der Anflug mit simuliertem Triebwerksausfall und darauf folgendem Durchstarten in Verbindung mit dem 2D-Anflug nach 3.8.4 ausgeführt werden. Das Durchstarten ist bei Erreichen der OCH/A einzuleiten, allerdings nicht später als beim Erreichen einer MDH/A von 500 ft über der Pistenchwelle. Bei Flugzeugen, die in Bezug auf Startmasse und Dichtehöhe Flugleistungswerte wie Verkehrsflugzeuge aufweisen, kann der Lehrberechtigte den Triebwerksausfall gemäß 3.8.3.4 simulieren.	P →	→		M	

ATPL(A) - Umwandlung

Antrag auf Umwandlung einer Lizenz für Verkehrspiloten ATPL(A)
gemäß Verordnung (EU) 2020/723 Artikel 3

Vorname(n)

Nachname(n)

Flugzeuge mit mehreren Piloten und technisch komplizierte Flugzeuge mit einem Piloten	Praktische Ausbildung			Praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für ATPL/MPL/Musterberecht.	
	Ausbildung durchgeführt in		Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft oder überprüft auf FFS oder A	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung oder Überprüfung
	FSTD	A			
3.8.4* 2D-Betrieb bis zur MDH/A	P* →	→		M	
3.8.5 Anflug zu einer versetzten Piste (<i>Circling Approach</i>) unter folgenden Bedingungen: a)* Anflug bis zur genehmigten Anflughöhe für einen Anflug zu einer versetzten Piste (<i>Circling Approach Altitude</i>) am betreffenden Flugplatz in Übereinstimmung mit den örtlichen Instrumentenanflug- Einrichtungen unter simulierten Instrumenten- flugbedingungen; gefolgt von: b) einem Anflug zu einer versetzten Piste mindestens 90° abweichend von der Anflugrichtung unter Buchstabe a, in der genehmigten Mindesthöhe für einen Anflug zu einer versetzten Piste (<i>Minimum Circling Approach Altitude</i>); Anmerkung: Wenn die Bedingungen unter Buchstaben a und b aus Gründen der Flugverkehrskontrolle nicht möglich sind, kann ein Anflug mit simulierter niedriger Flugsicht simuliert werden.	P* →	→			
3.8.6 Sichtanflug	P →	→			
ABSCHNITT 4 - FEHLANFLUGVERFAHREN					
4.1 Durchstarten mit allen Triebwerken* während des 3D-Betriebs bei Erreichen der Entscheidungshöhe	P* →	→			
4.2 Durchstarten mit allen Triebwerken* in verschiedenen Phasen während eines Instrumentenanflugs	P* →	→			
4.3 Sonstige Fehlanflugverfahren	P* →	→			
4.4* Manuelles Durchstarten mit simuliertem Ausfall des kritischen Triebwerkes nach einem Instrumentenanflug bei Erreichen der Entscheidungshöhe, MDH oder MAPt	P* →	→		M	

ATPL(A) - Umwandlung

Antrag auf Umwandlung einer Lizenz für Verkehrspiloten ATPL(A)
gemäß Verordnung (EU) 2020/723 Artikel 3

Vorname(n)

Nachname(n)

Manöver/Verfahren	Praktische Ausbildung			Praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für ATPL/MPL/Musterberecht.	
	Ausbildung durchgeführt in		Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft oder überprüft auf FFS oder A	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung oder Überprüfung
	FSTD	A			
4.5 Abbruch des Landeanflugs mit allen Triebwerken in Funktion: <ul style="list-style-type: none"> - in verschiedenen Höhen unter DH/MDH - nach dem Aufsetzen (abgebrochene Landung) In Flugzeugen, die nicht als Verkehrsflugzeuge gemäß JAR/FAR 25 oder als Zubringerflugzeuge gemäß SFAR 23 zugelassen sind, ist der Landeabbruch mit allen Triebwerken in Funktion unter MDH/A oder nach dem Aufsetzen einzuleiten.	P →	→			
ABSCHNITT 5 - LANDUNGEN					
5.1 Normale Landungen* mit Sicht bei Erreichen der DA/H nach einem Instrumentenanflug	P				
5.2 Landung mit simuliertem blockiertem Höhentrimmsystem in vertrimmter Stellung	P →		Für diese Übung darf kein Flugzeug verwendet werden	Nur FFS	
5.3 Seitenwindlandungen (Flugzeug, soweit möglich)	P →	→			
5.4 Platzrunden und Landungen ohne oder mit teilweise ausgefahrenen Klappen und Vorflügeln	P →	→			
5.5 Landung mit simuliertem Ausfall des kritischen Triebwerks	P →	→		M	
5.6 Landung mit Ausfall zweier Triebwerke: <ul style="list-style-type: none"> - Flugzeuge mit 3 Triebwerken: das mittlere und ein äußeres Triebwerk, soweit gemäß AFM-Daten möglich und - Flugzeuge mit 4 Triebwerken: 2 Triebwerke auf einer Seite 	P	X		M Nur FFS (nur praktische Prüfung)	

