



Bericht des Prüfers über die Praktische Prüfung / Befähigungsüberprüfung für Flugzeuge mit mehreren Piloten und technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten im Betrieb mit 1 oder mehreren Piloten – TR MPA, SP Complex HPA MP/SP-OPS

Dieser Bericht umfasst die Seiten 1 bis 8 und ist vom Prüfer im Original mindestens 5 Jahre lang aufzubewahren. Eine Kopie aller Berichtsseiten ist dem Bewerber auszuhändigen. Die Erläuterungen auf den Seiten 9 bis 12 sind Auszüge aus Teil-FCL und dienen nur der Information.

Angaben zum Bewerber

Name und Vorname des Bewerbers:	Geburtsdatum:
Anschrift:	Lizenz und Nummer:
Berechtigungen:	Ausstellende Behörde / Ausstellungsdatum:

Ergebnis der Praktischen Prüfung / Befähigungsüberprüfung

*						
* PIC	* Skill Test	gemäß FCL.725 c) (TR)	FCL.415.A b) (MPL)	FCL.520.A (ATPL)		
* Copilot	* Prof. Check	gemäß FCL.740.A a) (Verlängerung)	FCL.740 b) (Erneuerung)	i.V.m. FCL.625.A (IR)		
PIC SP-OPS: Die Flugmanöver/-verfahren gemäß Abschnitt 2.5, 3.9.3.4., 4.3, 5.5 und mindestens ein Flugmanöver/-verfahren aus Abschnitt 3.4 wurden zusätzlich als alleiniger Pilot durchgeführt .						
Prüfungsabschnitt	1	2	3	4	5	6
Anzahl der im jeweiligen Abschnitt nicht bestandenen Elemente:						
Gesamt-Ergebnis:				Betriebsverfahren:		
Im Ergebnis der Befähigungsüberprüfung wurde(n) folgende Berechtigung(en) verlängert/erneuert (wie Lizenzeintrag):				Berechtigung(en) verlängert/erneuert bis:		
Weitere Berechtigung mitverlängert / erneuert:*	Art der Berechtigung / verlängert/erneuert bis:			Art der Berechtigung / verlängert/erneuert bis:		
Mindestens 10 Streckenabschnitte in den letzten 12 Monaten als Pilot des entsprechenden Musters (oder ein Streckenabschnitt mit einem Prüfer): *						
Handeintrag zur Verlängerung in der Lizenz durchgeführt:*						
Bemerkungen sowie Dokumentation nicht bestandener Elemente:						
Über das Recht zur schriftl. Beschwerde gem. Teil-FCL.1030 b) wurde ich informiert, und das Ergebnis der Prüfung bzw. Befähigungsüberprüfung habe ich zur Kenntnis genommen:						
				Datum	Unterschrift des Bewerbers	

Angaben zur praktischen Durchführung

Name, Vorname des Prüfers:		Prüfer-Nr.:	Lizenznummer:
Simulator/FNPT/FTD:		FSTD ID:	
LFZ-Muster:	Kennzeichen:	(Startflugplatz) (Zeit)	(Startflugplatz) (Zeit)
Anzahl der Anflüge:	Anzahl der Landungen:	(Landeflugplatz) (Zeit)	(Landeflugplatz) (Zeit)
Flugplatz/-plätze	Flugplatz/-plätze	Flugzeit:	evtl. 2. Flug Flugzeit:
Der Prüfer bestätigt, dass die Festlegungen gemäß FCL.1030 a) bis d) eingehalten werden / wurden.			
Ort:	Datum:	Unterschrift:	

*Zutreffendes kennzeichnen

Name des Bewerbers:

Datum:

