Bundesrat Drucksache 479/92

03.07.92

VP - K

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr

Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung und der Verordnung über Luftfahrtpersonal

A. Zielsetzung

Die Änderungen der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung dienen im wesentlichen der Umsetzung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 zur gegenseitigen Anerkennung von Erlaubnissen für Luftfahrtpersonal zur Ausübung von Tätigkeiten in der Zivilluftfahrt. Die Änderungen der Verordnung über Luftfahrtpersonal passen die Struktur der Erteilung von Erlaubnissen an Luftfahrtpersonal den heutigen Erfordernissen an.

B. Lösung

Einfügung eines neuen § 28 a in die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung und Anpassung der Verordnung über Luftfahrtpersonal.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Keine

Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2
Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0720-2946

Bundesrat **Drucksache 479/92**

03.07.92

VP - K

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr

Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung und der Verordnung über Luftfahrtpersonal

Der Chef
des Bundeskanzleramtes
021 (323) - 950 00 - Lu 92/92

Bonn, den 2. Juli 1992

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesminister für Verkehr zu erlassende

Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung und der Verordnung über Luftfahrtpersonal

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Abs. 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Friedrich Bohl

Drucksache 479/92

Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung und der Verordnung über Luftfahrtpersonal [1]

vom 1992

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4, 5 und 9a des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61) verordnet der Bundesminister für Verkehr:

Artikel 1

Die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. März 1979 (BGBl. I S. 308), zuletzt geändert durch die Vierte Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 15. April 1991 (BGBl. I S. 904), wird wie folgt geändert:

1. § 28 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter "von der Erlaubnis und den darin eingetragenen Berechtigungen für mindestens einen Gültigkeitszeitraum der Erlaubnis oder Berechtigung Gebrauch gemacht wurde und" gestrichen.

   b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:
   "Für anerkannte Erlaubnisse kann die Erlaubnisbehörde auf Antrag entsprechende deutsche Ausweise erteilen."

---

[1] Artikel 1 Nr. 2 dieser Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 zur gegenseitigen Anerkennung von Erlaubnissen für Luftfahrtpersonal zur Ausübung von Tätigkeiten in der Zivilluftfahrt (ABl. EG Nr. L 373 S. 21).

479/92

2. Nach § 28 wird folgender § 28 a eingefügt:

"§ 28 a
Anerkennung von Erlaubnissen, die in einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft erteilt wurden

(1) Von einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft erteilte Erlaubnisse sowie alle damit verbundenen Rechte und Bedingungen werden im Einzelfall ohne unbillige Verzögerung und ohne Auflage weiterer Prüfungen vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannt, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnisse den Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes, der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung und der Verordnung über Luftfahrtpersonal entsprechen.

(2) Jeder Inhaber einer von einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft erteilten Erlaubnis für Privatluftfahrzeugführer darf auf in der Bundesrepublik Deutschland eingetragenen Luftfahrzeugen, die für eine Mindestflugbesatzung, bestehend aus einem Luftfahrzeugführer, zugelassen sind, bei Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage im Umfang der Rechte seiner Erlaubnis tätig werden.

(3) Bestehen Zweifel, ob die Voraussetzungen für die Erteilung der von einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft erteilten Erlaubnis den in Abs. 1 genannten Vorschriften entsprechen, wird geprüft, unter welchen Voraussetzungen die Erlaubnis anerkannt werden kann. Die Absätze 2 und 4 bleiben unberührt. Bestehen nach Prüfung der Gleichwertigkeit der Erlaubnis weiterhin begründete Zweifel, wird dem Antragsteller innerhalb von drei Monaten, gerechnet von dem Zeitpunkt an, zu dem alle erforderlichen Angaben vorliegen, schriftlich mitgeteilt, welche zusätzlichen Voraussetzungen für die Anerkennung erforderlich sind. Der

ausstellende Staat und die Kommission der Europäischen Gemeinschaft werden davon schriftlich unterrichtet. Dem Inhaber der Erlaubnis wird so bald wie möglich Gelegenheit gegeben, zusätzliche Prüfungen abzulegen. Hat der Antragsteller den zusätzlichen Voraussetzungen Genüge getan, wird die betreffende Erlaubnis unverzüglich anerkannt.

