

Umwandlung FAA FCL gemäß TIP-L zwischen FAA und EASA

Antrag auf Umwandlung einer FAA Lizenz für Flugzeuge in einen EASA PPL(A) gemäß
"Technical Implementation Procedures - Licensing (TIP-L)" zwischen der FAA und EASA

Bitte füllen Sie die umrandeten Felder des Formulars aus und senden Sie es unterschrieben mitsamt den Beilagen an pilots@austrocontrol.at, per FAX an +45 51703 1536 oder per Post an:

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

1 Antragsart

Antrag auf Umwandlung einer FAA Lizenz für Flugzeuge in eine Teil-FCL PPL(A) gemäß "Technical Implementation Procedures - Licensing (TIP-L)" zwischen der FAA und EASA.

2 Antragsteller

Anrede Titel Vorname(n) Nachname(n)

Straße Ort PLZ Land

Telefon E-Mail

Geburtsdatum Geburtsort Staatsbürgerschaft

Ort Datum Unterschrift

3 Details der FAA Lizenz

a) Art der FAA Lizenz für Flugzeuge: PPL CPL ATPL Ausstellungsdatum

b) Gültige Klassen- und/oder Instrumentenflugberechtigungen:

Berechtigungen	Ausstellungsdatum
<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>

c) Zusatzinformationen:
(etwa Limitierungen, Beschränkungen, Sprachkompetenzniveau und Gültigkeit)

Vermerke

Letzter Checkflug in Englisch (für Sprachkompetenz) Datum

d) Vergangenes oder aktuelles behördliches Verfahren betreffend ihrer Fluglizenz oder medizinisches Tauglichkeitszeugnis: Ja, Details auf Seite 10 Nein

e) Ist die Lizenz, welche in Punkt 3a) ausgewählt wurde, eine durch die FAA validierte Lizenz welche ursprünglich auf einer ICAO Lizenz eines Drittstaates beruht? Ja, Details: _____ Nein

f) Erstausstellung medizinisches Tauglichkeitszeugnis gemäß Teil-MED: Ausstellungsdatum: Tauglichkeitsklasse:

Umwandlung FAA FCL gemäß TIP-L zwischen FAA und EASA

Antrag auf Umwandlung einer FAA Lizenz für Flugzeuge in einen EASA PPL(A) gemäß
"Technical Implementation Procedures - Licensing (TIP-L)" zwischen der FAA und EASA

Vorname	Nachname
<input type="text"/>	<input type="text"/>

4 Details zur beantragten Teil-FCL Lizenz

-) Beantragte Lizenz: **Privatpilotenlizenz - Flugzeuge**

-) Beantragte Berechtigung: SEP(L) MEP(L) Nachtflug-
berechtigung IR(A) für SE IR(A) für ME

-) Sind Sie bereits Inhaber einer Teil-FCL Lizenz? Ja Nein

-) Falls zutreffend:

Teil-FCL Lizenznummer	Art der Lizenz	Ausstellungsstaat
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

-) Haben Sie bereits die theoretische oder praktische
Flugausbildung, die theoretische Prüfung oder die
praktische Prüfung in einem anderen Mitgliedstaat
der Europäischen Union bestanden? Ja Nein

Falls oben genanntes zutrifft, tragen Sie bitte den betreffenden EU-Staat ein:

Theoretische/praktische Flugausbildung	Theoretische Prüfung	Praktische Prüfung
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Ich bestätige hiermit, dass kein weiterer Antrag an eine weitere Behörde eines anderen EU-Staates gesendet wurde.

Ich bin kein Inhaber einer Teil-FCL, Teil-BFCL oder Teil-SFCL Lizenz in einem anderen EASA Staat.

Mir wurde bisher noch keine, durch eine andere EASA - Mitgliedstaat erteilte Lizenz, Berechtigung oder eine durch ein
anderes EASA - Mitgliedstaat ausgestelltes Zeugnis widerrufen, beschränkt oder ausgesetzt.

Ich habe das Informationsmaterial von Austro Control GmbH studiert und alle notwendigen Dokumente für den Antrag
übermittelt.

