

# ATPL(A) - Ausstellung

Antrag auf Ausstellung einer Lizenz für Verkehrspiloten ATPL(A) gemäß  
Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I (Teil-FCL) Abschnitt F

Bitte füllen Sie die umrandeten Felder des Formulars aus und senden Sie es unterschrieben mitsamt den Beilagen an:

AUSTRO CONTROL GmbH, Luftfahrtagentur, Abteilung LSA/PEL/Lizenzierung, Wagramer Straße 19, 1220 Wien, Österreich

## 1 Antragsart

Ich beantrage die Ausstellung einer Lizenz für Verkehrspiloten ATPL(A) gemäß Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I (Teil-FCL) Abschnitt F nach erfolgreich abgelegter praktischer Prüfung gemäß FCL.520.A.

Notiz für den Antragsteller: Zur Beantragung eines ATPL Theorie Credits verwenden Sie bitte das Formular FO\_LFA\_PEL\_214.

## 2 Antragsteller

LIZENZNUMMER DES ANTRAGSTELLERS:

Titel Vorname Nachname

Straße Ort PLZ Land

Telefon Fax E-Mail

Geburtsdatum Geburtsort Staatsbürgerschaft

Ort Datum Unterschrift des Antragstellers

## 3 Zusendung der Rechnung an / Übernahme der Kosten durch

den Antragsteller  die Firma

Firma (Name/Adresse)

Unterschrift

## 4 Zusammenfassung der Kenntnisse und Flugerfahrung vor Antritt zur praktischen ATPL(A) Prüfung

Allgemeine Voraussetzungen

a) Medizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1

gültig bis:

b) Inhaber einer CPL(A) oder MPL Lizenz

ausgestellt am:

c) Sprachkompetenz Englisch mind. Level 4

gültig bis:

d) Gültige ATPL(A) Theorieprüfung

bestanden am:

Flugerfahrung

e) Gesamtflugerfahrung

mind. 1500 Stunden:

davon auf FFS oder FNPT

max. 100 Stunden:

davon auf FNPT

max. 25 Stunden:

# ATPL(A) - Ausstellung

Antrag auf Ausstellung einer Lizenz für Verkehrspiloten ATPL(A) gemäß Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I (Teil-FCL) Abschnitt F

LIZENZNUMMER DES ANTRAGSTELLERS:

f) Flugerfahrung im Betrieb mit mehreren Piloten	mind. 500 Stunden:	<input type="text"/>
g) Flugerfahrung als PIC oder	mind. 250 Stunden:	<input type="text"/>
h) Flugerfahrung als PICUS oder	mind. 500 Stunden:	<input type="text"/>
i) Flugerfahrung als PIC sowie PICUS		
i.i) davon als PIC	mind. 70 Stunden:	<input type="text"/>
i.ii) davon als PICUS	fehlende Stunden auf 250:	<input type="text"/>
j) Flugerfahrung auf Überlandflügen	mind. 200 Stunden:	<input type="text"/>
davon als PIC oder PICUS	mind. 100 Stunden:	<input type="text"/>
k) Instrumentenflugerfahrung	mind. 75 Stunden:	<input type="text"/>
davon Instrumentenbodenzeit	max. 30 Stunden:	<input type="text"/>
l) Nachtflugerfahrung als PIC oder Co-Pilot	mind. 100 Stunden:	<input type="text"/>

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

- Medizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1
- Alle Flugbücher (Original)
- 1 Passfoto (Original)
- Formloses Schreiben mit dem Antrag auf Zuweisung eines Flugprüfers für die Durchführung der praktischen ATPL(A) Prüfung

## 6 Durchführung der praktischen ATPL(A) Prüfung als PIC eines Flugzeuges mit mehreren Piloten

Kandidat	Vorname	Nachname	Lizenznummer						
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>						
Flugprüfer	Vorname	Nachname	Prüfer-Nummer	Sitzplatz					
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>					
Luffahr- zeug	Klasse/Muster/Variante	Kennzeichen							
	<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"/>						
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) - Ausstellung

Antrag auf Ausstellung einer Lizenz für Verkehrspiloten ATPL(A) gemäß Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I (Teil-FCL) Abschnitt F

## 7 Protokoll der praktischen Prüfung

Hinweis: Gemäß Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I (Teil-FCL) FCL.520.A ist die praktische ATPL(A) Prüfung als PIC in einem Flugzeug mit mehreren Piloten unter IFR-Regeln abzulegen und die Beherrschung der einschlägigen Verfahren und Manöver mit der den entsprechenden verliehenen Rechten angemessenen Kompetenz nachzuweisen.