Flugzeuge mit mehreren Piloten und technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					Praktische Prüfung oder Befähigungs- überprüfung für ATPL / MPL / Musterberechtigung	
					Handzeichen des Lehrbe- rechtigten nach Ab- schluss der Ausbildung	Geprüft in	Handzei- chen des Prüfers nach Ab- schluss der Prüfг.
Manöver/Verfahren	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
ABSCHNITT 1 – Flugvorbereitung							
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 Sprechfunk- frequenzen	P----->	----->	----->	----->		M	
1.5 Rollen nach Anweisung der Flugverkehrskontrollstelle oder des Lehrberechtigten			P----->	----->			
1.6 Kontrollen vor dem Start		P----->	----->	----->		M	
ABSCHNITT 2 – Starts							
2.1 Normalstarts mit verschiede- nen Klappenstellungen einschließ- lich beschleunigtem Startverfahren			P----->	----->			
2.2* Start nach Instrumenten; Übergang zum Instrumentenflug während des Rotierens oder unmit- telbar nach dem Abheben			P----->	----->			
2.3 Start bei Seitenwind			P----->	----->			
2.4 Start mit höchstzulässiger Startmasse (tatsächlich oder simu- liert)			P----->	----->			
2.5 Starts mit simuliertem Trieb- werksausfall 2.5.1* kurz nach Erreichen von V ₂ ,			P----->	----->			
zu 2.5.1: In Flugzeugen, die nicht als Verkehrsflugzeuge oder als Zubringerflugzeuge zugelassen sind, darf der Triebwerksausfall 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 Triebwerksausfall kurz nach Erreichen von V ₂ simulieren.							

Name des Bewerbers:

Datum:

Flugzeuge mit mehreren Piloten und technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					Praktische Prüfung oder Befähigungs- überprüfung für ATPL / MPL / Musterberechtigung	
					Handzeichen des Lehrbe- rechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in	Handzei- chen des Prüfers nach Ab- schluss der Prüfng.
Manöver/Verfahren	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
2.5.2* zwischen V_1 und V_2			P	X		M nur FS	
2.6 Startabbruch bei einer angemessenen Geschwindigkeit vor Erreichen von V_1			P----->	----->X		M	
Abschnitt 3–Flugmanöver u. Verfahren							
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 besonderen Eigenheiten des Flugzeuges, z.B. Taumelschwingun- gen (Dutch Roll)			P----->	----->X Für diese Übung darf kein Luftfahr- zeug ver- wendet werden			
3.3 Normaler Betrieb von Systeme- men und Bedienelementen, für die der Flugingenieur / Bordtechniker verant- wortlich ist.	P----->	----->	----->	----->			
3.4 Normaler und außergewöhnlicher Betrieb folgender Systeme: Es sind mindestens drei Übungen von 3.4.0 bis 3.4.14 auszuwählen						M	
3.4.0 Triebwerk (ggf. mit Pro- pelleranlage)	P----->	----->	----->	----->			
3.4.1 Druckkabine und Klimaan- lage	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----->	----->	----->	----->			
3.4.7 Eisverhütung- und Ent- eisungsanlage, Scheibenheizung	P----->	----->	----->	----->			

Name des Bewerbers:

Datum:

Flugzeuge mit mehreren Piloten und technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					Praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für ATPL / MPL / Musterberechtigung	
	OTD	FTD	FFS	A	Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in FFS A	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Manöver/Verfahren							
3.4.8 Autopilot / Flugkommandoanlage	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----->	----->	----->	----->			
Absichtlich freigelassen							
3.6 Außergewöhnliche Verfahren- und Notverfahren Es sind mindestens 3 Übungen von 3.6.1 bis 3.6.9 auszuwählen.						M	
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 Kabinendruckabfall / Notsinkflug			P----->	----->			

Name des Bewerbers:

Datum:

Flugzeuge mit mehreren Piloten und technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					Praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für ATPL / MPL / Musterberechtigung	
					Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Manöver/Verfahren	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.6.7 Besatzungsausfall		P----->	----->	----->			
3.6.8 Andere Notverfahren gemäß Flughandbuch (Aeroplane Flight Manual / AFM)		P----->	----->	----->			
3.6.9 ACAS-Ereignis	P----->	----->	----->	Ein Luftfahrzeug 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* Präzisionsanflüge bis zu einer Entscheidungshöhe von nicht weniger als 60 m (200ft)							