(4) Erlaubnisse für Luftfahrzeugführer, die von einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft gemäß den Anforderungen des Anhangs 1 zu dem Abkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt erteilt wurden, werden anerkannt, wenn der Inhaber den in der Anlage 4 zur Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung aufgeführten besonderen Anforderungen genügt.

(5) Wird eine deutsche Erlaubnis auf der Grundlage einer von einem Drittland erteilten Erlaubnis oder eines Teiles einer solchen Erlaubnis erteilt, wird dies in der Erlaubnis vermerkt.

(6) Staatsangehörige der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft werden zu Ausbildungseinrichtungen sowie zu Prüfungen und Verfahren zum Erlaubniserwerb in derselben Weise wie deutsche Staatsangehörige zugelassen."

3. Die §§ 83 bis 89 werden gestrichen.

4. In § 102 Abs. 2 Satz 2 werden das Wort "Flugzeug" durch das Wort "Luftfahrzeug" und das Wort "Luftfahrzeugführers" durch das Wort "Luftfahrzeugs" ersetzt.

5. § 110 wird gestrichen.

6. Nach der Anlage 3 zu der Verordnung wird eine Anlage 4 (zu § 28 a) in der Fassung des Anhangs zu dieser Änderungsverordnung angefügt.

479/92

Artikel 2

Die Verordnung über Luftfahrtpersonal in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Februar 1984 (BGBl. I S. 265), die zuletzt durch die Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 30. November 1988 (BGBl. I S. 2193) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 10 Abs. 2 Nr. 3 wird wie folgt gefaßt:
   "im gewerbsmäßigen Luftverkehr zu einer Tätigkeit als verantwortlicher Flugzeugführer auf Flugzeugen der im Luftfahrerschein eingetragenen Muster, die für eine Mindestflugbesatzung, bestehend aus einem Flugzeugführer, zugelassen sind,".

2. § 12 wird aufgehoben.

3. In § 13 wird folgender Satz 2 angefügt:
   "Die Erlaubnis wird über den 15. November 1994 hinaus nicht verlängert oder erneuert."

4. § 14 Abs. 5 wird wie folgt gefaßt:
   "Von dem Nachweis der Tätigkeit als Flugzeugführer nach Absatz 2 kann abgesehen werden, wenn der Bewerber zumindest die Voraussetzungen nach § 7 Abs. 1 Nr. 1 erfüllt. In diesem Fall wird die Erlaubnis für eine Tätigkeit als verantwortlicher Flugzeugführer im gewerbsmäßigen Luftverkehr auf Flugzeugen der im Luftfahrerschein eingetragenen Muster, die für eine Mindestflugbesatzung, bestehend aus einem Flugzeugführer, zugelassen sind, beschränkt."

5. Dem § 135 wird folgender Absatz 5 angefügt:
"Inhabern der Erlaubnis für Berufsflugzeugführer 1. Klasse wird auf Antrag die Erlaubnis für Berufsflugzeugführer 2. Klasse erteilt. Der Antrag soll zum Zeitpunkt einer fälligen Verlängerung oder Erneuerung der Erlaubnis gestellt werden. Es können die Voraussetzungen des § 11 zugrunde gelegt werden, wenn dies für den Bewerber günstiger ist. Für die Verlängerung oder Erneuerung einer in den Luftfahrerschein eingetragenen Berechtigung gelten die dafür vorgeschriebenen Voraussetzungen."

6. § 137 wird gestrichen.

7. Nummer 2 Buchstabe b der Rückseiten des Beiblattes "A" zu Muster 2 (Berufsluftfahrzeugführer) und der Beiblätter "A 1" und "A 2" zu Muster 4 (Verkehrsluftfahrzeugführer) sowie Nr. 3 Buchstabe b) der Rückseite des Beiblattes "A 2" zu Muster 4 (Verkehrsluftfahrzeugführer) werden wie folgt gefaßt:

   a) "im gewerbsmäßigen Luftverkehr zu einer Tätigkeit als verantwortlicher Flugzeugführer auf Flugzeugen der eingetragenen Muster, die für eine Mindestflugbesatzung, bestehend aus einem Flugzeugführer, zugelassen sind, für Flüge am Tage und bei Nacht sowie zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge,"

   b) "in commercial air transportation as pilot-in-command of aeroplanes certified for a minimum flight crew of one pilot for which a type rating has been issued, for flights by day and by night and for controlled VFR flights,"

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den 1992

Begründung

I.