ERGEBNISSE DER PRÜFUNGSABSCHNITTE					
	1	2	3	4	5
„P“ - bestanden / passed					
„F“ - nicht bestanden / failed					
BEMERKUNGEN (falls zutreffend)					

ATPL(A) - Umwandlung

Antrag auf Umwandlung einer Lizenz für Verkehrspiloten ATPL(A)
gemäß Verordnung (EU) 2020/723 Artikel 3

9 Ergebnis der praktischen Prüfung

BESTANDEN TEILWEISE BESTANDEN NICHT BESTANDEN

Unterschrift des Flugprüfers

Unterschrift des Antragstellers

10 Hinweise zur Durchführung der praktischen Prüfung

PRÜFUNGSMASSSTÄBE

Im Falle von technisch komplizierten Hochleistungsflugzeugen mit mehreren Piloten und mit einem Piloten müssen die Bewerber alle Abschnitte der praktischen Prüfung bzw. Befähigungsüberprüfung bestehen. Bestehen Bewerber mehr als fünf Elemente nicht, müssen sie die gesamte Prüfung bzw. Überprüfung wiederholen. Bewerber, die höchstens fünf Elemente nicht bestehen, müssen die nicht bestandenen Elemente wiederholen. Wird ein Element der Wiederholungsprüfung bzw. Wiederholungsüberprüfung - einschließlich jener Elemente, die bei einem früheren Versuch bestanden wurden - nicht bestanden, so ist die gesamte Prüfung oder Überprüfung zu wiederholen.

TESTFLUGTOLERANZEN

Die Bewerber müssen die Fähigkeit zu Folgendem nachweisen:

- a) Betreiben des Flugzeugs innerhalb seiner Grenzen;
- b) reibungslose und genaue Durchführung sämtlicher Manöver;
- c) Handeln mit gutem Urteilsvermögen und Verhalten als Luftfahrer;
- d) Anwendung luftfahrttechnischer Kenntnisse;
- e) Beherrschung des Flugzeugs zu jedem Zeitpunkt und in einer solchen Weise, dass der erfolgreiche Abschluss eines Verfahrens oder eines Manövers zu keinem Zeitpunkt in Frage gestellt ist;
- f) ggf. Verständnis und Beherrschung der Besatzungskoordinations- und Besatzungsausfallverfahren und
- g) ggf. effektive Kommunikation mit den anderen Besatzungsmitgliedern.

Es gelten die nachfolgenden Grenzen, die entsprechend berichtigt werden können, um turbulente Bedingungen und die Handling-Eigenschaften und die Leistung des verwendeten Flugzeugs zu berücksichtigen:

Höhe		Einhalten eines Kurses über Grund	
im Allgemeinen	± 100 Fuß	auf Funknavigationshilfen	± 5°
Einleiten eines Durchstartens auf Entscheidungshöhe	+ 50 Fuß / - 0 Fuß	für Winkelabweichungen	Halbskalenausschlag, Azimut und Gleitpfad (z.B. LPV, ILS, MLS, GLS)
Mindest-Sinkflughöhe/MAPT/Höhe	+ 50 Fuß / - 0 Fuß	Laterale 2D- (LNAV) und 3D-Abweichungen (LNAV/VNAV)	Der seitliche Fehler/die seitliche Abweichung vom Kurs darf normalerweise nicht mehr als ± ½ des dem Verfahren zugeordneten RNP-Wertes betragen. Kurze Abweichungen von diesem Standard bis zu maximal dem Einfachen des RNP-Wertes sind zulässig.
-	-	Vertikale 3D-Abweichungen (z.B. RNP APCH (LNAV/VNAV) unter Verwendung von Baro-VNAV)	maximal - 75 Fuß unter dem vertikalen Profil zu jeder Zeit und maximal + 75 Fuß über dem vertikalen Profil in oder unterhalb von 1000 Fuß über dem Flugplatz.
Geschwindigkeit		Steuerkurs	
alle Triebwerke arbeiten	± 5 Knoten	alle Triebwerke arbeiten	± 5°
bei simuliertem Triebwerksausfall	+10 Knoten / - 5 Knoten	bei simuliertem Triebwerksausfall	± 10°