Ich bestätige hiermit, dass die Informationen in diesem Antrag vollständig und richtig sind und meinem Wissensstand
entsprechen. Mir ist bewusst, dass falsche Angaben strafrechtlich relevant sein können.

Ich bestätige hiermit, dass mit meiner Unterschrift die FAA autorisiert wird Inhalte dieses Antragsformulars mit
Informationen meiner Pilotenakte zu verifizieren, welche durch die FAA gemäß des Datenschutzgesetzes "Privacy Act
System of Record, Aviation Record on Individuals, SORN 847" verwaltet wird.

Ort	Datum	Unterschrift
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Umwandlung FAA FCL gemäß TIP-L zwischen FAA und EASA

Antrag auf Umwandlung einer FAA Lizenz für Flugzeuge in einen EASA PPL(A) gemäß
"Technical Implementation Procedures - Licensing (TIP-L)" zwischen der FAA und EASA

Vorname	Nachname
<input type="text"/>	<input type="text"/>

5 Zusammenfassung der Flugerfahrung

-) Gesamtflugerfahrung:	<input type="text"/>
-) Flugzeit MEP (falls relevant):	<input type="text"/>
-) Nachtflugzeit (falls relevant):	<input type="text"/>
-) PIC IFR (falls relevant): (falls weniger als 50 Stunden PIC IFR Erfahrung, muss eine theoretische, schriftliche Prüfung in den Fächern "Air law", "Flight planning and monitoring" und "Communication" bei Austro Control GmbH abgelegt werden. Außerdem muss bei weniger als 50 Stunden PIC IFR Flugerfahrung, oder weniger als 10 Stunden IFR Flugerfahrung als PIC in einem EU oder EASA Staat, ein "Acclimatization Training" bei einer zugelassenen Flugschule durchgeführt werden.)	<input type="text"/>

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

- FAA Pilotenlizenz
- Meldezettel
- Medizinisches Tauglichkeitszeugnis (Zuständigkeitsstaat: Österreich)
- Zeugnis der theoretischen Prüfung (falls benötigt laut Punkt 5)
- Antrag (Formular 096) und Nachweis der Sprachkompetenz in Englisch (falls kein "English proficient" Eintrag auf FAA Lizenz vorhanden)
- Dokumente um die Angaben von Punkt d) zu bestätigen
- Gültiges medizinisches Tauglichkeitszeugnis (ausgestellt durch die FAA)
- Reisepass oder Personalausweis
- Flugbuch

7 Durchführung der praktischen Prüfung

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"/>
Luftfahrzeug	Klasse/Variante	Kennzeichen		
	<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"/>					
Streckenabschnitt #1	Block-off	Abflugort	Landeort	Block-on	Streckenabschnitt #2 (sofern zutreffend)	Block-off	Abflugort	Landeort	Block-on
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>				

Medizinisches Tauglichkeitszeugnis zur praktischen Prüfung auf Gültigkeit geprüft.

Für die Umwandlung der Lizenz benötigte Mindestflugerfahrung wurde geprüft.

Paraphe des Prüfers

Der Flugprüfer bestätigt hiermit, dass eine mündliche theoretische Überprüfung für die relevanten Fächer, beschrieben in Anhang 2 des TIP-L, durchgeführt wurde und der Kandidat die theoretischen Voraussetzungen für die beantragte Lizenz erfüllt. (zutreffend falls keine schriftliche Prüfung, wie in Punkt 5 erwähnt, erforderlich ist)

Ort	Datum	Unterschrift
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Umwandlung FAA FCL gemäß TIP-L zwischen FAA und EASA

Antrag auf Umwandlung einer FAA Lizenz für Flugzeuge in einen EASA PPL(A) gemäß
"Technical Implementation Procedures - Licensing (TIP-L)" zwischen der FAA und EASA

