

▼B

| FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN, AUSGENOMMEN TECHNISCH KOM- PLIZIERTE HOCHLEISTUNGSFLUG- ZEUGE | PRAKTISCHE AUSBILDUNG | | | | | PRAKTISCHE PRÜ- FUNG/BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG FÜR DIE KLASSEN- ODER MUSTERBERECHTI- GUNG | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----|-----|---|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| | Manöver/Verfahren | FTD | FFS | A | Handzeichen des Lehr- berechtigten nach Ab- schluss der Ausbildung | Gepr. in FFS A | Handzeichen des Prüfers nach Ab- schluss der Prüfung |
| ABSCHNITT 1 | | | | | | | |
| 1 Abflug | | | | | | | |
| 1.1 Vorflugkontrolle, einschließ- lich: 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 Ab- flug: Hochfahren des Triebwerks (falls zutreffend) | P→ | → | → | | M | | |
| 1.6 Startverfahren: Normal mit Klappeneinstellun- gen gemäß Flughandbuch Seitenwind (falls Bedingungen vorhanden) | | P→ | → | | | | |
| 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 | | | | | | | |
| 2 Verfahrenweisen in der Luft (VMC) | | | | | | | |
| 2.1 Horizontaler Geradeausflug bei verschiedenen Geschwindigkei- ten einschließlich Flug bei kri- tisch niedriger Fluggeschwin- digkeit mit und ohne Flügel- klappen (einschließlich Annä- herung an VMCA, soweit zu- treffend) | | P→ | → | | | | |

▼B

| FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN, AUSGENOMMEN TECHNISCH KOM- PLIZIERTE HOCHLEISTUNGSFLUG- ZEUGE | PRAKTISCHE AUSBILDUNG | | | | PRAKTISCHE PRÜ- FUNG/BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG FÜR DIE KLASSEN- ODER MUSTERBERECHTI- GUNG | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----|-----|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|------------------------------------------------------------------|
| | Manöver/Verfahren | FTD | FFS | A | Handzeichen des Lehr- berechtigten nach Ab- schluss der Ausbildung | Gepr. in FFS A | Handzeichen des Prüfers nach Ab- schluss der Prüfung |
| 2.2 Kurve mit Querneigung (360° nach links und rechts mit 45° Schräglage) | | | P—> | —> | | M | |
| 2.3 Überzogene Flugzustände und Beendigung: i) störungsfreies Überziehen ii) Annäherung an den Strö- mungsabriss bei Sinkflug- kurve mit Schräglage mit Landeanflugkonfiguration und -leistung iii) Annäherung an den Strö- mungsabriss in Landungs- konfiguration und -leistung iv) Annäherung an Strömungs- abriss, Steigflugkurve mit Startklappe und Steigflug- leistung (nur einmotoriges Flugzeug) | | | P—> | —> | | M | |
| 2.4 Handling mit Autopilot und Flugkommandoanlage (kann in Abschnitt 3 durchgeführt wer- den), falls zutreffend | | | P—> | —> | | M | |
| 2.5 Verbindung zur Flugverkehrs- kontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/ Sprechfunkverfahren | | | | | | | |
| ABSCHNITT 3A | | | | | | | |
| 3A Strecken-VFR-Verfahren (siehe B.5 Buchstabe c und d) | | | | | | | |
| 3A.1 Flugplan, Koppelnavigation und Gebrauch der Navigations- karten | | | | | | | |
| 3A.2 Einhaltung von Höhe, Steuer- kurs und Fluggeschwindigkeit | | | | | | | |
| 3A.3 Orientierung, zeitliche Planung und Korrektur von ETAs | | | | | | | |
| 3A.4 Verwendung von Funknavigati- onshilfen (falls zutreffend) | | | | | | | |
| 3A.5 Flugmanagement (Flugdurch- führungsplan, routinemäßige Überprüfungen einschließlich Treibstoff, Bordanlagen und Vereisung) | | | | | | | |



| FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN, AUSGENOMMEN TECHNISCH KOM- PLIZIERTE HOCHLEISTUNGSFLUG- ZEUGE | PRAKTISCHE AUSBILDUNG | | | | PRAKTISCHE PRÜ- FUNG/BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG FÜR DIE KLASSEN- ODER MUSTERBERECHTI- GUNG | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----|-----|---|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|------------------------------------------------------------------|
| | Manöver/Verfahren | FTD | FFS | A | Handzeichen des Lehr- berechtigten nach Ab- schluss der Ausbildung | Gepr. in FFS A | Handzeichen des Prüfers nach Ab- schluss der Prüfung |
| 3A.6 Verbindung zur Flugverkehrs- kontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/ Sprechfunkverfahren | | | | | | | |
| ABSCHNITT 3B | | | | | | | |
| 3B Instrumentenflug | | | | | | | |
| 3B.1* Abflug-IFR | | P→ | → | | | M | |
| 3B.2* Strecken-IFR | | P→ | → | | | M | |
| 3B.3* Warteverfahren | | P→ | → | | | M | |
| 3B.4* ILS auf DH/A 200' (60 m) oder Verfahrensminima (Autopilot kann für den Gleitweeinflug verwendet werden) | | P→ | → | | | M | |
| 3B.5* Nichtpräzisions-Annäherung an MDH/A und MAP | | P→ | → | | | M | |
| 3B.6* Flugübungen einschließlich si- mulierter 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 | | | | | | | |
| Absichtlich freigelassen | | | | | | | |
| ABSCHNITT 4 | | | | | | | |
| 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 | |

▼B

| FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN, AUSGENOMMEN TECHNISCH KOM- PLIZIERTE HOCHLEISTUNGSFLUG- ZEUGE | PRAKTISCHE AUSBILDUNG | | | | PRAKTISCHE PRÜ- FUNG/BEFÄHIGUNGS- ÜBERPRÜFUNG FÜR DIE KLASSEN- ODER MUSTERBERECHTI- GUNG | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-----|---|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|------------------------------------------------------------------|
| | Manöver/Verfahren | FTD | FFS | A | Handzeichen des Lehr- berechtigten nach Ab- schluss der Ausbildung | Gepr. in FFS A | Handzeichen des Prüfers nach Ab- schluss der Prüfung |
| 4.4 | Seitenwindlandung (unter ge- eigneten Bedingungen) | | P→ | → | | | |
| 4.5 | Landeanflug und Landung im Leerlauf aus einer Höhe von bis zu 2 000 Fuß über der Startbahn (nur einmotorige Flugzeuge) | | P→ | → | | | |
| 4.6 | Durchstarten aus der Mindest- höhe | | P→ | → | | M | |
| 4.7 | Durchstarten und Landung bei Nacht (falls zutreffend) | P→ | → | → | | | |
| 4.8 | Verbindung zur Flugverkehrs- kontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/ Sprechfunkverfahren | | | | | | |
| ABSCHNITT 5 | | | | | | | |
| 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 Triebwerkausfall nach dem Start (nur einmoto- rige 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 Prü- fung ME) (in sicherer Höhe, falls im Luftfahrzeug durch- geführt) | P→ | → | → | | | |

▼ B

| Manöver/Verfahren | PRAKTISCHE AUSBILDUNG | | | | PRAKTISCHE PRÜFUNG/BEFÄHIGUNGS-ÜBERPRÜFUNG FÜR DIE KLASSEN- ODER MUSTERBERECHTIGUNG | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----|----|----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| | FTD | FFS | A | Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung | Gepr. in FFS A | Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung |
| 5.6 Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/ Sprechfunkverfahren | | | | | | |
| ABSCHNITT 6 | | | | | | |
| 6 Simulierter einseitiger Triebwerkausfall | | | | | | |
| 6.1* (Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 5 kombiniert werden) Simulierter Triebwerkausfall 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 | | | | | | |

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)

▼ B

- 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 Musterberechtigungslehrganges 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 Lehrganges 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.

| FLUGZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTE FLUGZEUGE MIT EINEM PILOTEN | PRAKTISCHE AUSBILDUNG | | | | | PRAKTISCHE PRÜFUNG ODER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR ATPL/MPL/MUSTERBERECHTIGUNG | |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----|-----|---|----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| | OTD | FTD | FFS | A | Handzeichen des Lehrberechtigten nach Abschluss der Ausbildung | Gepr. in FFS A | Handzeichen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung |
| ABSCHNITT 1 | | | | | | | |
| 1. Flugvorbereitung | | | | | | | |
| 1.1. Flugleistungsberechnung | P | | | | | | |
| 1.2. Außenkontrolle; Position der zu kontrollierenden Punkte und Zweck der Kontrolle | P# | | | P | | | |