

**Bericht des Prüfers über
die praktische Prüfung / Befähigungsüberprüfung für Flugzeuge mit mehreren Piloten und
technisch komplizierte Flugzeuge mit einem Piloten
TR MPA, SP complex HPA MP/SP-OPS**

Angaben zum Bewerber

Name und Vorname(n):	Geburtsdatum:
Lizenz und Nummer:	Ausstellende Behörde / Ausstellungsdatum:

Ergebnis der Praktischen Prüfung / Befähigungsüberprüfung

☐ Praktische Prüfung (PP) ☐ Befähigungsüberprüfung (BÜ) ☐ Teil-Wdh. ☐ Gesamt-Wdh.					
☐ PIC	PP gemäß	☐ FCL.725 c) (TR)	☐ FCL.415.A b) (MPL)	☐ FCL.520.A (ATPL)	☐ i.V.m. FCL.625.A (IR)
☐ Copilot	BÜ gemäß	☐ FCL.740.A a) (Verlängerung)	☐ FCL.740 b) (Erneuerung)		
☐ PIC SP-OPS: Die Flugmanöver/-verfahren gemäß Abschnitt 2.5, 3.8.3.4., 4.4, 5.5 und mindestens ein Flugmanöver/-verfahren aus Abschnitt 3.4 wurden zusätzlich als alleiniger Pilot durchgeführt .					
Prüfungsabschnitt	1	2	3	4	5
Anzahl nicht bestandener Elemente pro Abschnitt:					
Gesamt-Ergebnis:	☐ Bestanden		☐ Teilweise bestanden		☐ Nicht bestanden
Im Ergebnis der Befähigungsüberprüfung wurde(n) folgende Berechtigung(en) verlängert/erneuert (wie Lizenzeintrag):					
Art der Berechtigung / gültig bis:		Art der Berechtigung / gültig bis:		Art der Berechtigung / gültig bis:	
Art der Berechtigung / gültig bis:		Art der Berechtigung / gültig bis:		Art der Berechtigung / gültig bis:	
Nur bei Verlängerung: Der Antragsteller hat während des Gültigkeitszeitraums der Berechtigung mindestens Folgendes absolviert: ☐ 10 Streckenabschnitte als Pilot des betreffenden Flugzeugmusters, oder ☐ 1 Streckenabschnitt als Pilot des betreffenden Flugzeugmusters oder FFS, der mit einem Prüfer geflogen wurde (dieser Streckenabschnitt kann während der Befähigungsüberprüfung geflogen werden), oder ☐ Befähigungsüberprüfung des Luftfahrtunternehmers in Verbindung mit der Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung der Klassen- oder Musterberechtigung					Betriebsverfahren: ☐ SP only ☐ MP only ☐ MP+SP OPS
Handeintrag in der Lizenz durchgeführt: ☐ Ja ☐ Nein					
Bemerkungen sowie Dokumentation nicht bestandener Elemente:					

Erklärung des Bewerbers:

Über mein Recht zur schriftlichen Beschwerde gem. Teil-FCL.1030 b) wurde ich informiert und das Ergebnis der Prüfung bzw. Befähigungsüberprüfung habe ich zur Kenntnis genommen.

- ☐ Ich bin mit einer unverschlüsselten elektronischen Übermittlung dieses Berichts an die zuständige Behörde einverstanden.

Unterschrift des Bewerbers

Angaben zur praktischen Durchführung

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

Name des Bewerbers, Datum: _____

Flugzeuge mit mehreren Piloten und technisch komplizierte Flugzeuge mit einem Piloten	Praktische Ausbildung			Praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für ATPL/MPL/Musterberechtigung	
Manöver/Verfahren	FSTD	A	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft oder überprüft auf FSTD oder A	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung oder Überprüfung
Abschnitt 1					
1. Flugvorbereitung					
1.1 Flugleistungsberechnung	OTD P				
1.2 Außenkontrolle; Lage der zu kontrollierenden Punkte und Zweck der Kontrolle	OTD 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	
Abschnitt 2					
2. Starts					
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 Triebwerksausfall					
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.					
2.5.2* zwischen V ₁ und V ₂	P	X		M nur FFS	
2.6 Startabbruch bei angemessener Geschwindigkeit vor Erreichen von V ₁	P →	→		M	
Abschnitt 3					
3. Flugmanöver und -verfahren					

Flugzeuge mit mehreren Piloten und technisch komplizierte Flugzeuge mit einem Piloten	Praktische Ausbildung			Praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für ATPL/MPL/Musterberechtigung	
Manöver/Verfahren	FSTD	A	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft oder überprüft auf FSTD oder A	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung oder Überprüfung
3.1 Manuelle Flugsteuerung mit und ohne Flugkommandanlage (kein Autopilot, keine automatische Schubregelung und ggfs. bei unterschiedlichen Regelungsalgorithmen)					
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 (Tuck under) und Druckstöße (Mach Buffet) (falls zutreffend) und andere besondere Eigenheiten des Flugzeuges, z. B. Taumelschwingungen (Dutch Roll)	P →	→ X Für diese Übung darf kein Luftfahrzeug 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 außergewöhnlicher Betrieb folgender Systeme:	OTD P →	→		M	Aus 3.4.0 bis einschl. 3.4.14 sind zwingend mindestens 3 anormale Elemente auszuwählen.
3.4.0 Triebwerk (ggf. 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 Enteisungsanlage, Scheibenheizung	OTD P →	→			
3.4.8 Autopilot / Flugkommandanlage	OTD P →	→		M (nur für einen Piloten)	
3.4.9 Anzeigen zur Warnung vor einem Strömungsabriss oder zu dessen Vermeidung sowie Stabilisierungsanlagen (SAS)	OTD P →	→			