Vorname

Nachname

8 Protokoll der praktischen Prüfung

Manöver/Verfahren	Praktische Ausbildung			Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Praktische Prüfung/ Befähigungsüberprüfung für die Klassen- oder Musterberechtigung	
	Ausbildung durchgeführt in				Gepr. in FFS A	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
	FTD	FFS	A			
ABSCHNITT 1 - ABFLUG						
1.1	Vorflugkontrolle, einschließlich: Dokumentation Masse und Schwerpunktlage Flugwetterbriefing NOTAM					
1.2	Kontrollen vor dem Start					
1.2.1	Außen	P#		P		
1.2.2	Innen			P	M	
1.3	Anlassen des Triebwerks: Normal Störungen	P →	→	→	M	
1.4	Rollen		P →	→	M	
1.5	Überprüfungen vor dem Abflug: Hochfahren des Triebwerks (falls zutreffend)	P →	→	→	M	
1.6	Startverfahren: Normal mit Klappeneinstellungen gemäß Flughandbuch Seitenwind (falls Bedingungen vorhanden)		P →	→	M	
1.7	Steigflug: Vx/Vy Kurven auf Steuerkurse Übergang in Horizontalflug		P →	→	M	
1.8	Verbindung zur Flugverkehrs- kontrollstelle - Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/ Sprechfunkverfahren					
ABSCHNITT 2 - VERFAHRENWEISEN IN DER LUFT (VMC)						
2.1	Horizontaler Geradeausflug bei verschiedenen Geschwindigkeiten einschließlich Flug bei kritisch niedriger Fluggeschwindigkeit mit und ohne Flügelklappen (einschließlich Annäherung an VMCA, soweit zutreffend)		P →	→		
2.2	Kurve mit Querneigung (360° nach links und rechts mit 45° Schräglage)		P →	→	M	

Umwandlung FAA FCL gemäß TIP-L zwischen FAA und EASA

Antrag auf Umwandlung einer FAA Lizenz für Flugzeuge in einen EASA PPL(A) gemäß "Technical Implementation Procedures - Licensing (TIP-L)" zwischen der FAA und EASA

Vorname

Nachname

Manöver/Verfahren	Praktische Ausbildung				Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Praktische Prüfung/ Befähigungsüberprüfung für die Klassen- oder Musterberechtigung	
	Ausbildung durchgeführt in			Gepr. in		Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung	
	FTD	FFS	A				FFS A
2.3 Überzogene Flugzustände und Beendigung: i) störungsfreies Überziehen ii) Annäherung an den Strömungsabriss bei Sinkflugkurve mit Schräglage mit Landeanflugkonfiguration und -leistung iii) Annäherung an den Strömungsabriss in Landungskonfiguration und -leistung iv) Annäherung an Strömungsabriss, Steigflugkurve mit Startklappe und Steigflugleistung (nur einmotoriges Flugzeug)		P →	→		M		
2.4 Handling mit Autopilot und Flugkommandoanlage (kann in Abschnitt 3 durchgeführt werden), falls zutreffend		P →	→		M		
2.5 Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle - Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/ Sprechfunkverfahren							
ABSCHNITT 3A - STRECKEN-VFR-VERFAHREN (siehe ERKLÄRUNGEN Buchstabe c und d)							
3A.1 Flugplan, Koppelnavigation und Gebrauch der Navigationskarten							
3A.2 Einhaltung von Höhe, Steuerkurs und Fluggeschwindigkeit							
3A.3 Orientierung, zeitliche Planung und Korrektur von ETAs							
3A.4 Verwendung von Funknavigationshilfen (falls zutreffend)		P→	→		M		
3A.5 Flugmanagement (Flugdurchführungsplan, routinemäßige Überprüfungen einschließlich Treibstoff, Bordanlagen und Vereisung)							
3A.6 Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle - Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/ Sprechfunkverfahren							

Umwandlung FAA FCL gemäß TIP-L zwischen FAA und EASA

Antrag auf Umwandlung einer FAA Lizenz für Flugzeuge in einen EASA PPL(A) gemäß
"Technical Implementation Procedures - Licensing (TIP-L)" zwischen der FAA und EASA