Flugzeuge mit mehreren Piloten und technisch komplizierte Flugzeuge mit einem Piloten		Praktische Ausbildung				Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für ATPL/MPL/Musterberecht.	
		Ausbildung durchgeführt in					Gepr. in	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Manöver/Verfahren		OTD	FTD	FFS	A	FFS A		
<b>ABSCHNITT 1 - FLUGVORBEREITUNG</b>								
1.1	Flugleistungsberechnung	P						
1.2	Außenkontrolle; Position der zu kontrollierenden Punkte und Zweck der Kontrolle	P#			P			
1.3	Cockpitkontrolle		P →	→	→			
1.4	Gebrauch der Checkliste vor dem Anlassen der Triebwerke, Anlassverfahren, Überprüfung der Funk- und Navigationsausrüstung, Auswahl und Einstellung der Navigations- und Sprechfunkfrequenzen	P →	→	→	→		M	
1.5	Rollen nach Anweisung der Flugverkehrskontrollstelle oder des Lehrberechtigten			P →	→			
1.6	Kontrollen vor dem Start		P →	→	→		M	
<b>ABSCHNITT 2 - STARTS</b>								
2.1	Normalstarts mit verschiedenen Klappenstellungen einschließlich beschleunigtem Startverfahren			P →	→			
2.2*	Start nach Instrumenten Übergang zum Instrumentenflug während des Rotierens oder unmittelbar nach dem Abheben			P →	→			
2.3	Start bei Seitenwind			P →	→			
2.4	Start mit höchstzulässiger Startmasse (tatsächlich oder simuliert)			P →	→			
2.5	Starts mit simuliertem Triebwerkausfall:							
2.5.1*	kurz nach Erreichen von V2 (In Flugzeugen, die nicht als Verkehrsflugzeuge oder als Zubringerflugzeuge zugelassen sind, darf der Triebwerkausfall nicht vor Erreichen einer Mindesthöhe 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 Triebwerkausfall kurz nach Erreichen von V2 simulieren.)			P →	→			
2.5.2*	zwischen V1 und V2			P	X		M nur FFS	
2.6	Startabbruch bei angemessener Geschwindigkeit vor Erreichen von V1			P →	→X		M	

# ATPL(A) - Ausstellung



Antrag auf Ausstellung einer Lizenz für Verkehrspiloten ATPL(A) gemäß Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I (Teil-FCL) Abschnitt F

LIZENZNUMMER DES ANTRAGSTELLERS:

Flugzeuge mit mehreren Piloten und technisch komplizierte Flugzeuge mit einem Piloten	Praktische Ausbildung				Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für ATPL/MPL/Musterberecht.	
	Ausbildung durchgeführt in					Gepr. in FFS A	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Manöver/Verfahren	OTD	FTD	FFS	A			
<b>ABSCHNITT 3 - FLUGMANÖVER- UND VERFAHREN</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 besondere Eigenheiten des Flugzeuges, z. B. Taumelschwingungen (Dutch Roll)			P →	→X Für diese Übung darf kein LFZ verwendet 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:	X					M	Es sind zumindest 3 Übungen von 3.4.0 bis 3.4.14 auszuwählen.
3.4.0 Triebwerk (gegebenenfalls mit Propelleranlage)	P →	→	→	→			
3.4.1 Druckkabine und Klimaanlage	P →	→	→	→			
3.4.2 Pitotanlage/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 →	→	→	→			
3.4.7 Eisverhütungs- und Enteisungsanlage, Scheibenheizung	P →	→	→	→			
3.4.8 Autopilot/Flugkommandeanlage	P →	→	→	→		M nur für einen Piloten	
3.4.9 Überziehwarn- und -vermeidungsvorrichtungen oder Stabilisierungsanlagen (SAS)	P →	→	→	→			
3.4.10 Bodenannäherungswarnanlage, Wetterradar, Funkhöhenmesser, Transponder		P →	→	→			
3.4.11 Funkgeräte, Navigationsgeräte, Instrumente, Flugmanagementsystem	P →	→	→	→			
3.4.12 Fahrwerk und Bremssystem	P →	→	→	→			
3.4.13 Vorflügel, Klappen	P →	→	→	→			
3.4.14 Hilfstriebwerk	P →	→	→	→			
3.6 Außergewöhnliche Verfahren und Notverfahren:	X					M	Es sind zumindest 3 Übungen von 3.6.1 bis 3.6.9 auszuwählen.

