

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 pilots@austrocontrol.at, per FAX an +43 51703 1536 oder per Post an:

AUSTRO CONTROL GmbH, Luftfahrtagentur, Schnirchgasse 17, 1030 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_ACW_026.

2 Antragsteller

LIZENZNUMMER DES ANTRAGSTELLERS:

Anrede Titel Vorname(n) Nachname(n)

Straße Stadt PLZ Land

Telefon E-Mail

Geburtsdatum (TT/MM/JJJJ) Geburtsort / Land Staatsbürgerschaft

Ort Datum Unterschrift des Antragstellers

Der Antragsteller bestätigt mit seiner Unterschrift, dass alle Angaben vollständig und wahrheitsgetreu erfolgten. Er bestätigt außerdem, keine weiteren Lizenzen zu besitzen, welche gemäß Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 von einem anderen EASA-Mitgliedstaat ausgestellt wurden, sowie in keinem anderen EASA-Mitgliedstaat einen entsprechenden Antrag gestellt zu haben.

3 Zusendung der Rechnung an / Übernahme der Kosten durch

den Antragsteller per E-Mail den Antragsteller per Post 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) inkl. ME/IR und MCC 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 Kopien folgender Unterlagen dem Antrag bei und übermitteln diese bereits vor dem Prüfungsflug)

- Pilotenlizenz
- amtlicher Lichtbildausweis
- Alle Flugbücher (oder Auszug aus dem elektronischen Flugbuch in Dateiform (pdf))
- Falls die praktische Prüfung von einem Prüfer eines anderen Mitgliedstaats durchgeführt wurde: Kopie der Lizenz des Flugprüfers
- Formloses Schreiben mit dem Antrag auf Zuweisung eines Flugprüfers für die Durchführung der praktischen ATPL(A) Prüfung
- Falls benötigt: Aufzeichnungen über das abgeschlossene PICUS Programm bzw. PICUS Bestätigung des Arbeitgebers

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

Kandidat	Vorname	Nachname	Lizenznummer						
Flugprüfer	Vorname	Nachname	Prüfer-Nummer	Sitzplatz					
FSTD sofern zutreffend	Klasse/Muster/Variante	FSTD-ID	FSTD Betreiber/Ort						
<input type="checkbox"/> kein FSTD verfügbar	Paraphe des Prüfers		<input type="text"/>						
Luffahr- zeug	Klasse/Muster/Variante	Kennzeichen	<input type="text"/>						
Angaben zum Flug	Datum der Prüfung	Gesamtzeit am Steuer	# Landungen	# Anflüge					
Strecken- abschnitt #1	Block-off	Abflugort	Landeort	Block-on	Strecken- abschnitt #2 (sofern zutreffend)	Block-off	Abflugort	Landeort	Block-on
<input type="checkbox"/> Medizinisches Tauglichkeitszeugnis vor Antritt zur praktischen Prüfung auf Gültigkeit geprüft	Paraphe des Prüfers			<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

LIZENZNUMMER DES ANTRAGSTELLERS:

Flugzeuge mit mehreren Piloten und technisch komplizierte Flugzeuge mit einem Piloten		Praktische Ausbildung			Praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für ATPL/MPL/Musterberecht.	
		Ausbildung durchgeführt in		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		FSTD	A			
2.6	Startabbruch bei angemessener Geschwindigkeit vor Erreichen von V1	P →	→X		M	
ABSCHNITT 3 - FLUGMANÖVER UND VERFAHREN						
3.1	Manuelle Flugsteuerung mit und ohne Flugkommandoanlage (kein Autopilot, keine automatische Schubregelung und ggfs. bei unterschiedlichen Regelungsalgorithmen)	P →	→			
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 (<i>Tuck under</i>) und Druckstöße (<i>Mach Buffet</i>) (falls zutreffend) und andere besondere Eigenheiten des Flugzeuges, z. B. Taumelschwingungen (<i>Dutch Roll</i>)	P →	→X Für diese Übung darf kein Flugzeug 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 anormaler Betrieb folgender Systeme:	X			M	Aus 3.4.0 bis einschl. 3.4.14 sind zwingend mind. 3 anormale Elemente auszuwählen
3.4.0	Triebwerk (gegebenenfalls 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/Flugkommandoanlage	OTD P →	→		M (nur für einen Piloten)	