Allgemeines

Die Richtlinie 91/670/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 16. Dezember 1991 zur gegenseitigen Anerkennung von Erlaubnissen für Luftfahrtpersonal zur Ausübung von Tätigkeiten in der Zivilluftfahrt (ABl. EG Nr. L 373 S. 21) wurde als Teil der Maßnahmen zur Vollendung des Binnenmarktes erlassen und ist ein erster Schritt auf dem Wege zur Harmonisierung der Qualifikationsanforderungen an das Luftfahrtpersonal und zur Herstellung der Mobilität des Luftfahrtpersonals in der Gemeinschaft. Die Umsetzung der Richtlinie erfordert eine Anpassung der rechtlichen Voraussetzungen, unter denen eine ausländische Erlaubnis für eine Tätigkeit als Luftfahrzeugführer auf Luftfahrzeugen, die ein deutsches Eintragungskennzeichen tragen, anerkannt wird.

Mit der achten Ausgabe des Anhangs 1 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt vom 16. November 1989 wurde die Struktur der Erteilung von Erlaubnissen an Luftfahrtpersonal den heutigen Erfordernissen angepaßt. Die Bundesrepublik Deutschland als Vertragsstaat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation hat sich verpflichtet, Richtlinien und Verfahren, wie sie in den Anhängen zum ICAO-Abkommen festgelegt sind, einzuhalten. Die Umsetzung der achten Ausgabe des Anhangs 1 erfordert daher in einigen Punkten eine Änderung der entsprechenden Verordnung über Luftfahrtpersonal.

Es entstehen keine nennenswerten Kosten. Durch die Vereinfachung des Anerkennungsverfahrens und den Wegfall der Erlaubnis für Berufsflugzeugführer 1. Klasse dürfte eine geringfügige Entlastung des Bundes eintreten.

Die Länderluftfahrtbehörden werden wegen der geringen Zahl von Inhabern der Erlaubnis für Berufsflugzeugführer 1. Klasse - weniger als 100 -, die nunmehr in Landeszuständigkeit übergehen, kaum belastet.

Es entstehen keine zusätzlichen wirtschaftlichen Belastungen, auch nicht durch Gebührenüberwälzung. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind daher nicht gegeben.

II.
Besonderes

Zu Artikel 1 Nr. 1 a):

Die bisherige Fassung des § 28 Absatz 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, wonach vor Anerkennung einer ausländischen Erlaubnis von ihr zumindest für einen Gültigkeitszeitraum Gebrauch gemacht worden sein muß, hat zu unnötigen Erschwernissen geführt, indem qualifizierte Bewerber vor Ablauf der Frist keine Anerkennung erhalten konnten.

Zu Artikel 1 Nr. 1 b):

Die Ratsrichtlinie zur gegenseitigen Anerkennung von Erlaubnissen für Luftfahrtpersonal in der Europäischen Gemeinschaft sieht nicht vor, daß für anerkannte Erlaubnisse eine entsprechende nationale Erlaubnis zu erteilen ist. Dies ist auch sowohl aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung als auch der Überschaubarkeit der zuständigen Behörden nicht wünschenswert. So haben sich, wenn einem Luftfahrer eine Erlaubnis entzogen werden mußte, in der Vergangenheit Schwierigkeiten ergeben festzustellen, über wie viele andere, von anderen Staaten ausgestellte Erlaubnisse der Luftfahrer verfügt und sich damit dem Zweck des Erlaubnisentzuges - der weiteren Teilnahme am Luftverkehr - entziehen kann. Dies kann über eine Anerkennung,

die nur im Zusammenhang mit der gültigen Originalerlaubnis Gültigkeit besitzt, vermieden werden. Für langfristige Tätigkeiten in der Bundesrepublik soll gleichwohl die Möglichkeit der Erteilung einer entsprechenden deutschen Erlaubnis gegeben sein.