Vorname

Nachname

Flugzeuge mit einem Piloten ausgenommen technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge	Praktische Ausbildung				Praktische Prüfung/ Befähigungsüberprüfung für die Klassen- oder Musterberechtigung		
	Manöver/Verfahren	Ausbildung durchgeführt in			Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Gepr. in	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
		FTD	FFS	A		FFS A	
ABSCHNITT 3B - INSTRUMENTENFLUG							
3B.1* Abflug-IFR			P→	→		M	
3B.2* Strecken-IFR			P→	→		M	
3B.3* Warteverfahren			P→	→		M	
3B.4* 3D-Betrieb auf DH/A 200 Fuß (60 m) oder zu höheren Minima, falls im Landeanflugverfahren vorgeschrieben (Autopilot kann bis zum Schnittpunkt Endanflugsegment/vertikaler Pfad verwendet werden)			P→	→		M	
3B.5* 2D-Betrieb auf MDH/A			P→	→		M	
3B.6* Flugübungen einschließlich simulierter Ausfall von Kompass und Fluglageanzeiger: Standardkurven, Beenden von ungewöhnlichen Fluglagen	P→		→	→		M	
3B.7* Ausfall von Landekursender oder Gleitweganzeiger	P→		→	→			
3B.8* Verbindung zur Flugverkehrs- kontrollstelle - Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/ Sprechfunkverfahren							
ABSCHNITT 4 - ANKUNFT UND LANDUNGEN							
4.1 Verfahren bei Ankunft auf dem Flugplatz			P→	→		M	
4.2 Normale Landung			P→	→		M	
4.3 Landung ohne Flügelklappen			P→	→		M	
4.4 Seitenwindlandung (unter geeigneten Bedingungen)			P→	→			
4.5 Landeanflug und Landung im Leerlauf aus einer Höhe von bis zu 2000 Fuß über der Startbahn (nur einmotorige Flugzeuge)			P→	→			
4.6 Durchstarten aus der Mindesthöhe			P→	→		M	
4.7 Durchstarten und Landung bei Nacht (falls zutreffend)	P→		→	→			
4.8 Verbindung zur Flugverkehrs- kontrollstelle - Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/ Sprechfunkverfahren							

Umwandlung FAA FCL gemäß TIP-L zwischen FAA und EASA

Antrag auf Umwandlung einer FAA Lizenz für Flugzeuge in einen EASA PPL(A) gemäß
"Technical Implementation Procedures - Licensing (TIP-L)" zwischen der FAA und EASA

Vorname

Nachname

Manöver/Verfahren	Praktische Ausbildung			Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Praktische Prüfung/ Befähigungsüberprüfung für die Klassen- oder Musterberechtigung	
	FTD	FFS	A		Gepr. in FFS A	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
ABSCHNITT 5 - AUßERGEWÖHNLICHE VERFAHREN UND NOTVERFAHREN (Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 4 kombiniert werden.)						
5.1	Startabbruch bei angemessener Geschwindigkeit		P→	→		M
5.2	Simulierter Triebwerksausfall nach dem Start (nur einmotorige Flugzeuge)			P		M
5.3	Simulierte Notlandung ohne Motorhilfe (nur einmotorige Flugzeuge)			P		M
5.4	Simulierte Notfälle: i) Feuer oder Rauch im Flug ii) Störung der Bordanlagen, wie erforderlich	P→	→	→		
5.5	Triebwerkabschaltung und -neustart (nur praktische Prüfung ME) (in sicherer Höhe, falls im Luftfahrzeug durchgeführt)	P→	→	→		
5.6	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle - Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/ Sprechfunkverfahren					
ABSCHNITT 6 - SIMULIERTER EINSEITIGER TRIEBWERKAUSFALL (Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 5 kombiniert werden)						
6.1*	Simulierter Triebwerksausfall während des Starts (in einer sicheren Höhe, falls nicht in einem FFS oder FNPT II durchgeführt)	P→	→	→ X		M
6.2*	Asymmetrischer Landeanflug und asymmetrisches Durchstarten	P→	→	→		M
6.3*	Asymmetrischer Landeanflug und Landen bis zum vollständigen Stillstand	P→	→	→		M
6.4	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle - Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/ Sprechfunkverfahren					