Flugzeuge mit mehreren Piloten und technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					Praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für ATPL / MPL / Musterberechtigung	
	OTD	FTD	FFS	A	Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in FFS A	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Manöver/Verfahren							
3.9.3.1*manuell, ohne Flugkommandanlage			P---->	---->		M (nur praktische Prüfung)	
3.9.3.2*manuell, mit Flugkommandanlage			P---->	---->			
3.9.3.3* mit Autopilot			P---->	---->			
3.9.3.4* manuell, mit simuliertem Ausfall eines Triebwerkes (s.u.)			P---->	---->		M	
zu 3.9.3.4: der Triebwerksausfall muss während des Endanfluges vor Passieren des Endeinflugzeichens (Outer Marker / OM) bis zur Landung 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							
3.9.4* Nichtpräzisionsanflug bis zur MDH/A			P*--->	---->		M	
3.9.5 Anflug zu einer versetzten Piste (Circling Approach) unter folgenden Bedingungen (s.u.):			P*--->	---->			
zu 3.9.5: (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; <u>gefolgt von:</u> (b) einem Anflug zu einer versetzten Piste mindestens 90° abweichend von der Anflugrichtung unter (a), in der genehmigten Mindesthöhe für einen Anflug zu einer versetzten Piste (Minimum Circling Approach Altitude); Anmerkung: wenn a) und b) aus Gründen der Flugverkehrskontrolle nicht möglich sind, kann ein Anflug zu einer versetzten Piste mit simulierter niedriger Flugsicht durchgeführt werden							
Abschnitt 4 - Fehlanflugverfahren							
4.1 Durchstarten mit allen zur Verfügung stehenden Triebwerken nach einem ILS-Anflug bei Erreichen der Entscheidungshöhe			P*--->	---->			
4.2 Sonstige Fehlanflugverfahren			P*--->	---->			

Name des Bewerbers:

Datum:

Flugzeuge mit mehreren Piloten und technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					Praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für ATPL / MPL / Musterberechtigung	
	OTD	FTD	FFS	A	Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in FFS A	Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Manöver/Verfahren							
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 Landeanfluges in 15 m (50ft) über der Pisten-schwelle und Durchstarten			P----->	---->			
Abschnitt 5 – Landungen							
5.1 Normale Landungen*, auch nach einem ILS-Anflug mit Übergang zum Sichtflug bei Erreichen der Entscheidungshöhe			P				
5.2 Landung mit simuliertem blockiertem Höhenrtrimmsystem in vertrimmter Stellung			P----->	Für diese Übung darf kein Luftfahrzeug 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 Triebwerkes			P----->	---->		M	
5.6 Landung mit Ausfall zweier Triebwerke: – Flugzeuge mit drei Triebwerken: das mittlere und ein äußeres Triebwerk, soweit gemäß AFM möglich – Flugzeuge mit vier Triebwerken: zwei 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 ft), z.B. CAT II / III - Betrieb.

Name des Bewerbers:

Datum:

Flugzeuge mit mehreren Piloten und technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten	PRAKTISCHE AUSBILDUNG					Praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für ATPL / MPL / Musterberechtigung	
Manöver/Verfahren					Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
<p>Abschnitt 6 – Erweiterung einer Musterberechtigung für Instrumenten-anflüge bis zu einer Entscheidungshöhe von weniger als 60m (200 ft) (CAT II/III) Anmerkung: CAT II/III-Betrieb ist gemäß den entsprechenden Flugbetriebsanforderungen durchzuführen. Die folgenden Übungen und Verfahren sind die Mindest-Ausbildungsanforderungen für die Erlaubnis von Instrumenten-anflügen bis zu einer Entscheidungshöhe von weniger als 60m (200 ft). Während der folgenden Instrumenten-anflug- und Fehlanflugverfahren ist die gesamte Ausrüstung, die entsprechend der Musterzulassung für Instrumenten-anflüge bis auf eine Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200 ft) notwendig ist, zu verwenden.</p>							
6.1* Startabbruch bei Mindestpistensichtweite			P*----->	----->X Ein Flugzeug darf für diese Übung nicht verwendet werden		M*	
6.2* ILS-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 Anflügen 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-/ Bordeinrichtungen vor Erreichen der Entscheidungshöhe sowie Durchstarten mit simuliertem Ausfall von Bordsystemen beinhalten.			P----->	----->		M*	
6.4* Landung(en) nach einem Instrumentenanflug mit visueller Referenz bei Erreichen der Entscheidungshöhe. In Abhängigkeit des verwendeten Flugführungssystems ist eine automatische Landung durchzuführen.						M	

Auszüge aus Teil-FCL:

ANLAGE 9

Ausbildung, praktische Prüfung und Befähigungsüberprüfung für MPL-, ATPL-, Muster- und Klassenberechtigungen sowie Befähigungsüberprüfung für IR

A. Allgemeines

1. Ein Bewerber um die praktische Prüfung muss Flugausbildung auf derselben Luftfahrzeugklasse oder demselben Luftfahrzeugmuster erhalten haben, die bzw. das für die Prüfung verwendet wird.
2. Bei Nichtbestehen aller relevanten Teile der Prüfung im zweiten Versuch muss eine weitere Ausbildung absolviert werden.
3. Die praktische Prüfung kann beliebig oft wiederholt werden.