Name des Bewerbers, Datum: _____

Flugzeuge mit mehreren Piloten und technisch komplizierte Flugzeuge mit einem Piloten	Praktische Ausbildung			Praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für ATPL/MPL/Musterberechtigung	
Manöver/Verfahren	FSTD	A	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft oder überprüft auf FSTD oder A	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung oder Überprüfung
3.4.10 Bodenannäherungswarnanlage, Wetterradar, Funkhöhenmesser, Transponder	P →	→			
3.4.11 Funkgeräte, Navigationsgeräte, Instrumente, Flugmanagementsysteme	OTD P →	→			
3.4.12 Fahrwerk und Bremssystem	OTD P →	→			
3.4.13 Vorflügel, Klappen	OTD →	→			
3.4.14 Hilfstriebwerk (APUs)	OTD P →	→			
absichtlich frei gelassen					
3.6 Anormale Verfahren und Notverfahren				M	Aus 3.6.1 bis einschl. 3.6.9 sind zwingend mindestens 3 Elemente auszuwählen.
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	→		Nur FFS	
3.6.6 Simulierter Kabinendruckausfall / Not-Sinkflug	P →	→			
3.6.7 Ausfall eines Mitglieds der Flugbesatzung	P →	→			
3.6.8 Sonstige Notverfahren gemäß Flugzeug-Flughandbuch (Aeroplane Flight Manual/ AFM)	P →	→			
3.6.9 TCAS-Ereignis	OTD P →	Ein Luftfahrzeug darf nicht verwendet werden		Nur FFS	
3.7 Ausbildung zur Beendigung ungewünschter Flugzustände					
3.7.1 Beendigung des Strömungsabrisses bei: - Startkonfiguration, - Reisekonfiguration in niedriger Höhe, - Reisekonfiguration nahe der maximalen Betriebshöhe und - Landekonfiguration	P Für diesen Ausbildungszweck sind nur FFS zugelassen.	X Für diese Übung darf kein Flugzeug verwendet werden.			

Flugzeuge mit mehreren Piloten und technisch komplizierte Flugzeuge mit einem Piloten	Praktische Ausbildung			Praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für ATPL/MPL/Musterberechtigung	
Manöver/Verfahren	FSTD	A	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft oder überprüft auf FSTD oder A	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung oder Überprüfung
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 und 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 (nur praktische Prüfung)	
3.8.3.2 *Manuell, mit Flugkommandoanlage	P →	→			
3.8.3.3 *mit Autopilot	P →	→			

Flugzeuge mit mehreren Piloten und technisch komplizierte Flugzeuge mit einem Piloten	Praktische Ausbildung			Praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für ATPL/MPL/Musterberechtigung	
	FSTD	A	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft oder überprüft auf FSTD oder A	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung oder Überprüfung
Manöver/Verfahren 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 1 000 ft über Flugplatzhöhe und ii) nach Erreichen von 1 000 ft über Flugplatzhöhe. In Flugzeugen, die nicht als Verkehrsflugzeuge (JAR/FAR 25) oder als Zubringerflugzeuge (SFAR 23) zugelassen sind, muss der Anflug mit simuliertem Triebwerkausfall 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 bei Erreichen einer 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 Triebwerkausfall gemäß Übung 3.8.3.4 simulieren.	P →	→		M	
3.8.4* 2D-Betrieb bis zur MDH/A	P* →	→		M	
3.8.5 Anflug zu einer versetzten Piste (Circling Approach) unter folgenden Bedingungen (s.u.):	P* →	→			
zu 3.8.5: (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>gelingt</u> von: (b) einem Anflug zu einer versetzten Piste mindestens 90° abweichend von der Endanflugrichtung unter Buchstabe a, in der genehmigten Mindesthöhe für einen Anflug zu einer versetzten Piste (Minimum Circling Approach Altitude); <i>Anmerkung:</i> Wenn die Bedingungen unter Buchstaben a und b aus Gründen der Flugverkehrskontrolle nicht möglich sind, kann ein Anflug mit simulierter niedriger Flugsicht simuliert werden.					
3.8.6 Sichtanflug	P →	→			
Abschnitt 4					
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* →	→			

Flugzeuge mit mehreren Piloten und technisch komplizierte Flugzeuge mit einem Piloten		Praktische Ausbildung			Praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für ATPL/MPL/Musterberechtigung	
Manöver/Verfahren		FSTD	A	Paraphe des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft oder überprüft auf FSTD oder A	Paraphe des Prüfers nach Abschluss der Prüfung oder Überprüfung
4.4*	Manuelles Durchstarten mit simuliertem Ausfall des kritischen Triebwerkes nach einem Instrumentenanflug bei Erreichen der Entscheidungshöhe, MDH oder MAPt	P* →	→		M	
4.5	Abbruch des Landeanflugs mit allen Triebwerken in Funktion: - 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						
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 Triebwerkes	P →	→		M	
5.6	Landung mit Ausfall zweier Triebwerke: - Flugzeuge mit drei Triebwerken: das mittlere und ein äußeres Triebwerk, soweit gemäß AFM-Daten möglich und - Flugzeuge mit vier Triebwerken: zwei Triebwerke auf einer Seite	P	X		M Nur FFS (nur praktische Prüfung)	

Die mit Sternchen (*) gekennzeichneten Übungen sind ausschließlich nach Instrumenten zu fliegen.