Zu Artikel 1 Nr. 2:

Die Einfügung eines neuen § 28 a dient der Umsetzung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 zur gegenseitigen Anerkennung von Erlaubnissen für Luftfahrtpersonal zur Ausübung von Tätigkeiten in der Zivilluftfahrt (ABl. EG Nr. L 373 S. 21).

Zu Artikel 1 Nr. 3:

Durch Artikel 37 des Dritten Rechtsbereinigungsgesetzes vom 28. Juni 1990 (BGBl. I S. 1221) wurde § 27 Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes aufgehoben. Die §§ 83 bis 89 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung sind damit gegenstandslos geworden und ebenfalls aufzuheben.

Zu Artikel 1 Nr. 4:

Die Änderungen dienen der Klarstellung.

Zu Artikel 1 Nr. 5:

Die Berlinklausel ist gegenstandslos geworden.

Zu Artikel 1 Nr. 6:

Die besonderen Anerkennungsverfahren der Anlage 4 (zu § 28 a) entsprechen dem Anhang zu der Richtlinie 91/670/EWG.

Zu Artikel 2 Nr. 1 bis 5 und 7:

Die achte Ausgabe des Anhangs 1 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt hat die bisherigen Gewichtsgrenzen als Kriterium für die Abstufung der Rechte der beruflichen Erlaubnisse - Erlaubnis für Berufsflugzeugführer 2. Klasse, Be-

rufsflugzeugführer 1. Klasse und Verkehrsflugzeugführer - aufgegeben und als neues Kriterium die Zusammensetzung der Flugbesatzung, wie sie bei der Musterzulassung der Luftfahrzeuge aufgrund deren Komplexität ermittelt und festgelegt wird, eingeführt. Dadurch wurde es möglich, die Erlaubnis für Berufsflugzeugführer 1. Klasse abzuschaffen, weil die damit verbundenen Rechte bereits mit der Erlaubnis für Berufsflugzeugführer 2. Klasse ausgeübt werden dürfen. § 1.2.5.1.1.1 des Anhangs 1 bestimmt, daß bereits erteilte Erlaubnisse für Berufsflugzeugführer 1. Klasse bis zum 15. November 1994 ihre Gültigkeit behalten dürfen; danach verlieren sie ihre Anerkennung auf der Grundlage des Artikel 33 des ICAO-Abkommens.

Mit Artikel 2 Nr. 1 und 4 werden die mit der Erlaubnis für Berufsflugzeugführer 2. Klasse verbundenen Rechte der achten Ausgabe des Anhangs 1 angepaßt. Über Artikel 2 Nr. 2 wird die Erteilung weiterer Erlaubnisse für Berufsflugzeugführer 1. Klasse eingestellt und mit Artikel 2 Nr. 3 die Verlängerung und Erneuerung bestehender Erlaubnisse auf die Zeit bis zum 15. November 1994 begrenzt. Artikel 2 Nr. 5 regelt den Übergang für Inhaber der Erlaubnis für Berufsflugzeugführer 1. Klasse auf die Erlaubnis für Berufsflugzeugführer 2. Klasse mit erweiterten Rechten. Artikel 2 Nr. 7 ist eine Folgeänderung zu Artikel 2 Nr. 1 und 4.

Zu Artikel 2 Nr. 6:
Die Berlinklausel ist gegenstandslos geworden.

Zu Artikel 3:
Die Vorschrift regelt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

Bundesrat Drucksache 479/92 (Beschluß)

25.09.92

Beschluß

des Bundesrates

zur

Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung und der Verordnung über Luftfahrtpersonal

Der Bundesrat hat in seiner 646. Sitzung am 25. September 1992 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.

Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2
Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0720-2946

Bundesrat zu Drucksache 479/92

20.07.92

VP - K

Berichtigung

zur

Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung und der Verordnung über Luftfahrtpersonal

Der Chef des Bundeskanzleramtes hat mit Schreiben vom 20. Juli 1992 - 021 (323) - 950 00 - Lu 92/92 - den in der o. a. Verordnung fehlenden Anhang (Anlage 4 zu § 28 a) nachgereicht.

Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2
Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0720-2946

Besondere Anerkennungsverfahren

Einsatzbereich	Besondere Anforderungen für die Gültigerklärung				
	Erlaubnis	Gesundheitliche Tauglichkeit	Alter	Erfahrung	Eignungsprüfung für die besondere Anerkennung (*) — Überprüfung der Kenntnisse über die vom Aufnahmemitgliedstaat erlassenen Anforderungen, die in den Anwendungsbereich des Anhangs 6 der Konvention von Chicago fallen, in einer Amtssprache des Staates, in dem die Gültigerklärung beantragt wurde, oder in Englisch, je nach Wahl des Antragstellers. — Praktische Überprüfung einschließlich der Befähigung zum Instrumentenflug, im Flug oder im Simulator (die Einzelheiten der Überprüfungen sind in dieser Spalte nachstehend fallweise aufgeführt).
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1. Gewerblicher Luftverkehr mit FAR 25/JAR 25-Flugzeugen					
a) *Verantwortlicher Luftfahrzeugführer (PIC)*	a) ATPL-A	a) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	a) 21-60	a) 1 500 Std. als PIC auf FAR 25/JAR 25-Flugzeugen	a) Praktische Überprüfung, einschl. IR-Prüfung, im Flug oder im Simulator
b) *Zweiter Luftfahrzeugführer*	b) ATPL-A	b) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	b) 21-60	b) 1 500 Std. auf FAR 25/JAR 25-Flugzeugen	b) Praktische Prüfung, einschl. IR-Prüfung, im Flug oder im Simulator
2. Gewerblicher Luftverkehr, ausgenommen mit FAR 25/JAR 25-Flugzeugen					
a) *PIC*	a) CPL-A (mit IR)	a) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	a) 21-60	a) 1 000 Std. als PIC auf Flugzeugen im gewerblichen Luftverkehr seit Erlangung der IR	a) Praktische Überprüfung, einschl. IR-Prüfung, im Flug oder im Simulator
b) *Zweiter Luftfahrzeugführer*	b) CPL-A (mit IR)	b) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	b) 21-60	b) 1 000 Std. im gewerblichen Luftverkehr	b) Praktische Überprüfung einschl. IR-Prüfung, im Flug oder im Simulator

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
3. a) **Arbeitsflüge mit Flugzeugen (ausgenommen Schulungsflüge)**	a) CPL-A	a) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	a) 21-60	a) 700 Std. als PIC auf Flugzeugen herkömmlicher Bauart, davon 200 Std. auf solchen Arbeitsflügen, für die die Anerkennung beantragt wird, einschl. 50 Std. einschlägige Flugerfahrung in den letzten 12 Monaten	a) Praktische Überprüfung für die beabsichtigte Tätigkeit
b) **Arbeitsflüge mit Hubschraubern (ausgenommen Schulungsflüge und Einsätze über See)**	b) CPL-H	b) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	b) 21-60	b) 700 Std. als PIC auf Hubschraubern, davon 200 Std. auf solchen Arbeitsflügen, für die die Anerkennung beantragt wird, einschl. 50 Std. einschlägige Flugerfahrung in den letzten 12 Monaten	b) Praktische Überprüfung für die beabsichtigte Tätigkeit
4. **Gewerblicher Luftverkehr oder Einsätze über See mit Hubschraubern**					
a) *PIC*	a) ATPL-H (mit IR, falls IFR-Flüge erforderlich)	a) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	a) 21-60	a) 1 500 Std. als PIC auf solchen Flügen, für die die Anerkennung beantragt wird. Falls IR erforderlich, 500 Std. Flugerfahrung seit Erlangung der IR	a) Praktische Überprüfung, ggf. einschl. IR-Prüfung, im Flug oder im Simulator
b) *Zweiter Luftfahrzeugführer*	b) CPL-H (mit IR, falls IFR-Flüge erforderlich)	b) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	b) 21-60	b) 1 500 Std. auf solchen Flügen, für die die Anerkennung beantragt wird. Falls IR erforderlich, 500 Std. Flugerfahrung seit Erlangung der IR	a) Praktische Überprüfung, ggf. einschl. IR-Prüfung, im Flug oder im Simulator

IR = Instrument rating.

(*) Den Antragstellern wird möglichst bald die Gelegenheit gegeben, sich den genannten Überprüfungen zu unterziehen.
Als Flugzeuge herkömmlicher Bauart gelten alle Flugzeuge, außer solche nach JAR 25 und Ultraleichtflugzeuge.

-3- C

478/92