INHALT DER AUSBILDUNG, PRAKTISCHEN PRÜFUNG / BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG

4. Sofern nicht in den gemäß Teil-21 festgelegten betrieblichen Eignungsdaten etwas anderes bestimmt ist, muss der Lehrplan der Flugausbildung diesem Anhang entsprechen. Der Lehrplan kann zur Anrechnung bisheriger Erfahrung auf ähnlichen Luftfahrzeugmustern entsprechend den gemäß Teil-21 ermittelten betrieblichen Eignungsdaten verkürzt werden.
5. Außer im Falle praktischer Prüfungen für die Erteilung einer ATPL kann, wenn dies in den gemäß Teil-21 für das betreffende Muster ermittelten betrieblichen Eignungsdaten entsprechend festgelegt ist, eine Anrechnung für Elemente der praktischen Prüfung gewährt werden, die auch in anderen Mustern oder Baureihen vorkommen, für die der Pilot qualifiziert ist.

DURCHFÜHRUNG DER PRÜFUNG/ÜBERPRÜFUNG

6. Der Prüfer hat die Auswahl zwischen verschiedenen Szenarios für die praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung, die simulierte relevante Betriebsabläufe enthalten, welche von der zuständigen Behörde ausgearbeitet und genehmigt wurden. Flugsimulatoren (FFS) und sonstige Ausbildungsgeräte sind, soweit vorhanden, wie in diesem Teil festgelegt zu verwenden.
7. Während der Befähigungsüberprüfung muss sich der Prüfer davon überzeugen, dass der Inhaber der Klassen- oder Musterberechtigung einen angemessenen theoretischen Kenntnisstand besitzt.
8. Wenn der Bewerber die praktische Prüfung aus Gründen abbricht, die der Prüfer für unangemessen hält, muss der Bewerber die gesamte praktische Prüfung erneut ablegen. Wenn die Prüfung aus Gründen abgebrochen wird, die der Prüfer für angemessen hält, werden nur die nicht abgeschlossenen Teile bei einem weiteren Flug geprüft.
9. Nach dem Ermessen des Prüfers darf der Bewerber ein Manöver oder ein Verfahren der Prüfung einmal wiederholen. Der Prüfer kann die Prüfung in jeder Phase beenden, wenn er der Meinung ist, dass die vom Bewerber gezeigten fliegerischen Fähigkeiten eine vollständige Wiederholung der Prüfung erforderlich machen.

10. Ein Bewerber muss das Flugzeug von einer Position aus fliegen, in der die relevanten PIC- oder Kopilot-Funktionen durchgeführt werden können, und die Prüfung so durchführen, als wäre kein anderes Besatzungsmitglied anwesend, wenn die Prüfung/Überprüfung unter Bedingungen mit einem Piloten durchgeführt wird. Die Verantwortung für den Flug wird gemäß den nationalen Vorschriften zugewiesen.

11. Während der Vorbereitung auf die Prüfung von dem Flug muss der Bewerber die Leistungseinstellungen und Geschwindigkeiten festlegen. Der Bewerber muss gegenüber dem Prüfer angeben, welche Überprüfungen und Aufgaben er ausführt, und die Funkeinrichtungen benennen. Die Überprüfungen werden gemäß der Checkliste für das Luftfahrzeug, auf dem die Prüfung absolviert wird, und ggf. gemäß dem MCC-Konzept durchgeführt. Die Leistungsdaten für Start, Landeanflug und Landung müssen vom Bewerber gemäß dem Betriebshandbuch oder Flughandbuch für das verwendete Luftfahrzeug berechnet werden. Entscheidungshöhen, Mindest-Sinkflughöhen und Fehlanflugpunkt werden mit dem Prüfer vereinbart.

12. Der Prüfer darf nicht in den Betrieb des Flugzeugs eingreifen, außer wenn dies im Interesse der Sicherheit oder zur Vermeidung einer unannehmbaren Verzögerung für anderen Verkehr notwendig ist.