# ATPL(A) - Ausstellung

Antrag auf Ausstellung einer Lizenz für Verkehrspiloten ATPL(A) gemäß Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I (Teil-FCL) Abschnitt F

LIZENZNUMMER DES ANTRAGSTELLERS:

Manöver/Verfahren	Praktische Ausbildung				Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für ATPL/MPL/Musterberecht.	
	OTD	FTD	FFS	A		Gepr. in FFS A	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
3.6.1 Maßnahmen bei Feuer von z. B. Triebwerk, APU, Kabine, Frachtraum, Cockpit, Tragfläche oder elektrischen Anlagen einschließlich Evakuierung		P →	→	→			
3.6.2 Rauchbekämpfung und Rauchentfernung		P →	→	→			
3.6.3 Triebwerkausfall, Abstellen und Wiederanlassen in sicherer Höhe		P →	→	→			
3.6.4 Kraftstoff ablassen (simuliert)		P →	→	→			
3.6.5 Windscherung bei Start/Landung			P	X		Nur FFS	
3.6.6 Simulierter Kabinendruckausfall/ Not-Sinkflug			P →	→			
3.6.7 Besatzungsausfall		P →	→	→			
3.6.8 Andere Notverfahren gemäß Flughandbuch (Aeroplane Flight Manual/AFM)		P →	→	→			
3.6.9 ACAS-Ereignis	P →	→	→	Ein LFZ darf nicht verwendet werden.		Nur FFS	
3.7 Steilkurven mit 45° Querneigung, 180° bis 360°, links und rechts		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 ausgefahren)			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* 3D-Betrieb auf DH/A 200 Fuß (60 m) oder zu höheren Minima, falls im Landeanflugverfahren vorgeschrieben							
Anmerkung: 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 3.9.3.1, falls das AFM eine solche Beschränkung vorschreibt).							
3.9.3.1* manuell, ohne Flugkommandoanlage			P →	→		M (nur praktische Prüfung)	
3.9.3.2* manuell, mit Flugkommandoanlage			P →	→			

# ATPL(A) - Ausstellung

Antrag auf Ausstellung einer Lizenz für Verkehrspiloten ATPL(A) gemäß Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I (Teil-FCL) Abschnitt F

LIZENZNUMMER DES ANTRAGSTELLERS:

Flugzeuge mit mehreren Piloten und technisch komplizierte Flugzeuge mit einem Piloten	Praktische Ausbildung				Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für ATPL/MPL/Musterberecht.	
	Ausbildung durchgeführt in					Gepr. in	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Manöver/Verfahren	OTD	FTD	FFS	A	FFS A		
3.9.3.3* mit Autopilot			P →	→			
3.9.3.4* manuell, mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks; der Triebwerksausfall muss während des Endanflugs Erreichen einer Höhe von 1000 Fuß über dem Flugplatz bis zum Aufsetzen oder während des ganzen Fehlanflugverfahrens simuliert werden. In Flugzeugen, die nicht als Verkehrsflugzeuge gemäß JAR/FAR 25 oder als Zubringerflugzeuge gemäß SFAR 23 zugelassen sind, sind 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 Flugleistungswerte wie Verkehrsflugzeuge aufweisen, kann der Lehrberechtigte den Triebwerksausfall gemäß 3.9.3.4 simulieren.			P →	→		M	
3.9.4* 2D-Betrieb bis zur MDH/A			P* →	→		M	
3.9.5 Anflug zu einer versetzten Piste (Circling Approach) unter folgenden Bedingungen: a)* Anflug bis zur genehmigten Anflughöhe für einen Anflug zu einer versetzten Piste (Circling Approach Altitude) am betreffenden Flugplatz in Übereinstimmung mit den örtlichen Instrumentenanflug-Einrichtungen unter simulierten Instrumentenflugbedingungen; 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 (Minimum Circling Approach Altitude);  Anmerkung: Wenn unter Buchstaben a und b aus Gründen der Flugverkehrskontrolle nicht möglich sind, kann ein Anflug zu einer versetzten Piste mit simulierter niedriger Flugsicht durchgeführt werden.			P* →	→			