ERGEBNISSE DER PRÜFUNGSABSCHNITTE						
	1	2	3	4	5	6
„P“ - bestanden / passed						
„F“ - nicht bestanden / failed						
BEMERKUNGEN (falls zutreffend)						

Umwandlung FAA FCL gemäß TIP-L zwischen FAA und EASA

Antrag auf Umwandlung einer FAA Lizenz für Flugzeuge in einen EASA PPL(A) gemäß
"Technical Implementation Procedures - Licensing (TIP-L)" zwischen der FAA und EASA

Vorname

Nachname

9 Ergebnis der praktischen Prüfung

BESTANDEN

TEILWEISE BESTANDEN

NICHT BESTANDEN

Unterschrift des Flugprüfers

Unterschrift des Antragstellers

10 Überprüfung der Sprachkompetenz Deutsch Level 6

Sprachkompetenz Deutsch gemäß ZPH FCL 7 überprüft durch LPE/LPLE/Flugprüfer

Name

Ort

Datum

Unterschrift

Deutsch Level 6 (informelle Prüfung ausschließlich für muttersprachlich deutsche Antragsteller)

Anmerkung: Antragsteller, die nicht offenkundig Muttersprachniveau erreichen, müssen eine Sprachkompetenzprüfung in einem LTB auf Basis eines genehmigten Prüfungsverfahrens für die deutsche Sprachkompetenz ablegen.

11 Hinweis zur Durchführung der praktischen Prüfung

PRÜFUNGSMASSSTÄBE

Im Falle von Flugzeugen mit einem Piloten mit Ausnahme von technisch komplizierten Hochleistungsflugzeugen mit einem Piloten muss der Bewerber alle Abschnitte der praktischen Prüfung bzw. Befähigungsüberprüfung bestehen. Wenn ein Element in einem Abschnitt nicht bestanden wird, ist dieser Abschnitt nicht bestanden. Wenn der Bewerber mehr als einen Abschnitt nicht besteht, muss der Bewerber die gesamte Prüfung bzw. Überprüfung wiederholen. Wenn ein Bewerber nur einen Abschnitt nicht besteht, muss er den nicht bestandenen Abschnitt wiederholen. Wenn ein Abschnitt der Wiederholungsprüfung bzw. Wiederholungsüberprüfung - einschließlich jener Abschnitte, die bei einem früheren Versuch bestanden wurden - nicht bestanden wird, muss der Bewerber die gesamte Prüfung bzw. Überprüfung wiederholen. Bei mehrmotorigen Flugzeugen mit einem Piloten muss Abschnitt 6 der entsprechenden Prüfung oder Überprüfung, der einseitigen Triebwerksausfall betrifft, bestanden werden.

TESTFLUGTOLERANZEN

Der Bewerber muss die Fähigkeit zu Folgendem nachweisen:

- Betreiben des Flugzeugs innerhalb seiner Grenzen;
- Reibungslose und genaue Durchführung sämtlicher Flugmanöver;
- Handeln mit gutem Urteilsvermögen und Verhalten als Luftfahrer;
- Anwendung luftfahrttechnischer Kenntnisse;
- Beherrschung des Flugzeugs zu jedem Zeitpunkt und in einer solchen Weise, dass der erfolgreiche Abschluss eines Verfahrens oder eines Manövers jederzeit gewährleistet ist;
- ggf. Besatzungs-Koordinations- und Besatzungsausfallverfahren zu verstehen und anzuwenden sowie
- ggf. effektiv mit den anderen Besatzungsmitgliedern zu kommunizieren.