BESONDERE ANFORDERUNGEN FÜR DIE PRAKTISCHE PRÜFUNG/ BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR MUSTERBERECHTIGUNGEN FÜR LUFTFAHRZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN, FÜR MUSTERBERECHTIGUNGEN FÜR FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN IM BETRIEB MIT MEHREREN PILOTEN, FÜR MPL UND ATPL

13. Die praktische Prüfung für ein Luftfahrzeug mit mehreren Piloten oder ein Flugzeug mit einem Piloten im Betrieb mit mehreren Piloten ist in einer Umgebung mit einer mehrköpfigen Besatzung durchzuführen. Ein weiterer Bewerber oder ein weiterer qualifizierter Pilot mit Musterberechtigung kann als zweiter Pilot fungieren. Wenn ein Luftfahrzeug verwendet wird, ist der zweite Pilot der Prüfer oder ein Lehrberechtigter.
14. Der Bewerber handelt während aller Abschnitte der praktischen Prüfung als PF, außer bei den außergewöhnlichen Verfahren und Notverfahren, die als PF oder PNF gemäß MCC durchgeführt werden

können. Der Bewerber um die erstmalige Erteilung einer Musterberechtigung für Luftfahrzeuge mit mehreren Piloten oder einer ATPL muss auch die Fähigkeit nachweisen, als PNF zu handeln. Der Bewerber kann wählen, ob er die praktische Prüfung auf dem linken oder auf dem rechten Sitz absolvieren möchte, sofern alle Prüfungselemente auf dem gewählten Sitz durchgeführt werden können.

15. Die nachfolgenden Punkte sind vom Prüfer bei Bewerbern für die ATPL oder eine Musterberechtigung für Luftfahrzeuge mit mehreren Piloten oder für den Betrieb mit mehreren Piloten in einem Flugzeug mit einem Piloten, die auch die Aufgaben eines PIC umfassen, speziell zu prüfen, unabhängig davon, ob der Bewerber als PF oder PNF handelt:

- a) Management der Besatzungskooperation;
- b) allgemeine Überprüfung des Luftfahrzeugbetriebs durch entsprechende Überwachung; sowie
- c) Setzen von Prioritäten und Treffen von Entscheidungen nach Maßgabe von Sicherheitsaspekten und relevanten Regeln und Vorschriften, wie dies der betrieblichen Situation einschließlich Notfällen angemessen ist.

16. Die Prüfung/Überprüfung muss unter IFR durchgeführt werden, wenn die IR-Berechtigung eingeschlossen ist, und so weit wie möglich in der Umgebung eines simulierten gewerblichen Luftverkehrs. Ein wesentliches zu prüfendes Element ist die Fähigkeit, den Flug anhand von routinemäßigem Briefing-Material zu planen und durchzuführen.

17. Wenn der Musterberechtigungslehrgang weniger als zwei Stunden Flugausbildung auf dem Luftfahrzeug umfasste, kann die praktische Prüfung in einem FFS durchgeführt und vor der Flugausbildung auf dem Luftfahrzeug absolviert werden. In diesem Fall ist der zuständigen Behörde ein Zeugnis über den Abschluss des Musterberechtigungslehrgangs einschließlich der Flugausbildung auf dem Luftfahrzeug vorzulegen, bevor die neue Musterberechtigung in der Lizenz des Bewerbers eingetragen wird.

B. Besondere Anforderungen für die Flugzeugkategorie

PRÜFUNGSMASSSTÄBE

...

2. 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 fünf 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

3. Der Bewerber muss die Fähigkeit zu Folgendem nachweisen:
 - a) Betreiben des Flugzeugs innerhalb seiner Grenzen;
 - b) reibungslose und genaue Durchführung sämtlicher Flugmanöver;
 - 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 jederzeit gewährleistet ist;
 - f) ggf. Besatzungs-Koordinations- und Besatzungsausfallverfahren zu verstehen und anzuwenden; sowie
 - g) ggf. effektiv mit den anderen Besatzungsmitgliedern zu kommunizieren.
4. 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:

Im Allgemeinen	±100 Fuß	
Einleiten eines Durchstarts auf Entscheidungshöhe		+50 Fuß/-0 Fuß
Mindest-Sinkflughöhe	+50 Fuß/-0 Fuß	