ERKLÄRUNGEN ZU DEN INHALTEN DER AUSBILDUNG/PRAKTISCHEN PRÜFUNG/BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG

- a) Die folgenden Symbole bedeuten:
- P ausgebildet als PIC oder Kopilot und als PF und PM für die Erteilung einer Musterberechtigung, wie jeweils zutreffend.
 - OTD Für diese Übung können sonstige Ausbildungsgeräte verwendet werden.
 - X Für diese Übung sind FFS zu verwenden; andernfalls ist ein Flugzeug zu verwenden, falls für das Manöver oder das Verfahren zweckmäßig.
 - P# Die Ausbildung muss um eine Außenkontrolle des Flugzeuges vor dem Start ergänzt werden.
- b) Für die praktische Ausbildung sind mindestens Übungsgeräte des mit (P) angegebenen Niveaus oder Geräte eines mit Pfeil → gekennzeichneten höheren Niveaus zu verwenden.
- Zur Bezeichnung des Übungsgeräts werden die folgenden Abkürzungen verwendet:
- A *Aeroplane* (Flugzeug)
 - FFS *Full Flight Simulator* (Flugsimulator)
 - FSTD *Flight Simulation Training Device* (Flugsimulationsübungsgerät)
- c) Die mit Sternchen (*) gekennzeichneten Übungen sind ausschließlich nach Instrumenten zu fliegen.
- d) Der Buchstabe "M" in der Spalte für die praktische Prüfung oder die Befähigungsüberprüfung bedeutet, dass diese Übung verbindlich (mandatory) ist oder dass eine Auswahlmöglichkeit besteht, wenn mehr als eine Übung angegeben ist.
- e) Für die praktische Ausbildung und Prüfung ist ein FFS zu verwenden, wenn der FFS Teil eines genehmigten Musterberechtigungslehrgangs ist. Bei der Genehmigung eines solchen Lehrgangs wird Folgendes berücksichtigt:
- i) die Qualifikationen der Lehrberechtigten;
 - ii) die Qualifikation und der Umfang der Ausbildung, die in dem Lehrgang in einem FSTD angeboten wird, und
 - iii) die Qualifikation und die bisherige Erfahrung des auszubildenden Piloten auf ähnlichen Mustern.
- f) Manöver und Verfahren müssen die MCC für Flugzeuge mit mehreren Piloten und für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten im Betrieb mit mehreren Piloten beinhalten.
- g) Manöver und Verfahren müssen in der Rolle als alleiniger Pilot für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten im Einpilotenbetrieb durchgeführt werden.
- h) Bei technisch komplizierten Hochleistungsflugzeugen mit einem Piloten ist die Musterberechtigung, wenn eine praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung im Betrieb mit mehreren Piloten durchgeführt wird, auf den Betrieb mit mehreren Piloten beschränkt. Wenn Rechte als Pilot im Betrieb mit einem Piloten beantragt werden, müssen die Manöver bzw. Verfahren gemäß den Abschnitten 2.5, 3.8.3.4, 4.4 und 5.5 sowie mindestens ein Manöver bzw. Verfahren aus Abschnitt 3.4 zusätzlich als alleiniger Pilot durchgeführt werden.
- i) Im Falle einer gemäß FCL.720.A Buchstabe e ausgestellten beschränkten Musterberechtigung müssen die Bewerber abgesehen von den praktischen Übungen in Bezug auf Start- und Landephase die gleichen Anforderungen erfüllen wie andere Bewerber um eine Musterberechtigung.
- j) Für die Erteilung oder Wahrung von PBN-Rechten muss einer der Landeanflüge als RNP APCH erfolgen. Ist ein RNP APCH praktisch nicht durchführbar, muss er in einem entsprechend ausgerüsteten FSTD durchgeführt werden.

Abweichend von dem vorstehenden Unterabsatz dürfen in Fällen, in denen eine Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung von PBN-Rechten keine RNP-APCH-Übung beinhaltet, die PBN-Rechte des Piloten nicht die RNP APCH einschließen. Die Einschränkung wird aufgehoben, wenn der Pilot eine Befähigungsüberprüfung, einschließlich einer RNP-APCH-Übung, absolviert hat.