Umwandlung FAA FCL gemäß TIP-L zwischen FAA und EASA

Antrag auf Umwandlung einer FAA Lizenz für Flugzeuge in einen EASA PPL(A) gemäß "Technical Implementation Procedures - Licensing (TIP-L)" zwischen der FAA und EASA

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 des Durchstartens auf Entscheidungshöhe	+ 50 Fuß / - 0 Fuß	Für Winkelabweichungen	Halbskalenausschlag, Azimut und Gleitpfad (zB LPV, ILS, MLS, GLS)
Mindest-Sinkflughöhe	+ 50 Fuß / - 0 Fuß	2D-(LNAV) und 3D-Längenabweichungen (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-Längenabweichungen (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 PNF
- X Für diese Übung sind Simulatoren zu verwenden, falls verfügbar; andernfalls ist ein Luftfahrzeug zu verwenden, falls für das Manöver oder das Verfahren zweckmäßig.
- P# die Ausbildung muss um eine Außenkontrolle des Luftfahrzeuges vor dem Start ergänzt werden.

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

Zur Bezeichnung des Übungsgeräts werden die folgenden Abkürzungen verwendet:

- A Aeroplane (Flugzeug)
- FFS Full Flight Simulator (Flugsimulator)
- FTD Flight Training Device (Flugübungsgerät) (incl. FNPT II für ME class rating)

c) Die mit Sternchen (*) bezeichneten Punkte von Abschnitt 3B und Abschnitt 6 müssen ausschließlich nach Instrumenten geflogen werden, wenn die praktische Prüfung bzw. Befähigungsüberprüfung eine Verlängerung/Erneuerung einer IR einschließt. Wenn die mit einem Sternchen (*) bezeichneten Punkte während der praktischen Prüfung bzw. Befähigungsüberprüfung nicht ausschließlich nach Instrumenten geflogen werden und wenn keine Anrechnung von IR-Rechten erfolgt, ist die Klassen- oder Musterberechtigung auf VFR beschränkt.

d) Abschnitt 3A muss zur Verlängerung einer Musterberechtigung oder einer Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge - nur VFR - absolviert werden, wenn die erforderliche Erfahrung von 10 Streckenabschnitten innerhalb der letzten 12 Monate nicht erfüllt ist. Abschnitt 3A ist nicht erforderlich, wenn Abschnitt 3B erfüllt ist.

e) Der Buchstabe „M“ in der Spalte für die praktische Prüfung oder die Befähigungsüberprüfung bedeutet, dass diese Übung verbindlich ist oder dass eine Auswahlmöglichkeit besteht, wenn mehr als eine Übung in der Spalte Manöver/Verfahren angegeben ist.

Umwandlung FAA FCL gemäß TIP-L zwischen FAA und EASA

Antrag auf Umwandlung einer FAA Lizenz für Flugzeuge in einen EASA PPL(A) gemäß
"Technical Implementation Procedures - Licensing (TIP-L)" zwischen der FAA und EASA

- f) Für die praktische Ausbildung für Musterberechtigungen oder Klassenberechtigungen für mehrmotorige Flugzeuge ist ein FFS oder ein FNPT II zu verwenden, wenn diese Teil eines genehmigten Lehrgangs zum Erwerb einer Musterberechtigung sind. Bei der Genehmigung eines solchen Lehrganges wird Folgendes berücksichtigt:
 - i) die Qualifizierung des FFS oder FNPT II gemäß den einschlägigen Anforderungen in Teil-ARA und Teil-ORA;
 - ii) die Qualifikationen der Lehrberechtigten;
 - iii) der Umfang der Flugsimulator- oder FNPT II-Ausbildung während des Lehrgangs sowie
 - iv) die Qualifikation und die bisherige Erfahrung des auszubildenden Piloten auf ähnlichen Mustern.
 - g) Wenn eine praktische Prüfung bzw. Befähigungsüberprüfung im Betrieb mit mehreren Piloten durchgeführt wird, ist die Musterberechtigung auf den Betrieb mit mehreren Piloten beschränkt.
 - h) Für die Erteilung oder Wahrung von PBN-Rechten muss einer der Landeanflüge ein RNP APCH sein. Wenn ein RNP APCH nicht möglich ist, muss er in einem entsprechend ausgerüsteten FSTD durchgeführt werden.
-

Details zu Punkt d)
(falls zutreffend)