# ATPL(A) - Ausstellung

Antrag auf Ausstellung einer Lizenz für Verkehrspiloten ATPL(A) gemäß Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I (Teil-FCL) Abschnitt F

LIZENZNUMMER DES ANTRAGSTELLERS:

Flugzeuge mit mehreren Piloten und technisch komplizierte Flugzeuge mit einem Piloten	Praktische Ausbildung				Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für ATPL/MPL/Musterberecht.	
	Ausbildung durchgeführt in					Gepr. in	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Manöver/Verfahren	OTD	FTD	FFS	A	FFS A		
<b>ABSCHNITT 4 - FEHLANFLUGVERFAHREN</b>							
4.1 Durchstarten mit allen Triebwerken* während des 3D-Betriebs bei Erreichen der Entscheidungshöhe			P* →	→			
4.2 Sonstige Fehlanflugverfahren			P* →	→			
4.3* Manuelles Durchstarten mit simuliertem Ausfall des kritischen Triebwerkes nach einem Instrumentenanflug bei Erreichen der Entscheidungshöhe, MDH oder MAPt			P* →	→		M	
4.4 Abbruch des Landeanflugs in 15 m (50 ft) über der Pistenschwelle und Durchstarten			P →	→			
<b>ABSCHNITT 5 - LANDUNGEN</b>							
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 LFZ verwendet werden.		
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: - Flugzeuge mit 3 Triebwerken: das mittlere und ein äußeres Triebwerk, soweit gemäß AFM möglich - Flugzeuge mit 4 Triebwerken: 2 Triebwerke auf einer Seite			P	X		M Nur FFS (nur praktische Prüfung)	
Allgemeine Anmerkung: Besondere Anforderungen bestehen für die Erweiterung einer Musterberechtigung für Instrumentenanflüge bis zu einer Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200 Fuß), z. B. CAT II/III-Betrieb.							

# ATPL(A) - Ausstellung

Antrag auf Ausstellung einer Lizenz für Verkehrspiloten ATPL(A) gemäß Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I (Teil-FCL) Abschnitt F

LIZENZNUMMER DES ANTRAGSTELLERS:

Flugzeuge mit mehreren Piloten und technisch komplizierte Flugzeuge mit einem Piloten	Praktische Ausbildung				Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für ATPL/MPL/Musterberecht.	
	Ausbildung durchgeführt in					Gepr. in	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Manöver/Verfahren	OTD	FTD	FFS	A	FFS A		
<b>ABSCHNITT 6 - ERWEITERUNG EINER MUSTERBERECHTIGUNG FÜR INSTRUMENTENANFLÜGE BIS AUF EINE ENTSCHEIDUNGSHÖHE VON WENIGER ALS 60 m (200 Fuß) - (CAT II/III)</b>							
Die nachfolgenden Flugmanöver und -verfahren sind die Mindestausbildungsanforderungen für die Erlaubnis von Instrumentenanflügen bis auf eine Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200 Fuß). Während der folgenden Instrumentenanflug- und Fehlanflugverfahren ist die gesamte Ausrüstung, die entsprechend der Musterzulassung für Instrumentenanflüge bis auf eine Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200 Fuß) notwendig ist, zu verwenden.							
6.1* Startabbruch bei Mindestpistensichtweite			P* →	→ X Für diese Übung darf kein LFZ verwendet werden.		M*	
6.2* CAT II/III-Anflüge: unter simulierten Instrumentenflugbedingungen bis zur geltenden Entscheidungshöhe unter Verwendung des Flugführungssystems. Standardverfahren der Zusammenarbeit der Flugbesatzung (Aufgabenverteilung, Ausrufverfahren (Call Out), gegenseitige Überwachung, Informationsaustausch und Unterstützung) sind zu berücksichtigen.			P →	→		M	
6.3* Durchstarten: nach Landeanflügen wie in 6.2 genannt bei Erreichen der Entscheidungshöhe. Die Ausbildung muss auch ein Durchstarten aufgrund ungenügender Pistensichtweite (simuliert), Windscherung, Abweichungen über die für einen erfolgreichen Anflug zulässigen Grenzen hinaus und Ausfall von Boden/Borleinrichtungen vor Erreichen der Entscheidungshöhe sowie Durchstarten mit simuliertem Ausfall von Bordsystemen beinhalten.			P →	→		M*	
6.4* Landung(en): mit Sicht bei Erreichen der Entscheidungshöhe nach einem Instrumentenanflug. In Abhängigkeit vom verwendeten Flugführungssystem ist eine automatische Landung durchzuführen.			P →	→		M	
Anmerkung: CAT II/III-Betrieb ist gemäß den entsprechenden Flugbetriebsanforderungen durchzuführen.							