Einhalten eines Kurses über Grund: auf Funknavigationshilfen ± 5°

Präzisionsanflug : Halbskalenausschlag, Azimut und Gleitpfad

Steuerkurs:

alle Triebwerke arbeiten $\pm 5^\circ$
bei simuliertem Triebwerkausfall $\pm 10^\circ$

Geschwindigkeit:

alle Triebwerke arbeiten ± 5 Knoten
bei simuliertem Triebwerkausfall $+10$ Knoten/ -5 Knoten

INHALT DER AUSBILDUNG / PRAKTISCHEN PRÜFUNG / BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG

6. Flugzeuge mit mehreren Piloten und technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten
- 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 Musterberechtigungslerngangs ist. Bei der Genehmigung eines solchen Lernganges 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 Lerngangs; sowie
- iv) die Qualifikation und die bisherige Erfahrung des auszubildenden Piloten auf ähnlichen Mustern.
- 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.

Definition "**Technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug**" (aus VO (EU) Nr. 216/2008, Kapitel 1, Artikel 3 – Begriffsbestimmungen):

"Ein Flächenflugzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse über 5 700 kg oder zugelassen für eine höchste Fluggastsitzanzahl von mehr als 19 oder zugelassen für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten oder ausgerüstet mit einer oder mehreren Strahltriebwerken oder mit mehr als einem Turboprop-Triebwerk"

Anlage 8: Quer-Anrechnung des IR-Teils einer Befähigungsüberprüfung für die Klassen- oder Musterberechtigung

A: Flugzeuge

Eine Anrechnung wird nur gewährt, wenn der Inhaber IR-Rechte für einmotorige und mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten entsprechend verlängert.

Wenn eine Befähigungsüberprüfung einschließlich IR durchgeführt wird, und der Inhaber im Besitz der folgenden gültigen Berechtigung ist:	gilt die Anrechnung für den IR-Teil in einer Befähigungsüberprüfung für:
MP-Musterberechtigung (MP: für mehrere Piloten); Musterberechtigung für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge	SE-Klassen-* und SE-Musterberechtigung* (SE: einmotorige Lfz), und SP ME-Klassenberechtigung und SP ME-Musterberechtigung (ME: mehrmotorige Lfz) für technisch komplizierte Nicht-Hochleistungsflugzeuge, nur Anrechnung für Abschnitt 3 B der praktischen Prüfung für technisch komplizierte Nicht-Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten von Anhang 9 *
SP ME-Musterberechtigung für technisch komplizierte Nicht-Hochleistungsflugzeuge im Einpilotenbetrieb	SP ME-Klassen-* und SP ME-Musterberechtigung für technisch komplizierte Nicht-Hochleistungsflugzeuge sowie SE Klassen- und Musterberechtigung*
SP ME-Musterberechtigung für technisch komplizierte Nicht-Hochleistungsflugzeuge, beschränkt auf MP-Betrieb	a. SP ME- Klassen-* und b. SP ME-Musterberechtigung für technisch komplizierte Nicht-Hochleistungsflugzeuge*, und c. SE Klassen- und Musterberechtigung*
SP ME-Klassenberechtigung im Einpilotenbetrieb	SE Klassen- und Musterberechtigung, und SP ME- Klassen-* und SP ME-Musterberechtigung für technisch komplizierte Nicht-Hochleistungsflugzeuge
SP ME-Klassenberechtigung, beschränkt auf MP-Betrieb	SE-Klassen- und Musterberechtigung*, und SP ME- Klassen-* und SP ME-Musterberechtigung für technisch komplizierte Nicht-Hochleistungsflugzeuge*
SP SE-Klassenberechtigung	SE Klassen- und Musterberechtigung
SP SE-Musterberechtigung	SE Klassen- und Musterberechtigung

* Sofern der Bewerber innerhalb der letzten 12 Monate mindestens drei IFR-Abflüge und -Landeansätze auf einem SP-Flugzeugbaumuster oder einer SP-Flugzeugklasse im Betrieb mit einem Piloten geflogen hat oder, bei mehrmotorigen technisch nicht komplizierten Nicht-Hochleistungsflugzeugen, der Bewerber Abschnitt 6 der praktischen Prüfung für technisch nicht komplizierte Nicht-Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten, ausschließlich nach Instrumenten im Einpilotenbetrieb geflogen, bestanden hat.