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			Praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für ATPL/MPL/Musterberecht.	
	Ausbildung durchgeführt in		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	FSTD	A			
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 Abflug- strecken sowie der 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 <small>(nur praktische Prüfung)</small>	
3.8.3.2* Manuell, mit Flugkommandoanlage	P →	→			
3.8.3.3* mit Autopilot	P →	→			
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 1000 ft über Flugplatzhöhe und ii) nach Erreichen von 1000 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 beim 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 3.8.3.4 simulieren.	P →	→		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			Praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für ATPL/MPL/Musterberecht.	
	Ausbildung durchgeführt in		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	FSTD	A			
3.8.4* 2D-Betrieb bis zur MDH/A	P* →	→		M	
3.8.5 Anflug zu einer versetzten Piste (<i>Circling Approach</i>) unter folgenden Bedingungen: a)* Anflug bis zur genehmigten Anflughöhe für einen Anflug zu einer versetzten Piste (<i>Circling Approach Altitude</i>) 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 (<i>Minimum Circling Approach Altitude</i>); Anmerkung: Wenn die Bedingungen unter Buchstaben a und b aus Gründen der Flugverkehrskontrolle nicht möglich sind, kann ein Anflug mit simulierter niedriger Flugsicht simuliert werden.	P* →	→			
3.8.6 Sichtanflug	P →	→			
ABSCHNITT 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* →	→			
4.4* Manuelles Durchstarten mit simuliertem Ausfall des kritischen Triebwerkes nach einem Instrumentenanflug bei Erreichen der Entscheidungshöhe, MDH oder MAPt	P* →	→		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			Praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für ATPL/MPL/Musterberecht.	
	Ausbildung durchgeführt in		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	FSTD	A			
4.5 Abbruch des Landeanflugs mit allen Triebwerken in Funktion: <ul style="list-style-type: none"> - 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 - LANDUNGEN					
5.1 Normale Landungen* mit Sicht bei Erreichen der DA/H nach einem Instrumentenanflug	P				
5.2 Landung mit simuliertem blockiertem Höhentrimmssystem 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 Triebwerks	P →	→		M	
5.6 Landung mit Ausfall zweier Triebwerke: <ul style="list-style-type: none"> - Flugzeuge mit 3 Triebwerken: das mittlere und ein äußeres Triebwerk, soweit gemäß AFM-Daten möglich und - Flugzeuge mit 4 Triebwerken: 2 Triebwerke auf einer Seite 	P	X		M Nur FFS <small>(nur praktische Prüfung)</small>	

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

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 müssen die Bewerber alle Abschnitte der praktischen Prüfung bzw. Befähigungsüberprüfung bestehen. Bestehen Bewerber mehr als fünf Elemente nicht, müssen sie die gesamte Prüfung bzw. Überprüfung wiederholen. Bewerber, die höchstens fünf Elemente nicht bestehen, müssen die nicht bestandenen Elemente wiederholen. Wird ein Element der Wiederholungsprüfung bzw. Wiederholungsüberprüfung - einschließlich jener Elemente, die bei einem früheren Versuch bestanden wurden - nicht bestanden, so ist die gesamte Prüfung oder Überprüfung zu wiederholen.

TESTFLUGTOLERANZEN

Die Bewerber müssen die Fähigkeit zu Folgendem nachweisen:

- a) Betreiben des Flugzeugs innerhalb seiner Grenzen;
- b) reibungslose und genaue Durchführung sämtlicher Manöver;
- 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 zu keinem Zeitpunkt in Frage gestellt ist;
- f) ggf. Verständnis und Beherrschung der Besatzungskoordinations- und Besatzungsausfallverfahren und
- g) ggf. effektive Kommunikation mit den anderen Besatzungsmitgliedern.

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 eines Durchstartens auf Entscheidungshöhe	+ 50 Fuß / - 0 Fuß	für Winkelabweichungen	Halbskalenausschlag, Azimut und Gleitpfad (z.B. LPV, ILS, MLS, GLS)
Mindest-Sinkflughöhe/ MAPt/Höhe	+ 50 Fuß / - 0 Fuß	Laterale 2D- (LNAV) und 3D-Abweichungen (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-Abweichungen (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 Triebwerkausfall	+ 10 Knoten / - 5 Knoten	bei simuliertem Triebwerkausfall	± 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 PM für die Erteilung einer Musterberechtigung, wie jeweils zutreffend.
- OTD Für diese Übung können sonstige Ausbildungsgeräte verwendet werden.
- X Für diese Übung sind FFS zu verwenden; andernfalls ist ein Flugzeug zu verwenden, falls für das Manöver oder das Verfahren zweckmäßig.
- P# Die Ausbildung muss um eine Außenkontrolle des Flugzeuges vor dem Start ergänzt werden.

b) Für die praktische Ausbildung sind mindestens Übungsgeräte des mit (P) angegebenen Niveaus oder Geräte eines mit Pfeil → gekennzeichneten höheren Niveaus zu verwenden.

Zur Bezeichnung des Übungsgeräts werden die folgenden Abkürzungen verwendet:

- A *Aeroplane* (Flugzeug)
- FFS *Full Flight Simulator* (Flugsimulator)
- FSTD *Flight Simulation Training Device* (Flugsimulationsübungsgerät)

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

d) Der Buchstabe "M" in der Spalte für die praktische Prüfung oder die Befähigungsüberprüfung bedeutet, dass diese Übung verbindlich (mandatory) ist oder dass eine Auswahlmöglichkeit besteht, wenn mehr als eine Übung erscheint.

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 Lehrgangs wird Folgendes berücksichtigt:

- i) die Qualifikationen der Lehrberechtigten;
- ii) die Qualifikation und der Umfang der Ausbildung, die in dem Lehrgang in einem FSTD angeboten wird, und
- iii) die Qualifikation und die bisherige Erfahrung des auszubildenden Piloten auf ähnlichen Mustern.

f) Manöver 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) Manöver 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 Pilot im Betrieb mit einem Piloten beantragt werden, müssen die Manöver bzw. Verfahren gemäß den Abschnitten 2.5, 3.8.3.4, 4.4 und 5.5 sowie mindestens ein Manöver bzw. 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 als RNP APCH erfolgen. Ist ein RNP APCH praktisch nicht durchführbar, muss er in einem entsprechend ausgerüsteten FSTD durchgeführt werden.

Abweichend von dem vorstehenden Unterabsatz dürfen in Fällen, in denen eine Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung von PBN-Rechten keine RNP-APCH-Übung beinhaltet, die PBN-Rechte des Piloten dürfen nicht die RNP APCH einschließen. Die Einschränkung wird aufgehoben, wenn der Pilot eine Befähigungsüberprüfung, einschließlich einer RNP-APCH-Übung, absolviert hat.