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



# ATPL(A) - Ausstellung

Antrag auf Ausstellung einer Lizenz für Verkehrspiloten ATPL(A) gemäß  
Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I (Teil-FCL) Abschnitt F

LIZENZNUMMER DES ANTRAGSTELLERS:

## 9 Ergebnis der Prüfung

BESTANDEN

TEILWEISE BESTANDEN

NICHT BESTANDEN

Ergebnis anerkannt - Unterschrift des Kandidaten

Unterschrift des Flugprüfers

## 10 Hinweise zur Durchführung der praktischen Prüfung

### PRÜFUNGSMASSSTÄBE

Im Falle von technisch komplizierten Hochleistungsflugzeugen mit mehreren Piloten und mit einem Piloten muss der Bewerber alle Abschnitte der praktischen Prüfung bzw. Befähigungsüberprüfung bestehen. Wenn der Bewerber mehr als 5 Elemente nicht besteht, muss der Bewerber die gesamte Prüfung bzw. Überprüfung wiederholen. Ein Bewerber, der maximal 5 Elemente nicht besteht, muss die nicht bestandenen Elemente wiederholen. Wenn ein Element der Wiederholungsprüfung bzw. Wiederholungsüberprüfung - einschließlich jener Elemente, die bei einem früheren Versuch bestanden wurden - nicht bestanden wird, muss der Bewerber die gesamte Prüfung bzw. Überprüfung wiederholen. Abschnitt 6 ist nicht Bestandteil der praktischen ATPL- oder MPL-Prüfung. Wenn der Bewerber nur Abschnitt 6 nicht besteht oder nicht absolviert, wird die Musterberechtigung ohne CAT II- oder CAT III-Rechte erteilt. Zur Erweiterung der Musterberechtigung auf CAT II oder CAT III muss der Bewerber Abschnitt 6 auf dem entsprechenden Luftfahrzeugmuster bestehen.

### 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.

# ATPL(A) - Ausstellung

Antrag auf Ausstellung einer Lizenz für Verkehrspiloten ATPL(A) gemäß  
Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I (Teil-FCL) Abschnitt F

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 (z.B. 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 für die Erteilung einer Musterberechtigung, wie jeweils zutreffend.
- 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 Überprüfung im überwachten Flugzeug 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)
- OTD Other Training Device (sonstiges Übungsgerät)

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

d) Der Buchstabe "M" in der Spalte für die praktische Prüfung oder die Befähigungsüberprüfung bedeutet, dass diese Übung verbindlich 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 Lehrganges wird Folgendes berücksichtigt:

- i) die Qualifizierung des FFS oder FNPT II;
- 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.

## ATPL(A) - Ausstellung

Antrag auf Ausstellung einer Lizenz für Verkehrspiloten ATPL(A) gemäß  
Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I (Teil-FCL) Abschnitt F



- f) Flugmanöver 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) Flugmanöver 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 alleiniger Pilot beantragt werden, müssen die Flugmanöver/-verfahren gemäß Abschnitt 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 und mindestens ein Flugmanöver/-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 ein RNP APCH sein. Wenn ein RNP APCH nicht möglich ist, muss er in einem entsprechend ausgerüsteten FSTD durchgeführt werden.